



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
NÚCLEO DE ALTOS ESTUDOS AMAZÔNICOS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL
DO TRÓPICO ÚMIDO**

ALEXANDRE MARTINS DE LIMA

PELOS TRILHOS DOS BONDES:
Cidade, modernidade e tensões sociais em Belém de 1869 a 1947.

Belém
2011

ALEXANDRE MARTINS DE LIMA

PELOS TRILHOS DOS BONDES:

Cidade, modernidade e tensões sociais em Belém de 1869 a 1947.

Tese apresentada para obtenção do título de doutor em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará. Orientadora: Prof^a. Dra. Rosa Elisabeth Acevedo Marin.

Belém
2011

Dados Internacionais de Catalogação de publicação (CIP)
(Biblioteca do NAEA/UFPA)

Lima, Alexandre Martins de

Pelos trilhos dos bondes: cidade, modernidade e tensões sociais em Belém de 1869 a 1947 / Alexandre Martins de Lima; orientadora Rosa Elisabeth Acevedo Marin. – 2011.

425 p.: il.; 30 cm

Inclui Bibliografias

Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém, 2011.

1. Mudança social – Transporte – Belém (PA) 2. Transportes – Aspectos sociais – Belém (PA). 3. Renovação urbana – Belém (PA). 4. Gentrificação. 5. Cotidiano I. Acevedo Marin, Rosa Elisabeth, orientadora. II. Título.

CDD: 21. ed. 333.7909811

ALEXANDRE MARTINS DE LIMA

PELOS TRILHOS DOS BONDES:

Cidade, modernidade e tensões sociais em Belém de 1869 a 1947.

Tese apresentada para obtenção do título de doutor em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará. Orientadora: Prof^a. Dra. Rosa Elisabeth Acevedo Marin.

Aprovado em: 30 de maio de 2011.

BANCA EXAMINADORA

Prof^a. Dra. Rosa Elisabeth Acevedo Marin

Orientadora e Presidente da Banca Examinadora
Núcleo de Altos Estudos Amazônicos – NAEA/UFPA

Prof^a. Dra. Edna Castro

Avaliadora Convidada
Núcleo de Altos Estudos Amazônicos – NAEA/UFPA.

Prof. Dr. Ernani Chaves

Avaliador Convidado
Universidade Federal do Pará - UFPA

Prof^a. Dra. Nírvia Ravena

Avaliadora Convidada
Núcleo de Altos Estudos Amazônicos – NAEA/UFPA.

Prof. Dr. Stefan Wilhelm Bolle

Avaliador Convidado
Universidade de São Paulo – Depto. de Letras da FFLCH/USP

Resultado: Aprovado.

Belém
2011

Para Ana Carolina, que com amor e paciência me perpetuou em seu ventre.

AGRADECIMENTOS

Depois de ter me debruçado sobre esta investigação durante tanto tempo, não consigo observar seu fim sem certo sentimento de vazio no coração. É o mesmo vazio que habita o peito de quem sente a falta de alguém que se vai. Eis que chega a parada final do “meu” bonde. É tempo de descer. A partir daqui, não sei exatamente se a viagem continuará através de outros bondes, ou através de outros modais de transporte. Mas certamente ela continuará.

Antes de descer, relembro por onde o bonde me conduziu. Levou-me até a Belém da aurora do século XX, permitiu-me observar a “modernidade” que fez surgir uma cidade gentrificada, territorializada e com acentuadas diferenças socioeconômicas. Permitiu-me perceber as práticas e hábitos que configuravam o cotidiano dos grupos sociais. Conduziu-me até a Porte de Vanves, em Paris, onde tomei um “moderno” *tram*. Desci em Berlim, e da Alexanderplatz a Straßenbahn levou-me até Milão, onde tomei outro bonde no Distrito Navigli e fui até Barcelona para conhecer o *Tranvia Blau*, último representante dos bondes barceloneses. Com uma parada estratégica para apreciar a cidade catalã a partir de Montjuic, o pequeno *tranvia* deixou-me no Cais do Sodré, onde subi em um “eléctrico” lisboeta que me conduziu até a Torre de Belém. Última parada. Tempo de voltar da Belém portuguesa para a Belém amazônica.

Relembro também as pessoas que comigo viajaram de bonde, e acompanharam-me, senão por todo percurso, certamente por longos trechos dele. A primeira pessoa a subir foi Rosa Acevedo, que se sentou a meu lado e da janela do carril pacientemente orientou todas minhas observações sobre a cidade, sobre os grupos sociais, sobre o cotidiano e sobre os bondes. Agradeço infinitamente por ter acreditado na pesquisa, por ter entusiasticamente subido comigo no bonde e a ele ter dado o rumo correto. Com a prática inigualável de profundo conhecedor da Straßenbahn berlinense, Willi Bolle tomou o “meu” bonde “de assalto”. Acomodou-se confortavelmente em um dos bancos e, como um *flanêur* benjaminiano, acompanhou-me durante toda a viagem. Agradeço imensamente por ter sido, de bom grado, meu interlocutor e conselheiro nesta investigação.

Não posso deixar de externar meus mais sinceros sentimentos de gratidão ao Prof. Ernani Chaves, que de maneira breve, também acompanhou minha viagem e com precisão contribuiu de forma indelével para o rumo da pesquisa, através de suas observações na qualificação e na defesa desta tese; ao Prof. Fábio Carlos da Silva, que embora não tenha tomado o bonde, sabiamente orientou-me a fazer uma parada estratégica na Guildhall Library, em Londres, onde encontrei farta documentação sobre a *Pará Electric*; ao Prof. Gunter Karl Pressler, que também não subiu no carril, mas suas referências e indicações ajudaram a compor parte de minhas observações sobre as influências dos bondes na literatura.

Meus agradecimentos à Prof^a. Nírvia Ravena e à Prof^a. Edna Castro, que de bom grado, aceitaram o convite para compor a banca examinadora formada por ocasião da defesa da presente tese. As observações e comentários de ambas foram tão precisos quanto esclarecedores, e deram maior luminosidade a algumas questões relativas às diferenças socioeconômicas e de gênero na Belém dos bondes.

Minha gratidão aos professores do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos – em especial ao Prof. Durbens Nascimento – que em maior ou menor grau, também contribuíram com minha empreitada. Aos amigos de turma de 2007 do Doutorado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (não os enumero aqui para fugir da enorme falta que seria caso eu omitisse algum nome), que tornaram a

convivência sempre agradável e estimulante, mesmo nos momentos mais tensos da jornada.

Durante minha longa viagem de bonde, precisei diversas vezes afastar-me do convívio familiar. No entanto todos, mesmo distantes, torceram pelo êxito da mesma. Agradeço infinitamente à Graça, Gabriela, Patrícia, Guto, Matheus, Beatriz, Ana Lia, Thaíse, Eduarda e Anselmo pelo apoio e pela confiança. Aos amigos Eduardo Siso e Marcus Vinicius Oliveira, minha gratidão eterna, pois sem o carinho e atenção de vocês eu certamente não teria tomado este bonde; à Lara Demarco e Robson Castro, Ana Clara e Evaristo Rezende, Rosilene e Max Andrade, Éricka e Tiago Brandão, Elaynia e Ricardo Harada, amigos fiéis, que muitas vezes sentiram minhas ausências, mas compreenderam meus motivos e de longe me apoiaram. Meus sinceros agradecimentos a Fernando Augusto Pinho, tão amante dos bondinhos quanto eu. Mesmo tendo tomado um carril no Rio de Janeiro, sua presença “virtual” e seu apoio foram preciosos.

Meus respeitosos agradecimentos à Fundação Instituto para o Desenvolvimento da Amazônia (FIDESIA) e à Universidade da Amazônia (UNAMA) pelo suporte dado a esta pesquisa através da bolsa de estudos que me proporcionou a aquisição de livros e me auxiliou nas viagens ao exterior.

Já parado o bonde, Ângela Cristina Santos, amiga cinéfila, auxiliou-me na descida. Agradeço sua oportuna ajuda através da normalização da presente tese. Desligados os motores, desço os degraus da plataforma de mãos dadas com a última passageira: Ana Carolina Lima, minha esposa, que pacientemente acompanhou-me durante todos os momentos desta longa e complexa empreitada. Mas nem por isso menos prazerosa. Mesmo subindo e descendo comigo por todos os carris, dela precisei furtar preciosos momentos de convivência. Nenhuma palavra será suficiente para expressar meu amor, e minha gratidão pelo cuidado e pela compreensão dispensada durante estes quatro anos que perambulei “pelos trilhos dos bondes”. O melhor de tudo foi termos terminado essa viagem em três. Tenho esperança que nossa Sofia, um dia, possa tomar os mesmos bondes nos quais nós viajamos, e que os admire tanto quanto eu.

Parado na estação terminal, silenciosamente despeço-me da máquina. Agradeço a Deus – e como todo bom paraense, à Nossa Senhora de Nazaré – pela proteção e pela oportunidade de ter vivido momentos tão agradáveis e significativos através dos bondes.

Eu quase nada sei. Mas desconfio de muita coisa...

Guimarães Rosa.

RESUMO

A presente pesquisa objetiva analisar as mudanças sociais e espaciais ocorridas em Belém, através dos bondes, no período de 1869 a 1947. Neste contexto, os carris surgem como símbolos de modernidade e *locus* privilegiado de observação de fenômenos sociais que se desenrolam cotidianamente, como as relações de gênero, de dominação e resistência, a territorialização do espaço urbano – em parte oriunda do processo de gentrificação – e as estratégias de legitimação de posse dos mesmos, os diversos graus de sociabilidade, as afetividades estabelecidas, os comportamentos sociais instituídos de maneira tácita ou determinados normas e/ou códigos de postura. Desta forma, objetivando a análise dos processos interativos que produzem o sentido “prático” da realidade o materialismo histórico é utilizado como principal suporte metodológico. Questões relativas à distinção entre grupos sociais, lutas de classificações e poder simbólico foram analisadas através de conceitos e categorias trabalhadas por Bourdieu. A sociologia processual de Norbert Elias também foi utilizada como viés interpretativo de fenômenos sociais, o que deu à pesquisa um caráter linear. A investigação deteve-se em eixos: a história da cidade, a história do cotidiano e a história dos bondes. Como meio de interpretação da história da cidade e do cotidiano utilizou-se a literatura, principalmente a regional, e os discursos oficiais – da Municipalidade, das empresas concessionárias, o discurso midiático e os relatos de memória. Conclui-se que os bondes alteraram as percepções do binômio espaço-tempo de seus usuários, reproduziram as diferenças existentes entre os grupos sociais, proporcionaram novas formas de sociabilidade, fomentaram o crescimento da cidade e promoveram a conexão entre os territórios de uma Belém gentrificada.

Palavras-Chave: Bondes. Modernidade. Urbanidade. Gentrificação. Cotidiano.

ABSTRACT

This investigation aims to analyze the spatial and social changes that happened in Belém, through the tramway perspective, from 1869 to 1947. In this context, tramways appear as symbols of modernity and as locus where daily social phenomena could be observed, such as gender relations, social dominations and resistance, territorialization of urban space – partially generated by the gentrification process – the varying degrees of sociability and affectivities and social behaviors tacitly established, or imposed by posture codes. Thus, historical materialism is used as the main methodological support. Subjects like social distinction, social classification and symbolic power were analysed using Bourdieu's concepts and categories. The processual sociology of Norbert Elias was also used to interpretate social phenomena, which gave linearity to this investigation. The investigation has focused on three axes: the city's history, the everyday life's history, and tramway's history. As a mean of interpreting the city's history and daily life, the literature was used, regional mainly, and official reports from the city and tram companies, the media discourse and memory stories. We concluded that tramways changed their user's perception of space and time, reproduced social group's differences, provided new forms of sociability, fostered the growth of the city and connected the territories of a gentrified city.

Keywords: Tramways. Modernity. Urbanity. Gentrification. Quotidian.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Fotografia 1 -	Exposto em um museu da Alemanha, um exemplo de um antigo “caminho sobre trilhos” de madeira. Um rústico vagão utilizado em minas movimentava-se em toras de madeira através de rodas do mesmo material, devidamente adaptadas à geometria dos “trilhos”.....	57
Fotografia 2 -	A imagem mostra um carril feito em 1831 por John Stephenson para a primeira linha de bonde do mundo, a Estrada de Ferro Nova York Harlem, inaugurada em 1832. O design do carril ainda é bastante similar às carruagens que à época ainda eram utilizadas para transporte de passageiros e cargas.....	62
Fotografia 3 -	A imagem mostra um bonde de Nantes sendo recarregado com ar comprimido. A <i>bouillotte</i> – espécie de cilindro com manômetros e uma manopla em forma de “volante” – é mostrada ao lado do condutor. A operação durava cerca de 20 minutos, e deveria ser feita ao final de cada viagem.....	66
Fotografia 4	Locomotiva elétrica de Siemens&Halske na Exposição Comercial de Berlim em 1879. A pequena locomotiva de 3HP transportando passageiros ao longo dos 300 metros da linha circular.....	67
Fotografia 5 -	Bonde puxado a burro da Companhia de Carris Urbanos, no Rio de Janeiro. A fotografia – datada de 1912 – mostra o carril aberto, que facilitava a subida/descida dos passageiros, e os estribos, onde alguns insistentemente viajavam, outros tomavam o bonde “de assalto”. Os estribos também eram áreas do bonde nas quais algumas crianças, como as da fotografia, brincavam.....	74
Fotografia 6 -	Primeiro bonde elétrico a circular no Brasil e América do Sul. O carro fabricado nas oficinas de John Stephenson, nos Estados Unidos, era maior e mais elegante que os puxados por tração animal. Motores, dínamos, cabos e outros componentes indispensáveis ao funcionamento do bonde também foram importados.....	76
Fotografia 7 -	A locomotiva a vapor que ficou conhecida pelos recifenses como <i>maxambomba</i> – corruptela do termo de língua inglesa <i>machine pump</i> – tracionava as composições da primeira linha de bondes da capital pernambucana, conferindo a ela um aspecto de “ferrovia urbana”.....	77
Fotografia 8 -	Aspecto da Avenida 15 de Novembro, antiga Rua da Imperatriz, na Campina, ainda não marcada pelos trilhos dos primeiros bondes. Até 1869 os transportes de tração animal - e eventualmente os de tração “humana” – eram os únicos disponíveis em Belém para transporte de pessoas e cargas.....	84

Mapa 1 -	Trajeto da primeira linha de bonde de Belém. A linha escura mostra que em seu percurso, o bonde a vapor saía da Cidade, atravessava a Campina e percorria toda a extensão da Estrada de Nazaré, principal via de circulação do bairro de mesmo nome.....	85
Fotografia 9 -	Aspecto da primeira linha de bonde de Belém, trafegando na Praça Floriano Peixoto. O bonde, assim como o reservatório de água importado da Europa eram indícios do processo de urbanização que se espraiava e chegava até alguns bairros mais distantes do centro.....	86
Fotografia 10 -	Avenida 15 de Novembro com os bondinhos de tração animal da <i>Companhia de Bondes Paraense</i> , por volta de 1900. No canto direito, observa-se o antigo prédio do <i>Telegrapho Nacional</i> . Com o assentamento dos trilhos, as vias eram pavimentadas e calçadas, o que conferia a elas um aspecto de organização e higiene.....	88
Mapa 2 -	Planta da Cidade de Belém confeccionada por Nina Ribeiro entre 1883 e 1886. As linhas em cinza mostram os trajetos dos bondes de bitola estreita e larga. As linhas tracejadas mostram o trajeto de um comboio ferroviário que partia do bairro da Cidade e conduzia os passageiros até a estação da Ferrovia Belém-Bragança e seguia pela Av. Tito Franco, atual Almirante Barroso.....	89
Fotografia 11 -	Batizada de “Sopramento Mecânico dos Burros”, a engenhoca seria acoplada aos animais abatidos e cansados, a fim de aumentar a velocidade dos bondes da capital cearense.....	93
Fotografia 12 -	Três exemplares de bilhetes de passagem da <i>Companhia Urbana</i> emitidos por volta de 1895. Tais bilhetes foram denominados de “borós”, que passou a ser o termo empregado popularmente para pequenas somas em dinheiro.....	94
Fotografia 13 -	Rua Conselheiro João Alfredo durante a execução das obras de instalação dos novos bondes elétricos. Na esquerda da fotografia, os antigos trilhos dos carris de tração animal, à direita, escavações para a colocação dos trilhos do novo sistema movido à eletricidade.....	96
Fotografia 14 -	Na inauguração da tração elétrica, os carros de luxo percorreram as principais vias da cidade enquanto muitos curiosos atulhavam as ruas, impressionados com uma máquina – quase mítica – que não mais prescindia de animais de tração para trafegar sobre os trilhos.....	97

Fotografia 15	Bonde fechado, de 1ª classe. A imagem da esquerda mostra o da linha Batista Campos. O carril de primeira classe não apresentava estribos, e as plataformas das extremidades eram fechadas. Isto coibia as tentativas de morcegar o bonde, ou tomá-lo de assalto. A imagem esquerda mostra o interior do carril, com bancos de assento estofados e encosto móveis que mudavam de lado conforme o sentido da marcha do bonde.....	98
Fotografia 16 -	Bonde misto de 2ª classe. Estes carris já apresentavam estribos, que eram usados por passageiros que transgrediam as normas de segurança através de viagens nestas pequenas plataformas (o que rendeu aos passageiros o apelido de “pingentes” e aos bondes a alcunha de “balangandãs”) ou através da perigosa prática de subir ou descer do bonde ainda em movimento.....	99
Fotografia 17 -	Aspecto externo e interno do bonde de luxo, destinado à Intendência e ao Governo do Estado. As plataformas apresentavam aberturas alternadas em apenas um lado e os estribos foram suprimidos. O carril era todo fechado, com elaborado acabamento interno que era complementado por finos mobiliários.....	100
Fotografia 18 -	Serviço de “atrelados” trafegando pela Rua 15 e Agosto – atual Av. Presidente Vargas – na esquina com a Travessa Carlos Gomes. Na direita e ao fundo, aparece o Café e Hotel da Paz, ponto de encontro da elite e da intelectualidade belenense de então.....	102
Fotografia 19 -	Bonde fechado de Cardiff, trafegando na Av. 15 de Agosto, em frente a Praça da República. Ao fundo, à direita, a antiga Escola de Química, atual Museu da Associação Comercial do Pará, e o atual Teatro Waldemar Henrique.....	106
Mapa 3 -	Itinerários dos transportes férreos em Belém, entre trens, bondes de tração animal e elétrica. As linhas de bondes elétricos – em vermelho – foram prolongadas em direção aos subúrbios, muitos localizados em terrenos baixos de Belém, como Jurunas, Guamá, Pedreira e Telégrafo.....	107
Fotografia 20 -	Primeiro bonde elétrico da Westliche Berliner Vorortbahn, denominado genericamente de “neu-berolina”. Produzido por Böker & Cie, Remscheid, o carril percorria os subúrbios da capital alemã, permanecendo em serviço de 1901 a 1943, época em que se passa a história de Franz Biberkopf.....	116

Fotografia 21 -	Aspecto da Plaza de la Constitución (El Zócalo), na Cidade do México, em 1919, período no qual se passa a narrativa de Matilda Burgos e Joaquín Buitrago. O aspecto cosmopolita era proporcionado pelas reformas urbanas que ajardinavam as grandes praças públicas, pelas ruas calçadas, pelo vai-e-vem da grande quantidade de “tranvías” e pelos edifícios de ferro e vidro, como a estação de bondes no canto superior direito da imagem.....	120
Fotografia 22 -	Bonde de tração animal a trafegar nos subúrbios do Rio de Janeiro, desativado em 1928. O exemplar foi um dos modelos que circulavam na então Capital Federal à época em que Machado de Assis publicava suas crônicas em <i>A Semana</i> . Em função do tejadilho abaulado, a população chamava os carris de “jabutis”, e as parelhas de “vacas de jegue” devido aos guizos que os mesmos levavam nos arreios.....	122
Fotografia 23 -	Bonde com coletor de energia em “lança”, fabricado pela Stephenson’s Company, que inaugurou a tração elétrica no Rio de Janeiro.....	128
Fotografia 24 -	Flagrante do fotógrafo Augusto Malta, em 1924. O bonde, que trafegava nas proximidades da Estação Central, no Rio de Janeiro, ia lotado, com passageiros apertando-se nos bancos – certamente excedendo o limite permitido pela Prefeitura – e disputando o exíguo espaço dos estribos, o que valeu aos que ocupavam tal espaço a jocosa denominação de “pingentes”.....	130
Fotografia 25 -	Aspecto da Estrada de São Matheus, atual Padre Eutíquio. Fotografia feita por Augusto Fianza por volta de 1880.....	135
Fotografia 26 -	Bondes de tração animal, de bitola estreita, trafegando pela já arborizada Estrada de São Jerônimo – atual Gov. José Malcher. Mesmo morosos, os bondinhos a burro só foram extintos em 21 de julho de 1908, sendo o material rodante vendido para a cidade de Natal.....	136
Fotografia 27 -	Praça Justo Chermont, fronteira à Matriz de Nazaré, por ocasião das festividades do Círio. Os bondes a burro, durante muito tempo, conduziam as pessoas da “cidade” até o “coração da festa”.....	138
Mapa 4 -	Observa-se delineado na planta o eixo representado pela Av. Nazaré e seu prolongamento, a Av. Independência. Tal eixo terminava no Largo de São Braz, que franqueava o acesso à Av. Tito Franco, onde se localizava o Bosque Municipal. O arco periférico que se observa no mapa corresponde à demarcação da Primeira Léngua Patrimonial.....	141

Fotografia 28 -	Aspecto da lateral do Bosque Municipal – à direita – e Av. Tito Franco – atual Almirante Barroso, ainda na primeira década de 1900. O aspecto do bairro do Marco da Léguas já mostrava indícios de urbanização através do posteamento para condução da energia elétrica e através dos trilhos dos bondes.....	143
Fotografia 29	Aspecto da parada dos bondes elétricos na Av. 16 de Novembro, em meados da década de 1920. No romance dalcidiano <i>Belém do Grão-Pará</i> é em semelhante veículo que o menino Alfredo tem suas primeiras impressões de Belém.....	145
Esquema 1 -	Cartografia sentimental de Alfredo. Através de um passeio com Libânia, o menino busca, em locais simbólicos, o resgate da beleza e do fausto de uma Belém que parece estar perdida em decadência.....	153
Fotografia 30 -	Interior da Casa de Moda “Formosa Paraense” em 1898, localizada na João Alfredo, nº 67. Antes do fim da economia gomífera na Amazônia, o comércio de Belém jactava-se de sua diversidade e refinamento. As lojas de moda eram frequentadas pela elite econômica, que buscava ombrear-se com a sociedade europeia. Com a retração do capital circulante retraiu-se também o comércio, que passou a vender produtos mais simples a preços módicos.....	158
Esquema 2 -	Cartografia baseada nos espaços afetivos da personagem Emília Alcântara. Observa-se que os espaços afetivos da jovem concentram-se em áreas centrais, circunvizinhas ao polígono formado pela Praça da República.....	159
Fotografia 31 -	Aspecto da Faculdade de Medicina, no Largo de Santa Luzia, em 1939. Deste ponto partiam os bondes rumo à Pedreira através da Av. Pedro Miranda. Chegando à Travessa Mauriti, à altura do mercado da Pedreira, os carris retornavam.....	162
Esquema 3 -	Na cartografia sentimental de Mafra os pontos de interesse e afetividade concentram-se na Pedreira, bairro periférico e relativamente distante das áreas centrais da cidade, representadas pelo Largo de Nazaré e Praça da República.....	167
Fotografia 32 -	Aspecto da construção de um <i>clipper</i> , em meados de 1930, na Av. Portugal, local da mais movimentada parada de bondes da área comercial. Anterior ao <i>clipper</i> , uma grande cobertura de telhas cerâmicas e estrutura de madeira, à semelhança dos quiosques. Observa-se à direita da imagem um veículo obstruindo a passagem do bonde.....	171

Fotografia 33 -	Aspecto da Avenida 7 de Setembro, em Manaus. A fotografia, feita em 1899 sugere que o progresso e a “modernidade” – representados pela “máquina” no centro da imagem – não poderiam ser fruídos por todos, como a mulher que passa ao lado e os meninos que rodeiam o bonde.....	209
Fotografia 34 -	Aspecto de um bonde a burro trafegando pelo Boulevard Castilho França. Os carros, abertos e com bancos transversalmente dispostos, trouxeram à cidade uma fisionomia diferente daquela impressa pelas locomotivas da primeira linha de bondes de Belém. Um de seus inconvenientes era o péssimo aspecto das vias metálicas em função das fezes dos animais de tração.....	213
Fotografia 35 -	Aspecto do cotidiano de Belém nas últimas décadas do século XIX, quando ainda era comum que leiteiros conduzissem as vacas pelas ruas, batendo de porta em porta, e ordenhassem os animais na frente dos compradores. Segundo o postal, esta era a única maneira de se obter leite fresco naquela Belém de <i>fin-de-siècle</i>	229
Fotografia 36 -	Panorama da Rua João Alfredo na primeira década do século XX. Em função da proximidade entre a área portuária e o comércio, o trânsito de pessoas e cargas em carroças de madeira ainda era bastante comum, o que eventualmente obstaculizava a passagem dos bondes, como se pode observar no centro da imagem.....	231
Fotografia 37 -	Aspecto dos indivíduos que faziam parte do cotidiano das ruas de Belém no final do século XIX. À esquerda, um grupo de prováveis negros e mulatos; a julgar pelos mastros e a roda de uma carroça em segundo plano, provavelmente a fotografia tenha sido feita no Ver-o-Peso. À direita, o aspecto de um vendedor de peixe, que vestido de maneira simples, trazia na cabeça um tabuleiro de madeira.....	232
Fotografia 38 -	Registrada pelo fotógrafo luso Julio Siza, a mulher posa de forma delicada em um ambiente que simula um espaço aristocrático. As roupas, os cabelos longos e lisos adornados com um chapéu florido são elementos distintivos de sua posição social privilegiada. A imagem não tem data precisa, mas foi feita certamente após a chegada de Julio Siza em Belém, em 3 de maio de 1897.....	234
Fotografia 39 -	Aspecto da Av. 16 de Novembro esquina com a Av. Cons. João Alfredo. A área, contígua ao Ver-o-Peso, era frequentada por tipos “populares”, que se amontoavam nos quiosques que vendiam desde garapa, cachaça, fumo, até bilhetes dos bondes. Durante a administração lealista na Intendência Municipal, o ajuntamento de pessoas de “baixo nível” junto aos quiosques foi sistematicamente combatida.....	245

Fotografia 40 -	Aspecto de um quiosque no centro do Rio de Janeiro no período das reformas urbanas de Pereira Passos. Assim como em Belém, em torno de tais edículas juntavam-se populares, trabalhadores carroceiros, vendedores ambulantes e outras pessoas simples, o que às vistas das autoridades e da elite era um desrespeito aos padrões estéticos das reformas levadas a cabo pelas intervenções urbanas, e também uma ofensa ao padrão moral que se instituíra em ambas as cidades.....	246
Fotografia 41 -	Avenida Conselheiro Furtado, entre 9 de Janeiro e 3 de Maio, na Cremação. A fotografia datada de 1948 mostra o aspecto simples de um trecho da via que contrastava fortemente com aqueles do centro da cidade, emoldurados por palacetes, <i>bungalows</i> e as edificações já verticalizadas de concreto e alvenaria, do centro da cidade.....	252
Fotografia 42 -	Aspecto da principal via do Guamá, a Av. José Bonifácio, no ano de 1947. Os casebres de madeira cobertos com palha dominavam a paisagem do bairro. Como a área não era provida de linhas de bonde, o que se pode perceber pela ausência de trilhos na via, a população residente era precariamente servida por ônibus de companhias de viação de capital particular.....	253
Fotografia 43 -	Aspecto das obras de 1929 para alargamento e ampliação da Av. Tito Franco.....	255
Fotografia 44 -	Detalhe de barracas de taipa e cobertura de palha na Av. Gentil Bittencourt. A visão de tais edificações e a presença inconveniente de pobres nas áreas centrais de Belém incomodava a “elite”, transgrediam o Código de Posturas Municipal e maculavam a pretensa imagem de urbanidade e modernidade desejada pelos grupos sociais dominantes. A fotografia, atribuída a Jacques Huber, é datada de 1900.....	257
Fotografia 45 -	Durante a Revolta da Vacina, a área central do Rio de Janeiro foi transformada em uma verdadeira praça de guerra. Símbolos do progresso e também do governo, os bondes foram virados, incendiados e em alguns trechos das linhas centrais os trilhos foram arrancados do leito férreo.....	260
Fotografia 46 -	Aspecto do início da Av. Generalíssimo Deodoro, no Umarizal, por volta de 1910. Observa-se a via adequadamente pavimentada, os trilhos dos bondes, e ao fundo, a Capela da Santa Casa de Misericórdia. O tratamento urbanístico, bem como o aspecto asseado e organizado desta área contrastava fortemente com a fisionomia dos bairros periféricos.....	262

Fotografia 47 -	Com a extinção dos bondes em 1947, os moradores dos bairros afastados, como a Pedreira, formavam filas nas ruas à espera de uma alternativa de transporte. Observa-se na Pedreira o caminhão da prefeitura que transportava passageiros daquele bairro em sua caçamba.....	269
Fotografia 48 -	Interior de um bonde carioca, no ano de 1944. Os anúncios e propagandas de produtos diversos aproveitavam-se do espaço do carril para alcançar o maior número de “consumidores potenciais”.....	278
Pôster 1 -	Peça gráfica da Companhia dos Anúncios em Bondes, de São Paulo, elaborado pelo Atelier Mirga, componente da Exposição <i>Veja Ilustre Passageiro: Atelier Mirga e os Cartazes de Bondes</i> , no Instituto Tomie Otake, visitado em 12 mar. 2011.....	279
Pôster 2 -	Pôster do “Rhum Creosotado”. O antigo anúncio, que mostrava o rosto de um rapaz acabrunhado, foi substituído pelo “tipo faceiro” de pele alva, cabelos ondulados, mostrando através do traje de duas peças, sugerindo vitalidade – e também certa sensualidade – ganha com o “Rhum Creosotado”.....	281
Fotografia 49 -	Bonde bagageiro – ou “bai e bolta” - trafegando pela Av. Nazaré. O carril não era o único a receber apelidos divertidos: havia o “tomara que chova”, o “balagandã”, o “bonde de ceroulas”. Nos últimos anos de funcionamento regular das linhas, os bondes já arruinados eram conhecidos pelos epítetos de “fascinado” e “paralítico”.....	283
Fotografia 50 -	Os três pequenos vendedores de jasmim junto ao lago da Praça Batista Campos exemplificam o destino de muitas crianças de origem humilde na Belém das primeiras décadas do século XX: o trabalho precoce nas ruas.....	290
Fotografia 51 -	Um garoto “morcega” o bonde da linha Água Verde, em Curitiba. Dependurar-se nas extremidades dos carris fazia parte das diversas brincadeiras <i>com</i> o bonde. Ainda que a prática fosse perigosa e sistematicamente combatida pelos funcionários das companhias concessionárias, a meninada divertia-se na medida em que também se afirmavam em seus próprios grupos sociais.....	296
Fotografia 52 -	Aspecto do bonde “Jacarecanga”, que por ser majoritariamente utilizado pelos alunos do Liceu Cearense, era conhecido como “bonde do Liceu”. O carril, além de apadrinhar as frequentes fugas de alunos dados à vadiagem, era palco de grandes algazarras.....	300
Charge 1 -	Inicialmente considerado como um ícone progresso, logo o bonde mostraria a face perniciosa da modernidade através dos acidentes, mutilações e mortes, como representa a charge de Klixto.....	307

Fotografia 53 -	Aspecto de um bonde aberto da Light, em São Paulo. Observa-se na parte frontal o guarda vidas metálico, batizado pela população de “mata-cachorro”.....	314
Fotografia 54 -	A imagem mostra alguns estivadores dos armazéns do porto em frente a um sobradão no Boulevard da República (atual Castilhos França), na primeira década do século XX. Ainda que fossem livres, negros, mulatos e mestiços desempenhavam atividades simples que os mantinham em situação de subalternidade.....	325
Fotografia 55 -	Carregadores de aluguel eram comuns nas áreas próximas ao porto de Belém, principalmente no período em que a economia gomífera movimentava o comércio da região. A fotografia mostra alguns destes carregadores selecionando a balata para alguns compradores em frente uma casa comercial no Boulevard da República. Ao fundo e à direita, os antigos armazéns do porto, demolidos para a construção de um terminal de passageiros em estrutura metálica.....	329
Fotografia 56 -	Aspecto da Rua dos Cearenses, atual Av. Ceará, principal via do atual bairro de Canudos. A via sem pavimentação e calçamento, a simplicidade das barracas e a falta de posteamento para iluminação sugerem o distanciamento das áreas centrais da cidade.....	336
Fotografia 57 -	Retirantes da seca que assolou o sertão nordestino em 1877 e 1878. Os “retirantes” e “flagelados” – como eram pejorativamente denominados – chegavam à Belém em precárias condições de saúde. A legenda da fotografia diz: “O filho, como uma fúria, ergueu-se e um pão pediu! Pobre pai, ante a penúria, tremeu de fome e caiu! Seca de 1877 e 78, Ceará”.....	337
Charge 2 -	A subida das mulheres no bonde era dificultada pela altura dos estribos, o que as forçavam levantar as saias, expondo assim algumas partes do corpo, como pés e canelas, e eventualmente joelhos, detalhes anatômicos do corpo feminino que acabavam se transformando em verdadeiros fetiches masculinos.....	351
Fotografia 58 -	Aspecto de um grupo de mulheres engalanadas junto a um bonde de tração animal na Praça D. Pedro II. As vestes femininas frequentemente dificultavam a subida e descida no estribo do carril, e para tal operação, era frequente a ajuda do condutor.....	352
Fotografia 59 -	As mulheres elegantes e <i>rafinées</i> da “elite” belenense frequentavam lugares aristocráticos e “cosmopolitas” como o Café da Paz, movimentado ponto de encontro da “burguesia”, da intelectualidade e de vários estrangeiros. A fotografia foi feita por volta de 1915.....	353

Fotografia 60 -	Baile de Máscaras realizado na Assembleia Paraense por ocasião do carnaval de 1919. No salão, a presença masculina é predominante, mas é possível observar algumas figuras femininas, devidamente acompanhadas de seus esposos ou familiares.....	355
Fotografia 61 -	Aspecto da Av. Independência no dia da inauguração dos bondes elétricos. Observa-se que a multidão nas ruas seria constituída unicamente por homens, não fosse pela presença discreta de um pequeno grupo de mulheres que se pode perceber no detalhe da imagem. O sistemático controle de ímpetos e atitudes visava afastar das “boas mulheres” o espectro da prostituta.....	358
Fotografia 62 -	Aspecto da Passagem Joaquim Nabuco, entre Av. Nazaré e São Jerônimo, na inauguração dos bondes de tração elétrica, em 1907. O espaço “elitizado” é dominado pela arquitetura eclética e pelas figuras masculinas que tomam o passeio público. Resguardada do bulício da rua, uma mulher observa a cerimônia a partir do balcão do palacete, como se pode perceber no detalhe à direita.....	360
Fotografia 63 -	Nos primeiros decênios, as mulheres não estavam livres de alguns aproveitadores mais afoito, como “Little Alvin”, conhecido bolinador que “atuava” no centro do Rio de Janeiro. Alvin personificava o tipo social, cujos trajes alinhados e a aparência “respeitável” ocultavam uma personalidade libertina	369
Fotografia 64 -	Funcionando na Conselheiro João Alfredo, em plena área comercial de Belém, a Escola Datilográfica Royal, de propriedade do Sr. Sebastião Rolla, era dirigida pela mlle. Adalgiza Condurú, O ensino “moderno e prático” atraía bom número de alunos e alunas, estas buscando capacitação para melhor desempenhar as tarefas relativas aos postos de trabalho que gradativamente lhes eram franqueados.....	371
Pôster 3 -	Representação da “melindrosa”, figura esguia, narcisista e fútil, moldada no bojo da modernização e urbanificação das grandes cidades brasileiras. Por subverter a forte moralidade ainda vigente nos primeiros decênios do século XX, sobre a “melindrosa” pairava o estigma de mulher fácil, da meretriz, da prostituta de luxo.....	376
Fotografia 65 -	As saídas das missas domingueiras na Basílica de Nazaré transformavam-se em oportunidades ímpares para que a elite de Belém desfilasse sua condição econômica através de fina indumentária e ricos acessórios.....	379
Charge 3 -	Na imagem, o carro surge como um importante elemento de conquista, e o amor surgiria à semelhança da “combustão interna” do motor, que dava um novo ritmo à sedução.....	388

Pôster 4 -

Na peça gráfica, o robusto Buick surge com associado à figura feminina: tanto a mulher quanto o carro são “irresistíveis” ao homem.....

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	24
2	PRIMEIRAS DEFINIÇÕES.....	35
2.1	CIDADE: UM FENÔMENO HUMANO.....	36
2.2	A MODERNIDADE E A MODERNIZAÇÃO	44
2.3	O DESENVOLVIMENTO DA MAQUINARIA	51
2.4	CARVÃO, VAPOR, FERRO E TRILHO: NASCE A FERROVIA	54
2.5	BONDES: A FERROVIA NAS CIDADES	61
2.6	O DESENVOLVIMENTO DA TRAÇÃO ELÉTRICA	65
2.7	DA “BARONEZA” AOS BONDES: A FERROVIA COMO MODELO DE TRANSPORTE NO BRASIL.....	70
2.8	BELÉM NA AURORA DO SÉCULO XX: A PRETENZA PARIS N’AMÉRICA .	79
2.9	ABRINDO CAMINHOS, CUSPINDO FUMAÇA: A “FERROVIA URBANA” DE BELÉM	83
2.10	DE “ELÉTRICOS” A “PARALÍTICOS”: OS BONDES DA PARÁ ELECTRIC ...	95
3	REPRESENTAÇÕES.....	110
3.1	CIDADE, MODERNIDADE E URBANIDADE: REPRESENTAÇÕES DOS BONDES NA LITERATURA	112
3.2	DO “GERADOR DE TENSÕES” MACHADIANO AO “CONGRAÇADOR” DE BILAC: O BONDE E A LITERATURA BRASILEIRA	120
3.3	OS BONDES DE BELÉM ATRAVÉS DA LITERATURA.....	133
3.4	COTIDIANO, TERRITORIALIDADES E BONDES EM BELÉM DO GRÃO-PARÁ	144
3.5	DO CENTRO AO SUBÚRBIO: OS BONDES EM ANJOS DA ESCURIDÃO .	160
4	HISTÓRIA E COTIDIANO.....	175
4.1	ESCOVANDO O COTIDIANO DA BELÉM DOS BONDES A CONTRAPELO	178
4.2	HISTÓRIA CULTURAL E HISTÓRIA DO COTIDIANO.....	185
4.3	BUSCANDO OS FRAGMENTOS DO COTIDIANO DE UMA CIDADE SOB O SIGNO DOS BONDES	194
4.4	NARRATIVAS: LEITURAS, INTERPRETAÇÕES E REPRESENTAÇÕES DA HISTÓRIA.....	201
4.5	EM MEIO À CIDADE, UMA “NOVA CIDADE”: BELÉM NA AURORA DO SÉCULO XX.....	206
4.6	GENTRIFICAÇÃO, TERRITORIALIZAÇÃO E HABITUS EM UMA CIDADE EM MUDANÇA	224
4.7	O COTIDIANO “MARGINAL”: A SUBVERSÃO DA ORDEM SOCIAL COMO ESTRATÉGIA CONTRA DOMINAÇÃO	239
5	REPRESENTAÇÕES E NARRATIVAS.....	249
5.1	REPRESENTAÇÕES DA BELÉM DOS BONDES	250
5.2	MEMÓRIAS E COTIDIANO ATRAVÉS DE NARRATIVAS DA GERAÇÃO DE 1930.....	270
5.3	ENTRE CALÇADAS E TRILHOS: OS RISCOS DAS BRINCADEIRAS INFANTIS	287

5.3.1 Brincar de bonde, brincar com o bonde	292
5.4 A TÉCNICA QUE MUTILA, O MITO QUE MATA.....	303
6 OS “MARGINAIS” E EXCLUÍDOS DA BELÉM DOS BONDES.....	318
6.1 RECÉM LIBERTOS: UMA REALIDADE MARGINAL.....	322
6.1.1 Negros e mestiços: entre conhecidos capoeiras e anônimos trabalhadores	329
6.2 ARIGÓS ARRIBADOS NA BELÉM DOS BONDES	334
6.3 GÊNERO: PRÁTICAS COTIDIANAS, REPRESENTAÇÕES E OS BONDES DE BELÉM	345
6.4 A RUA: GÊNERO MASCULINO.....	357
6.5 ENTRE “FÁCEIS” E “HONESTAS”: AS DIFICULDADES DA EMANCIPAÇÃO FEMININA.....	370
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS	390
REFERÊNCIAS.....	402

1 INTRODUÇÃO

Lonely in your trackless room,
Painted bright on pitted steel,
Motor silent, Axles still,
Powerless on the slightest hill.

Windows polished gleaming bright,
Headlamp shining as at night.
Every rattle, nostalgic sound
Echoes from the walls around.
Not from you but record tape,
As if to give dimension, shape,
To such a majesty in need
Of company.

And yet your breed
Upon our streets in legion plied
To give us all, in bumping ride,
A journey which we'll not forget.
Dear 395 we mourn thee yet.

**To a tramcar - resting
Anonymous, .1968.**

Belém, 15 de agosto de 1907.

A cidade amanhecera com um ar festivo. Não somente pela data de comemoração da Adesão do Pará à Independência. Era também a data de inauguração de um melhoramento urbano bastante aguardado pela população: o bonde elétrico. Os relógios marcavam sete horas da manhã quando chegou à antiga estação da Independência (atual Magalhães Barata) o então Intendente de Belém, Antônio Lemos, sendo recebido pelo gerente da companhia inglesa *Pará Electric*, concessionária de viação pública. Lá também estavam os Vogais do Conselho do Municipal, personalidades de destaque da sociedade e uma multidão de pessoas que acorreram à cerimônia. Pouco tempo depois chegaria ao local o Governador do Estado, o Sr. Augusto Montenegro.

Tomaram o bonde especial o Intendente Municipal, o Governador e algumas autoridades. Convidado pelo representante da *Pará Electric* a dar o primeiro impulso, Lemos declinou, dando as honras ao Governador Montenegro. O bonde deu partida, e a população, admirada, observou outros 21 carris repletos de

convidados tomando a direção do centro da cidade. Durante o trajeto foram servidos – no carro especial – doces, sanduíches e gelados. Ao fim do primeiro percurso dos novos bondes, as autoridades presentes discursaram e foi então lavrada a “*Acta* do início da viação eléctrica da cidade de Belém, capital do Estado do Pará.” Assim, ficou inaugurada, entre entusiásticos aplausos do povo que se comprimia nas vias públicas, a tração eléctrica na capital paraense.

Belém, 27 de abril de 1947.

Naquela manhã a cidade acordara sem os ruídos característicos dos velhos bondes arrastando-se sobre os trilhos já mutilados pelo tempo e pelo uso. Sob os telheiros da companhia concessionária, na Avenida Independência, amontoavam-se os emudecidos carros, confundindo-se com a grande quantidade de sucata que ali era depositada. No dia anterior, os jornais da cidade publicaram nota do Sr. Belino Lameira Bittencourt, nomeado Interventor na *Pará Electric*, que dava ciência à sociedade belenense da suspensão do tráfego de bondes a partir da manhã do dia 27 de abril.

A notícia deixara muitos em polvorosa face à repentina decisão de supressão dos serviços de bondes na cidade, que ao preço de cinquenta centavos, era praticamente o único meio de transporte economicamente acessível aos escassos bolsos dos grupos sociais de menores posses. A principal justificativa da paralisação dos serviços de bondes da concessionária era o grande consumo de energia pelos carris. De acordo com o Interventor Federal, este dispendioso consumo era um dos principais responsáveis pelo “sofrível” fornecimento de luz às indústrias, comércio e residências. A suspensão dos bondes seria “provisória” até que a Usina Geradora pudesse permitir novamente seu funcionamento, desta vez sem prejuízo ao abastecimento de energia eléctrica às outras atividades.

No entanto, a situação que inicialmente era provisória gradativamente tornou-se permanente, principalmente quando os representantes da *Pará Electric* sinalizaram que a concessionária considerava a possibilidade de vender os trilhos como alternativa para de saldar uma parte de suas dívidas. Com efeito, algumas semanas após a suspensão do tráfego dos bondes, a efetiva retirada dos trilhos pôs um termo definitivo à situação. Assim, Belém tornou-se a primeira cidade brasileira a extinguir o serviço de transportes urbanos através de bondes.

Belém, 12 de outubro de 2007.

Naquela manhã a Avenida 16 de Novembro com a Rua 13 de Maio foi tomada por grande número de pessoas. Às oito horas foi inaugurado o bonde que circularia pelas ruas do centro da cidade. Com a presença de autoridades e do público que acorrera à cerimônia, o prefeito Duciomar Costa cortou a fita de inauguração e oficializou a primeira viagem do bondinho turístico. Alonso Rocha, poeta paraense, declamou sobre os bondes que trafegavam na Belém de antanho. Em seguida, convidou o prefeito para dar a partida no veículo.

Vindo de oficinas santistas, o veículo era uma réplica de um carril de 1910 fabricado pela J.G. Brill, uma das maiores fabricantes de bondes em sua época. O modelo era aberto, pintado com sua cor original, com capacidade para 45 pessoas, e contava com bancos em madeira e encosto de palhinha. O trajeto inicial do bondinho tinha aproximadamente dois quilômetros, percorridos a uma velocidade entre dez a quinze quilômetros por hora. Apesar de seu aspecto “antigo”, o bonde servia-se de tecnologia moderna: um motor MWM a biodiesel de seis cilindros e potência de 150 HPs, que trabalhava ainda com um reversor hidráulico, capaz de fazê-lo andar tanto para frente como de ré.

O povo comprimia-se, apertava-se para subir no carril ou apenas para assistir curioso sua saída da Estação Gumercindo Rodrigues, na esquina da Avenida Portugal com a rua Treze de Maio, e percorrer morosamente seu trajeto predeterminado pelos trilhos. Fogos de artifício, coral com funcionários da Companhia de Transportes do Município de Belém e a Banda da Guarda Municipal completaram a festa de inauguração do bonde. Por volta das onze da manhã, a aglomeração na frente da estação era tanta que as viagens do veículo recém-inaugurado tiveram de ser interrompidas. No entanto, tal contratempo não foi capaz de ofuscar a festa em comemoração ao seu retorno às ruas de Belém. Ainda que somente algumas poucas do centro da cidade.

Os eventos aqui referidos são representativos de três momentos específicos – em épocas distintas – da trajetória histórica de Belém. No entanto, entre elas existe um importante elemento comum: o bonde. Surgindo ora como sujeito, revelando-se aos belenenses como um novo ícone de uma cidade que se pretende moderna, ora como um pária, um obsoleto meio de transporte a interromper a marcha do

progresso. Por serem lentos, deteriorados pela falta de manutenção, foram paulatinamente suprimidos das ruas e avenidas da cidade que ajudaram a estruturar. No entanto, após 60 anos de ostracismo, o bonde, que à semelhança de muitas cidades europeias, poderia (re)surgir como alternativa de aumento da qualidade dos transportes urbanos e diminuição do tráfego – e consequentes congestionamentos – nas vias da cidade, não foi além de uma imagem pálida e desbotada face à importância que este modal de transporte teve para a história e para o desenvolvimento da cidade e sociedade. Uma “fantasmagoria” possivelmente evocada por sentimentos saudosistas.

Independente da época na qual foram introduzidos, os bondes de Belém atraíram para si olhares curiosos. Mas foi o contexto histórico, conjuntamente com os paradigmas socioeconômicos e a cultura material vigente, que dotaram esta modalidade de transporte de significado e de valor. Além disto, ao longo do tempo em que representaram um importante modal de transporte urbano de massa em Belém, o significado próprio dos bondes sofreu forte influência de variados discursos, quais sejam: o “oficial” da Municipalidade e das empresas concessionárias, o midiático – que transitava entre ratificar os discursos oficiais ou contrapor-se a eles – e o dos usuários, ainda vivos na memória e na oralidade daqueles que viveram na Belém dos bondes. Em verdade, o significado atribuído ao bonde mudaria conforme a “conveniência” dos que a ele se referiam.

O bonde foi o primeiro tipo de transporte urbano de massa a operar em Belém ainda sob o Regime Imperial. Interconectando dois polos geradores de atratividade e disseminação do tecido urbano – a Praça Frei Caetano Brandão (Praça ou Largo da Sé) e a Praça Justo Chermont¹ (Largo de Nazaré), aquela espécie de “ferrovia urbana” e causava espanto e admiração, e em pouco tempo provocou sensíveis impactos na locomoção das pessoas, no tempo necessário para os deslocamentos, nas relações que se estabeleciam entre os distintos grupos sociais que utilizavam os veículos e principalmente na configuração urbana da cidade. No entanto, à época da implantação do primeiro sistema de bondes, o cenário dos transportes em Belém diferia em quase nada das demais cidades brasileiras.

¹ Diversos logradouros de Belém serão referenciados ao longo do presente trabalho. Muitos destes apresentaram diversas denominações, como a Praça Frei Caetano Brandão, que outrora foi denominada de Praça da Sé, e a Praça Justo Chermont, antigamente denominada de Largo de Nazaré. Quando aqui forem referenciados logradouros cuja denominação variou com o tempo, será utilizada a terminologia hodierna, sendo devidamente referenciada a terminologia antiga.

As carruagens, tálburis, cabriolés e outros veículos de tração animal, e mesmo humana, não só partilhavam as ruas da Belém imperial, como também de outras cidades do país. Tais modalidades de transporte atenderam a demanda brasileira por transporte intraurbano até 1859, quando em 30 de janeiro a *Companhia Carris de Ferro* inaugura no Rio de Janeiro o primeiro sistema de transporte urbano sobre trilhos. A partir de então, várias cidades brasileiras passaram a gradativamente adotar os bondes não só para atender a demanda por transporte, que se tornou proporcional ao crescimento e desenvolvimento das urbes, mas também como representação de desenvolvimento e como elemento legitimador do discurso progressista do poder público que, no alvor da República, buscava inumar toda e qualquer lembrança do período imperial.

Assim, este modal de transporte consubstanciado em ícone da revolução tecnológica desencadeada na Europa, produziu profundas alteridades na dimensão socioespacial de antigas e novas cidades. Em Belém, sua implantação em 1869 coincide com uma época em que se enobrecia a “técnica” e fazia-se dela tanto um objeto “artístico” quanto agente de implantação de um novo tempo no qual se vivia sob o “efêmero ritmo da moda” e no qual o processo de modernização adquirira um viés “tecnocrático” e excludente, ligando-se visceralmente a discursos progressistas que, a seu turno, comprometiam-se com os interesses e os projetos de uma “elite” que clamava por melhorias na qualidade de vida nas cidades.

Pelas transformações das cidades brasileiras perpassavam os programas de embelezamento, alargamento de vias e uma rígida política sanitária, medidas estas fortemente calcadas em grandes projetos de intervenção urbana levados à termo na Europa, como o de Paris, desenvolvido pelo Barão Eugène Haussmann, e o de Barcelona, de Idelfons Cerdá². Os reflexos destas transformações puderam ser observados em diversas cidades brasileiras como na Manaus de Eduardo Ribeiro, na Belém do Intendente Lemos, em Santos, com Saturnino de Brito, o Rio de Janeiro com Pereira Passos e, mais tardiamente, a São Paulo de 1910 que se embelezou através do plano de urbanificação elaborado por Joseph Antoine Bouvard.

² Para melhor compreensão do contexto histórico de implantação dos Planos de Intervenção Urbana de Paris e Barcelona, bem como os impactos imediatos nas configurações espaciais e sociais em ambas as cidades, ver, respectivamente, PINON, Pierre; CARS, Jean des. **Paris-Haussmann** – Le Paris D’Haussmann. 5 ed. Paris: Picard, 2005 e PERMANYER, Lluís. **L’Eixample**: 150 anys d’història. Barcelona: Viena, 2008.

Assim, engenheiros civis, arquitetos e sanitaristas modificaram a fisionomia das cidades através de construção de reservatórios de água, canais de drenagem e de esgotos. Ruas foram alargadas e novas e modernas avenidas foram rasgadas na antiga malha urbana tanto para que a luz solar e a ventilação nelas penetrassem, quanto para conformar uma rede de transporte mais eficiente e de acordo com o novo “paradigma de mobilidade”. Não obstante, “embelezar” e “ordenar” a cidade traduziam a ideia de uma sociedade mais eficiente, mas também atendiam aos critérios de tratamento “profilático” das “modernas” urbes.

Em Belém, a “modernização” baseada nas medidas de “embelezamento” da paisagem, no saneamento e higienização pública atingiu o meio urbano, porém não como um todo. Antes, somente as áreas centrais e de maior importância econômica e social, fazendo com que estas não mais refletissem a desorganização oriunda da aglomeração humana, que caracterizava os subúrbios conformados pelas áreas mais afastadas do centro. Uma nova cidade, modelada com a finalidade de representar o avanço econômico e material atingido pelos grupos hegemônicos, surge em meio à Belém antiga, conformada segundo *habitus* e práticas cotidianas tradicionais de uma população que foi afastada do centro “espetaculizado” e compelida para os subúrbios.

No entanto, construir uma infraestrutura “moderna” não pressupunha somente “requalificar” a cidade através de mudanças em sua fisionomia. Fazia-se necessário redefinir as relações sociais em nível endógeno e exógeno. É neste contexto que Belém paulatinamente transforma-se em palco de encontros e de convívio social mais intenso em função da assimilação de uma cultura – material e imaterial – europeizada, pretensamente “moderna”, “cosmopolita” e “civilizada”, na qual o espaço urbano desempenhou papel preponderante ao permitir novas formas de sociabilidade, novos padrões nas relações sociais que se estabeleciam entre indivíduos de mesmo grupo e entre grupos distintos, e variadas possibilidades de fruição dos espaços públicos, principalmente nas áreas centrais da cidade. Assim, Belém tornou-se lugar de troca de informações, de uma excitada animação, de um centro comercial de ruas buliçosas, de largos e praças tratadas paisagisticamente, e de novas edificações erguidas segundo o último estilo arquitetônico vigente no Velho Continente. Assim, o neoclássico tardio e o ecletismo surgem como novas estéticas assimiladas e exploradas por uma “elite” econômica emergente.

Neste momento consolidam-se os mercados de locações e de venda de terrenos e moradas, principalmente nos bairros centrais como Nazaré, Campina e Batista Campos que por suas vantagens locacionais – próximos ao comércio mais “fino”, ao Teatro da Paz e ao Cinema Olímpia, e servidos pelas primeiras linhas de bondes da cidade – tornaram-se cada vez mais “seletos” socialmente em função da forte especulação imobiliária.

Nas décadas finais do século XIX Belém passa a se organizar segundo um novo arranjo conjuntural, cujo espaço urbano era gradativamente reconfigurado para que os “bons cidadãos” pudessem então desenvolver de maneira plena suas capacidades associativas em suas mais diversas formas. A “elite” de então se tornou ávida por elementos e símbolos que pudessem traduzir este tempo de modernidade e urbanidade.

Desta forma, os aparatos mecânicos e outros implementos tecnológicos passam gradativamente a ser considerados símbolos desta “modernidade”, integrando-se na vida cotidiana e desempenhando importante papel em sua tessitura. Com efeito, o telégrafo, a luz elétrica, os fonógrafos e cinematógrafos, o daguerreótipo, a navegação a vapor, todos exerciam uma forte atração sobre a sociedade. No entanto, talvez nada tenha fascinado e seduzido mais que os bondes.

Ao exprimir a modernidade neste mundo social que é a cidade e ao secundar o desenvolvimento de práticas socioculturais, econômicas e políticas, os bondes tornaram-se indelévels elementos do cotidiano de Belém. Foi conduzindo – e influenciando – os grupos sociais ao longo de suas vias metálicas que os bondes encerraram em si uma história de apogeu, decadência e renascimento, mas apontando sempre para uma cidade amazônica em transformação, que se desenvolveu e se adensou, crescendo ao longo das retilíneas vias de passagem dos carris, opondo-se à sua natureza física.

Na Belém dos bondes, a sociedade interagiu com um sistema de transporte que a ela oportunizou novas relações com o espaço urbano, alterando suas dinâmicas cotidianas, seus padrões de comportamento e ampliando seus níveis de sociabilidade. Mas, como o território urbano efetivamente se configurava na época em que os bondes foram introduzidos em Belém? Qual era a dinâmica de produção e organização deste espaço e quais eram os grupos sociais nela envolvidos? Como revelar os bondes de Belém enquanto meio de transporte, de comunicação, e mesmo como vetor de configurações/reconfigurações socioespaciais face à

superposição de camadas históricas? De que maneira influenciaram o cotidiano dos grupos sociais que deles se serviram?

Assim, conduzida por estas questões norteadoras, a presente pesquisa tem a finalidade precípua de investigar e analisar as mudanças sociais e espaciais ocorridas em Belém através da ótica dos transportes urbanos por meio de bondes. É este viés de análise que estabelece o recorte temporal aqui considerado: de 1869 – data de implantação dos bondes – a 1947 – data de sua extinção. Neste contexto, os carris surgem como *locus* privilegiado de observação de fenômenos sociais que se desenrolam cotidianamente, como as relações de gênero, de dominação e resistência, a territorialização do espaço urbano e as estratégias de legitimação de posse dos mesmos, os diversos graus de sociabilidade, as afetividades estabelecidas, os comportamentos sociais instituídos de maneira tácita ou determinados normas e/ou códigos de postura.

Para tanto, a investigação aqui empreendida deteve-se em eixos: o primeiro é a história da cidade, campo de variadas relações sociais, de territórios delimitados segundo o *habitus* e as práticas cotidianas dos grupos sociais distintos. Tais práticas constituem o segundo eixo de investigação/interpretação. Como último eixo, têm-se as inovações tecnológicas, que passaram a ter importância fundamental dentro do meio urbano, como uma imagem de progresso que adquiria concretude através de máquinas de ferro ambulantes – quase “leviatãs” mecânicos – sobre trilhos também de ferro que concorriam com os modais “tradicionais” de transporte. Os bondes, através de seu itinerário, anunciavam que cidade expandia-se e que as necessidades da população em se locomover aumentavam. Eram sinais de mudanças.

Para alcançar seu intuito, a presente pesquisa trabalha com construtos históricos e socioculturais, objetivando a análise dos processos interativos que produzem o sentido “prático” da realidade, ainda que a mesma apresente um recorte físico-temporal objetivo e delimitado. Assim, ao debruçar-nos sobre a tarefa de compreensão e interpretação do cerne das questões aqui apresentadas, o materialismo histórico apresenta-se como um meio através do qual os objetivos previamente dispostos sejam atingidos. Neste sentido, buscou-se apoio em autores como Norbert Elias, Pierre Bourdieu e Walter Benjamin. Questões relativas à distinção entre grupos sociais, lutas de classificações e poder simbólico foram analisadas através de conceitos e categorias trabalhadas por Bourdieu. A sociologia

processual de Norbert Elias também foi utilizada como viés interpretativo, e com base na teoria eliasiana do Processo Civilizador, os fenômenos sociogênicos e socioespaciais – e também tecnológicos – são necessariamente tratados na presente pesquisa segundo um fluxo histórico linear. Benjamin, a seu turno, contribui para a presente pesquisa através de suas discussões sobre a cidade, a “metrópole”, e principalmente sobre a modernidade.

Os conceitos referentes à cultura material, à memória (individual e coletiva), ao meio ambiente urbano e padrões de comportamento social surgem na presente pesquisa como fios que compõem a tessitura da história da cidade e da sociedade belenense sob o signo dos bondes, proporcionando diálogos processados em campos fronteiriços de conhecimento, como a história cultural e do cotidiano, o urbanismo, a sociologia e a antropologia, caracterizando o presente trabalho como multidisciplinar.

Para atingir os objetivos expostos, adotou-se aqui, à semelhança do estabelecido por Kossoy (2001), três categorias de fontes de pesquisa, sejam elas: escritas, iconográficas e orais. Sobre as fontes escritas, foram consultadas somente as impressas. Fontes oficiais como os relatórios anuais das empresas concessionárias, leis e códigos regulamentadores dos transportes através de bondes e os Relatórios da Municipalidade, foram importantes mananciais de informações. Junto a estas, a pesquisa em hemeroteca – especificamente na Biblioteca Pública Arthur Vianna, no Arquivo Público do Estado do Pará e na Guildhall Library, em Londres – também forneceu preciosos dados, principalmente sobre a implantação das primeiras linhas de bonde na Europa e no Brasil, sobre a postura e comportamento de seus usuários, sobre a maneira como a vida social neles transcorria. A produção bibliográfica sobre o tema, bem como trabalhos acadêmicos – teses e dissertações – também foi consultada.

No âmbito das fontes iconográficas, têm-se as fotografias. Elas foram encontradas basicamente em compilações impressas, em coleções públicas e privadas – como as da Divisão de Iconografia da Biblioteca Arthur Vianna, da coleção Augusto Fidanza do Acervo Iconográfico da Biblioteca Nacional, do Acervo Fotográfico do Instituto Moreira Sales e a coleção particular do pesquisador estadunidense Allen Morrison – além de livros e periódicos. Mesmo sendo, em muitos casos, a legitimação de um “discurso”, a iconografia fotográfica como fonte de pesquisa proporcionou um amplo espectro de informações que secundaram as

análises das relações de espacialidade e conformação física da cidade de Belém, das representações sociais e do cotidiano dos diversos grupos. Paralelamente, a iconografia também proporcionou maior “concretude” à imagem dos bondes como ícones da “modernidade” que interconectavam os territórios estabelecidos na cidade.

Por fim, as narrativas orais também foram fontes que ampliaram e enriqueceram as referências documentais e iconográficas. Ainda que tais narrativas advenham de memórias individuais, subterrâneas, guardadas e mesmo silenciadas, elas possibilitam vislumbrar uma dimensão diferenciada dos “discursos partidários” da imprensa, e distanciando-se também dos inflamados discursos progressistas do poder público. Tais relatos são importantes na medida em que permitem perceber a existência de outro discurso, o dos usuários, a respeito dos bondes e sua influência no tecido urbano e nas relações sociais estabelecidas entre indivíduos de mesmo grupo social e também entre grupos distintos.

Para dar conta da problemática e alcançar os objetivos propostos, o presente trabalho foi estruturado em cinco partes, além da presente introdução e das considerações finais. Relativo ao *corpus* teórico e às definições das categorias de análise optou-se por desenvolvê-los no trecho inicial de cada parte, de acordo com a especificidade dos temas tratados, de modo que ambos não se esgotam em uma única seção da tese. A Parte I trata inicialmente de categorias que são trabalhadas ao longo da pesquisa, como cidade, urbanização, urbanidade, modernidade e modernização. Para tanto, busca-se um diálogo com autores como Norbert Elias, Walter Benjamin e Marshall Berman. Em seguida, partindo da premissa da “modernidade”, busca-se mostrar que dentre seus distintos conceitos e manifestações, os implementos tecnológicos assimilados pelo cotidiano proporcionaram a ela maior “concretude”. A partir de então, discute-se como as inovações tecnológicas, e dentre elas o bonde, foram incorporadas na vida cotidiana, tornando-se peça fundamental em sua tessitura. A Parte I finda com o resgate histórico do surgimento dos bondes no espaço intraurbano das cidades brasileiras, e em especial Belém, a partir da experiência europeia e norte-americana com os transportes ferroviários.

A Parte II trata da literatura como fonte de análise e reconstrução da realidade. Busca-se inicialmente um panorama da presença dos bondes na literatura internacional através de Alfred Döblin e Cristina Garza. Passando ao cenário da literatura nacional, Machado de Assis e Olavo Bilac são revisitados a fim de resgatar

e analisar as representações do bonde ora como ator social, ora como palco para novas sociabilidades. Em seguida, passa-se à literatura regional e a importância dos bondes nos trabalhos de João Marques de Carvalho, Dalcídio Jurandir e Amaury Braga Dantas. As reflexões levadas a termo nesta parte, especificamente a literatura como espelho da realidade cotidiana, possibilita a construção da parte seguinte.

Na Parte III busca-se analisar a dinâmica de produção do espaço de Belém à época dos bondes. De caráter autoritário e excludente, o processo de urbanificação de Belém foi seguido de um processo de gentrificação que compeliu para os subúrbios os grupos sociais que tradicionalmente ocupavam as áreas centrais da cidade. Neste contexto sobrevêm as estratégias de dominação dos grupos hegemônicos que se estabelecem nas áreas centrais, e as estratégias e resistência da população pobre que através de suas práticas cotidianas subvertem o padrão de ordem e de “moralidade” instituídas. Assim, Belém surge, na aurora do século XX, como uma cidade territorializada na qual o bonde apresenta-se como conector destes territórios. As narrativas orais são exploradas na Parte IV. Através delas se podem perceber as diferenças territoriais existentes, bem como o cotidiano dos grupos sociais através dos bondes.

A Parte V inicia com uma análise sobre a população pobre e “marginal”, alijada da “modernidade” que (re)configurava o centro de Belém e a compelia para os subúrbios. No final desta última parte, busca-se analisar as relações de gênero observadas no período correspondente ao recorte temporal. Para tanto, os espaços públicos, os modismos, o paulatino “liberalismo” feminino que infringia os “bons costumes” e a “moral”, e os comportamentos nos bondes surgem como prismas através dos quais se conduz a investigação.

2 PRIMEIRAS DEFINIÇÕES

[...] num período muito recente, três novos fatores se desenvolveram, subitamente, que prometem exercer uma poderosa influência sobre os problemas da vida urbana e rural. São eles o bonde, a bicicleta e o telefone. É impossível prever, de momento, qual será, exatamente, a sua influência sobre a questão da distribuição da população; mas é inteiramente certo que tais fatores adicionam de cinco a quinze milhas ao raio de toda e qualquer grande cidade.

É por meio dessas forças aparentemente sem importância, triviais e secundárias, que a civilização é sacudida e moldada em sua evolução; e nenhum homem pode prevê-las ou dizer aonde conduzem [...]

**F.J Kingsbury. Jornal de Ciências Sociais, vol. 33
Novembro de 1895.**

Buscando decifrar e interpretar não só a cidade de Belém sob o signo dos transportes urbanos sobre trilhos, mas também as configurações socioespaciais engendradas/ratificadas pelos bondes, a presente pesquisa não consiste em vetor imediato e concreto de transformação da realidade cidadina. Não obstante, almeja ser um passo em direção à desmistificação das representações que permeiam a vida cotidiana, abrindo assim perspectivas reais para se pensar, refletir e decodificar os caminhos das transformações da realidade.

A presente pesquisa tem como *locus* privilegiado para observação de fenômenos sociais aqui tratados um espaço específico, antropizado, que só existe unicamente pela ação deliberada do homem: a cidade. Espaço complexo, polissêmico e polifônico, onde diversos indivíduos nele vivem, construindo e misturando *seu* cotidiano *no* cotidiano da cidade. Não obstante, qual seria a real definição do termo?

2.1 CIDADE, UM FENÔMENO HUMANO.

A origem etimológica do termo remete ao latim *civitas*. Lembram Alves e Gonçalves (2009) que *civitas* refere-se aos valores cívicos que conferem alguma coesão aos indivíduos de determinada comunidade. Refere-se também a símbolos dos poderes políticos e religiosos. Não obstante, o termo é historicamente associado a outro: *urbs*. Ainda segundo os referidos autores, o termo *urbs*, conforme a definição de Santo Isidro de Sevilha, refere-se às pedras com as quais se constroem as cidades.

Sob determinado prisma de análise, tais pedras podem não representar tão somente as unidades básicas que, quando argamassadas e devidamente encaixadas, conformam a estrutura física – as casas, as ruas pavimentadas, os edifícios públicos e os templos – da cidade. O comportamento diário, as práticas sociais do dia-a-dia, ou em outros termos, o cotidiano, também são “pedras” que “constroem” e “conformam” a cidade. Foi partindo destas diferenças entre estes conceitos que Coulanges (2001) observou as cidades antigas – Grécia e Roma – como um espaço antropizado que concilia a dimensão simbólica da *civitas* e a dimensão cotidiana da *urbs*. Ainda que ambos os termos ora se alternem, ora se complementam numa relação de mútua implicação no que se refere à construção do significado da cidade, entre eles existe uma sensível distinção: a *urbs* permanece quando *civitas* cai. Em outras palavras, no transcurso da história alteram-se os símbolos de poder político e religioso, substituem-se os valores de uma determinada sociedade por outros, enquanto a cidade continua a ter uma estrutura física – que responde em maior ou menor grau a estas modificações – através da qual o cotidiano se desenvolve.

Também é possível discutir a noção de cidade pela sua aparência, ou seja, sua fisionomia. Tal discussão tem como ponto inicial a imagem que as pessoas constroem da cidade a partir da observação de sua paisagem. Desta observação é possível apreender, segundo Carlos (1992, p. 40), dois elementos fundamentais: O primeiro diz respeito ao espaço construído, imobilizado nas construções, na configuração urbana que, através de uma imbricada ordem, concatena ruas, praças, prédios. O segundo elemento diz respeito ao movimento da vida: carros, ônibus e metrô transportando pessoas aos mais diversos pontos da cidade, pessoas

transitando nas ruas, sons diversos, multidões. No entanto, tais imagens conduzem a interpretações idiossincráticas, e naturalmente seu sentido passa a ser diverso.

No âmbito da arquitetura, a cidade muitas vezes é observada através de um prisma tecnocrático que a reduz a um grande tabuleiro de peças que podem ser montadas de variadas formas e composições. Algumas são deliberadamente verticalizadas numa clara intenção de constituir um marco visual, ou de demarcar um território específico; outras mantêm a sobriedade e o “diálogo visual” com o entorno através de sua horizontalidade. É desta maneira que a cidade se apresenta como um palco formado pelo conjunto das obras tridimensionais do arquiteto. Cada uma destas obras reflete condições específicas de criação, dentre elas as aspirações dos usuários dos espaços arquitetônicos, condições socioeconômicas dos proprietários, paradigmas estético-formais vigentes, tecnologia construtiva disponível, aproveitamento de tecnologias ativas e passivas para garantir bons níveis de salubridade e conforto ambiental ao espaço edificado.

Sob a ótica do urbanismo, a cidade adquire outro aspecto. Lúcio Costa, grande expoente da arquitetura e urbanismo brasileiro do século XX, menciona:

Cidade é a expressão palpável da necessidade humana de contato, comunicação, organização e troca, — numa determinada circunstância físico-social e num contexto histórico. (COSTA, 1995, p. 277)

Ao conceito de Costa (1995) adere o de Gonçalves Junior. (1991, p. 13) quando este cita que a real essência do urbanismo são as relações entre o espaço da cidade (ruas, edificações, limites geográficos) e a sociedade (cultura, tradições, poder, história) que nela vive. Esta é uma visão dinamizada da cidade que permite ao urbanista interpretar o uso de seus diferentes espaços de acordo estruturas sociais distintas, bem como estudar o fenômeno urbano através de aportes sistematizados e interdisciplinares.

Mas a cidade também pode ser definida através de termos específicos que se opõem ao sentido do “campo”, do “rural” e do “agrícola”. Assim, para Sjoberg (1972, p. 38) a cidade representa o espaço de uma comunidade de dimensões e densidade populacional consideráveis, abrangendo uma variedade de especialistas não-agrícolas, nela incluída a elite culta, que para o autor em tela, tem um papel fundamental na vida nas urbes. A “revolução urbana” foi tão importante para a mudança de paradigmas sociais quanto a revolução agrícola que a precedeu e a

revolução industrial que a sucedeu. Lembra o autor que muitas das primeiras cidades surgiram ao longo de estradas importantes, e estas facilitaram a conversão de novas ideias e invenções para as cidades. Assim, sua evolução é praticamente inseparável da crescente organização social, da gradativa evolução tecnológica e da especialização do trabalho dos indivíduos.

É partindo destas três dimensões que Carlos (1992, p. 25) define a cidade: fenômeno humano que expressa espacialmente o processo de produção dos indivíduos sob a égide das relações desencadeadas pela formação econômica e social. Em outras palavras, o espaço da cidade é construído pelo homem e exprime as distinções sociais, o grau de evolução técnica atingida e a especialização do trabalho humano. Para a autora, o produto espacial destas relações, ou seja, o espaço dito “urbano”, materializa as contradições que estão na base de uma sociedade de “classes” ou “grupos” com os quais os indivíduos se identificam a partir de seu trabalho e pelo capital acumulado (social, cultural, intelectual, econômico). Estas desigualdades sociais têm reflexos diretos nos distintos mecanismos de segregação territorial e nas variadas formas de apropriação destes territórios pelos grupos sociais. Desta forma, os contrastes sociais, territoriais e econômicos dão origem a uma das características marcantes na cidade: a heterogeneidade.

A esta discussão Nascimento (1996, p. 37) acrescenta que as cidades são espaços que “conectam” os indivíduos e os grupos em suas práticas sociais. Tais espaços, a seu turno, não poderão ser concebidos unicamente a partir de conceitos arquitetônicos, urbanísticos, religiosos, políticos ou mesmo econômicos, mas a partir de uma premissa através da qual o espaço da cidade apresenta-se como o lugar da pluralidade e das diferenças sociais. Tanto o é que já na antiguidade Aristóteles já advertia que a “[...] cidade é construída por diferentes tipos de homens; pessoas iguais não podem fazê-la existir.” (ARISTÓTELES apud SENNETT, 2008, p. 12).

Desta forma, sendo múltiplas as diferenças sociais, as experiências cidadinas são expressas de variadas formas, como resultado de paradigmas socioeconômicos, laços étnicos, socioculturais, que acabam por prescindir espaços específicos de sociabilidade e reciprocidade, conferindo assim heterogeneidade ao tecido urbano. É desta maneira que a cidade expressa a relação de influência mútua com os cidadãos, refletindo suas veleidades, seus desejos e projetos às suas atitudes, suas formas de viver, de morar, de trabalhar, e também de se divertir e usufruir do seu “espaço”, em um constante jogo de definição/redefinição de um *status quo* social.

Em função das mudanças de significado que o termo cidade apresentou com o passar dos séculos, bem como as variadas definições que o mesmo apresenta hodiernamente, estas devem ser necessariamente relativizadas, e não tomadas como verdades “absolutas”. As relações desenvolvidas nas urbes estão longe de ser determinadas por fatores únicos ou isolados, como a história, a economia, ou a política. Em verdade, todos estes elementos atuam de forma concomitante e associada, como num grande jogo de tensões de forças, por vezes antagônicas, para a conformação do território “urbano”. É desta maneira que a cidade dá visibilidade aos desejos e projetos de seus habitantes, às suas atitudes, suas formas de viver, de morar, de trabalhar, e também de se divertir e usufruir do seu “espaço”, que é humano não por que o homem nele habita, mas antes, por que ele o produz. Desta forma a cidade atrai pessoas, separa os indivíduos pela especialização de seus trabalhos e por seu capital acumulado, segrega os espaços, proporciona a criação de preconceitos e estigmas, e segue crescendo e gerando conflitos.

Historicamente, o crescimento das cidades ocorreu de maneira associada ao processo de “urbanização”, fazendo com que os dois fenômenos fossem – não raras as vezes – confundidos. No entanto, ambos são tão distintos quanto histórica e culturalmente diferentes. O crescimento das cidades é um processo observado através do aumento populacional e pelo aumento de sua área física e “teoricamente” não tem fim. A urbanização, a seu turno, é a passagem de uma forma diluída e rarefeita de população para a concentração em determinadas áreas. Segundo Grafmeyer esta própria noção de

[...] aglomerado traduz bem, à sua maneira, a face dupla do fenômeno urbano. Por um lado ela é processo, movimento através do qual nos aproximamos, encontramos e ‘aglomeramos’. Por outro lado, no sentido mais habitual, ela é igualmente o resultado estabilizado deste movimento, configuração perene inscrita num lugar (GRAFMEYER, 1994, p. 15).

Nas cidades industriais europeias do século XVIII a condensação da vida social – que está na base do processo de urbanização – trouxe consigo diversos problemas, dentre eles a falta de moradia, falta de salubridade e de higiene. Lembra Benévolo (2005, p. 551-552) que estas cidades, que se encontravam em franca transformação de suas estruturas basilares, tiveram de dar soluções a estes problemas através de técnicas de planejamento que visavam disciplinar o seu crescimento. Buscando uma melhor qualidade de vida – que em verdade correspondia a uma pequena parcela representada pelas “elites” políticas e

econômicas – as ações coordenadas por este planejamento visava atender a demanda crescente por infraestrutura e serviços de abastecimento e melhorar a qualidade de vida. Ainda que o termo tenha surgido em 1910 no *Bulletin de la Société Geographique de Neuf-chatel* (GONÇALVES JUNIOR et al, 1991, p. 12), as primeiras noções de urbanismo estavam relacionadas a esta atividade de planejamento e ordenação do espaço da cidade. Assim, a concretização das medidas apontadas pelo planejamento (urbanismo), ou seja, dotar áreas da cidade de rede de abastecimento de água, esgoto, eletrificação, pavimentação, transporte urbano, assim como zonear a cidade segundo usos específicos do solo, limitar o adensamento populacional ou direcioná-lo para determinadas regiões na cidade, dão origem ao fenômeno denominado “urbanificação”.

Atualmente, o urbanismo apresenta-se como uma área de atuação ampla e multidisciplinar. Decorrente disto, seus variados conceitos são oriundos de áreas diversas como a arquitetura, a história, a geografia e a sociologia. Ainda que estes conceitos ora divirjam, ora se complementem, em seus cerne estão as relações existentes entre grupos sociais e o espaço que estes ocupam. O aumento populacional e o avanço dos territórios citadinos, com efeito, influenciou a contínua e progressiva diferenciação das funções sociais e elevou o grau de interdependência entre pessoas. Assim, a necessidade de “convivência” entre “desconhecidos” trouxe consigo a necessidade de mudanças no padrão comportamental dos indivíduos, para que os mesmos possam se relacionar no fluxo da vida cotidiana, bem como para manter a estabilidade das práticas sociais. Comenta Elias (1994) que estas mudanças na conduta e nos sentimentos humanos rumo a uma determinada direção é indicativa de um “processo civilizador” em curso. Tal processo tem a característica, segundo o autor, de não ser engendrado por um grupo social específico, mas sim pela própria relação entre pessoas em virtude da realização da vida humana em coletividade.

O “processo civilizador”, segundo Elias (1994, p. 23) vincula-se ao conceito próprio de civilização. Esclarece o autor que o termo define o resultado da fusão de duas ideias, posto que ele constitui um contra-conceito geral a outro estágio das sociedades humanas, a barbárie. A civilização, acrescenta o autor, não é “apenas um estado, mas um processo que deve prosseguir”. Em oposição aos que vivem de forma mais “simples”, mais “incivilizada” ou “bárbara”, o conceito de civilização traz consigo a ideia de um tipo mais complexo de sociedade, onde elevados padrões

morais e costumes, o tato social, a deferência e consideração pelo próximo são algumas de suas características.

Desta forma, os conceitos eliasianos de “civilização” e “civildade” entrelaçam-se a uma formação social na qual estão definidas, de maneira específica, as relações existentes entre os diversos sujeitos, cujas interdependências dão origem a códigos comportamentais. Desta maneira, o auto-controle, o “controle dos afetos”, a “economia das emoções”, o cuidado com a “[...] postura, os gestos, o vestuário, as expressões faciais – este comportamento “externo” de que cuida o trato [...]” (ELIAS, 1994, p. 69) passam a caracterizar os padrões de comportamento e a “etiqueta” social dos habitantes da urbe.

Na sociologia processual eliasiana, o termo “urbanidade” associa-se justamente a esta complexificação e refinamento das convenções de estilo, às formas de intercâmbio social, ao controle das emoções, à estima pela cortesia, à importância da boa fala e da conversa, à eloquência da linguagem. A urbanidade também se refere ao estado de espírito, à maior ou menor disposição dos indivíduos em mudar seu *status* social e econômico, como também se associa a representações da cidade que, para Elias (2001, p. 62), torna-se um dos elementos mais representativos das sociedades humanas:

A cidade, por exemplo, sobretudo a grande cidade, é um dos órgãos mais representativos de nossa sociedade. Em nosso campo social, ela é a matriz que tem, de longe, o efeito mais abrangente. Suas consequências e influências não podem ser evitadas nem mesmo pelos habitantes dos campos na periferia, apesar de toda resistência. O tipo humano determinante, exemplar, mais influente de nossa sociedade vem da cidade, ou pelo menos é marcada pela matriz urbana. Neste sentido, os homens da cidade são representativos para nossa sociedade. (ELIAS, 2001, p. 62)

O tipo humano ao qual o autor alude é aquele submetido a métodos formais de controle social, substituindo assim as tradições comuns e posturas acordadas de maneira tácita, comuns aos ambientes não-urbanos. Sem embargo, os contatos sociais na cidade são, segundo Wirth (1967, p. 109), mais secundários que primários. Em outras palavras, estes contatos podem ser face a face, mas são superficiais, impessoais, transitórios e segmentários. Conseqüentemente, os habitantes das cidades são mais suscetíveis a tratar suas relações sociais como meios para seus próprios fins, adotando comportamentos “racionais” e “sofisticados” (WIRTH, 1967, p. 109), que a seu turno, aderem ao conceito eliasiano de “urbanidade”.

Nas grandes cidades, a dinâmica particular de relações humanas e a estrutura social segmentada em grupos distintos, ao quais correspondem formas peculiares de comportamento, são sensivelmente afetadas por diversas características distintivas do que Elias (1994) denomina “civilização”: as formas de Estado, a especialização do trabalho, as descobertas científicas e a presença da maquinaria na vida cotidiana. Tal quadro se torna mais evidente a partir do surgimento das cidades industriais na Europa.

Como reflexo da industrialização, as cidades passaram a ter um “ritmo febril”, o que reduzia o conceito de “tempo” a um sinônimo de “pressa”, conforme explica Carlos (1992, p. 18). Segundo a autora, O tempo, nas cidades industriais, é submetido às relações produtivistas, e é este tempo que passa a mediar a vida das pessoas: o tempo de trabalho de uma máquina para finalizar um determinado produto; o tempo de entrar e sair das fábricas, o tempo de espera em uma estação de trem, o tempo de uma viagem de bonde.

Assim, o tempo ditado pela “máquina” – diferente do tempo “biológico” ditado pela natureza – passa a interceder os contatos físicos, as relações sociais e a permear as variadas dimensões da vida dos indivíduos, ritmando o corre-corre das grandes cidades, “atingindo corações e mentes, engolfando, inebriando e amortecendo” (CARLOS, 1992, p. 18). A vida das pessoas, seus *habitus* e práticas cotidianas modificam-se com a mesma celeridade com que se produz a cidade, cujos “pedaços” passam a ser vendidos como mercadoria.

Assim destroem-se árvores, ensecam-se rios e cursos d’água, largos e praças são transformados em monumentos de alvenaria, concreto, ferro e vidro que celebram a engenhosidade humana. A rua passa a ser palco de indivíduos ensimesmados, indiferentes e isolados no âmbito de seus interesses particulares. Uma clara imagem da multidão londrina descrita por Engels (2008) proporciona a dimensão do anonimato e do automatismo no qual o indivíduo passa a se inserir:

A town, such as London, where a man may wander for hours together without reaching the beginning of the end, without meeting the slightest hint which could lead to the inference that there is open country within reach, is a strange thing. This colossal centralization, this heaping together of two and a half millions of human beings at one point, has multiplied the power of this two and a half millions a hundredfold; [...] I know nothing more imposing than the view which the Thames offers during the ascent from the sea to London Bridge. The masses of buildings, the wharves on both sides [...] all this is so vast, so impressive, that a man could not collect himself [...]. The very turmoil of the streets has something repulsive, something against which human nature rebels. The hundreds of thousands of all classes and ranks crowding past each other, are they not all human beings with the same qualities and powers, and with the same interest in being happy? And have they not, in the end, to seek happiness in the same way, by the same means? And still they crowd by one another as though they had nothing in common, nothing to do with one another, and their only agreement is the tacit one, that each keep to his own side of the pavement, so as not to delay the opposite streams of the crowd, while it occurs to no man to honour another with so much as a glance. (ENGELS, 2008, p. 23-24)

A percepção do homem que se desloca na cidade na velocidade de sua própria marcha é impressionada por todo um movimento de pessoas, edifícios e monumentos, que são próprios da paisagem da cidade, a impregnam com sua “pátina” natural. É impressionada também pelos sons, pelos odores, por casas e comércios de variadas dimensões e estilos arquitetônicos, pelas vias de tráfego que se sucedem de maneira diferenciada, descortinando novas perspectivas. No contexto das grandes cidades, a rua adquire uma importância capital não só por permitir o trânsito das multidões, mas porque é através dela que o tecido urbano se industrializa (RONCAYOLO apud MENEZES, 2001, p. 13). As sociedades industriais passam então a viver sob a égide do “paradigma da mobilidade”.

Com efeito, a partir da Revolução Industrial, as vias de circulação passaram a ter uma vital importância na vida social, política e principalmente econômica das cidades. Através das circulações, representadas por rotas de navegação, estradas e ferrovias, as indústrias eram abastecidas com matéria-prima e também escoavam sua produção. Com o fenômeno de crescimento e urbanização das urbes, tornou-se imperativo a existência de diversos elementos infraestruturais que possibilitassem uma melhor condição de vida nas cidades pós-industriais. Esta nova infraestrutura pressupunha, dentre outras coisas, abertura de vias largas, amplas, para que a luz do sol penetrasse no tecido urbano, mas também para que permitisse maior fluxo de pessoas e mercadorias, pois o “progresso” deveria correr pelas artérias das grandes cidades.

O paradigma da mobilidade que norteou o desenvolvimento de uma forte e imbricada infraestrutura de transportes a partir de meados do século XIX, tornou as gares ferroviárias as novas portas de entrada e saída de grandes urbes como Paris, Berlin, Londres, Milão, Roma e Barcelona. Pessoas e cargas passam a ir e vir de uma cidade a outra num movimento frenético e pulsante através das ferrovias, que se tornaram o modelo de transporte adotado pela Europa, e posteriormente pelo resto do mundo. Não obstante, não tardaria para que a integração territorial que a ferrovia possibilitou fosse incorporada ao espaço intraurbano através dos *tramways* ingleses, da *Straßenbahn* alemã, dos *tranvias* espanhóis, dos *carris eléctricos* lusos, dos *streetcars* e *cablecars* estadunidenses e dos *bondes* brasileiros. Todos eles foram símbolos indeléveis de uma época na qual a vida se desenvolvia sob o “ritmo efêmero da moda”, uma época marcada pela “modernidade”.

2.2 A MODERNIDADE E A MODERNIZAÇÃO

Segundo o exposto por Charles Baudelaire em um texto publicado em 1863³, a modernidade conjuga em seu bojo o “efêmero” e o “fugidio”, e como bem esclarece Harvey (2009, p. 21), a efemeridade e a mudança são duas de suas condições que costumeiramente não são contestadas. Mas para vivenciar a “modernidade” e tornar-se “moderno”, conforme expõe Berman (2007), são necessárias algumas experiências vitais. Segundo o autor, ser “moderno”

[...] é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor - mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos. [...] ela [a modernidade] nos despeja a todos num turbilhão de permanente desintegração e mudança, de luta e contradição, de ambiguidade e angústia. Ser moderno é fazer parte de um universo no qual como disse Marx, "tudo o que é sólido desmancha no ar. (BERMAN, 2007, p. 24)

³ BAUDELAIRE, Charles. O pintor da vida moderna. In: COELHO, Teixeira. **A modernidade de Baudelaire**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988. O texto, considerado por muitos autores como o “introdutor do pensamento sobre a modernidade”, foi escrito em 1859 só foi publicado no jornal “Le Figaro” em função de o autor exaltar o pintor Constantin Guys, até então desconhecido e sem nenhum interesse midiático particular. Em determinado trecho do texto, Baudelaire estabelece elementos que se tornariam características da modernidade e influenciariam – em maior ou menor grau – todo o pensamento posterior sobre o tema: “La modernité, c’est le transitoire, le fugitif, le contingent, la moitié de l’art, dont l’autre moitié est éternel et immuable.”

Com um turbilhão de experiências e possibilidades inebriantes, a modernidade excita e envolve. No entanto, também ameaça os paradigmas organizacionais, os valores culturais e os comportamentos sociais por submetê-los ao “ritmo efêmero da moda”. Inicialmente, pode-se descrever a modernidade como um estilo, um costume de vida que pode ser associado a um período histórico – passado ou presente. O indivíduo de hoje, assim como o do século passado, geralmente associa a “modernidade” quase exclusivamente ao progresso material, ou seja, as novas tecnologias, os novos meios de comunicação, os novos meios de transporte, as novas arquiteturas, os arranha – céus.

Nas palavras de Berman (2007, p. 25), a modernidade oscila entre duas margens: o desejo de mudança e o pânico que essa mudança pode gerar. Portanto, pode-se também definir a modernidade como um paradoxo ou uma contradição: ser moderno é praticamente ser antimoderno. Para o autor, a modernidade é um conjunto de experiências compartilhadas por várias pessoas que vivem num ambiente que é ao mesmo tempo movido pela mudança e pela aventura, pela desconfiança e pela insegurança. Um sentimento que vem sendo experimentado pela sociedade há cerca de cinco séculos. O “turbilhão da vida moderna” tem sido alimentado por uma série de processos sociais que Berman denomina de “modernização”, como as descobertas científicas, a industrialização da produção, a explosão demográfica, o crescimento urbano, Estados nacionais mais fortes e, enfim, um mercado capitalista mundial (BERMAN, 2007, p. 25).

A história da “modernidade” é tão essencial para entender a “modernidade atual” quanto para se construir a “modernidade futura”, e de acordo com Berman (2007), ela pode ser dividida em três fases. A primeira corresponde ao século XVI até o fim do século XVIII que é quando as pessoas começam a experimentar a vida “moderna”. A segunda fase, já no século XIX, a modernidade é marcada por uma nova paisagem, pelo progresso material: as cidades com suas fábricas, ferrovias, seus jornais diários, telégrafos e telefones, bondes e um mercado mundial que não garante nem solidez e muito menos estabilidade às economias. Já a terceira fase, acontece no século XX, que para o autor talvez, seja “o período mais brilhante da humanidade” (BERMAN, 2007, p. 23), porém, a modernidade desse século “parece ter estagnado ou regredido”.

De acordo a classificação elaborada pelo autor em questão, o recorte temporal da presente pesquisa – 1869 a 1847 – encontra-se entre a segunda e terceira fase. Neste período que marca o final do século XIX e início do século XX diversas capitais europeias foram “modernizadas” através de planos de remodelação urbana, cujo maior modelo destas intervenções foi o plano do então Prefeito do Sena Eugéne Haussmann para a capital francesa. As reformas urbanas parisienses executadas na segunda metade do século XIX foram resultado da iniciativa de Napoleão III que desejava fazer de Paris uma capital unificada, com avenidas largas, ventiladas, bonitas, saudáveis, com parques e acomodação “decente” para os “menos favorecidos”.

Os *boulevards* foram os grandes eixos estruturantes através dos quais Haussmann conduziu suas reformas urbanísticas, pautadas pelo grande temor das rebeliões e barricadas que a classe operária fazia nos levantes por melhores condições de trabalho. A remodelação de Paris seguia um plano onde quatro metas foram estabelecidas: A primeira previa o “isolamento” dos grandes edifícios, palácios e quartéis de modo a torná-los mais agradáveis às vistas, permitindo também um fácil acesso em dias comemorativos e defesa efetiva nas rebeliões; a segunda orientava o melhoramento do estado de saúde da população por meio da destruição sistemática de vielas e cortiços infectados e demais focos de epidemias; a terceira buscava assegurar a paz e a ordem públicas por meio da criação dos grandes *boulevards*, que permitiriam não só a entrada de ar e luz, como a fácil movimentação de tropas e dificultavam a formação de barricadas. Através da quarta e última meta, buscava-se facilitar a ida e vinda das estações ferroviárias por meio de criação e artérias que levariam os viajantes as áreas centrais, evitando congestionamentos.

As metas estabelecidas pelo plano foram fortemente influenciadas por estratégias políticas e militares, por uma deliberada intenção esteticista, pelo ideário higienista da época, e também pelo paradigma da mobilidade. Com efeito, o Barão Haussmann desenvolveu grandes eixos viários em Paris considerando demandas relativas à velocidade e fluidez de trânsito maiores que as necessárias para a época, denotando apreciável preocupação com as circulações.

A flexibilidade estética do modelo urbanístico haussmanniano também contribuiu para sua fácil exportabilidade. Sua orientação “tecnicista” acabou por afastar as soluções urbanísticas das dimensões sócio-culturais, comprometendo assim a unidade estética do modelo. Conforme atesta Menezes (2001, p. 15), as

experiências com a reprodução do modelo haussmanniano em outras cidades europeias - como Barcelona, Lisboa e Madrid – e brasileiras – como Rio de Janeiro, São Paulo e Belém – tornaram mais evidente a fragilidade de sua unidade estética, que acabou subordinada a práticas espaciais e elementos culturais, como as formas dominantes de sociabilidade, deixando patente que a produção do espaço é, antes de tudo, social.

As reformas urbanas feitas por Haussmann em Paris deixaram profundas marcas na fisionomia da cidade, e Charles Baudelaire foi testemunha de todo este processo, pois enquanto trabalhava na capital francesa, a “modernização” da cidade pode ser “vivenciada”. Assim, como espectador desta tarefa em curso, seus escritos parisienses revelam a excitação, o encanto e a atração que a modernidade exercia, mas também o drama dos excluídos e dos alijados da “modernidade” – como a “família de olhos” em *Os olhos dos pobres* – e a superficialidade e transitoriedade dos contatos sociais que a caracterizam, como em *À une passante*:

La rue assourdissante autour de moi hurlait.
 Longue, mince, en grand deuil, douleur majestueuse,
 Une femme passa, d'une main fastueuse
 Soulevant, balançant le feston et l'ourlet;
 Agile et noble, avec sa jambe de statue.
 Moi, je buvais, crispé comme un extravagant,
 Dans son oeil, ciel livide où germe l'ouragan,
 La douceur qui fascine et le plaisir qui tue.
 Un éclair... puis la nuit! - Fugitive beauté
 Dont le regard m'a fait soudainement renaître,
 Ne te verrai-je plus que dans l'éternité?
 Ailleurs; bien loin d'ici! Trop tard! Jamais peut-être!
 Car j'ignore où tu fuis, tu ne sais où je vais,
 O toi que j'eusse aimée, ô toi qui le savais!
 (BAUDELAIRE, 1980, p. 68-69)

Baudelaire mostrou algo com tanta clareza, que talvez nenhum outro escritor de seu tempo pode ver: como a “modernização” da cidade simultaneamente inspira força e a “modernização” da alma dos seus cidadãos (BERMAN, 2007, p. 179). Para melhor compreender os fenômenos únicos e incomparáveis da “modernidade”, Walter Benjamin tomou a obra baudelairiana *As Flores do Mal* como referência básica. O interesse por Baudelaire, conforme explica D'Angelo tem a ver

[...] com a tarefa do materialista histórico de escovar a história a contrapelo, isto é, de reescrever a história na perspectiva dos vencidos. Na modernidade, quando a significação de cada coisa passa a ser fixada pelo preço, a poesia de Baudelaire é fundamental pela apropriação que faz dos elementos dessa cultura para revelar a dimensão do inferno instalado em seu interior. A subversão do sentido das palavras em *As flores do mal* é, segundo Benjamin, uma forma de contraposição à reativação do mito empreendida pelo capitalismo. (D'ANGELO, 2006, p. 237)

Segundo a autora, ao desafiar as regras dos jogos sociais através de suas transfigurações, Baudelaire viveu inúmeros personagens, dentre eles o *flâneur*, que segundo Benjamin (2007, p. 462) é um tipo criado por Paris. Personagem típico associado às cidades grandes e à modernidade, o *flâneur* é ator e espectador ao mesmo tempo, semelhantemente à prostituta, que “em hipostática união é vendedora e mercadoria” (BENJAMIN, 1991, p. 40). Segundo Benjamin (2007, p. 497) a *flânerie* baseia-se, entre outros aspectos, no pressuposto que o fruto do ócio é mais precioso que aquele colhido pelo trabalho, e assim, com uma “embriaguez anamnésica” o *flâneur* “[...] vagueia pela cidade, não se nutre apenas daquilo que lhe passa sensorialmente diante dos olhos, mas apodera-se frequentemente do simples saber, de dados inertes, como de algo experienciado e vivido.” (BENJAMIN, 2007, p. 462).

À vontade no espaço público, ele caminha no meio da multidão “como se fosse uma personalidade” (BENJAMIN, 1991, p. 81), desafiando a divisão do trabalho, negando a operosidade e a eficiência do especialista. Submetido ao ritmo de seu próprio devaneio, ele sobrepõe o ócio ao lazer e resiste ao tempo matematizado da indústria (D'ANGELO, 2006, p. 242). Ainda que o *flâneur* não exista sem a multidão, ele não se confunde com ela. Antes, ela exerce sobre o *flâneur* uma espécie de efeito “narcotizante”, fazendo com que em seu meio, tanto quanto no interior das passagens, ele se sinta em casa.

Como lembra Buck-Morss (2002, p. 64), as passagens – ou arcadas – parisienses, templos de consumo que emprestam seu nome a grande obra inacabada de Walter Benjamin, foram, além de fenômenos técnicos – já que deve sua existência ao desenvolvimento de tecnologias que franquearam à arquitetura e a engenharia o emprego de novos materiais como o ferro e o vidro – também fenômenos sociais e econômicos. Atraída pelo “fetiche” das mercadorias expostas nas vitrines das lojas, a burguesia parisiense do século XIX era seduzida pelo *status* que tais espaços proporcionavam: as pessoas buscavam as passagens para

apreciar os últimos ditames da moda, para observar seus “pares” e por eles serem reconhecidas.

Walter Benjamin, em “Paris, capital do século XIX (Exposé de 1939)”, também deixa transparecer o encanto de Paris e o fascínio que esta moderna cidade exerce em seus expectadores. As ruas, os pedestres que passeavam por entre os bulevares haussmannianos, os bondes, a fotografia, a luz elétrica, a moda, tudo chamou a atenção de Benjamin. Para ele, ser moderno também era estar sob o “efêmero ritmo da moda”:

Vimos o que nunca acontecera antes: o casamento de estilos que podíamos pensar que jamais ‘se casariam’: chapéus do Primeiro Império ou da Restauração com jaquetas Luis XV; vestidos no estilo Diretório com botas de salto alto- ou melhor ainda, redingotes de cintura baixa enfiados sobre vestidos de cintura alta.[...] (BENJAMIN, 2007, p. 248)

De todos estes elementos observados por Benjamin, a arquitetura talvez tenha sido a grande responsável por começar a imprimir o ar de modernidade em Paris que tanto o impressionou. Para ele, o grande responsável por estas profundas modificações observadas na capital francesa foi o desenvolvimento de novas formas produtivas, especificamente o capitalismo industrial, pois no

[...] século XIX, esse desenvolvimento emancipou da arte as formas de construção, assim como no século XVI as ciências se libertaram da filosofia. O início é dado pela arquitetura enquanto obra de engenharia. [...]. Desta época originam-se as passagens e os intérieurs, os pavilhões de exposição e os panoramas. (BENJAMIN, 2007, p. 51)

As estações ferroviárias, que tornaram-se as novas portas de Paris e por onde as pessoas iam e vinham num fluxo crescente, bem como os bondes, através dos quais as pessoas iam de ponta a outra da cidade, fruindo e “dominando” seus espaços, também foram notados por Benjamin. Todos estes signos distintivos do “urbanismo oitocentista” que se tornaram verdadeiros protótipos “que muitas vezes reproduzidos [...] em outras cidades” (BENJAMIN, 2007, p. 191) tem profundos significados: proporcionaram a concretude da “modernidade”.

Com os melhoramentos proporcionados pela intervenção urbana, a burguesia afastada do centro pela transformação de Paris em “cidade industrial” retorna, pois, aos territórios anteriormente ocupados, e a “reconstrução da cidade” passou a forçar a classe operária a se deslocar para os subúrbios, rompendo, nas palavras de Benjamin (2007, p. 164), os laços de vizinhança que os ligavam aos burgueses. O autor observa a urbanização e “modernização” de Paris eram tão seletivas quanto

excludentes, e a “modernidade”, representada pelo avanço tecnológico das sociedades e a assimilação da maquinaria na vida cotidiana não conseguiram eliminar o abismo das diferenças sociais.

Assim, como explica Bolle (2000, p. 24), a modernidade é “[...] a expressão artística e intelectual de um projeto histórico chamado ‘modernização’ – contraditório, inacabado e mal resolvido.” A esta discussão aderem as definições de Faoro (1992). Segundo o referido autor, a “modernidade”, em seu processo, compromete toda a sociedade, ampliando o raio de expansão das classes – ou grupos – indistintamente, revitalizando e removendo seus papéis enquanto atores sociais. A “modernização”, a seu turno, chega “[...] à sociedade por meio de um grupo condutor, que, privilegiando-se, privilegia os setores dominantes.” (FAORO, 1992, p. 8). Buscando distinguir ambos os fenômenos de maneira clara, o autor continua:

Na modernidade, a elite, o estamento, as classes – dizemos, para simplificar, as classes dirigentes – coordenam e organizam um movimento. Não o dirigem, conduzem ou promovem, como na modernização. A modernização [...] ela é uma só, como um vulto histórico, com muitas máscaras, tantas quantas as diferentes situações históricas. [...] Quando ela, a modernização, se instaura, como ação voluntária, quem a dirige é um grupo ou classe dirigente – com muitos nomes e de muitas naturezas – que, na verdade, não reflete passivamente a sociedade sobre a qual atua. Tal grupo para mudar o que não vai, ao seu juízo, bem, começa por dissentir da classe dirigente tradicional. O desvio, entretanto, não altera a pirâmide social, nem os valores dominantes. (FAORO, 1992, p. 8-9)

Anterior à Raymundo Faoro, Walter Benjamin no “Exposé de 1939” já afirmara que o século XIX

[...] não soube responder às novas virtualidades técnicas com uma nova ordem social. É por isso que a última palavra coube às mediações enganosas do antigo e do novo, que estão no coração de suas fantasmagorias. O mundo dominado por essas fantasmagorias é – para usarmos a expressão de Baudelaire – a modernidade. (BENJAMIN, 2007, p. 67)

Segundo Bolle (2000, p. 24), tal caracterização evidencia a continuidade de um impasse: o século XX não foi capaz de corrigir as discrepâncias entre as enormes perspectivas abertas pelo desenvolvimento técnico e a efetiva criação de um mundo melhor.

2.3 O DESENVOLVIMENTO DA MAQUINARIA

A implantação da rede ferroviária na Europa, e posteriormente no mundo, foi um fenômeno que modificou profundamente o panorama econômico e a configuração socioespacial. Sua importância para o desenvolvimento de países do hemisfério norte, como a Inglaterra e França, tanto quanto para os países por eles colonizados é inquestionável. Para aqueles, eles representaram um meio indispensável de busca de novas fontes de matéria prima, bem como de distribuição de sua produção crescente no mercado mundial, enquanto para os países colonizados, constituiu uma forma de continuidade dos vínculos e domínios nos campos tecnológicos, comercial e financeiro.

O transporte ferroviário mundial tem suas raízes intimamente relacionadas às mudanças científicas e técnicas que se processaram no continente europeu, mudanças estas que através da reconfiguração do modo de produção e das relações de trabalho pelo emprego de máquinas, também alteraram de maneira indelével a economia e a sociedade. Este conjunto de modificações é denominado Revolução Industrial.

Ainda que exista consenso de que a Revolução Industrial ocorreu na Grã-Bretanha, especialmente Inglaterra, a partir da segunda metade do século XVIII, Thompson (1976, p. 49) esclarece que a organização da fábrica, o uso de força motriz na produção, a especialização do trabalho, são todos elementos que podem ser encontrados na Grã-Bretanha e outros países antes da Revolução Industrial. Além disto, a fábrica e o uso de energia no processo produtivo não se generalizaram de maneira imediata após a data em que aconteceu a dita Revolução.

O desenvolvimento técnico e científico, bem como os instrumentos desenvolvidos no medievo, serviu de suporte à Revolução Industrial. Segundo Iglesias (1968, p. 42), durante a Idade Média houve um grande número de descobertas e inventos que atestam o emprego primitivo de maquinário. Em alguns casos, este maquinário acabou colocando em risco o emprego de uma grande parcela da sociedade, o que ocasionou uma perseguição sistemática dos “inventores”. A oposição foi de tal força que na Inglaterra, o Parlamento proibiu, em 1553, o uso de peças de maquinário acionadas por força não humana.

Havia um temor generalizado de que a máquina afetasse a ordem socioeconômica então estabelecida. Para que se compreenda tal temor, é necessário, segundo Santos (1987, p. 23), considerar os possíveis efeitos sociais e as possíveis resistências trabalhistas à adoção de inovações, sobretudo no caso de processos tecnológicos que provocam desemprego, como no caso da substituição da força humana pelo emprego de máquinas. Mas ainda que a forte rejeição sofrida pela maquinofatura tenha refreado seu avanço, não chegou a detê-lo.

Com efeito, ao longo da história das sociedades humanas, existiu a indústria. Inicialmente sob a forma de artesanato⁴, que foi suplantado pela manufatura, que a seu turno, foi substituída pela maquinofatura, ou uso da máquina. Tal é o sentido da indústria aqui adotado: o uso da máquina que conduziu à substituição da força humana, do trabalho humano por aparatos mecânicos. Isto fez com que o homem passasse de força motriz para agente de direção, de manobra de maquinários mais ou menos complexos.

É a partir da passagem da manufatura para a maquinofatura que as relações de produção modificam. O empresário é o dono do maquinário, do aparelhamento e do material; o artesão passa então a vender a sua força de trabalho para a fábrica; o proprietário terá lucro, e o operário salário. Comenta Iglesias (1986, p. 48) que antes, produzia-se para um mercado menor, constituído de pessoas conhecidas, e com a Revolução Industrial, a indústria produz para um amplo mercado, constituído por consumidores indeterminados.

Durante o estabelecimento da maquinofatura não se poderia antever o futuro do emprego dos dispositivos mecânicos, mas desde os primórdios de sua utilização, a máquina desempenhou papel preponderante no que diz respeito às modificações da hegemonia socioeconômica de determinados grupos sociais e também na reconfiguração socioespacial das urbes modernas. Essa foi a verdadeira essência, ou como diz Thompson (1976, p.54), o caráter distinto da Revolução Industrial.

Dentre as modificações trazidas em seu bojo, uma nova conjuntura econômica se estabeleceu com a passagem do capitalismo mercantilista para o capitalismo industrial. Esta transição alterou significativamente o modo de produção até então estabelecido, com proveito para o agente produtivo; mudou-se a qualidade dos

⁴ O termo artesanato aqui deve ser entendido como a primeira fase do desenvolvimento da indústria, e por isso, "rudimentar". Produzia em pequena escala para satisfação das necessidades de grupos populacionais reduzidos, representados por pequenas tribos ou sociedades com número relativamente limitado de indivíduos.

produtos bem como a escala de produção, que por ser maior, proporcionou o surgimento de produtos com valores relativamente mais baixos, aumentando a possibilidade de compra mesmo para os grupos sociais de limitados recursos econômicos.

Mostra Iglesias (1986, p. 51) que, para alguns autores, a Revolução Industrial inicia com James Watt quando este aperfeiçoa a máquina a vapor, em 1769, para sua aplicação em escala industrial. O vapor como elemento energético já era conhecido, e foi largamente empregado na Inglaterra e Holanda, principalmente para canalizar lençóis freáticos que inundavam as minas de carvão, secagem de terrenos e distribuição de água nas cidades. Com efeito, em 1689 Thomas Sarvery desenvolvera um motor para “erguer a água pela impulsora força do fogo” (WILLIAMS, 2009, p. 122).

Considerando os inventos e posteriores avanços no campo tecnológico a partir das duas últimas décadas do século XVII, Williams (2009, p. 134) afirma que a Revolução Industrial foi promovida por “homens ambiciosos com apurado senso prático, em vez de cientistas.” Dentre os pioneiros estão Thomas Newcomen, um aprendiz de funileiro; James Watt, filho de um carpinteiro, e Mathew Boulton, que era filho de um fabricante de fivelas. Todavia, o autor enfatiza que

[...] seria completamente errado assumir que tais homens estivessem divorciados dos avanços científicos de sua época. Seu sucesso era amplamente baseado em uma habilidade de perceber o significado prático das novas descobertas, e por meio de imensa energia e entusiasmo, torná-las a base de novos grandes empreendimentos industriais (WILLIAMS, 2009, p. 135)

Foi então com o aperfeiçoamento da bomba d'água de Sarvery que o inglês Thomas Newcomen, em 1712, chegou ao automatismo da máquina a vapor. Ainda que de tecnologia rudimentar, porém eficaz, Newcomen abriu as portas para o desenvolvimento e utilização, para fins industriais, da característica central da Revolução Industrial: a máquina a vapor. O maquinário desenvolvido por Newcomen era funcional, mas pouco econômico, e por isso necessitava de aprimoramentos. Muitos trabalharam neste sentido, mas foi James Watt que, associado à Mathew Boulton, quem teve o maior êxito ao desenvolver e aplicar a máquina a vapor à inúmeras atividades, como a tecelagem, em 1785. Neste momento, a “invenção” torna-se, efetivamente, “inovação”.

Comenta Santos (1987, p. 17) que o passar de uma invenção de um novo produto ou processo para a sua utilização comercial é chamado de inovação. Tal passagem não é um movimento automático, como se pôde observar no longo caminho de desenvolvimento percorrido pelo maquinário a vapor. Antes, esta passagem é condicionada por fatores econômicos variáveis, que podem facilitar ou não tal movimento. Sob a ótica da teoria schumpeteriana de desenvolvimento econômico, esta passagem necessita não só da participação ativa de um “empreendedor” – que neste contexto são os “inventores” – mas de uma percepção mais precisa de sua capacidade de produzir benefícios maiores que compensem os gastos com o desenvolvimento final de um novo produto ou processo, e os custos de sua introdução na economia. Por conta disso, pode haver alguma delonga entre a invenção e a inovação. Ainda segundo o prisma schumpeteriano, a introdução ou inovações na economia responde basicamente à motivação do lucro que o “inovador” pode obter. Isto, segundo a teoria marxista, é uma característica do capitalismo, mas sobretudo foi o vetor que possibilitou às máquinas passarem de “invenção” à “inovação”.

2.4 CARVÃO, VAPOR, FERRO E TRILHO: NASCE A FERROVIA

A partir da Revolução Industrial, os aparatos mecânicos e outros implementos tecnológicos passam gradativamente a integrar a vida cotidiana, desempenhando papel importante em sua tessitura. A este fenômeno Mumford (1963) denominou “assimilação da maquinaria”. Com efeito, as máquinas de fiar, os teares mecânicos, a navegação a vapor, todos exerciam uma forte atração sobre a sociedade. No entanto, dentre os diversos aparatos tecnológicos surgidos com a Revolução Industrial, talvez nada tenha fascinado e seduzido mais do que a ferrovia.

Ao desenvolver a tecnologia de construção de estradas de ferro, a Grã-Bretanha, nas palavras de Cury (2006), colocou à venda no mercado mundial um produto que representou a mais espetacular inovação tecnológica nos meios de transporte e comunicação até então inventados pelo homem. Tanto o é que a ferrovia, e conseqüentemente a locomotiva a vapor, tornaram-se símbolos indelévels da era industrial.

Criada como solução para o problema de transporte do carvão à época da Primeira Revolução Industrial, a ferrovia imprimiu à máquina a vapor um caráter ainda mais revolucionário na medida em que esta redimensionou por completo a vida humana, aumentando a velocidade de deslocamento de pessoas e coisas e promovendo uma radical integração territorial. Seguindo este curso, não tardou para que a tecnologia inglesa dos “caminhos de ferro” fosse incorporada aos transportes públicos, que passam a ter importância crescente no meio urbano não só como imagem de desenvolvimento, mas como vetor de transformações socioespaciais. Contudo, ainda que a Grã-Bretanha historicamente detenha a primazia da primeira ferrovia, foi na França que surgiu o primeiro veículo terrestre movido a vapor.

Sem embargo, o primeiro veículo terrestre a vapor foi desenvolvido pelo engenheiro militar francês Nicolas Cugnot. Conforme explica Williams (2009, p. 145), foi instigado pelo General de Artilharia Jean Baptiste Gribeauval que Cugnot desenvolveu um vagão a vapor que foi demonstrado a representantes do Exército Francês em 1770. O engenho de Cugnot era de certo interesse às forças armadas francesas, principalmente por que o invento poderia permitir maior mobilidade em terra, uma vez que o país tinha um vasto exército permanente, ao contrário da Grã-Bretanha, que detinha grande poder naval.

O invento, diferente das locomotivas que o sucederam, apresentava apenas três rodas – duas traseiras e uma dianteira dirigida por um leme de mão dupla. A força motriz vinha de dois cilindros pressurizados através de vapor fornecido por uma caldeira de 1800 litros posicionada na frente do carro, conferindo-lhe um estranho aspecto. Esclarece Williams (2009, p. 145) que Cugnot desenvolveu duas máquinas: a primeira era apenas um protótipo, e a segunda, relativamente maior que a anterior, poderia tracionar um canhão de três toneladas em ritmo de marcha. Mas ainda que fosse um maquinário interessante e passível de ser utilizada para transporte da pesada artilharia francesa, a locomotiva de Cugnot não foi adotada de pronto, principalmente por que nenhum suporte financeiro estava disponível depois da queda do ministro esclarecido Étienne-François, duque de Choiseul⁵.

Não tardaria para que a ideia de Cugnot de aplicar o vapor nos transportes influenciasse outros inventores, principalmente na Inglaterra, como James Watt, que em 1784 patenteou o projeto de uma carruagem com tração a vapor, de acordo com

⁵ Étienne-François, conde de Stainville, e duque de Choiseul eram um nobre francês que tornou-se Secretário de Estado de Luis XV.

o projeto de seu assistente, William Murdock. Já nos primeiros anos do século XIX o vapor como força motriz não era aplicado somente nos transportes terrestres, como mostra o feito de Robert Fulton, que em 1807 percorreu 150 milhas, de New York à Albany, em um barco a vapor. Assim, os transportes marítimos, e posteriormente os terrestres, com as locomotivas a vapor, foram importantes para a Inglaterra, pois permitiram não só o alcance de novas matérias-primas para a produção industrial quanto possibilitou que os produtos industrializados alcançassem novos – e mais distantes – mercados consumidores.

Sobre o surgimento das ferrovias, Lee (1973, p. 41) comenta que os primeiros indícios de vias do tipo “auto-direcionada”⁶ surgem nas civilizações antigas, como a Grécia, Malta, Itália e algumas localidades do vasto Império Romano. Nesta época, pequenos veículos eram dotados de rodas em formatos diferenciados para que pudessem ser devidamente encaixados em superfícies especialmente tratadas que permitiam seu movimento e os conduziam por um caminho pré-determinado. Em locais de difícil circulação ou acesso, sulcos eram feitos na rocha ou na superfície pétreia de alguma estrada para guiar os veículos através de rotas mais seguras. Assim, já na antiguidade é possível observar a característica básica das ferrovias atuais.

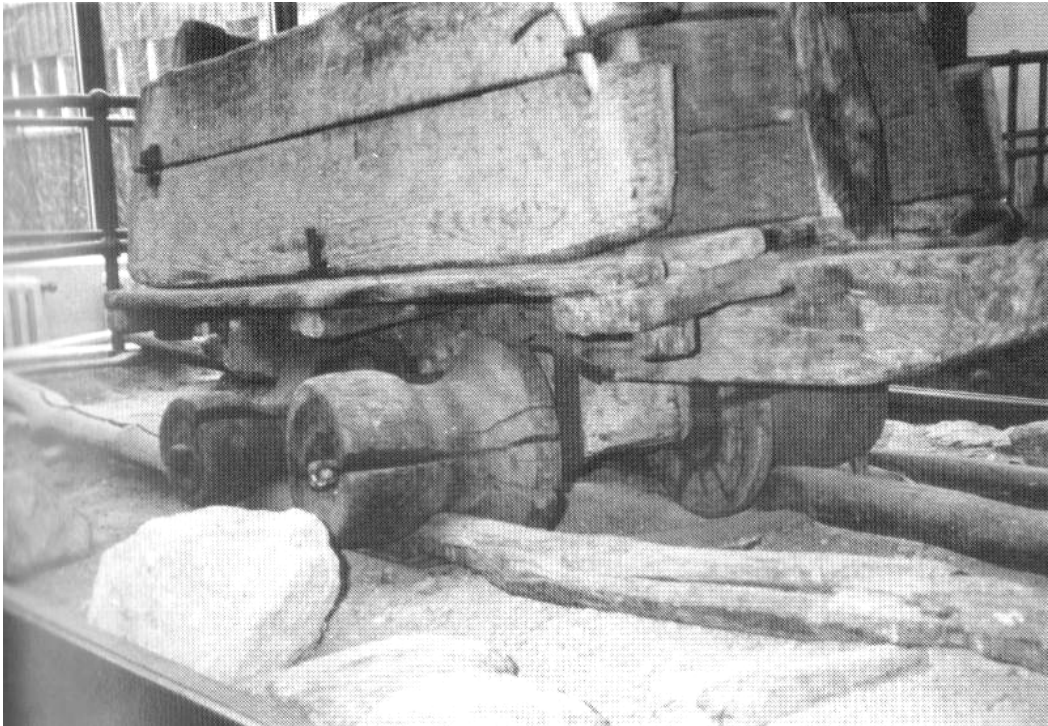
Após a queda dos grandes impérios da Idade Antiga, passa a existir uma lacuna relativa ao desenvolvimento de transportes “auto-direcionados”. Segundo o autor, a construção de vias e manutenção das mesmas foram tão limitadas que esta modalidade de transporte foi praticamente esquecida. Segundo Lee (1973, p. 41), a origem dos “caminhos sobre trilhos” modernos (railway tracks) – para uso exclusivo de veículos com rodas flangeadas⁷ - está relacionada às atividades de mineração na Europa central, ainda na Idade Média. Com efeito, estas minas – e áreas imediatamente circunvizinhas – utilizavam um modal de transporte cuja característica básica era a mesma daquela observada na antiguidade: trilhos de madeira, denominados “*tramz*”, conduziam pequenos carros cujas rodas eram adaptadas à geometria dos trilhos, permitindo assim seu deslocamento.

⁶ Conforme o autor em tela, as vias denominadas “self-steering” (auto-direcionada, em tradução nossa) eram aquelas onde veículos de rodas adaptadas trafegam por trilhas pré-determinadas, até atingirem um determinado ponto.

⁷ As flanges são pequenos prolongamentos nas rodas dos veículos adaptados para transitarem em trilhos. Como se fossem pequenas abas, as flanges são posicionadas nos lados interno e externo das rodas com a finalidade de funcionar como uma guia, garantindo que o veículo mantenha-se nos trilhos.

O desenvolvimento prático dos “caminhos sobre trilhos” como meio de transporte de maior alcance ocorreu inteiramente na Grã-Bretanha, onde era associado principalmente às atividades de mineração de carvão. Com efeito, a intensificação do comércio de carvão observada no século XVII acabou aumentando o uso dos “caminhos sobre trilhos” como opção de transporte da produção. Como os primeiros eram feitos de madeira, o uso do termo *ferrovia* até este ponto da pesquisa seria um anacronismo. Tais trilhos, cujo exemplo é mostrado pela fotografia 1 eram compostos com peças regularmente espaçadas – os dormentes – feitos com madeiras de menor resistência, como as coníferas, principalmente pinho ou abeto.

Fotografia 1 – Exposto em um museu da Alemanha, um exemplo de um antigo “caminho sobre trilhos” de madeira. Um rústico vagão utilizado em minas movimentava-se em toras de madeira através de rodas do mesmo material, devidamente adaptadas à geometria dos “trilhos”.



Fonte: BARRY, Michael. **Through the cities** – the revolution in Light Rail. Dublin, Ireland: Frankfort Press, 1991. il., p&b.

Os trilhos propriamente ditos eram feitos com madeiras de maior resistência mecânica – em função do atrito com as rodas dos vagões – preferencialmente o carvalho. As rodas, a seu turno, apresentavam forma semelhante à clepsidra (dois cones que se intercomunicam pelo ápice), o que proporcionava menor resistência ao deslocamento, bem como maior estabilidade por terem sua forma melhor adaptada à geometria das toras de madeira.

Comenta Barry que:

The practice of laying down timber beams was adopted to offer easier surface along which the cart could be propelled. These came to be known as wagonways or tramways. [...] It has been speculated that the word tram came from the low German 'traam' meaning beam, or the Swedish 'troom' for log (BARRY, 1991, p. 16)

O autor explica que os trilhos e as rodas de madeira utilizadas sofriam com o desgaste precoce advindo do atrito entre as peças e pelo apodrecimento da madeira em função da umidade. Contudo, os trilhos de ferro só foram introduzidos no ano de 1738, em Whiteheaven Colliery, na Grã-Bretanha, e foi a partir de então que se observou nas minas de carvão a adoção generalizada de vias metálicas para tráfego de veículos de transporte, visando melhores condições de deslocamento dos vagões e a minimização dos desgastes. Os termos “railway” (ferrovia) e “railroad” (estrada de ferro) não existiam ainda. Conforme Lee (1973, p. 41), o primeiro foi inicialmente utilizado em 1756 e o segundo em 1773.

Na primeira metade do século XVIII, o uso das ferrovias já havia se espalhado de norte a sul da Inglaterra, sendo utilizada por diversos segmentos industriais. Foi neste século que um modelo de assentamento de trilhos consagrou-se: trilhos de ferro – cuja geometria era adaptada à rodas com flanges – eram fixados em dormentes de madeira espaçados regulamentemente; estes, a seu turno, eram dispostos transversalmente à direção dos trilhos.

Em 1804, um inventor inglês chamado Richard Trevithick construiu a primeira locomotiva adaptada ao tráfego em trilhos de ferro para ser utilizada nas minas de ferro em Pen-Y-Darren, no País de Gales. Atrelada a uma composição de 10 vagões, e atingindo uma velocidade de 8 km/hora, a máquina teve um sucesso efêmero: avariava frequentemente e seu peso danificava severamente os trilhos de ferro fundido, projetados para suportarem o peso de carris de tração animal. Trevithick ainda é lembrado pela exposição do seu *catch-me-who-can* (segure-me quem puder), em Euston Square, Londres, em 1808. O invento consistia em uma pequena locomotiva a vapor que puxava passageiros em uma carruagem em volta de uma trilha circular, e como os “passageiros pagavam, isso pode ser chamado de o primeiro empreendimento ferroviário público do mundo” (WILLIAMS, 2009, p 147).

Por volta de 1820 havia na Grã-Bretanha um grande número de pequenas ferrovias movidas a vapor utilizadas em indústrias de variados segmentos. Nesta época, o inventor inglês George Stephenson havia começado a fabricar locomotivas

em Killingworth, quase todas para uso particular, conforme explica Williams (2009, p. 148). Em 1821 foi votado um ato no Parlamento britânico aprovando uma ferrovia pública para transporte de cargas e passageiros entre Stockton e Darlington. Para esta ferrovia, Stephenson projetou a *locomotion*, uma máquina a vapor que em 27 de setembro de 1825 venceu o percurso conduzindo 12 vagões contendo carga, 21 vagões com passageiros comuns e um vagão com os diretores da estrada de ferro. O sucesso da máquina afirmou a superioridade da tração a vapor sobre a animal e incentivou a criação da primeira estrada de ferro pública do mundo dedicada inteiramente à tração a vapor: a Liverpool e Manchester Railway, inaugurada em 15 de setembro de 1830 pelo Duque de Wellington.

O primeiro trem foi rebocado pela Rocket, de Stephenson, que havia sido escolhida com base em seu excelente desempenho global na competitiva Rainhill Trials, de 1829. Ela incorporava as características essenciais de todas as locomotivas a vapor: cilindros separados em cada lado que dirigiam as rodas por meio de bielas curtas e uma caldeira multitubular para eficiente transferência de calor (WILLIAMS, 2009, p. 148)

A partir de então a ferrovia tornou-se – e assim permaneceu durante muito tempo – o único modal de transporte terrestre de longa distância rápido e relativamente barato, tanto para passageiros quanto para mercadorias. A tecnologia do maquinário a vapor aplicada aos transportes terrestres desencadeou o que Williams (2009, p. 149) denomina de “mania de ferrovia”, que atingiria seu ápice na Grã-Bretanha já na segunda metade do século XIX. Nesta época, as estradas de ferro já haviam construído sua própria base industrial, que absorvia vastas quantidades de capital, mão-de-obra e matéria-prima para produzir trilhos, locomotivas e material rodante, além de manter suas máquinas e equipamentos funcionando através de intensa manutenção feitas em vastas oficinas. A ferrovia proporcionou às nações europeias, notadamente a Grã-Bretanha, a expandir suas influências ao redor do globo e para os mais distantes pontos dos impérios coloniais por meio de trilhos de ferro, locomotivas a vapor, vultosos investimentos, poderio industrial e especialização tecnológica de engenheiros ferroviários.

Na vida cotidiana das sociedades europeias, as ferrovias proporcionaram uma substancial transformação. A exigência de obediência aos regulamentos das empresas e a pontualidade dos rigorosos horários de chegada e partida dos trens acabou disciplinando os “cidadãos das sociedades industriais” a um novo ritmo de

tempo ditado pela ferrovia, e aqueles que não o obedeciam eram “deixados para trás”, como mostram McKillop e Pearson:

The discipline of the railway pervaded the whole society. To travel by train, members of the public had to queue for tickets, present the correct tickets to officials, follow company rules and above all, to become a servant to railway time. At village, town and city alike, the railway guided the daily habits of citizens. Natural time, the pattern of activities dictated by the sun's progress through the heavens and the peasant's age-old rhythm of life no longer sufficed. The train did not wait and those who did not adjust to the new discipline were left behind. (MCKILLOP; PEARSON, 1997, p. 1)

Ao proporcionarem novas oportunidades para que diversas pessoas viajassem, as ferrovias contribuíram não só para quebrar algumas barreiras socioculturais existentes nas sociedades europeias de meados do século XIX, como também expandiram as relações sociais das pessoas “comuns”. As estações de trem emergiram como um local onde passageiros de variadas classes se encontravam e se misturavam, como o ponto de partida e chegada das jornadas de trabalho, das viagens a outras cidades e outros países. Na Grã-Bretanha, os indivíduos expandiram suas redes de trocas sociais para além de suas aldeias, vilas e condados. Na França, a Gare de L'Est e a Gare du Nord eram as “novas portas” de Paris.

Nas sociedades industriais europeias, as estações ferroviárias eram tão importantes que se tornaram

[...] cathedrals of the new humanity (which were) the meeting points of nations, the center where all converges, the nucleus of the huge stars whose iron rays stretch out to the ends of the earth.” (DETHIER, 1981 apud MCKILLOP; PEARSON, 1997, p. 2)

Com efeito, as ferrovias aproximaram diversas comunidades em regiões diferentes, e neste processo, contribuíram para a diminuição das diferenças regionais na mesma medida em que aceleraram o processo de “urbanização”, tornando cada vez mais visíveis as diferenças entre “cidade” e “campo”. Não obstante, as ferrovias também modificaram os parâmetros do que era “lento” e “rápido”, “distante” e “perto”.

Ainda na primeira metade do século XIX as ferrovias que ligavam aldeias, vilas e cidades passaram a conectar diversos pontos *nas* cidades, permitindo que surgisse o transporte “urbano” de massa. A partir de então, a distância de uma caminhada já não mais fixava os limites do crescimento urbano, que passou a seguir

– linearmente – os “caminhos de ferro” para áreas cada vez mais distantes do centro. Assim, o transporte ferroviário de massa foi um dos fatores que concorreram para o surgimento dos subúrbios em cidades europeias como Manchester, Glasgow, Londres, Paris, Berlim, Madrid. Estas e outras grandes cidades europeias se expandiram em função da nova condição de deslocamento proporcionada por um sistema de transporte de massa relativamente barato através do qual pessoas e bens convergiam tanto para o centro das cidades quanto divergiam para áreas mais afastadas dele. É neste contexto de adaptação e uso das ferrovias no espaço urbano que surgem os primeiros bondes estadunidenses (denominados streetcars e posteriormente cable cars) e europeus (denominados tramways, trams ou american cars).

2.5 BONDES: A FERROVIA NAS CIDADES

Ainda que o desenvolvimento da tecnologia dos transportes ferroviários tenha sido primazia europeia, foi nos Estados Unidos, especificamente em Nova York, que surgiu o primeiro bonde, no sentido moderno do termo. De acordo com Barry (1991, p. 18) foi em 1832 que começou a operar a Estrada de Ferro de Nova York e Harlem. Tractionados por parrelhas de cavalos, os carris, como mostra o anúncio da fotografia 2, pesavam 2,5 toneladas e acomodavam 30 pessoas sentadas. O anúncio ressalta a superioridade dos “tramways” relativa aos demais modais de transporte existentes na época, como os coches, as carruagens e os “omnibus”⁸.

A imagem também alude à durabilidade e à “leveza” do carril. Provavelmente o adjetivo não se referisse ao seu considerável peso, mas a suavidade de tráfego de rodas metálicas em trilhos também metálicos, o que proporcionava maior conforto

⁸ Segundo Barry (1991, p. 18) Monsier Stanislas Baudry, um general aposentado, desenvolveu um veículo de tração animal com maior capacidade de passageiros, e o colocou em funcionamento em Nantes em 1826. Este serviço ele denominava de “omnes omnibus”, em uma referência à expressão latina “unus pro omnibus, omnes pro uno” (um por todos e todos por um). Em 1827 o “omnibus” passou a operar em Bouedeaux. Neste mesmo ano foi implantado em Paris em larga escala como modal de transporte de massa, e também em Manhattan, através de Abraham Brower, um proprietário de diligências de Manhattan, que naquele ano criou a primeira empresa estadunidense de “ombibus”. Em 1829 a inovação foi levada para Londres por George Shillibeer, fabricante de carris que trabalhara em Paris. Assim, este modal de transporte passou a ser adotado em diversas cidades da Europa e América do Norte.

que os incômodos solavancos dos “omnibus”, cujas das rodas de madeira revestidas de chapas de ferro transitavam sobre paralelepípedos. Além da maior suavidade no tráfego, rodas e trilhos metálicos apresentavam menor atrito e permitiam que as parselhas de cavalos tracionassem um número maior de passageiros.

Fotografia 2 – A imagem mostra um carril feito em 1831 por John Stephenson para a primeira linha de bonde do mundo, a Estrada de Ferro Nova York Harlem, inaugurada em 1832. O design do carril ainda é bastante similar às carruagens que à época ainda eram utilizadas para transporte de passageiros e cargas.



Fonte: THE BOWERY BOYS, NEW YORK CITY HISTORY, 2011.

O veículo mostrou-se popular e no final da década de 1850 existiam “tramways” a cavalo nas principais cidades do leste estadunidense. Digno de nota é que a terminologia adotada para este novo modal de transporte – *tram* – é a mesma utilizada como denominação dos antigos “caminhos” sobre trilhos de madeira das minas européias do século XVII.

Foi também nos Estados Unidos que as fábricas de carris urbanos se desenvolveram com maior vigor, tanto em número quanto em tamanho. Dentre as mais importantes é possível citar a *John Stephenson Car Company*, estabelecida em Nova York desde 1831 – fabricante dos primeiros carris a trafegar em linhas regulares – a *Wason Manufacturing Company*, em Springfield, de 1852, a *J.G. Brill Company*, na Filadélfia, em 1868 (BRILL, 2001, p. 1), a *Sprague Electric Railway &*

Motor Company, de Nova York, em 1884, a *The American Car Company*, em Saint Louis, 1891, e a *G.C. Kuhlman Company*, em Ohio, de 1892.

A respeito dos primeiros bondes⁹ de tração animal, existe uma diferença temporal de quase uma década entre seu surgimento nos Estados Unidos e sua implantação na Europa. Neste intervalo, o sistema de bondes estadunidense era conhecido no Velho Continente como “American Railway” (BARRY, 1991, p. 18). Os bondes mais antigos da Europa, segundo explica de Barry (1991, p. 19), foram desenvolvidos em Viena, onde em 1840 existia uma linha que não estava regularmente em tráfego, sendo apenas para exposições ao público. Na França, a primeira linha com “traccion hippomobile” foi instalada em Paris no ano de 1853 por Alphonse Loubat, que havia trabalhado na Estrada de Ferro de Nova York e Harlem e no ano anterior implantara trilhos de ferro forjado, ranhurados para melhor aderência e estabilidade das rodas dos carris, e nivelados com a superfície da via.

Em Londres, a primeira geração de bondes surgiu somente em 1860, quando uma linha de tração animal foi instalada ao longo da Victoria Street, em Westminster, e outra em Bayswater Road. De acordo com Harley (2008, p. 7) ambas eram operadas pelo jovem empresário norte-americano George Francis Train. Os trilhos utilizados nas duas linhas apresentavam um ressalto de 16 milímetros em relação à superfície da via, dificultando a circulação de outros veículos movidos por tração animal. Alguns meses depois do início das operações, ambas foram fechadas por serem consideradas “elementos de perturbação da ordem pública”. Por serem rígidas as regulamentações de obras públicas na Europa, diferentes do *laissez-faire* estadunidense, ao final da década de 1860 ainda eram poucas as cidades europeias que possuíam linhas de bonde.

Em 1870 o Parlamento Inglês aprovou a “Lei dos Bondes” (Tramway Act), determinando que os trilhos dos bondes fossem embutidos nas vias de forma a não atrapalhar o tráfego dos demais veículos. Também especificava que as companhias concessionárias eram responsáveis pela manutenção e conservação das vias pelas quais passavam os bondes, cláusula esta que também figuraria nos contratos de concessão das primeiras companhias de transporte urbano por meio de bondes em diversas cidades brasileiras, dentre elas Belém. Isto representou um grande ganho

⁹ Doravante utilizar-se-á na presente pesquisa o termo “bonde” para designar os modais de transporte urbanos de massa sobre trilhos, com tração animal, vapor ou eletricidade. Quando necessário, será feita a distinção de terminologias em língua estrangeira, como “cable car”, “street car”, “american car”, “tramcar”, de acordo com suas respectivas origens e momentos históricos.

para os contribuintes que até então arcavam com as despesas de reparo das estradas desde a extinção de vias pedagiadas. Outra determinação restritiva da Lei dos Bondes era que a Municipalidade tinha a opção compulsória de compra de qualquer via férrea urbana a partir de 21 anos de operação, prazo que se estendia até 7 anos para a efetivação da compra.

Sobre as restrições impostas pela Lei dos Bondes, Barry (1991) comenta:

Not surprisingly, this Sword of Damocles did not encourage the tramway companies to modernise or expand the system. This climate was reflected in the spread of networks. By 1886, there were over 4000km of tramways in the United States compared to over 1200 km in regulated Britain. (BARRY, 1991, p. 20)

Após vigorarem as medidas restritivas – e unilaterais em certos aspectos – da Lei dos Bondes, implantou-se um pequeno circuito experimental nas proximidades do Palácio de Cristal. Logo as primeiras linhas bondes a tração animal foram autorizadas em Londres: de Blackheath para Vauxhall, para Brixton, de Whitechapel para Bow e de Kensington para a Oxford Street. As diversas companhias concessionárias adotavam em suas linhas as mesmas bitolas, permitindo assim que as futuras ampliações pudessem ser conectadas sem problema à malha férrea preexistente.

Em Londres, muito da popularidade dos bondes de tração animal deveu-se aos preços elevados dos “omnibus” a cavalo. Além disto, em comparação com estes, os bondes tinham maior capacidade de passageiros e eram mais rápidos e relativamente baratos. Com sistema tarifário mais acessível, os bondes atingiram uma nova camada de usuários, e assim os grupos sociais de menores recursos econômicos passaram então utilizar os transportes públicos com maior frequência e regularidade.

Ainda que o novo modal de transporte fosse de qualidade superior aos existentes, existiam alguns inconvenientes, muitos deles motivados pelo alto custo de manutenção dos animais de tração. Um único bonde poderia necessitar de 5 parselhas de cavalos, trabalhando em turnos alternados, posto que tracionar um carril cheio de passageiros era uma operação extenuante para os animais, que tinham tempo médio de serviço estimado em quatro anos. Além disto, epidemias – como a de *cholera morbus* – poderiam diminuir drasticamente o número de animais de uma única vez. Como consequência destes problemas, diversas tentativas buscaram desenvolver formas alternativas de tração.

2.6 O DESENVOLVIMENTO DA TRAÇÃO ELÉTRICA

Na Filadélfia de 1859 iniciou a operação do primeiro veículo a vapor construído para ser utilizada em ferrovias urbanas. A máquina possuía uma pequena caldeira e um compartimento para poucos passageiros. As linhas de bonde a vapor subsequentes utilizaram uma pequena locomotiva que tracionava carris de passageiros independentes, no entanto, a tração a vapor, na opinião de Barry (1991, p. 22) não era uma alternativa muito adequada às cidades e ao espaço – às vezes exíguo – das ruas. As locomotivas eram demasiadamente pesadas e barulhentas, soltavam muita fuligem e faíscas pelas vias onde passavam. Além do mais, havia o perigo da explosão das caldeiras em função da falta de controle adequado do condutor, que dividia sua atenção entre os manômetros indicativos da pressão do vapor, o trânsito das ruas e a obediência às paradas regulares para os passageiros que subiam e desciam dos carris.

Algumas linhas de bondes movidos a gás operaram na Europa. Na Grã-Bretanha foi implantado em 1877 um sistema que operava com ar-comprimido. Algumas linhas nos Estados Unidos também operaram com este mesmo sistema, no entanto, o mais bem-sucedido foi o bonde francês Mekarski, mostrado na fotografia 3. Louis Mekarski construiu um carril autossuficiente, que foi testado em fevereiro de 1876, na Linha Courbevoie-Etoile da *Tramways Paris Nord*. A demonstração do novo bonde impressionou o então Ministro dos Transportes Edme Patrice Maurice, Marechal Mac-Mahon. O invento de Mekarski também foi mostrado na Exposição Universal de 1878 em Paris, sendo reputado com uma modalidade ideal de transportes para a capital francesa por ser relativamente silencioso, limpo, sem fumaça, fagulhas e sem a possibilidade de explosão de caldeiras, já que não as possuía.

Seguindo as exitosas demonstrações do Mekarski, a partir de fevereiro de 1879 a *Tramways Nord* passou a utilizar os novos veículos de tração para puxar os antigos carris a cavalo na “Linha E”, que ia de Saint Denis a Place Clichy. O veículo operava com um reservatório principal, a *bouillotte*, montada em uma das plataformas da extremidade do bonde, e outros quatro pares de reservatórios menores – de 30 a 40 centímetros de diâmetro – dispostos transversalmente sob o veículo. Em Nantes, as linhas iniciaram suas operações naquele mesmo ano de

1879, fazendo um percurso de 6 km. Posteriormente os Mekarski seriam implantados em Vichy (1895), em Aix-les-Bains (1896), em La Rochelle (1899), e Saint-Quentin (1901).

Fotografia 3 – A imagem mostra um bonde de Nantes sendo recarregado com ar comprimido. A *bouillotte* – espécie de cilindro com manômetros e uma manopla em forma de “volante” – é mostrada ao lado do condutor. A operação durava cerca de 20 minutos, e deveria ser feita ao final de cada viagem.



Fonte: THE MUSEUM OF RETROTECHNOLOGY, 2011.

A despeito do relativo sucesso dos bondes movidos a ar comprimido, sua velocidade era baixa (9 km/h), mas seu lento abandono foi decorrente dos inúmeros acidentes motivados pelo congelamento das tubulações do sistema de freios, que também funcionava a ar, e pela ineficiência do mesmo sistema quanto a pressão manométrica do ar armazenados nos cilindros estava muito baixa.

O processo de eletrificação ocorrido na Europa a partir de 1840 foi secundado pelas demonstrações básicas dos fenômenos eletromagnéticos de Michael Faraday, feitas em 1831. Inicialmente a indução de uma corrente de elétrons em um fio condutor ao submetê-lo a um campo magnético não apresentava uma aplicação prática, mas na década posterior equipamentos como o magneto e o dínamo passaram a produzir energia para a iluminação elétrica nas cidades. Os fenômenos eletrostáticos, eletromagnéticos e eletrodinâmicos não eram de fácil domínio da população, já que grande parte das pessoas não acreditava em uma

força – a eletricidade – a qual não poderiam ver. No entanto, as leis científicas que regem os fenômenos elétricos e magnéticos ganham concretude através da iluminação por meio de lâmpadas de arco-voltaico, do bonde elétrico e outros inventos que as utilizavam de maneira prática.

Com efeito, o fenômeno da eletrificação trouxe consigo uma nova geração de bondes, fundada principalmente nas pesquisas do belga residente em Paris Zénobe Théophile Gramme e do alemão Werner Von Siemens. Em 1872 Gramme descobriu que quando alimentado por uma corrente elétrica, o dínamo poderia funcionar como um motor. Sua descoberta proporcionou à empresa alemã Siemens & Halske a base para o desenvolvimento prático da tração elétrica. A empresa alemã desenvolveu uma locomotiva elétrica – cuja alimentação provinha de um terceiro trilho disposto entre os da extremidade – que transportou passageiros em uma linha circular de bitola estreita durante a Feira Comercial de Berlim de 1879, como mostra a fotografia 4.

Fotografia 4 – Locomotiva elétrica de Siemens & Halske na Exposição Comercial de Berlim em 1879. A pequena locomotiva de 3HP transportando passageiros ao longo dos 300 metros da linha circular.



Fonte: SIEMENS. **Siemens no Brasil, 100 anos moldando o futuro**. São Paulo: DBA, 2005. il. p&b.

A locomotiva de Siemens trafegou na primeira ferrovia elétrica construída no mundo, que a despeito de ter evidenciado seu imenso potencial, não passava de um grande “brinquedo” ainda sem aplicações práticas. No entanto, a partir desta instalação, outras foram repetidas nas exposições de Bruxelas, Paris, Londres, Copenhague e Moscou no período de 1880 a 1882. Neste intervalo, em 1881 a linha Gross - Lichterfelde, próxima a Berlim, foi criada para experiências com corrente elétrica passando através de uma tubulação aérea e tornou-se a primeira linha férrea urbana de transporte público eletrificado.

A partir das experiências de Siemens, a tração elétrica foi lentamente se espalhando: Uma pequena linha em Charlottenburg, Berlim, foi inaugurada em 1881; em 1883 Magnus Volk inaugurou uma linha – denominada *Volk's Electric Railway* – margeando a praia em Brighton, Inglaterra; a *Mödling and Hinterbrühl Tram* foi inaugurada por Siemens perto de Viena também em 1883 (JOYCE, J. 1965, p. 56), a linha de Frankfurt para Offenbach foi inaugurada em 1884. Os “trônias” elétricos de Madrid abertos ao público em 1899 (GUTIÉRREZ, 2007, p. 125), já os “elétricos” de Lisboa passaram a fazer um percurso regular em 1901 (AZEVEDO, 1998, p. 27).

A nova tecnologia em transportes públicos de massa chegaria ao continente americano inicialmente nos Estados Unidos. Comenta Buckley (1975, p. 46) que para tanto, as contribuições de Thomas Edison foram importantes. Ele realizou algumas experiências bem sucedidas com a tração elétrica em Menlo Park, em Nova Jersey entre os anos de 1880 e 1883. Seus progressos com bondes elétricos eram semelhantes aos de Siemens, no entanto, Edison os abandonou em função de seus avanços com iluminação elétrica, que lhe pareceu mais promissora e “rentável” que os bondes.

Outro nome importante para o desenvolvimento da tração elétrica é o de Charles Van Depoele. Nascido na Bélgica e radicado nos Estados Unidos, Van Depoele aprimorou o sistema de alimentação dos carris por cabos eletrificados, instalados na parte superior do veículo. Siemens já havia feito algumas experiências com este tipo de alimentação elétrica na Exposição de Paris de 1881. No ano seguinte, Van Depoele concebeu um sistema de alimentação aérea mais simples e barato que o de Siemens: uma haste de madeira montada no teto do carril e sustentada por uma mola, que a pressionava a dita haste contra um cabo alimentador aéreo. Na ponta da haste, um *trolley* (uma pequena roda com ranhura) corria ao longo do cabo, fechando o circuito entre este e o carril. Em 1885, o belga

demonstrou a eficiência do novo modelo de alimentação através de um *trolley* na Exposição Industrial de Toronto com tanto êxito que o invento acabou se tornando um padrão para todos os carris elétricos. Foi a partir de então que os bondes americanos – e conseqüentemente todos aqueles que adotavam o sistema de alimentação desenvolvido por Van Depoele – passaram a ser denominados de *trolleycars* ou *cable cars*.

As duas últimas décadas do século XIX foram importantes para o desenvolvimento tecnológico de veículos à tração elétrica. No entanto, o sistema ainda carecia não só de técnicos, mas de empreendedores que tivessem não só a percepção abrangente dos problemas práticos, mas também a percepção de soluções exequíveis, além da capacidade de transplantá-las para os equipamentos de maneira satisfatória e segura. Assim, foi com o auxílio de empreendedores como o estadunidense Frank Julian Sprague que o sistema de bondes elétricos alcançou maiores patamares de desenvolvimento.

Sprague trabalhara com Thomas Edison até 1884, quando abriu sua própria empresa, a *Sprague Electric Railway and Motor Company*. Seu primeiro contrato foi para o desenvolvimento do sistema de tração elétrica da cidade de Richmond, na Virgínia. Segundo Robbins (2000, p. 92) foi em uma noite de verão de 1888 que Sprague pôs na rua uma série de bondes elétricos para testar o sistema de transmissão. Os carros formavam um comboio de 20 carris e na medida em que os mesmos eram postos em circulação, a voltagem de 500 v da rede elétrica caiu para 200 v. Não obstante, este problema não foi o único com o qual Sprague teve de lidar. Richmond, como muitas cidades estadunidenses da época, não possuía ruas pavimentadas. Além de poeirentas, as vias apresentavam uma topografia bastante acidentada, e para vencê-las os motores trabalhavam mais, consumindo assim mais energia. Os cabos aéreos, devido ao esforço dos motores, acabavam incendiando.

Como solução dos problemas, o sistema de alimentação elétrica de Van Depoele foi adaptado por Sprague, e os motores também receberam algumas melhorias. Desta forma, o sistema de tração elétrica foi inaugurado com êxito ainda naquele ano. Na época, era o maior sistema de bondes elétricos dos Estados Unidos: 40 carris percorrendo 20 km de linhas. O novo sistema de transporte de Richmond provou ser 40% mais barato que o sistema de tração animal, e logo atraiu diversas companhias que desejavam conhecer a nova linha de bonde.

There followed one of the most rapid adoptions and spread of new technology in history. Over the next few years there was a wave of electrification and expansion across the United States. By July 1890, just two years after the opening of Richmond system, one sixth of United States tramways (or streets railways as they were called) had been electrified. The main reason for the rapid expansion in the unfettered capitalist world of North America was quite simple: profit. It was possible to make good profits in operating an electric tram system. An electrified system was far more lucrative than one with horse traction. Electric trams were 25% to 50% faster. (BARRY, 1991, p. 29)

A partir das experiências europeias e estadunidenses com o transporte ferroviário, o bonde tornou-se o modelo de transporte coletivo em diversas cidades ao redor do globo, e não tardaria para que suas vantagens despertassem o interesse de um empreendedor brasileiro, o Barão de Mauá, que construiu a primeira ferrovia no Brasil. No entanto, a transição dos antigos modelos de transporte para este novo modal seria gradativa, e durante muito tempo depois da implementação da primeira ferrovia, o país ainda apresentaria relativa dependência dos antigos modais de transporte. Foi somente nos três últimos decênios do século XIX que no Brasil a ferrovia define-se como modelo de transporte de passageiros e cargas, inclusive no espaço das cidades.

2.7 DA “BARONEZA” AOS BONDES: A FERROVIA COMO MODELO DE TRANSPORTE NO BRASIL

Não tardaria para que o Brasil fosse influenciado por este grande processo de transformação/modernização do cenário mundial do transporte de pessoas e cargas. Todavia, foi somente no segundo quartel do século XIX que o Brasil Imperial, basicamente agrícola, foi compelido a transpor diversos obstáculos de ordem econômica, social e tecnológica – para não ficar à margem deste cambiante quadro conjuntural que se processava principalmente na Europa e América do Norte (MOTOYAMA, 2004, p. 173).

Dentre tais barreiras, figurava a dependência da economia brasileira do trabalho escravo. Maior importador de cativos africanos por 300 anos, o Brasil tardou a libertá-los. No entanto, a partir de 1850, houve a paulatina liberação de capitais do comércio negreiro, possibilitando que considerável soma de valores fosse investida em diversos setores econômicos. Outro obstáculo de certa complexidade era

constituir uma infraestrutura urbana, energética e de transportes que estivesse consoante àquela do Velho Continente, inumasse os antigos padrões coloniais ainda vigentes e que respondesse de forma satisfatória às aspirações e projetos – econômicos e também políticos – de uma nova “elite” que surgia.

Neste sentido, as iniciativas de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, são memoráveis¹⁰. Com recursos próprios, Mauá construiu a Estrada de Ferro de Petrópolis, primeira ferrovia brasileira, inaugurada em 30 de abril de 1854 num trajeto que ia do Porto da Estrela, na Baía da Guanabara, até a Raiz da Serra da Estrela, perfazendo 14,5 quilômetros à bordo da *Baroneza*, uma robusta locomotiva *Fairbarns & Sons* produzida em Manchester. Daí até Petrópolis, o trajeto prosseguia em carruagens. A estratégia de investimento de Mauá foi bastante rentável, pois valorizou o Porto da Estrela, que era de sua propriedade, e incentivou outros empreendedores a investir em ferrovias, que a partir de então, passou a ser o modelo adotado no Brasil para transportes de pessoas e de cargas, inclusive no âmbito intraurbano, através dos bondes. Não obstante, levou certo tempo para que as cidades brasileiras abandonassem os métodos tradicionais de transporte.

As carruagens, tálburis, cabriolés e outros veículos de tração animal, ou mesmo humana – pois conforme Lima Neto (2001, p. 144) era comum no período escravocrata brasileiro o uso de negros como força de tração para transporte – não só não só partilhavam as ruas das cidades brasileiras como também atendiam a demanda por condução de passageiros e cargas. Em 1856 o governo autoriza ao inglês Thomas Cochrane organizar, no Rio de Janeiro, um serviço de transporte urbano de veículos sobre trilhos de ferro: nascia a *Companhia de Carris de Ferro da Cidade a Tijuca* (STIEL, 1984, p. 315). Em 30 de janeiro de 1859 foi feita uma exitosa viagem de experiência.

Em 26 de março daquele ano a primeira linha de bondes do Brasil foi inaugurada solenemente, com a presença régia do Imperador D. Pedro II. O primeiro trecho inaugurado ia do Largo do Rocio – hoje Praça Tiradentes – até o Alto da Boa Vista, tornando o Brasil o quinto país do mundo a inaugurar uma linha regular de transportes urbanos sobre trilhos tracionado por animais, precedido somente pelos

¹⁰ Primeiro grande industrial do Brasil, foi por iniciativa do Barão de Mauá que se concretizou a eletrificação da capital Imperial, bem como se implantou a primeira ferrovia em território nacional. Seus diversificados investimentos proporcionaram vultosos lucros que o tornaram um dos homens mais ricos do Império. Para um quadro mais preciso das realizações do Barão, conferir CALDEIRA, Jorge. **Mauá**: empresário do Império. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

Estados Unidos (1832), França (1855); Chile (1857) e México (1858). A *Carris da Tijuca* iniciou suas operações com 80 muares, e ainda em 1859 iniciou a construção do segundo trecho da linha, que ligava a Raiz da Serra ao Alto da Boa Vista. A demanda pelo uso do novo transporte foi tamanha que em setembro daquele ano mais dois carros importados da Inglaterra foram entregues à concessionária, que também encomendara um carril para transporte de cargas e outro para transporte de passageiros “descalços”.

Ainda que o termo aludisse diretamente aos “escravos urbanos” que cotidianamente transitavam pelas ruas do Rio de Janeiro desempenhando as mais variadas atividades, também se referia à população pobre e de poucos recursos que eventualmente imiscuíam-se, nos bondes, com os passageiros de “fino trato” e “boa estampa”. Assim, com a operação de um carril para uso específico deste “estrato social”, a concessionária buscava atender à crescente demanda pelo modal de transporte e às constantes reclamações da “elite”, que era “forçada” a dividir o espaço do bonde com negros escravos, mulatos, mestiços, trabalhadores e outros tipos “populares”.

Em 1862 a linha passou a operar com pequenas locomotivas a vapor, uma vez que os bondes puxados por cavalos ao longo de um percurso de 7 km não ofereciam um bom serviço e os poucos rendimentos da companhia não permitiam que as linhas funcionassem de forma adequada. Contudo, a empresa contraiu vultosas dívidas para por as locomotivas em operação, o que acabou precipitando sua falência em 28 de novembro de 1866, data em que o tráfego dos carris cessou definitivamente.

Segundo Stiel (1984, p. 315) em 1862 o Barão de Mauá organizou uma nova empresa concessionária, a *Companhia do Caminho de Carris de Ferro do Jardim Botânico*. No entanto, os revezes econômicos acumulados pela *Carris da Tijuca* acabaram por retrair possíveis investidores e acionistas para a companhia de Mauá, que em 1865 ainda não havia inaugurado sequer uma única linha de bonde. No ano seguinte, o engenheiro Charles B. Greenough compra a concessão de Mauá e nos Estados Unidos constitui a *Botanical Garden Rail Road Company*, que iniciou os trabalhos de assentamento da primeira linha em 25 de junho de 1868, cujo primeiro trecho – que perfazia 3 km da Rua do Ouvidor até o Largo do Machado – foi inaugurado em 09 de outubro daquele ano. Os primeiros carros eram fechados, com capacidade para 30 passageiros, sendo 18 sentados em bancos de madeiras

longitudinais e 12 em pé nas plataformas localizadas nas extremidades do carril. Uma década após o início de suas operações, a concessionária dispunha de um considerável material rodante: 36 carris abertos, outros 33 fechados, dois bagageiros e três descobertos para cargas. A companhia progrediu de forma célere, tornando-se referência nos transportes urbanos sobre trilhos no Brasil e América do Sul.

Estimuladas pelo sucesso de Greenough e pela popularidade do novo modal de transporte urbano, diversas concessionárias iniciaram suas operações no Rio de Janeiro. Segundo aponta Morrison (1989, p. 93) eram elas: a *Rio de Janeiro Street Railway* (modificada para *Companhia de São Cristóvão*, em 1873), que em 25 de novembro de 1869 inaugurou sua primeira linha de bondes de tração animal, servindo os subúrbios a oeste do centro; a *Companhia Locomotora*, cujo tráfego iniciou em 1º de agosto de 1871 para transportar de café, mercadorias e passageiros entre o centro da cidade e a Ferrovia D. Pedro II; a *Companhia de Ferro-Carril de Vila Isabel*, que inaugurou sua primeira em 29 de novembro de 1873 rumo à “zona norte”, alcançando o Zoológico de Santa Isabel, depois o Engenho Novo, Méier e outros subúrbios ao longo da Ferrovia Dom Pedro II; a *Companhia Ferro-Carril de Santa Tereza*, cujas linhas que trafegavam na cidade foram inauguradas na “cidade” em 1874 e as do plano inclinado, nas “montanhas”, inauguradas em março de 1877; a *Companhia Ferro-Carril Carioca e Riachuelo*, fundada em 1876 para servir os usuários das barcas de Niterói, desde a Praça Quinze de Novembro até a Praça Onze de Junho, no centro; a *Companhia de Ferro Carril Fluminense*, inaugurada em outubro de 1877, que ia da Rua Primeiro de Março os bairros de São Diogo e Estácio.

E assim, transportando cargas e conduzindo pessoas para áreas cada vez mais distantes do centro, as companhias concessionárias foram se multiplicando expandindo suas linhas, influenciando o crescimento da cidade, conduzindo trabalhadores e dinamizando a vida social da “elite”, ávida por elementos que traduzissem o “progresso” e a “modernidade”, como os bondes.

A década de 1870 foi particularmente importante para o desenvolvimento dos transportes urbanos cariocas. As diversas companhias conectavam não só o centro e os subúrbios, como estes entre si, formando uma malha férrea relativamente densa. Muitas linhas possuíam correspondência de bitola, o que permitia com que carris de companhias diferentes eventualmente utilizassem os mesmos trilhos.

Assim, em 1º. de janeiro de 1879 diversas pequenas companhias (*Locomotora, Carril Fluminense, Carris de Santa Tereza e Carril Carioca*) fundiram-se, criando a *Companhia de Carris Urbanos*, que já em 1900 estendia-se por toda a cidade. As linhas da “nova” empresa eram de tração animal, como mostra a fotografia 5.

Fotografia 5 – Bonde puxado a burro da Companhia de Carris Urbanos, no Rio de Janeiro. A fotografia – datada de 1912 – mostra o carril aberto, que facilitava a subida/descida dos passageiros, e os estribos, onde alguns insistentemente viajavam, outros tomavam o bonde “de assalto”. Os estribos também eram áreas do bonde nas quais algumas crianças, como as da fotografia, brincavam.



Fonte: INSTITUTO MOREIRA SALLES, 2011.

Na imagem o carril é identificado no friso do tejadilho com as iniciais da companhia (CCU). Composto por seis bancos transversais, o veículo era aberto, facilitando a entrada e saída de passageiros. Os estribos que seriam usados unicamente para facilitar tal operação acabavam servindo para aumentar – indevidamente, segundo as regulamentações da Municipalidade – o número de passageiros ou como alvo de folguedos infantis. Em 1907 a *Carris Urbanos* encampou mais duas empresas – a *Companhia São Cristóvão* e a *Vila Izabel* – durante o processo de eletrificação das linhas.

No Rio de Janeiro a eletrificação dos serviços de bondes foi relativamente lenta. Comenta Stiel (1984, p. 316) que as primeiras tentativas neste sentido

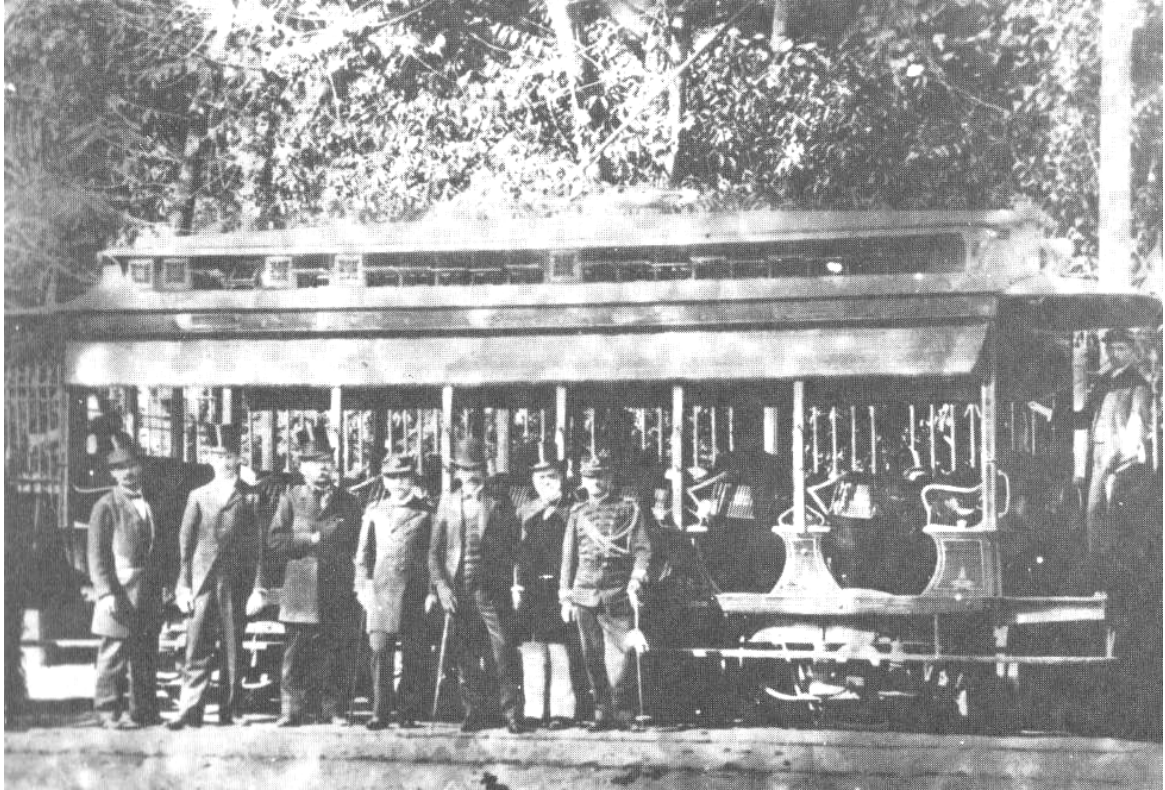
iniciaram em 1887, quando uma empresa denominada *Força e Luz* tentou, sem sucesso, implantar um sistema de carris com acumuladores elétricos. Em 02 de julho daquele ano, a primeira linha foi aberta em caráter experimental. O bonde então partiu sob aclamação da população presente, porém, na curva do Convento da Ajuda (onde hoje é a Cinelândia) ele descarrilhou. Com muito custo, devido ao peso dos acumuladores, o carril foi novamente posto nos trilhos, mas ao chegar à Rua dos Voluntários, os acumuladores explodiram, deixando o veículo inutilizado, cercado por curiosos. Devido ao revés, a linha não foi aberta ao público, e sobre a fracassada experiência, comenta Stiel (1984, p. 318) que a população jocosamente dizia que a única alternativa viável para a tração dos bondes era “importar a eletricidade de Sorocaba” (que era o principal mercado abastecedor de mulas e burros para os bondes do Rio).

Em agosto de 1892, a *Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico* iniciou experiências com tração elétrica por meio de alimentadores aéreos à semelhança daqueles usados por Depoele nos Estados Unidos, obtendo êxito. E assim, em 2 de outubro daquele ano, a companhia pode inaugurar, com muita festa, a primeira linha de bondes elétricos do Brasil e da América do Sul. O acontecimento foi prestigiado pela população que curiosa – e incrédula – observava o movimento daquela máquina sem as parrelhas de animais. Autoridades e membros da “aristocracia” carioca também compareceram como mostra a fotografia 6.

Da esquerda para a direita da fotografia estão: Antônio Leite Chermont; James Mitchell; José Cupertino Coelho Cintra, engenheiro-chefe da Companhia; Marechal Floriano Peixoto, Presidente da República; Custódio José de Melo, Barão Ribeiro de Almeida, presidente da Cia. Jardim Botânico; Capitão Eduardo Silva, ajudante de ordem da Presidência da República.

A partir das diversas experiências e posterior implantação das primeiras linhas de transporte ferroviário no Rio de Janeiro, várias cidades brasileiras – dentre elas Belém - passaram a progressivamente adotar bondes, não só para atender uma demanda crescente por transporte de cargas e passageiros que se tornava proporcional ao crescimento das urbes, mas também como representação de desenvolvimento e como elemento legitimador do discurso progressista e modernizador do poder público que, no alvor da República, buscava inumar toda e qualquer lembrança das estruturas e símbolos Imperiais.

Fotografia 6 – Primeiro bonde elétrico a circular no Brasil e América do Sul. O carro fabricado nas oficinas de John Stephenson, nos Estados Unidos, era maior e mais elegante que os puxados por tração animal. Motores, dínamos, cabos e outros componentes indispensáveis ao funcionamento do bonde também foram importados.



Fonte: STIEL, Waldemar Correia. **História do transporte urbano no Brasil: bondes e trólebus: "summa tranviariae brasiliensis"**. Brasília: Pini, 1984. il. p&b.

Depois do Rio de Janeiro, Recife foi a segunda cidade brasileira a operar com um sistema de transporte urbano de passageiros de tração a vapor, e segundo Morrison (1989, p. 49), a primeira cidade do mundo a operar com locomotivas projetadas especificamente para este fim. Estabelecida entre o porto da cidade e a localidade de Apipucos, a primeira linha da *Brazilian Street Railway*, conhecida pelos recifenses como *Estrada de Ferro de Caxangá* – foi inaugurada em 5 de janeiro de 1867, cujo material rodante era constituído de uma pequena locomotiva a vapor – a *maxambomba* – e três carris de passageiros. Conforme explica Duarte (2005, p. 62) o termo *maxambomba* é uma corruptela da expressão inglesa *machine pump* (bomba mecânica ou bombeamento mecânico), utilizada para definir a operação através da qual a pressão dos vapores formados na caldeira eram bombeados para pistões, que por sua vez movimentavam as rodas metálicas da locomotiva, mostrada na fotografia 7 em frente à Faculdade de Direito de Recife.

Fotografia 7 – A locomotiva a vapor que ficou conhecida pelos recifenses como *maxambomba* – corruptela do termo de língua inglesa *machine pump* – tracionava as composições da primeira linha de bondes da capital pernambucana, conferindo a ela um aspecto de “ferrovia urbana”.



Fonte: FUNDAÇÃO JOAQUIM NABUCO, 2011.

No sul do Brasil, especificamente na capital rio-grandense, um brasileiro chamado Estácio da Cunha Bittencourt e um francês chamado Emilio Gengembre inauguraram, em 1 de novembro de 1864, uma linha de pequenos carris de duplo-deck à tração animal. Operando entre a Várzea e o Cemitério na freguesia do Menino Deus, foi a segunda linha de bonde à tração animal do Brasil, precedida somente pela linha carioca de 1859. Segundo Morrison (1989), esta linha provavelmente tenha sido primeira do continente a usar carris de duplo-deck.

Ainda conforme o pesquisador estadunidense, Salvador foi a terceira cidade do Brasil – após Rio de Janeiro e Porto Alegre – a ter instalado um sistema de bondes de tração animal. A primeira linha iniciou suas operações ao longo da orla, na Cidade Baixa em 1866 com carris de segunda-mão importados de Boston. Posteriormente, a *Companhia de Veículos Econômicos* estenderia suas linhas do Bonfim à Itapagipe com bondes de tração a vapor, que iniciaram suas operações em 12 de maio de 1869.

Na região norte do Brasil, Belém foi a primeira cidade a inaugurar um serviço de bondes, cuja primeira linha da *Companhia Urbana de Estrada de Ferro Paraense*

interligava o Largo da Sé ao Largo de Nazaré, inaugurada em 1º de setembro de 1869. Os primeiros bondes de Manaus também eram tracionados por uma pequena locomotiva a vapor mas só iniciaram suas operações em fevereiro de 1896. Não obstante, Belém foi precedida pela capital amazonense na inauguração da tração elétrica: em 1º de agosto de 1899, Manaus tornou-se a terceira cidade brasileira a ter bondes elétricos, e a quarta na América do sul, precedida somente por Rio de Janeiro, Salvador e Buenos Aires.

São Paulo, a seu turno, foi precedida por Santos na operação regular de bondes. Através da *Companhia Melhoramentos da Cidade de Santos* os primeiros bondes passaram a regularmente trafegar na cidade e 8 de outubro de 1871. A capital do estado só teria inaugurada sua primeira linha de bondes de tração animal em 12 de outubro de 1872 com a abertura da primeira linha da *Companhia Carris de Ferro* conectando o largo do Carmo e a Estação da Luz.

Entre as décadas de 1880 e 1910 intensificou-se a abertura de linhas de bonde em diversas cidades brasileiras. Naquelas onde o novo modal de transporte já existia, aumentou-se o número de linhas, bem como o número de carris em tráfego. Desta forma, os bondes foram elementos de uma conjuntura pré-globalizada que modificaram substancialmente a vida urbana a partir da segunda metade do século XIX, conformando os centros urbanos da era moderna como nenhuma outra invenção humana e possibilitando que as cidades se expandissem para além de seus limites primitivos através de corredores de circulação, onde se pôde observar as mais variadas ocupações do solo urbano e o desenvolvimento das mais diversas atividades (GORMICK, 2004, p. 32).

Em Belém, assim como nas demais cidades brasileiras onde foi implantado, o bonde promoveu sensíveis alterações na forma de perceber e de vivenciar o espaço urbano, concorrendo na instituição de novas relações entre indivíduos, novos hábitos, posturas e costumes condizentes com o *zeitgeist* e com as aspirações sociais e políticas da “elite” em ascensão. Na medida em que também interferia nas diversas esferas das configurações socioespaciais, os bondes foram gradativamente incorporados à vida cotidiana belenense, adquirindo significações diversas de forma tal que a polissemia tornou-se uma de suas principais características: urbanidade, *status*, exclusão, ruptura, continuidade, modernidade, decadência.

Símbolos construídos de modernidade e progresso, os bondes de Belém concorreram para o delineamento das características de uma “cultura urbana”

modulada pela celeridade e maior dinamização da vida na cidade, pelo controle social representado pelos padrões de conduta e controle instintivo, pelas diferenças sócio-comportamentais de distintos grupos sociais, pelas estratégias de dominação e resistência, por formas diferentes de viver, sentir e agir nos diferentes territórios que se estabeleceram na cidade. A tessitura histórica desta “cultura” encontra-se também urdida pelos “fios metálicos” que conduziram os bondes. Desta forma, a história dos bondes proporciona um prisma através do qual esta “cultura urbana” é revista e reinterpretada.

2.8 BELÉM NA AURORA DO SÉCULO XX: A PRETENZA *PARIS N'AMÉRICA*

A partir da segunda metade do século XIX, a capital da então Província do Pará experimentou um momento indelével em sua trajetória histórica, no qual o enaltecimento do moderno, do urbano e principalmente das vantagens advindas de inovações tecnológicas tornaram-se importantes traços ligados a este período. Com efeito, as inovações tecnológicas incorporadas ao cotidiano – como o telégrafo, o cinematógrafo, o fonógrafo, a luz elétrica e o telefone – tornaram-se não só objetos de satisfação das mais distintas necessidades e caprichos, mas “vetores-símbolos” de uma modernidade que se impunha – em grande parte por meio do efêmero curso dos modismos – e inumava o arcaico.

A “civildade” tomara a forma de uma modernização visceralmente relacionada à pertinaz busca do progresso, elemento decisivo para a melhoria da qualidade de vida da população. Porém, para alcançar tal patamar de progresso, as cidades prescindiam renovar suas feições para se mostrarem modernas, civilizadas, cosmopolitas. Aparentemente, esta era a base da parenética utilizada pelos que então implementavam intervenções urbanas significativas, como Eugène Haussmann, em Paris, e Idelfons Cerdá, em Barcelona (FOLLIS, 2004, p.15).

Desta forma, o encantamento com novos modismos, a preocupação com o desenvolvimento tecnológico, os projetos de ascensão política e social da “elite” da terra e o desejo do devir marcaram a Belém desse período por meio da paulatina transformação de sua fisionomia, de forma que a cidade não mais refletisse a desorganização e aglomeração humana, que sozinhas, constituíam *leitmotiv*

plausível a justificar intervenções diretas e efetivas na urbe. Dentre os principais vetores responsáveis pelas transformações das antigas configurações socioespaciais de Belém figuram o acúmulo de capital originado da exportação do látex, aliado às “políticas públicas” unilaterais, que buscando atender às aspirações e “projetos” da elite, manifestavam-se por meio de mecanismos regulatórios, muitas vezes com forte teor coercitivo, mas representavam, sobretudo, o “avanço” econômico e material atingido pela sociedade belenense (WEINSTEIN, 1993, p. 90; SARGES, 2002, p. 21).

Como explica Weinstein (1993, p. 89), as exportações do látex amazônico aumentaram efetivamente na década de 1860. Demograficamente, o crescimento foi constante, porém não “espetacular”. Ademais, como expõe a autora, a fase do rápido crescimento populacional só se inicia, com efeito, na década de 1890. Não obstante, as mudanças econômicas ocorridas a partir de então iniciaram um verdadeiro período de expansão urbana e social. Não obstante, as “melhorias” e progressos advindos da lucrativa atividade de exportação do látex beneficiaram apenas uma pequena parcela da sociedade belenense, representada pela “elite”.

A crescente cotação da *hevea* no mercado internacional ampliou as oportunidades de investimento e emprego na região, notadamente em Belém e Manaus. Sem embargo, a prosperidade econômica franqueou oportunidades para um considerável número de melhorias urbanas e empreendimentos públicos e privados, que segundo Weinstein (1993, p. 105) podem ser considerados como subprodutos da economia de exportação.

A capital do Pará tornou-se então o lugar de residência principal de um grupo social enriquecido pela economia gomífera e que diversos historiadores regionais – como Maria de Nazaré Sarges, Aldrin Figueiredo, Edinea Mascarenhas Dias e Márcio Souza – denominam de “elite”. Política e economicamente hegemônico, tal grupo social era composto por seringalistas, comerciantes e profissionais liberais. Esta “elite” não tardaria a se beneficiar das possibilidades mais evidentes de lucro financeiro, dentre elas a forte especulação imobiliária surgida durante este período de intensa urbanização.

De acordo com Weinstein (1993, p. 106) que o estreito mercado imobiliário agravava-se com o crescimento populacional e intensificação da disputa por terrenos centrais para construção de residências e casas comerciais. Segundo a autora, já em 1884 o cônsul dos Estados Unidos no Brasil queixava-se da escassez e do alto

custo das moradias em Belém. Na medida em que a cidade distanciava-se do centro e ultrapassava seus antigos limites e lotes outrora considerados “suburbanos”, adquiridos décadas antes deste período de expansão, passaram a ser supervalorizados, tornando-se “de primeira qualidade”. Surge então, em Belém, uma “nova cidade” que se expandiu de “dentro para fora” em função de uma maior pressão de crescimento demográfico e econômico em seu centro. Destarte, a área da Campina, adjacente ao ponto inicial de povoamento de Belém, ou seja, a freguesia da Cidade, transformou-se em uma área de comércio cada vez mais refinado. A grande acessibilidade às instalações portuárias e ao mercado do Ver-o-Peso constituía uma vantagem locacional que não só atraía as atividades comerciais quanto valorizavam os terrenos.

Motivado por novas e diferenciadas demandas, o comércio torna-se mais seletivo; os mascates, os velhos talhos de carne, as casas de secos e molhados, as tamancarias, as tabacarias, açougues e outros comércios “simples” que não foram substituídos, passaram a dividir as ruas da Campina com estabelecimentos que comercializavam produtos mais finos e requintados, como a emblemática *Paris n’América*, cujos “sortimentos” estavam de acordo com o novo gosto do *high society* belenense. A mesma sociedade que refutaria antigos valores e práticas sociais, como quem abandona um fardo pesado, travestir-se-ia de “modas” e “maneirismos” importados do Velho Continente.

Explana Sarges (2002, p.13) que novas configurações socioespaciais, encetadas principalmente pelas mudanças observadas na conjuntura econômica e política, se processaram de maneira ampla no final do século XIX e início do XX. Tais configurações não só foram manifestadas por vestuários, novas arquiteturas, luz elétrica, transportes férreos, como também representaram a reelaboração do poder da “classe burguesa” emergente, além da necessidade imposta pela internacionalização da economia capitalista, que carecia de condições concretas para a reprodução do capital.

Neste momento histórico, introjetou-se na sociedade belenense uma cultura material e sociocultural claramente europeizada e uma estética cosmopolita, não só fazendo com que a cidade adquirisse ares de “modernidade”, mas também fazendo o cidadão belenense sentir-se mais “urbano” por ter o privilégio de experimentar uma série de inovações de ordem tecnológica que tanto ensejaram novos paradigmas socioespaciais quanto influenciariam os padrões de expansão urbana.

Assim, não tardaria para que novos “hábitos” fossem incorporados no cotidiano desta parcela da sociedade enriquecida pela exportação da borracha, dentre eles, o *footing* ao longo da Avenida João Alfredo, principal eixo comercial de então. Mascarado sob o trivial pretexto de observar as vitrinas de produtos importados da Europa, o *footing* era uma espécie de ritual de reconhecimento da “elite” burguesa, ou como define Daou (2004, p. 56), representava o estabelecimento e a reafirmação de relações sociais “entre iguais”.

Belém mostrava-se então como uma cidade com novas perspectivas, mais atraente a uma “elite” que se tornara ávida por mudanças, que ansiava por respirar o impoluto ar da “urbanidade”. A atratividade emanava não só das novas vitrinas do comércio, mas também das ruas pavimentadas com paralelepípedos, da publicidade que nascia através dos letreiros das casas comerciais, das pinturas nas paredes e dos cartazes afixados as alvenarias externas das edificações.

Assim, sob influência das intervenções urbanas, das “políticas públicas” e dos projetos da “elite”, a cidade distanciava-se da fisionomia adquirida ao longo de sua história. Distanciava-se da pobreza, da sujeira, do doméstico, das “belas e frondosas mangueiras com seus troncos cheirando à urina e fezes” e dos “vendedores que atravessam a baía durante a madrugada” lembrados por Marin e Chaves (1997, p. 417). Criou-se uma atmosfera de desejo, de anseios sempre renovados, idealizando uma cidade ordenada, higienizada e sem miséria. As áreas centrais de Belém passaram a ser o “território” das “elites”, refletindo seu modo de vida através de residências apalacetadas, ruas pavimentadas, praças arborizadas, comércio refinado, bondes entrecortando as vias de comunicação.

Paulatinamente, a Campina tornou-se predominantemente comercial, e não tardou a influenciar os bairros residenciais adjacentes em função de suas vantagens locacionais. Com a especulação imobiliária, o preço dos terrenos tornou-se mais alto, bem como os impostos cobrados pela Municipalidade. Com isto, as pessoas que neles habitavam foram compelidas a mudar para bairros mais afastados, onde o preço dos terrenos ainda era baixo. O mecanismo de produção do espaço central de Belém passou a ser tão seletivo quanto restritivo, pois franqueava acesso à moradia somente para aqueles que pudessem arcar com o alto custo de morar na Avenida Nazaré, na Avenida São Jerônimo, na Av. Serzedêlo Correia, e outras artérias dos

bairros mais nobres onde – usando termos do escritor paraense Dalcídio Jurandir¹¹ – a “gente fina” morava e ostentava.

Distante do centro, outro território, habitado pela massa trabalhadora, pelos tipos populares e pessoas de “menores recursos”. Estes bairros caracterizavam-se por ruelas estreitas e tortuosas, deficientemente drenadas, e raramente limpas. A força de trabalho que movimentava o comércio e as fábricas do centro de Belém encontrava-se, em grande parte, habitando os bairros suburbanos. Sua rotina era um movimento pendular entre os extremos da cidade: o centro e o subúrbio, o “ordenamento” e a “desordem”, o “progresso” e o “atraso”. Neste cenário, um símbolo legitimador do discurso de modernidade da Comuna de Belém paulatinamente passou a interconectar estes dois extremos socioespaciais da cidade, criando intersecções, exclusões e complementaridades: o sistema de transporte coletivo por meio dos bondes.

2.9 ABRINDO CAMINHOS, CUSPINDO FUMAÇA: A “FERROVIA URBANA” DE BELÉM

O surgimento dos bondes na capital paraense confunde-se com a própria história de implantação de transportes urbanos coletivos na cidade. Até meados do segundo quartel do século XIX, a condução de pessoas, animais ou coisas de um ponto a outro de Belém era feita por meio do uso exclusivo de tração animal. Segundo Lima (2010, p. 4) até as últimas décadas de 1900, o transporte de pessoas e cargas em Belém era predominante de tração animal, como se observa na fotografia 8, que mostra a Avenida 15 de Novembro, uma das principais ruas da Campina em período anterior ao da implantação dos serviços de carris urbanos na cidade.

Em 1868, surge a primeira concessionária a explorar os bondinhos, sob influência do Cônsul americano James B. Bond, industrial com um forte espírito empreendedor, que a 23 de Outubro de 1868, pela Carta de Lei nº 585, ganhou

¹¹ Os termos referem-se a uma das falas da personagem Emília Alcântara, do romance *Belém do Grão Pará*, que desejava sair dos “covões” para morar na Avenida Nazaré, perto de onde a “gente fina morava e ostentava”.

direito de explorar na cidade esta modalidade de transporte num prazo de 30 anos (ROCQUE, 2001, p. 250). A modalidade de transporte urbano que desejava implantar seria verdadeiro melhoramento público que conduziria passageiros e cargas para os “diferentes pontos da cidade, de modo rápido e econômico” (CRUZ, 1999).

Fotografia 8 – Aspecto da Avenida 15 de Novembro, antiga Rua da Imperatriz, na Campina, ainda não marcada pelos trilhos dos primeiros bondes. Até 1869 os transportes de tração animal - e eventualmente os de tração “humana” – eram os únicos disponíveis em Belém para transporte de pessoas e cargas.



Fonte: PARÁ. Secretaria de Cultura do Estado. **Belém da Saudade**: A memória da Belém do início do século em cartões postais. 3 ed. Belém: SECULT, 2004. il. p&b.

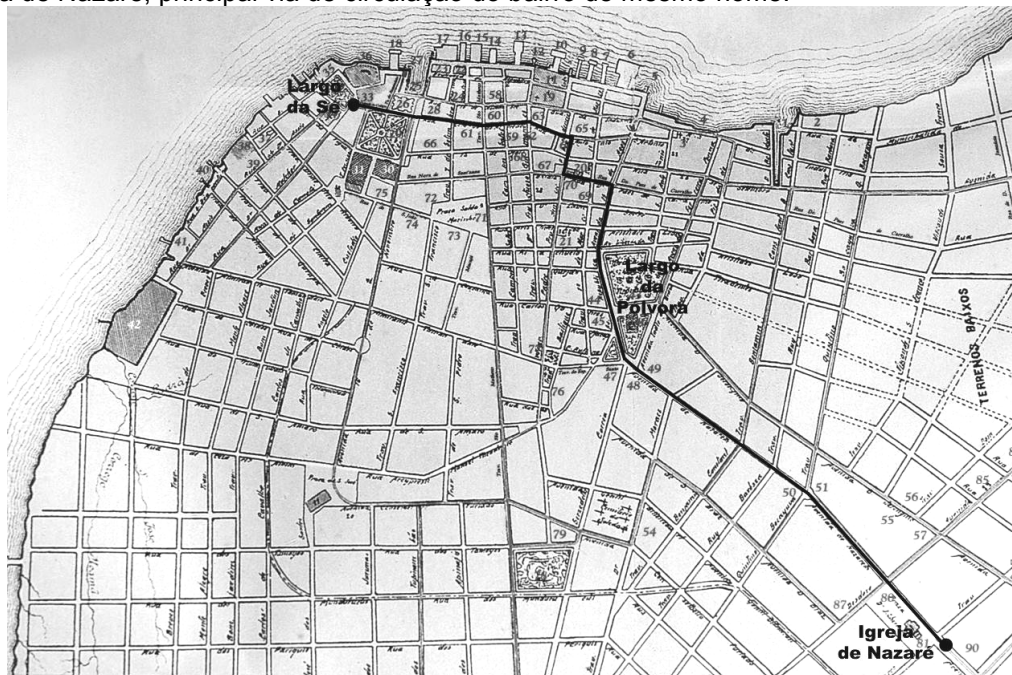
Alguns pesquisadores, como Waldemar Corrêa Stiel (1984), asseguram que a origem da palavra “bonde” é uma referência direta ao primeiro concessionário – James B. Bond – deste modal de transporte urbano em Belém. Outros mais, como o pesquisador estadunidense Allen Morrison (1989), esclarecem que com o surgimento das primeiras concessionárias dos transportes coletivos no Rio de Janeiro, foram emitidos títulos negociáveis destas empresas, que em língua inglesa são denominados “bonds”. Em consequência, o nome foi adotado para os carris.

A despeito da origem do termo, a primeira linha de bondes a vapor inauguradas em Belém era, na época, uma das poucas do Brasil. Os ditos bondes

eram na verdade carris urbanos com tração a vapor. Três locomotivas e dois carros de passageiros fabricados pela empresa estadunidense *John Stephenson & Co.* constituíam a primeira linha desta espécie de “ferrovia urbana”. Contudo, antes da inauguração da primeira linha, James Bond transferiu seus direitos para a firma *Bueno & Cia.*, da qual era chefe o Comendador Manoel Antônio Pimenta Bueno¹², que organiza uma Sociedade Anônima denominada *Companhia Urbana de Estrada de Ferro Paraense*, ou simplesmente *Companhia Urbana*.

A inauguração da primeira linha deu-se em 1º de setembro de 1869. Partia o comboio do Largo da Sé, rumo à Praça Justo Chermont, chegando a seu ponto terminal. O percurso ao longo de importantes vias de circulação da cidade – dentre elas a Rua da Cadeia, Travessa dos Mirandas e a Estrada de Nazaré, atuais Avenida Conselheiro João Alfredo, Avenida Presidente Vargas e Avenida Nazaré, respectivamente – perfazendo cerca de 3,5 km através do percurso que pode ser observado no mapa 1.

Mapa 1 – Trajeto da primeira linha de bonde de Belém. A linha escura mostra que em seu percurso, o bonde a vapor saía da Cidade, atravessava a Campina e percorria toda a extensão da Estrada de Nazaré, principal via de circulação do bairro de mesmo nome.



Fonte: Intervenção feita pelo autor na Planta da Cidade de Belém, desenvolvida por José Sydrim, datada de 1905.

¹² Manuel Antônio Pimenta Bueno foi o fundador da Praça de Comércio do Pará em 13 de Fevereiro de 1864, sendo seu primeiro presidente. Foi reeleito nos anos de 1867 e 1868. O Cônsul Americano James B. Bond tinha certa aproximação com Bueno, pois fora seu vice-presidente na Praça de Comércio em 1864 e diretor em 1868, mesmo ano em que ganharia o direito de explorar os transportes coletivos em Belém.

De acordo com Cruz ([197-?], p. 112) o preço das passagens era de 320 réis, podendo cada passageiro, mesmo nos vagões exclusivos de transporte de pessoas, conduzir um volume na condição de que o mesmo fosse guardado debaixo dos assentos. A locomotiva conferia à primeira linha implantada em Belém um aspecto de “ferrovia urbana”, à semelhança da maxambomba recifense, como mostra a fotografia 9.

Fotografia 9 – Aspecto da primeira linha de bonde de Belém, trafegando na Praça Floriano Peixoto. O bonde, assim como o reservatório de água importado da Europa eram indícios do processo de urbanização que se espraiava e chegava até alguns bairros mais distantes do centro.



Fonte: Coleção particular de Allen Morrison.

Após a inauguração da primeira linha, implantou-se a segunda, que ia do ponto terminal da primeira, na Praça Justo Chermont – Largo de Nazaré – até a pedra comemorativa da delimitação do da 1ª. Léguas Patrimoniais de Belém, no bairro do Marco, que ainda apresentava ocupação rarefeita. Assim, juntas as duas linhas juntas somavam pouco mais de 9 quilômetros. Necessário observar que à época, grande parte das ruas de Belém era desprovida de pavimentação, em particular aquelas mais distantes do centro. Para efeito da implantação dos bondes, era necessário estabilizar o terreno e pavimentá-lo de maneira apropriada para que, em

seguida, fossem assentados os dormentes e os trilhos, o que por letra de contrato firmado com a Municipalidade, esta função era de inteira responsabilidade da concessionária de transportes.

Assim, o processo de terraplenagem, estabilização e pavimentação das vias por onde o bonde passava foi gradativamente modificando a fisionomia e a condição de trafegabilidade destas ruas. Ainda tal processo tenha sido desencadeado ao longo das vias de circulação dos carris, não tardaria para que outras dispusessem do mesmo tratamento. A viagem de bonde entrou, com certa brevidade, no rol de “novos costumes” da sociedade belenense, principalmente a “elite”, gerando com isso uma demanda crescente pelo serviço de transporte urbano. Assim, a demanda reprimida por transportes coletivos e as inconstâncias de horários dos carris contribuíam para que a quantidade do material rodante logo fosse considerada insuficiente, fazendo com que ainda houvesse muita concorrência por parte dos coches de aluguel, que por muito tempo ainda trafegaram pelas ruas de Belém.

Com a possibilidade de explorar a demanda crescente pelos transportes coletivos, em 3 de Novembro de 1881, o bacharel Felipe José de Lima assinou contrato com a Intendência Municipal, instituindo, com pequeno capital, uma nova concessionária de transportes urbanos. A *Companhia de Bonds Paraense*, que inaugurou novas linhas de carros com tração animal, trafegando em bitolas menores, de 0,75 m, ligava o Largo do Bagé (atual Praça do Arsenal da Marinha), no final da antiga Estrada das Mongubeiras (atual Av. Almirante Tamandaré) até o Curro (na atual Djalma Dutra), percorrendo, assim, a distância de sete quilômetros. Contando Belém com duas concessionárias disputando passageiros, já em 1883, havia 30 km de linhas, entre bondes a vapor e de tração animal, como mostra a fotografia 10.

Pelos idos de 1890, as linhas de bondes implantadas já haviam contribuído de forma indelével para a consolidação e definição de alguns eixos importantes de circulação da atual malha viária de Belém, não só ao longo das das duas nucleações urbanas primevas – a Cidade e a Campina – como é o caso das Avenidas João Alfredo, Av. Almirante Tamandaré, 28 de Setembro e Av. Presidente Vargas – mas também em áreas relativamente afastadas, como Av. Independência, Av. Tito Franco, Av. Generalíssimo Deodoro, Travessa da Municipalidade e Djalma Dutra, as duas últimas na região nordeste da cidade.

Fotografia 10 – Avenida 15 de Novembro com os bondinhos de tração animal da *Companhia de Bondes Paraense*, por volta de 1900. No canto direito, observa-se o antigo prédio do *Telegrapho Nacional*. Com o assentamento dos trilhos, as vias eram pavimentadas e calçadas, o que conferia a elas um aspecto de organização e higiene.



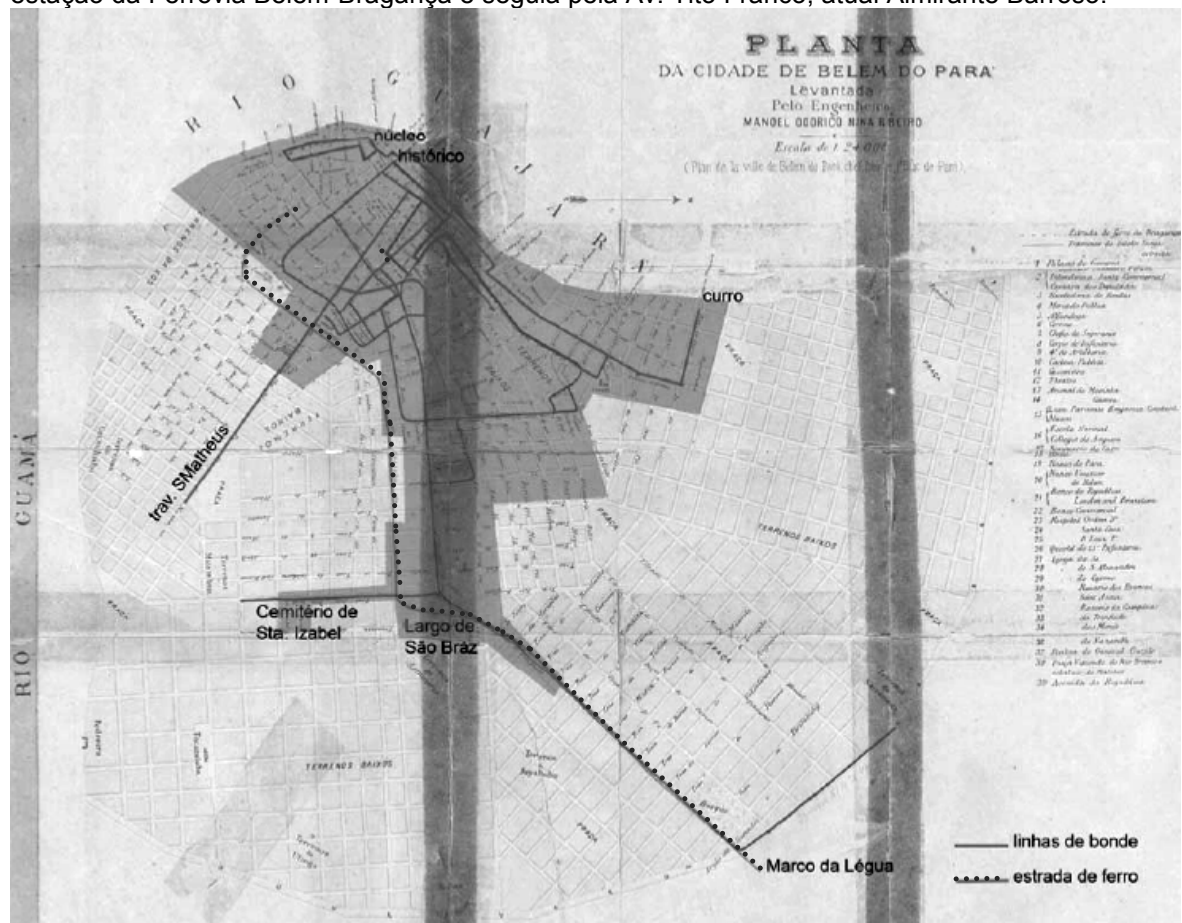
Fonte: ROCQUE, Carlos. **Antônio Lemos e sua época**. Belém: Amazônia, 1973. il. p&b.

A malha férrea então existente pode ser observada no mapa 2. Ele mostra uma planta da cidade de Belém que, segundo Ribeiro (2007, p. 114), foi elaborada entre 1883 e 1886, pelo engenheiro Manuel Odorico Nina Ribeiro. Digna de nota é a presença de uma linha servida por locomotivas de tração que conduzia passageiros até a estação da Ferrovia Belém-Bragança. O comboio saía de uma parada localizada no quarteirão situado entre a Av. Tamandaré e Rua Ângelo Custódio, seguindo por esta, passando pela Travessa Carlos de Carvalho, no bairro do Jurunas, até a Rua dos Mundurucus, onde fazia uma curva e seguia, atravessando o bairro de Batista Campos, até a Avenida Gentil Bittencourt, em Nazaré, onde dobrava na Av. José Bonifácio e cruzava a Praça Floriano Peixoto (Largo de São Braz), parando na gare da Estação Belém-Bragança. Deste trem que seguia pela Gentil Bittencourt Dalcídio Jurandir dá notícia em diversos trechos do romance de *Belém do Grão-Pará*:

Ouviu-se um toque no quartel. Um trem apitou e passou, vagarosamente, arrastando-se, fazendo a casa, de leve, estremecer. Alfredo arriscou um olhar pela janela, um trem pela primeira vez. Quase o mesmo apito que ouvia das lanchas no chalé. Em vez de barcos, da “Lobato” e da “Guilherme”, passava trens. (JURANDIR, 2004, p. 96-97)

[...] o trem parando fazia Alfredo lembrar as lanchas no rio. Trem. Trem de Belém. Fantástico naquelas primeiras noites o resfolegar da locomotiva, ó bicho! Pessoas de fábulas guiavam aquelas máquinas. Ou eram donas de seu nariz, do seu fogo, chio, apito e rodar? Dentro dos carros iam passageiros para sempre desconhecidos. Por que não nos conhecemos todos? [...] O bicho soprava as suas fumaças nas janelas, telhados, mangueiras, cachos de jasmims, bandeirinha de açai, nas rodas das crianças. (JURANDIR, 2004, p. 143-144)

Mapa 2 – Planta da Cidade de Belém confeccionada por Nina Ribeiro entre 1883 e 1886. As linhas em cinza mostram os trajetos dos bondes de bitola estreita e larga. As linhas tracejadas mostram o trajeto de um comboio ferroviário que partia do bairro da Cidade e conduzia os passageiros até a estação da Ferrovia Belém-Bragança e seguia pela Av. Tito Franco, atual Almirante Barroso.



Fonte: RIBEIRO, Paulo de Castro. **Terminal urbano de integração no Brasil: análise crítica de sua arquitetura.** 2007. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - PROARQ/FAU da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007. il. p&b.

O mapa 2 também mostra que a rede de bondes instalada era relativamente bem distribuída nas áreas circunvizinhas ao núcleo histórico da cidade, e avança em direção aos subúrbios – fora do que Ribeiro (2007, p. 115) denomina “núcleo

urbano” – que possuíam algum equipamento de interesse para a cidade, como o Marco da Léguas (onde se encontrava o Bosque Municipal e o Hospital dos Alienados) e o Telégrafo-sem-Fio (onde se situava o matadouro, ou Curro, que abastecia as casas de talho e de carne verde da cidade).

A expansão das linhas de bondes mediante o estabelecimento de novas rotas não acontecia de forma aleatória. Antes, era norteada por uma lógica onde os maiores elementos intervenientes eram a demanda real e potencial pelo serviço e a maximização dos dividendos, de maneira a compensar os investimentos na pavimentação das vias e implantação das linhas, mas também proporcionar lucro aos investidores e acionistas da empresa concessionária. Assim, já na última década do século XIX, Belém era uma cidade em expansão, contando com uma população crescente em função da economia gomífera e com um sistema de transporte urbano relativamente eficiente que entrecortava a cidade através de importantes eixos de circulação, interconectando diversos bairros à área central.

Para evitar novas concorrências, a *Companhia Urbana* ampliou os termos da antiga concessão, que além das ruas então servidas por suas linhas, passaria a abranger outras mais, principalmente no bairro do Umarizal, e algumas outras do Telégrafo-sem-Fio e Reduto. Em 1894, a *Urbana* assume por completo o sistema de transporte coletivo na cidade, firmando novo Convênio com a Intendência Municipal, o qual previa que a empresa seria responsável pela instalação de um novo sistema de iluminação pública e um sistema de bondes elétricos, à semelhança dos já implantado no Rio de Janeiro, primeira cidade no Brasil a operar com carris elétricos, em 1892.

Tal prática foi uma constante na história dos transportes urbanos sobre trilhos no Brasil. Assim como a *Companhia Urbana* encampou uma empresa de menor porte, eliminando a concorrência e monopolizando as concessões de bondes, outras empresas também adotaram a mesma prática. Este é o caso da empresa canadense *São Paulo Tramway, Light and Power Company*, ou simplesmente *Light*. Chamada de “polvo canadense”, a companhia passou a operar em São Paulo em 1899. Através de altos investimentos, a *Light* gradativamente encampou pequenas empresas concessionárias de bondes, garantindo assim o monopólio dos serviços. A partir de 1903, a empresa se estabelece no Rio de Janeiro, monopolizando as linhas

de bonde através da mesma estratégia adotada na capital bandeirante¹³. Outra característica é a forte presença de empresas de capital estrangeiro como concessionárias de transportes urbanos, muitas delas britânicas, como é o caso da *Manáos Tramways* e da *Pará Electric Railways* no norte, da *Brazilian Street Railway - Estrada de Ferro de Caxangá* e a *The Ceara Tramway, Light and Power Co. Ltd.* no nordeste. e da *The Rio Grandense Light and Power Co.* na região sul.

Em 26 de Maio de 1894 o serviço de eletrificação da capital paraense foi contratado pelo então Intendente Municipal Barão do Marajó¹⁴, e a *Companhia Urbana* gozaria de sua concessão por 25 anos a contar da data de inauguração dos serviços de luz em toda a área constante da planta existente no arquivo do Conselho Municipal (LEMOS, 1902, p.123). Assim, a *Urbana* contratou a empresa alemã *Siemens & Halske* para instalar a primeira usina a vapor para a geração de eletricidade em Belém, que à época, possuía iluminação à gás, substituta do antigo óleo de peixe usado na iluminação pública, que deixava um forte odor ao longo das vias e iluminava pouco mais que um metro quadrado.

A iluminação a gás era de responsabilidade da empresa inglesa *Pará Gaz Company*, e seu emprego iniciou uma nova dimensão no que tange o uso dos espaços públicos da cidade durante a noite, pois proporcionava uma iluminação mais intensa ao longo das vias, permitindo que a população, após o pôr-do-sol, caminhasse com relativa segurança ao longo das ruas iluminadas, entabulassem animadas conversações ao longo do passeio público e das praças, que já recebiam algum tratamento paisagístico. Inclusive os horários dos bondes foram dilatados até mais tarde para permitir que a população fruisse destes espaços com maior intensidade.

Mesmo com o monopólio da *Urbana* sobre os bondes, em 1898 foi concedido a Silvestre Joaquim Dias o direito de explorar, por meio de linhas regulares, os carris denominados *Rippert*. Tais veículos, resguardados por para-lamas ao longo de sua extensão, apresentava uma caixa central e duas plataformas cobertas; os assentos,

¹³ Para um quadro mais preciso sobre a trajetória da Light, ver: PINTO, Adolpho Augusto. História da Viação Pública do Estado de São Paulo. 2. ed. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 1977; McDOWALL, Duncan. **Light** - a história da empresa que modernizou o Brasil. Rio de Janeiro: Ediouro, 2008.

¹⁴ José Coelho da Gama e Abreu, o Barão do Marajó, falecido a 25 de novembro de 1905 em Lisboa, foi o primeiro Intendente de Santa Maria de Belém do Grão-Pará no regime republicano constitucional.

em geral na parte central do carril, também poderiam ser posicionados nas laterais, além de possuírem bancos nas plataformas, e acomodavam até 25 pessoas.

No entanto, os relatórios da Intendência Municipal mostram que, a despeito da novidade, a preferência do público era pelos bondes da *Urbana*, não só pela manifesta inferioridade dos *Rippert*, mas também pela irregularidade dos horários, pela falta de polidez dos condutores e de animais de tração em boas condições físicas. Alguns meses após o início do tráfego dos *Rippert*, as viagens foram interrompidas e tanto os carros quanto os animais foram vendidos a preço irrisório.

Mesmo como única concessionária de transportes urbanos, os serviços prestados pela *Companhia Urbana* recebiam inúmeras queixas. Com efeito, a população reclamava dos constantes atrasos dos bondes, do número insuficiente de carros nos horários de maior demanda – devido ao funcionamento dos estabelecimentos comerciais e repartições públicas, tais horários eram início da manhã final da tarde – e principalmente da falta de educação, polidez e civilidade dos funcionários da concessionária, especificamente os motorneiros e condutores, que frequentemente tinham sérios atritos com os passageiros pelos mais diversos motivos.

Os usuários também reclamavam da limpeza e asseio dos bondes, já que era “direito” que assistia a cada passageiro que pagava pelo serviço. No entanto, o comportamento dos usuários nos bondes era incongruente com as reclamações feitas: Repetidamente assistia-se à teimosa insistência de pessoas que tentavam entrar nos carros reservados aos passageiros – particularmente aqueles que circulavam pelo Ver-o-Peso – carregando volumes gordurosos e malcheirosos. Amiúde eram vistas marcas de salvação e escarro nos soalhos dos carros.

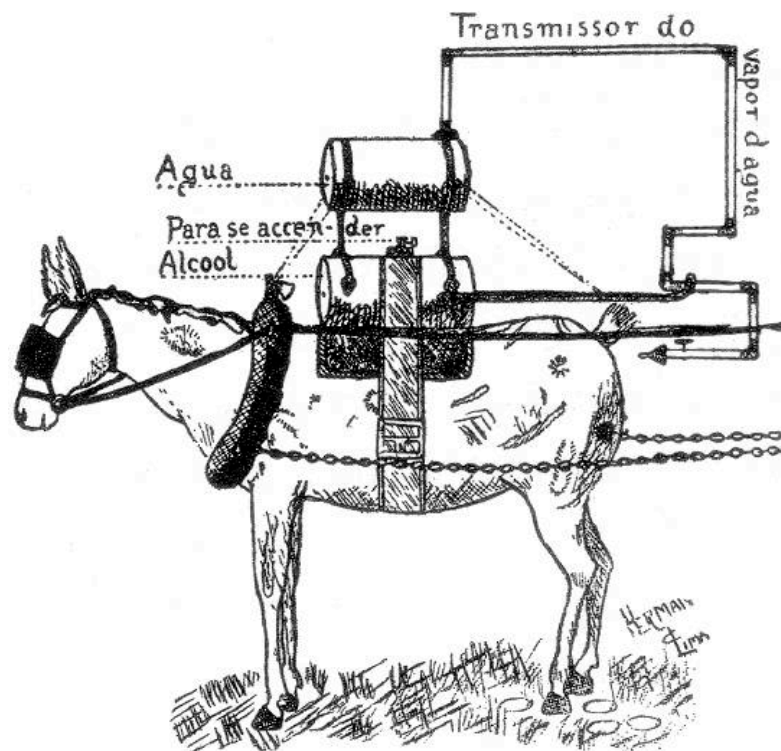
Gradativamente, a morosidade com a qual os carris trafegavam tornou-se um problema crônico da *Urbana*, motivado principalmente pela evidente fraqueza e cansaço dos muares que lhes serviam de tração. Os animais eram submetidos a extenuantes jornadas de trabalho, além de estarem expostos aos maus tratos dos condutores, dos passageiros que neles descontavam sua revolta e indignação com a pródiga lentidão dos bondes, e do descaso e falta de cuidados da própria concessionária. Não obstante, Belém não era a única cidade brasileira a ter problemas com os animais de tração. A falta de tratamento adequado, somada às cansativas jornadas de trabalho dos cavalos, burros ou mulas, deixavam os animais magros e abatidos, o que diminuía a capacidade de carga e velocidade de tráfego.

Em Fortaleza, os bondes a burro também trafegavam lentamente, e um cronista local sugeriu uma geringonça que seria acoplada aos burros a fim de “aumentar” a velocidade dos mesmos, como mostra a fotografia 11. Segundo Saliba (1998, p. 338) a paródia do cronista “aparecia como válvula de escape ou uma reconciliação com o adverso pelo efêmero do riso.”

Fotografia 11 – Batizada de “Sopramento Mecânico dos Burros”, a engenhoca seria acoplada aos animais abatidos e cansados, a fim de aumentar a velocidade dos bondes da capital cearense.

PROGRESSOS DO CEARÁ : Os bonds em Fortaleza

(Nota de um colaborador cearense)



Fonte: SALIBA, Elias Thomé. A dimensão cômica da vida privada na República. In: SEVCENKO, Nicolau. **História da vida provada no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 289-366. il. p&b.

O problema da morosidade dos animais também era agravado pelos próprios usuários, que enchiam os veículos sem respeito à capacidade de lotação dos carros e peso máximo suportado pela parrelha de animais. O público era completamente indiferente ao quadro, e a crescente demanda pelo serviço o agravava ainda mais. Decerto que não competia ao público a fiscalização dos serviços, porém, estava perfeitamente ao seu alcance contribuir de forma positiva para a melhoria do transporte na cidade.

O Código de Polícia Municipal previa recursos para mitigar, ou mesmo cessar tais abusos, mas tão arraigada estava esta renitente prática de encher os bondes

além de sua capacidade de lotação que foi necessário criar um verdadeiro batalhão de guardas municipais para conter a exagerada infração da massa. O Intendente Lemos, de certa feita, tentou acabar com o abusivo hábito através da força policial do município, porém os protestos foram tão acentuados que Antônio Lemos desistiu do intento, na esperança que a “o desenvolvimento da civilização produza um critério mais consentâneo com a boa razão”. De fato, por várias vezes Lemos achou-se impossibilitado tomar medidas mais enérgicas em relação ao público e à *Companhia Urbana*, porém, faltavam-lhe autorizações especiais do Conselho Municipal.

Havia também outra ordem de problema, relativa aos “mil pequenos atritos entre passageiros e condutores de bondes, como se fossem inimigos natos” (LEMOS, 1902, p. 257). Os condutores e motorneiros dos bondes eram majoritariamente migrantes cearenses (LEAL, 2008, p. 39), e o então Intendente Municipal Antônio Lemos acreditava que tais funcionários abusavam por sua falta de trato por serem recrutados no meio da “população pobre”.

Por outro lado, muitos passageiros intolerantes praticavam atos extremados de injustiça contra os empregados da *Urbana*. Destes choques resultavam atropelos, atrasos, desorganizações nos serviços, e prejuízos para os usuários dos bondes. Entre os atritos mais comuns figuravam o pagamento das passagens com altas somas, e a falta de troco. Na tentativa de eliminar o problema, a concessionária passou a emitir – ilegalmente – bilhetes de passagem, que na falta do troco, serviam como moeda corrente, dando origem a um sistema fiduciário paralelo, prática esta que seria retomada anos depois pela *Pará Electric*. Através da fotografia 12 é possível observar alguns bilhetes da *Companhia Urbana*.

Fotografia 12 - Três exemplares de bilhetes de passagem da *Companhia Urbana* emitidos por volta de 1895. Tais bilhetes foram denominados de “borós”, que passou a ser o termo empregado popularmente para pequenas somas em dinheiro.



Fonte: MEILI, Julius. **O meio circulante no Brasil**. Brasília: Senado Federal, 2005. il. p&b.

A situação da *Urbana* piorou com o tempo. O material rodante decaía “a olhos vistos”. Já nos primeiros anos do século XX os carros eram imundos pela falta de manutenção e falta de higiene dos usuários, “com os breques desmantelados sobre trilhos mal assentes, que os fazem descarrilar e são o suplício dos passageiros sacudidos como ao largo embate do mar agitado” (LEMOS, 1902, p. 259). Os animais de tração, deficientes em número, continuavam a cair de fadiga por estarem tão magros e doentes por serem submetidos ao extenuante trabalho, os condutores e motorneiros queixavam-se das constantes multas aplicadas pelos fiscais da Intendência.

Com o agravamento da situação da concessionária, não houve possibilidade de entabular negociações entre a sua diretoria e a Intendência, que já havia recebido requerimento de transferência da *Companhia Urbana* para uma nova empresa, a *The Pará Electric Railways and Lighting Company Limited*, registrada em Londres em 25 de Julho de 1905.

2.10 DE “ELÉTRICOS” A “PARALÍTICOS”: OS BONDES DA *PARÁ ELECTRIC*

Para que o processo de repasse da concessão dos transportes coletivos da *Companhia Urbana* para a *Pará Electric* fosse efetivamente iniciado, foi celebrado um contrato provisório com a Intendência, através do qual foram acautelados os interesses do Município, em especial as vantagens e comodidades aos munícipes de Belém, principalmente a “elite”, farta dos insatisfatórios serviços prestados pela *Urbana*. O novo sistema de transporte e iluminação pública deveriam ser executados com os elementos mais modernos do gênero, devendo ir se aperfeiçoando na mesma proporção em que a indústria fosse criando e introduzindo novos melhoramentos.

Por circunstâncias excepcionais, ao findar o contrato, todas as propriedades da nova concessionária passariam, sem qualquer ônus, à inteira posse da Comuna de Belém, obrigatoriamente em perfeito estado de conservação e funcionamento. Entretanto, para que se pudesse estabelecer tal cláusula contratual, foi mister uma compensação correlativa aos capitais empregados na exploração dos serviços, de

forma que a duração do contrato foi, surpreendentemente, ampliada para quase um século.

Assim, a nova empresa, com sede em Londres, assumiu a responsabilidade de ampliar o sistema de iluminação elétrica, bem como implantar o novo sistema de carris por meio de tração elétrica. Os trabalhos iniciaram em 15 de Agosto de 1906, às 8 horas da manhã, com a realização de uma cerimônia solene, sendo assentado o primeiro trilho de condução dos bondes na Av. Independência, esquina com a Praça de São Braz, atual Praça Floriano Peixoto. A partir de então, muitas ruas do centro da cidade, como mostra a fotografia 13, foram escavadas para a confecção do leito férreo, colocação dos dormentes e posterior fixação dos trilhos.

Fotografia 13 - Rua Conselheiro João Alfredo durante a execução das obras de instalação dos novos bondes elétricos. Na esquerda da fotografia, os antigos trilhos dos carris de tração animal, à direita, escavações para a colocação dos trilhos do novo sistema movido à eletricidade.

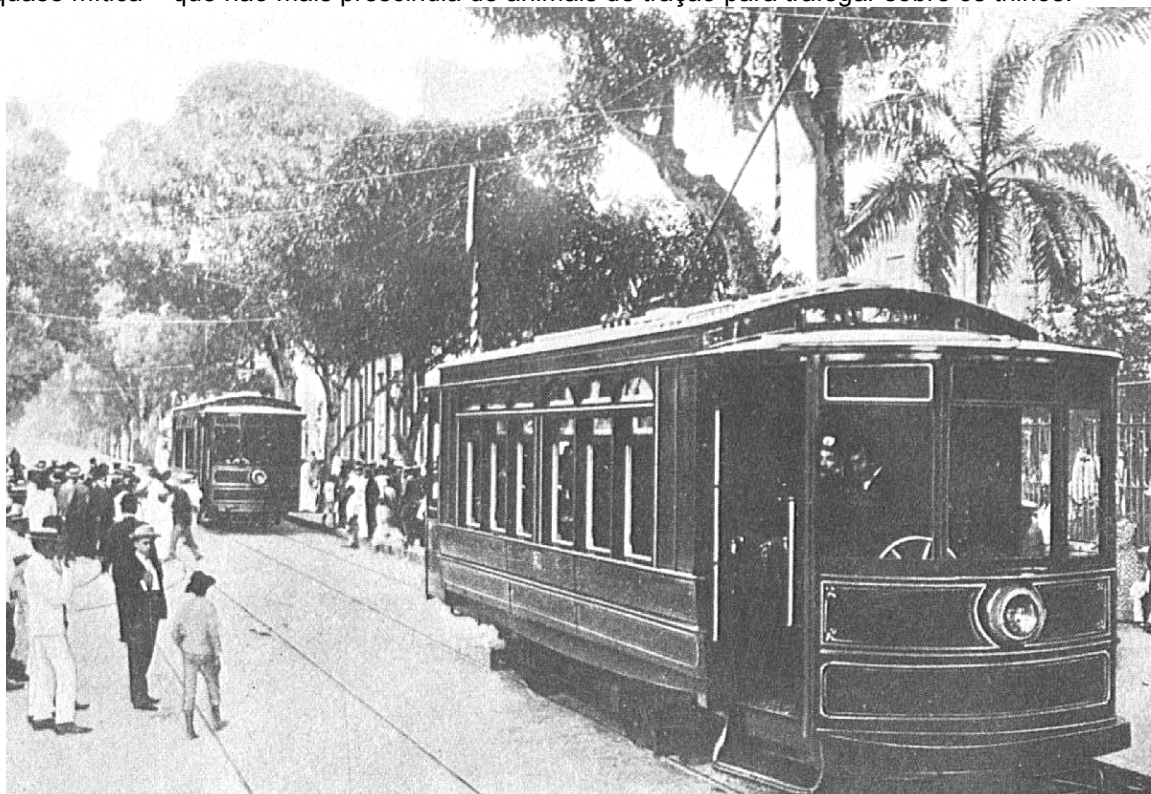


Fonte: Coleção Particular Allen Morrison.

A primeira linha de elétricos foi inaugurada em 15 de Agosto de 1907. Exatamente às 7 da manhã chegava à Estação da Independência (atual Magalhães Barata) o Intendente Lemos, sendo recebido pelo gerente da *Pará Electric*, pelos Vogais do Conselho do Municipal, personalidades de destaque da sociedade, e uma multidão de pessoas que acorreram à cerimônia. Pouco tempo depois chegaria ao local da cerimônia o Governador do Estado, Augusto Montenegro. Tomaram o

bonde especial o Intendente, o Governador e algumas autoridades, dentre elas, padre Luis Borges, representando o arcebispo do Pará, dom Santino Coutinho, o Chefe de Polícia dr. Thomaz Ribeiro, o Secretário de Obras Públicas dr. Victor Maria da Silva, o Secretário de Justiça do Estado, dr. Amazonas de Figueiredo, além de Lyra Castro, Octaviano Pinto, Elyseu Cesar, Domingos Acatauassú Nunes, J.W. Mac-Crosky, G. Andrews, capitão Cassulo de Mello e alguns representantes de *O Jornal* e de *A Província do Pará*, de propriedade de Lemos, e que à época, era um dos jornais mais importantes do Norte. Convidado pelo representante da *Pará Electric* a dar o primeiro impulso, Lemos declina, dando às honras ao Governador Montenegro. Dada a partida, o carril saiu pela Avenida Independência, como mostra a fotografia 14, seguido por 21 outros abarrotados de convidados.

Fotografia 14 – Na inauguração da tração elétrica, os carros de luxo percorreram as principais vias da cidade enquanto muitos curiosos atulhavam as ruas, impressionados com uma máquina – quase mítica – que não mais prescindia de animais de tração para trafegar sobre os trilhos.



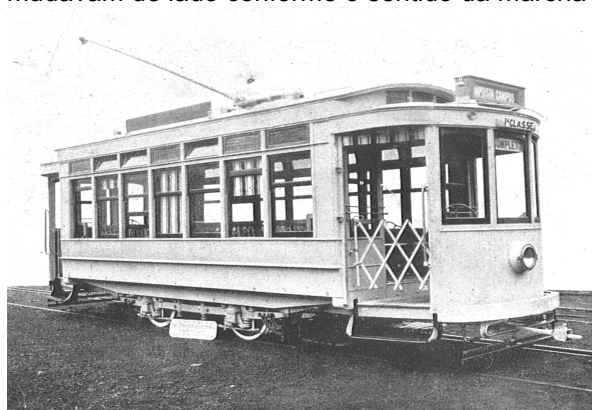
Fonte: LEMOS, A.J. **O Município de Belém** – Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na Sessão de 15 de novembro de 1907. Belém: A. A Silva, 1908. il. p&b.

Os bondes tomaram a direção do centro da cidade pelos trilhos da Avenida São Jerônimo (atual Governador José Malcher), passando pela Praça da República, Av. 15 de Agosto, rua Paes de Carvalho e Manoel Barata. Pelas sombras das palmeiras imperiais da 16 de Novembro, passaram os carros rumo ao Ver-o-Peso,

para então regressar ao ponto de partida, através da João Alfredo, Santo Antônio, 15 de Agosto, passando novamente pela Praça da República e São Jerônimo.

A *Pará Electric* implementou gradativamente dez linhas, que basicamente atendiam aos bairros centrais da cidade, como Batista Campos, Campina, Cidade (atual Cidade Velha), Nazaré e Umarizal. Deste total, quatro linhas serviam os bairros de periferia: uma saía do Souza; a segunda, uma do cemitério de Santa Izabel, uma do Curro e outra do Marco da Léguas. Para os serviços regulares das linhas, foram aprovados pela Intendência Municipal cinco tipos de carris, todos fornecidos pela empresa londrina *The United Electric Co. Ltd.* Eram eles: carro vestíbulo, com salão, de primeira classe; carro aberto, de segunda classe; carro combinado, para passageiros e bagagens, também de segunda classe; carro Preston, um conversível misto destinado a duplo serviço; carro da *J.G Brill Co.*, conversível. A fotografia 15 mostra o aspecto externo e interno de um carril fechado de 1ª classe, especificamente o de Batista Campos, que trafegava pela 4ª e 6ª linha e iniciavam seu trajeto a partir de uma pequena estação existente na Praça Batista Campos.

Fotografia 15 – Bonde fechado, de 1ª classe. A imagem da esquerda mostra o da linha Batista Campos. O carril de primeira classe não apresentava estribos, e as plataformas das extremidades eram fechadas. Isto coibia as tentativas de morcegar o bonde, ou tomá-lo de assalto. A imagem esquerda mostra o interior do carril, com bancos de assento estofados e encosto móveis que mudavam de lado conforme o sentido da marcha do bonde.

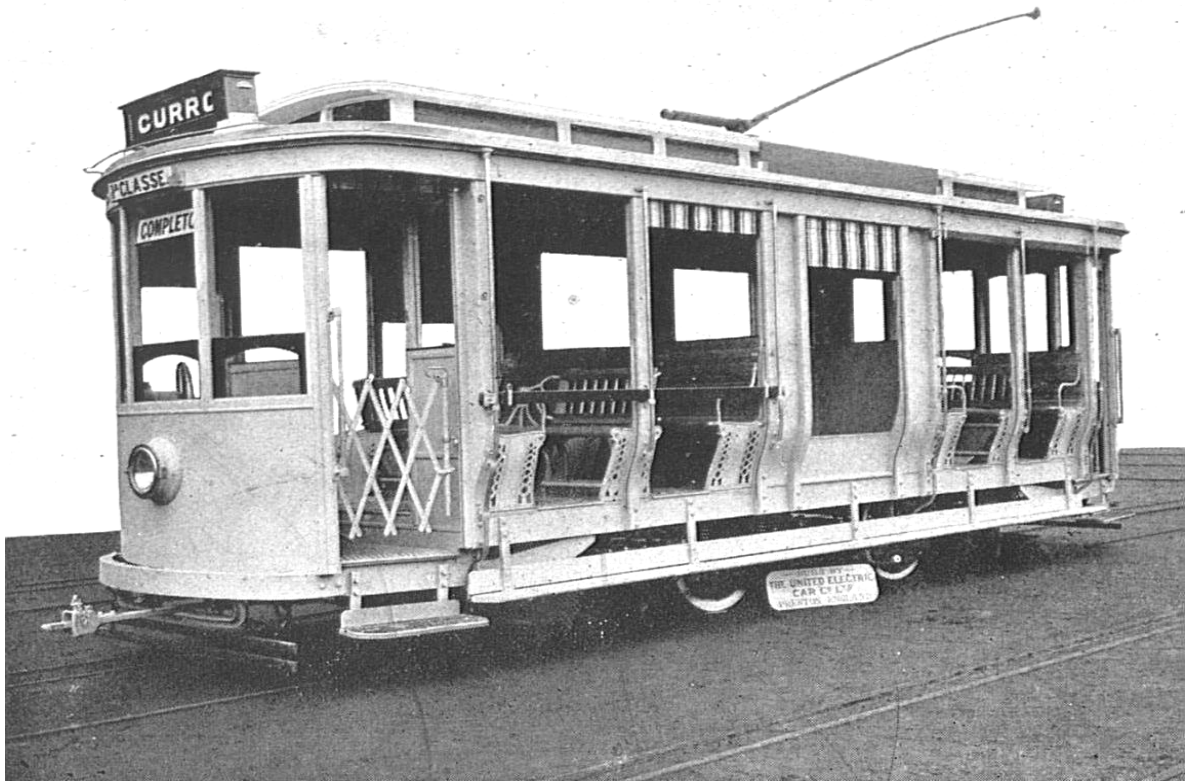


Fonte: PARÁ, Governo do Estado do. **O Pará, administração do Governador Augusto Montenegro**. Paris: Impremèrie Chaponet, 1905. il. p&b.

Tais carros apresentavam assentos transversais em ambos os lados, com uma passagem central ao longo de todo o compartimento, e dois assentos em cada plataforma. Apresentavam alças para os passageiros de pé, e as janelas do tipo guilhotina, possuíam cortinas de lona resistente, que eram usadas nos períodos de maior chuva.

Os carros de 2ª classe eram de dois tipos: um aberto, só para passageiros, outro misto, de passageiros e bagagens. Estes tinham assentos laterais dispostos transversalmente ao maior sentido do carro e o espaço central era reservado às bagagens. A fotografia 16 mostra um veículo misto (transporte de pessoas e volumes) de 2ª classe que fazia a 10ª linha, a chamada do “Curro”. Já os “conversíveis” fabricados nas oficinas da empresa estadunidense J. G Brill eram fechados, com 7 janelas de cada lado, e assentos laterais.

Fotografia 16 – Bonde misto de 2ª classe. Estes carris já apresentavam estribos, que eram usados por passageiros que transgrediam as normas de segurança através de viagens nestas pequenas plataformas (o que rendeu aos passageiros o apelido de “pingentes” e aos bondes a alcunha de “balangandãs”) ou através da perigosa prática de subir ou descer do bonde ainda em movimento

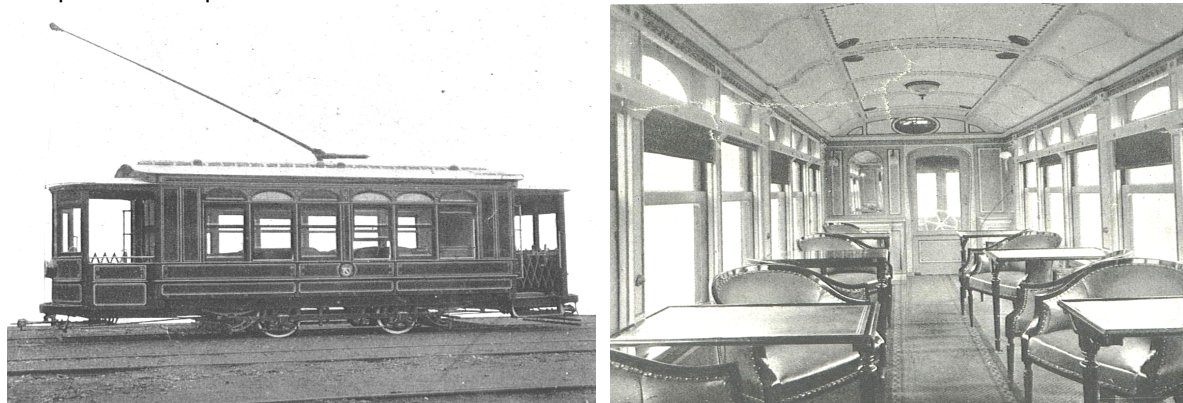


Fonte: PARÁ, Governo do Estado do. **O Pará, administração do Governador Augusto Montenegro**. Paris: Impremèrie Chaponet, 1905. il. p&b.

Dois carros de luxo, destinados à Intendência e ao Governo do Estado, foram oferecidos por encargo da própria empresa, sem remuneração alguma. Estes eram bastante elaborados, contando com um vestíbulo em cada extremidade, 12 cadeiras móveis com pequenas mesas de madeira finamente trabalhadas, como mostra a fotografia 17, seis janelas de cada lado com cortinados, um elaborado acabamento interno, serviço de *buffet*, lustres no teto e arandelas decoradas nas paredes.

Espelhos, cortinas individuais para cada uma das janelas guilhotina, mobiliários finos – como porta-chapéus e bengalas – e objetos de decoração – como vasos de plantas - eventualmente complementavam a rica ornamentação. A intendência também teria dois bondes para transporte de passageiros a serviço municipal.

Fotografia 17 – Aspecto externo e interno do bonde de luxo, destinado à Intendência e ao Governo do Estado. As plataformas apresentavam aberturas alternadas em apenas um lado e os estribos foram suprimidos. O carril era todo fechado, com elaborado acabamento interno que era complementado por finos mobiliários.



Fonte: PARÁ, Governo do Estado do. **O Pará, administração do Governador Augusto Montenegro**. Paris: Impremérie Chaponet, 1905. il. p&b.

As primeiras linhas da *Pará Electric* cobriam uma parte da cidade já atendida pelos bondes à tração animal, mas também espriaram suas vias metálicas em direção aos subúrbios, como o bairro da Cremação, nascido ao redor do forno crematório, a Pedreira o Souza, passando pela Av. Tito Franco, construída paralelamente à antiga Estrada de Bragança. Sobre a principal via do Marco da Légua o então Intendente Antônio da Silva Lemos expôs em relatório à Câmara que seu particular anseio era de

[...] imprimir a máxima atividade na construção da linha do Marco, até o lugar Souza, a fim de dotar, sem maior demora, essa extensa e distante via publica com elementos de transporte seguro, certo e barato, que contribuíssem para o desenvolvimento rápido da construção de prédios na mais bela das projetadas avenidas de Belém. (LEMOS, 1906, p. 170)

Não tardaria para as vias por onde os “elétricos” trafegavam se tornassem polos de atratividade. Residências e casas comerciais concorriam pelas vantagens locais que as ruas servidas por bondes representavam. Atraída pela “ferrovia urbana”, a “cidade” aglomerava-se ao longo das linhas, fazendo que o crescimento de Belém apresentasse forte linearidade. Os bondes concorreram para que a urbe

amazônica crescesse para além de seus limites coloniais transportando pessoas através de distâncias maiores em menores intervalos de tempo.

Inegavelmente, a expansão das linhas de bonde promoveu uma reorganização físico-espacial da cidade por meio do fomento da expansão urbana através de uma maior mobilidade, da abertura e pavimentação de novas vias e da contribuição à formação dos bairros suburbanos. Não obstante, a expansão das linhas também era acompanhada por trabalhos de drenagem e ensecamento de cursos d'água, pela retirada do capeamento vegetal nativo e consequente diminuição de áreas verdes, e por outras medidas que alteraram sensivelmente o meio ambiente.

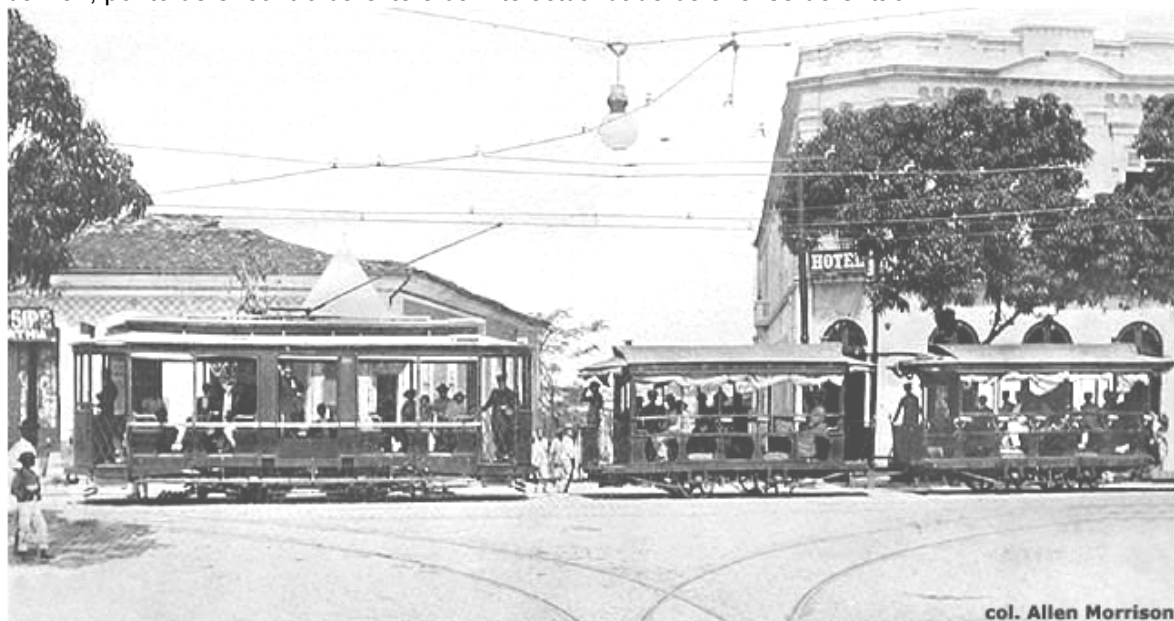
Dessa maneira, a inovação tecnológica implantada no âmbito dos transportes urbanos concorreu para a condução de Belém a um patamar onde a negação da relação da cidade com a paisagem e o meio ambiente natural tornou-se uma constante. Tal fato é observado hodiernamente por meio da especulação imobiliária que reconfigura insistentemente o tecido urbano da cidade, que perdeu ao longo dos tempos pequenos e grandes igarapés, perdeu parte considerável de áreas verdes, a possibilidade de aproveitamento de seus antigos canais como circulação e vias de acesso e mesmo o rio como um de seus habitantes (MARIN; CHAVES, 1997, p. 407).

Até que o novo sistema de bondes estivesse em pleno funcionamento, ainda era necessário contar com os antigos bondinhos a burro. Com efeito, a transição para o sistema elétrico de transporte foi lenta e permeada de inconvenientes. Os bondes de tração animal contribuía para sujar a cidade, pois os animais defecavam ao longo das vias que, além de sujas, ficavam malcheirosas. Dessa maneira, não tardaria para os carris com esta modalidade de tração fossem considerados incompatíveis com as novas regras de higiene e salubridade implementadas na capital paraense através de políticas públicas incisivas e de caráter autoritário.

Funcionava então um curioso serviço de reboque, ou “atrelados” como a população comumente denominava, onde os já obsoletos carros de tração animal eram conectados aos novos carris elétricos. Algumas vezes cada um dos carros de tração puxava um “atrelado”, outras vezes mais, conforme a conveniência de tráfego e entendimento da Intendência, os motores alternadamente rebocavam os antigos carros de tração animal, como mostra a fotografia 18. Nestes “atrelados” os

passageiros pagariam somente a taxa de embarque estabelecida para os carros de 2ª classe. Mesmo com a existência deste tipo de serviço, os bondes de tração animal da capital paraense só seriam definitivamente extintos em 21 de Julho de 1908, com a venda dos veículos restantes para a cidade de Natal.

Fotografia 18 – Serviço de “atrelados” trafegando pela Rua 15 e Agosto – atual Av. Presidente Vargas – na esquina com a Travessa Carlos Gomes. Na direita e ao fundo, aparece o Café e Hotel da Paz, ponto de encontro da elite e da intelectualidade belenense de então.



Fonte: Coleção Particular Allen Morrison.

Como os “elétricos” eram notadamente mais velozes que os de tração animal, acabaram causando alguns dissabores aos incautos passageiros que não atentavam à sua segurança ao subir no bonde, ao descer, e principalmente ao cruzar os trilhos. A população canina nas ruas de Belém também sofreu certo “abalo”, devido a alguns animais que inadvertidamente atravessavam as ruas no exato momento da passagem dos carros. O excesso de velocidade dos bondes permaneceria por bom tempo como uma constante, inclusive, ocasionando diversos óbitos. Com tais problemas mitigados com a instituição de um severo sistema de multas, a expansão dos trilhos da Pará Electric continuava. Em 1908, a extensão das linhas dos “elétricos” já atingia a casa de 55 quilômetros, contando com aproximadamente 100 carros, entre motores e reboques.

Em 1911 surge – de maneira “informal”, pois a primeira companhia de “auto-ônibus” só foi inaugurada em 1929 – o primeiro serviço de auto-ônibus de Belém. Em verdade, os primeiros “ônibus” a trafegar na cidade eram caminhões com

carroceria de madeira adaptada para o transporte de passageiros. Em comparação à outras cidades do Brasil, em Belém este modal de transporte público iniciou suas operações relativamente cedo, primeiramente cobrindo o centro e alguns subúrbios, mas rapidamente alastraram-se por toda a cidade (STIEL, 1984, 93). Superpondo seus itinerários às linhas de bonde (TOBIAS, 2004, p. 302), os ônibus - mesmo com tarifas mais altas – passaram a fazer uma séria concorrência ao monopólio de transportes da *Pará Electric*. Os ônibus apresentavam vantagens, como a possibilidade de trafegar por áreas não servidas pelos carris. Além disto, a manutenção das vias de tráfego dos ônibus era de responsabilidade municipal, enquanto o assentamento dos trilhos dos bondes, bem como o calçamento de todas as vias por onde passavam, era de inteira responsabilidade da concessionária.

Foi no período após a Primeira Grande Guerra que a hegemonia mundial do modelo de transporte ferroviário passou a declinar. A paulatina diminuição na demanda pelos serviços de bondes ocorreu *pari passu* com o aumento do número de veículos automotores que disputavam ferrenhamente com os bondes o espaço das ruas de Belém, ocasionando diversos congestionamentos e muitos acidentes. Sem embargo, a evolução dos motores a combustão aliado aos altos custos relativos à implantação e manutenção dos bondes foram fatores que, dentre vários outros, foram responsáveis pelo gradativo abandono dos bondes como transporte de massa nas cidades norte-americanas e europeias desde os anos finais da década de 1940 até meados de 1960. Cabe citar que no Brasil a decadência e a gradativa eliminação das linhas de bondes foram observadas neste mesmo intervalo, ainda que a predileção pelo modelo rodoviário já fosse patente em décadas anteriores.

Comenta Gordinho (2003, p. 28) que já na década de 1920, Washington Luís Pereira de Souza, prefeito e governador de São Paulo – e posteriormente Presidente da República – já afirmava que “governar era construir estradas”, máxima que procurou pôr em prática ainda na capital bandeirante. A despeito da ênfase, o primeiro Plano Rodoviário Nacional somente seria elaborado em 1937, mesmo ano de criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. A implantação da Lei Federal nº 8.463 de 27 de dezembro de 1945, a chamada Lei Joppert, deu novo impulso às rodovias nacionais ao criar bases sólidas para financiamento da construção e manutenção de estradas em nível federal, estadual e municipal.

Comenta Faria (2003) que ao estabelecer o Fundo Rodoviário Nacional, a Lei Joppert incentivou a modernização não só dos mecanismos de decisões e de distribuição de recursos, mas também o estabelecimento de padrões tecnológicos e de projetos para o setor rodoviário brasileiro, visando a descentralização do setor e assegurando autonomia dos Estados na definição de suas políticas rodoviárias. O que o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem exigia dos Estados e Municípios era apenas a apresentação dos projetos de suas redes rodoviárias, reservando-se o direito de compatibilizar as redes estaduais e municipais com os planos federais, a fim de eliminar conflitos e superposições. Durante praticamente trinta anos, os mecanismos de transferências do Fundo Rodoviário Nacional financiou as necessidades do setor rodoviário brasileiro.

Assim como o Brasil, alguns países europeus, como Reino Unido, França e Espanha seguiram a “corrente” americana de extinção dos bondes em detrimento de um sistema de transporte mais eficiente e mais rápido que seria pressupostamente garantido pelo “rodoviarismo”. No entanto, a maioria dos países Europeus – dentre eles Bélgica, Alemanha, Itália, Portugal, Áustria e Polônia – posicionou-se exatamente no contrafluxo desta tendência, reconstruindo, modernizando e expandindo seus sistemas de bondes.

Desta forma, com a concorrência de um transporte mais veloz e relativamente mais seguro, a *Pará Electric* via reduzir o número de passageiros até que em Janeiro de 1926 a empresa pleiteou junto à Prefeitura a unificação de todas as passagens para 200 réis, não havendo mais distinção de preços em função de percurso ou de classe dos bondes. Em contrapartida, a empresa se comprometia a expandir a linha da Pedreira – bairro que na época apresentava sensível expansão – a desenvolver suas linhas, tornando-as duplas, construir mais estações intermediárias, aumentar o número dos bondes e reformar os carris ainda em tráfego, bastante consumidos pelo tempo e pelo desleixo da concessionária.

No transcurso das décadas seguintes, a *Pará Electric* começou a viver os mesmos dias angustiosos que caracterizaram a *Companhia Urbana*. Os carris tornaram-se decrépitos pelo uso, e principalmente, pela falta de manutenção. Tornaram-se pálidas sobras do que foram, ou usando um termo benjaminiano, tornaram-se “fantasmagorias”. Seus horários eram cada vez mais inconstantes, provocando descontentamento da população. Além disso, o Governo iniciara um grande programa de auxílios e subvenções para a importação de automóveis,

ônibus e gasolina, medida que também contribuiu para a inicial estagnação e posterior declínio das linhas de bonde.

Além da precária situação dos transportes, o fornecimento de força e luz da concessionária era irregular, o que causava várias interrupções nos serviços ao longo do dia, além de vários transtornos para as indústrias e estabelecimentos comerciais que não possuíam gerador próprio. O consumo de energia elétrica em Belém havia aumentado bastante e continuava crescente devido ao aumento populacional e a implantação de novas indústrias – principalmente no bairro do Reduto – o que sobrecarregava as velhas caldeiras da usina geradora, que amiúde apresentavam defeitos.

Na tentativa de melhorar as condições de seu material rodante, em 1931 a concessionária construiu em suas próprias oficinas um modelo de bonde com 08 rodas e lotação para 44 passageiros. Utilizando mão de obra e matéria-prima – principalmente madeira – locais, a *Pará Electric* chegou a construir 42 carros deste novo modelo “aerodinâmico”. Mesmo com o relativo esforço da companhia no sentido de melhorar seu sistema de transporte, foi em 1930 que a *Pará Electric* abriu moratória e, em Fevereiro de 1936, com a impossibilidade de expandir suas linhas para outros bairros pelo alto preço da importação dos trilhos, a companhia anuncia a compra de 15 ônibus modernos, idênticos aos que foram implantados no Rio de Janeiro pela *Light*. Os novos serviços estariam disponíveis ao público pelos mesmos preços dos bondes. Os “modernos” ônibus, no entanto, ficaram somente na promessa.

Em 1940, vinte bondes fechados, que seriam os últimos a rodar em Belém, foram adquiridos em segunda-mão da cidade de Cardiff, em Wales, na Grã-Bretanha. Os veículos enviados para Belém eram fechados, com assentos forrados de palhinha e apresentavam “moderníssimos” freios automáticos. A fotografia 19 mostra um exemplar dos últimos bondes de Belém, trafegando pela Av. 15 de Agosto (atual Av. Presidente Vargas).

Nessa época, o tráfego de Belém já mostrava indícios de congestionamento através da relativa quantidade de veículos automotores particulares e por cerca de 200 ônibus que disputavam palmo-a-palmo com os bondes o espaço das vias de circulação da cidade. Para a maioria da população, principalmente os donos de companhias de viação, os bondes, decrépitos, velhos e barulhentos eram os

grandes responsáveis pelas dificuldades de tráfego e pelos eventuais engarrafamentos nas grandes avenidas da cidade.

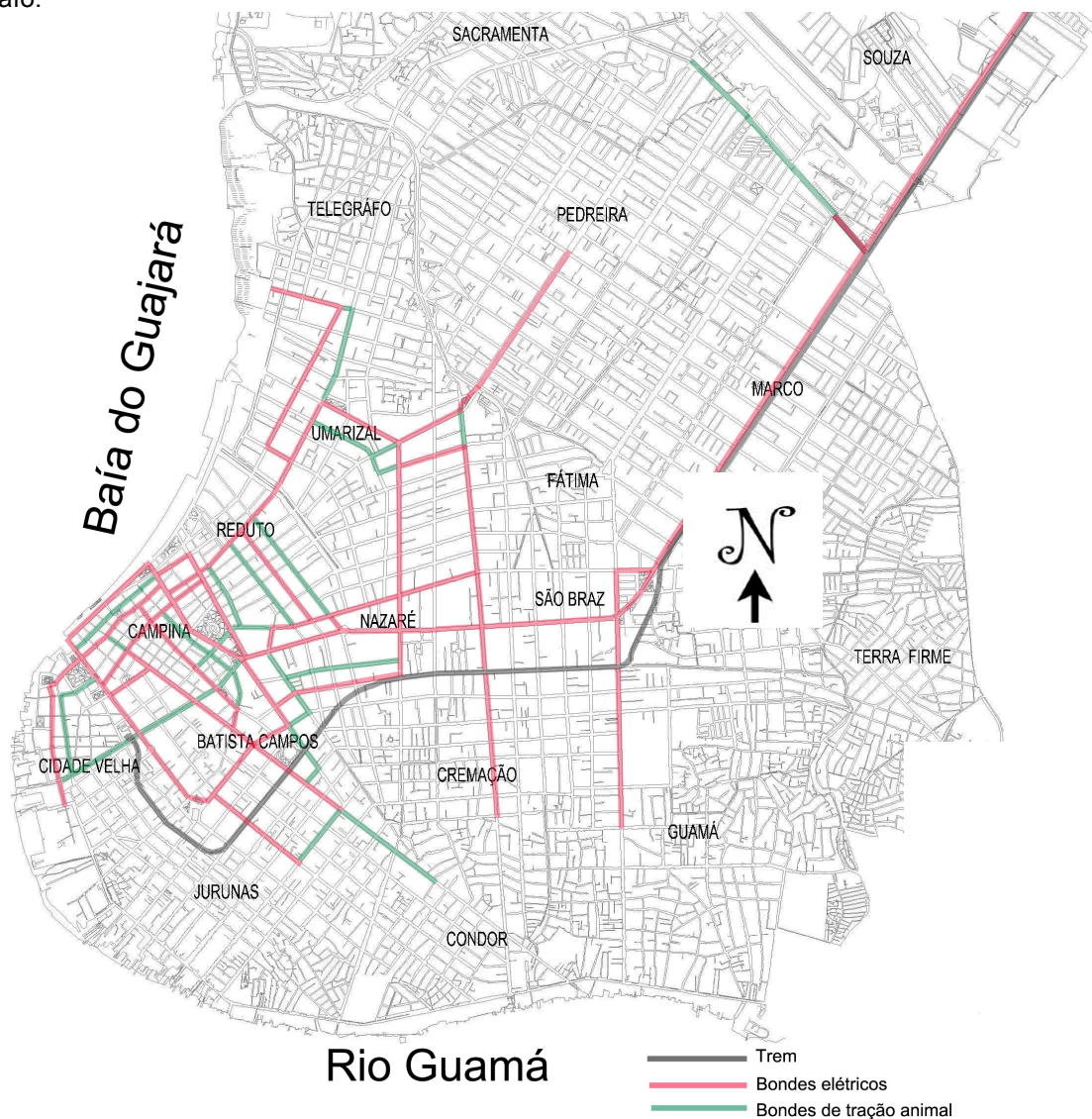
Fotografia 19 – Bonde fechado de Cardiff, trafegando na Av. 15 de Agosto, em frente a Praça da República. Ao fundo, à direita, a antiga Escola de Química, atual Museu da Associação Comercial do Pará, e o atual Teatro Waldemar Henrique.



Fonte: STIEL, Waldemar Correia. **História do transporte urbano no Brasil: bondes e trólebus: "summa tranviariae brasiliensis"**. Brasília: Pini, 1984. il. p&b.

Com efeito, os morosos “elétricos” em sua baixa velocidade não mais se adequavam às ruas e avenidas da capital paraense, muitas das quais os bondes ajudaram a moldar ou consolidar. O mapa 3 mostra as vias de circulação que foram servidas por transporte férreo, entre tração à vapor, animal e elétrica. Desenvolvida através da base cartográfica da Companhia de Desenvolvimento do Município de Belém, datada de 1999, a referida figura apresenta os itinerários dos bondes de tração a vapor, animal e elétrica, baseados em informações coletadas na Planta da Cidade de Belém confeccionada por Nina Ribeiro entre 1883 e 1886, nas cartografias apresentadas por Caccavoni (1898), Braga (1916), Penteado (1968) e Morrison (1989), além dos Relatórios da Intendência Municipal de Belém, do período de 1897 a 1911.

Mapa 3 – Itinerários dos transportes férreos em Belém, entre trens, bondes de tração animal e elétrica. As linhas de bondes elétricos – em vermelho – foram prolongadas em direção aos subúrbios, muitos localizados em terrenos baixos de Belém, como Jurunas, Guamá, Pedreira e Telégrafo.



Fonte: Intervenção gráfica feita pelo autor na Planta da Cidade de Belém, (1999), da base cartográfica da Companhia de Desenvolvimento do Município de Belém.

É notório através do mapa 3 que a introdução de bondes de tração elétrica (linhas em vermelho) cobriu apenas parcialmente os itinerários dos bondes de tração animal (linhas em verde), contudo, as linhas eletrificadas foram mais prolongadas em direção aos subúrbios, como observou Ribeiro (2007): na Av. Tito Franco – atual Av. Almirante Barroso, a partir da 1ª. Léguas Patrimonial até o “lugar do Souza”, onde se encontra atualmente a Av. Tavares Bastos; em direção nordeste, cortando o bairro da Pedreira através da Av. Pedro Miranda, até a Travessa Mauriti. Na região

sudeste da cidade os prolongamentos não foram tão pronunciados; ao longo da Av. 22 de Junho – atual Alcindo Cacela – a linha findava na altura da Usina de Cremação, no bairro de mesmo nome, e na Av. José Bonifácio, a linha ia até a altura do Cemitério de Santa Izabel. No bairro do Jurunas, na região sul da cidade, foi instalado um prolongamento eletrificado na Travessa dos Jurunas – atual Av. Roberto Camelier – que ia até as imediações da Travessa dos Timbiras.

Por força de Decreto-Lei de Julho de 1946, foi autorizada a Interventoria Federal na *Pará Electric* por conta de sua preocupante situação econômica. Na manhã do dia 27 de Abril de 1947, o tráfego dos bondes foi suspenso em caráter de provisoriedade. A notícia deixara uma parte da população em polvorosa face à repentina decisão de supressão dos serviços de bondes na cidade, que ao preço de cinquenta centavos, era um dos poucos, senão o único, meio de transporte acessível aos escassos bolsos das camadas mais pobres.

Acreditava-se, porém, que os ônibus substituiriam os bondes na condução da população “pobre” que morava nos pontos mais distantes da cidade, contudo, as dificuldades de acesso acabavam por isolar determinados bairros, principalmente os estabelecidos na Segunda Léngua Patrimonial de Belém, como a Marambaia, surgida por volta de 1945 às margens da estrada Tavares Bastos. As chuvas torrenciais do inverno belenense abriam buracos profundos nas vias de comunicação dos bairros suburbanos, e por não serem pavimentado dificultavam o tráfego dos ônibus, que passaram a buscar melhores vias de acesso.

A crise nos transportes em Belém não era muito diferente do observado em algumas capitais do país, como Fortaleza, que pouco tempo depois da supressão dos bondes na capital paraense – primeira cidade brasileira a extingui-los – também suprimiria os carris elétricos das ruas. Com efeito, os transportes coletivos não acompanharam o crescimento populacional, fonte de uma crescente demanda por um número cada vez maior, e melhor, de veículos na praça. A importação de automotores, fortemente impulsionada pelas subvenções do Governo, proporcionava novas perspectivas para a necessária modernização dos serviços de transporte.

A imprensa da época criticou veementemente a decisão da supressão dos bondes. Para alguns articulistas, era como “se pretendêssemos salvar um doente ameaçado de paralisia geral, amputando-lhe as pernas” (ESTADO DO PARÁ, 1947). Os arruinados bondes - que passaram a ser chamados de “paralíticos” em alusão ao nome da concessionária - representavam muito no dia-a-dia das populações

“economicamente inferiores”, sendo muito mais que meros veículos de transporte, e sim grandes “facilitadores” da vida dessas pessoas, que iam e vinham de um canto a outro da cidade, apertando-se sem conforto nos velhos carros, e neles carregando tudo. Segundo o discurso da imprensa, o bonde era um “carregador de pobreza” que perdia suas feições naturais de transporte coletivo para travestir-se em “gaiolas de bananas, em tabuleiros de peixe e florescência de paneiros e embrulhos de toda espécie” (O ESTADO DO PARÁ, 1947).

O que seria provisório tornou-se permanente, e com o fim dos bondes, a usina geradora de força e luz da *Pará Electric* funcionou com dificuldade até os primeiros anos da década de 1950, quando foi finalmente extinta pelo Estado por não mais satisfazer as necessidades de consumo. Assim, acabava-se definitivamente a *The Pará Electric Railways and Lighting Co. Ltd.* que além de ser testemunha, foi um indelével ícone de uma época em que Belém modificaria suas feições, e onde a “modernidade” e a “urbanidade” também andaram de bonde.

3 REPRESENTAÇÕES

Quando eu era pequenino tinha as ambições simples e modestas, que são próprias de todo minúsculo cidadão de oito anos...Dos meus companheiros de infância sei de alguns que queriam ser cocheiros de Bonde ou de carro de luxo, para viajarem todo dia de Bonde ou de carro [...]

Jeca.

**Garatujas. A Semana Revista Ilustrada.
Ano II, nº99. Belém, 21 de Fevereiro de 1920.**

Largo da Pólvora. Passa um bonde alacremenente florido pelo mais piedoso bando de melindrosas do mundo. Dois almofadinhas palestram.

-Já viste as retirantes?

-Não! Mas tenho tanta pena!...A seca...

-Qual seca; qual nada! Olha aquele bonde como vai cheio de retirantes.

-Retirantes?

-Sim, meu palerma! São as filhas de Maria que vem do retiro da Capelinha!...

-Neste caso...Quem me dera também ser retirante!

A Semana Revista Ilustrada.

Ano III, nº103. Belém, 23 de Março de 1920.

O urbanista estadunidense Kevin Lynch (1997, p.1) chama atenção para o fato de que a cidade é um construto humano em um espaço, à semelhança de uma obra arquitetônica, mas em maior escala, que só pode ser percebida através de longos períodos de tempo. Segundo o autor, os “elementos móveis” de uma cidade – dentre eles as pessoas em trânsito e os aparatos mecânicos, como carros, bicicletas e bondes, através dos quais as pessoas se deslocam – são tão importantes quanto as partes físicas estacionárias.

Dada esta importância, o autor afirma que “não somos meros observadores desse espetáculo, mas parte dele; compartilhamos o mesmo palco com os outros participantes” (LYNCH, 1997, p. 2). A observação do urbanista coloca o habitante da cidade no plano dos “atores sociais”, e assim sendo, suas ações se desenrolam em diversos campos, sejam eles públicos ou privados: dentro das casas, nas praças e parques, nos cinemas, nos restaurantes da moda, ao longo das vias de circulação, dentro dos carros, ônibus e bondes.

Assim, a cidade não se configura apenas como um elemento, ou mesmo um “organismo”, que se estabelece a partir de um grupo complexo de construções materiais. Ela apresenta uma série de outras dimensões físicas, apresenta um simbolismo próprio, ideologias e dinâmicas pertinentes, mas também é oriunda de outros relevantes fatores socioeconômicos, políticos, religiosos, geográficos. Por conseguinte, as experiências citadinas são expressas de variadas formas, como resultado de paradigmas socioeconômicos, laços étnicos, socioculturais, que acabam por produzir espaços específicos de sociabilidade e reciprocidade.

Estes diversos fatores atuam de maneira concomitante e associada, como num grande jogo de tensões, por vezes antagônicas, na formação do espaço da cidade. São estas tensões que, alimentadas pelas veleidades de seus usuários, seus desejos e projetos, suas formas de viver, de morar, de trabalhar, e também de se divertir e fruir o seu “espaço”, que acabam por conferir “heterogeneidade” ao tecido urbano.

Trata-se aqui de um espaço que, com efeito, não se apresenta absolutamente heterogêneo, posto que quando reduzido a unidades discretas, observa-se que o tecido urbano é formado por pequenas unidades mais ou menos homogêneas. Tais unidades podem diferir de escala conforme a situação de análise: pode ser uma rua, uma quadra, uma unidade de vizinhança, um bairro inteiro. Para que se torne possível a compreensão das homogeneidades, heterogeneidades, bem como das intersecções e complementaridades na cidade, Bolle (2000) sugere examinar seus “auto-retratos”.

Polissêmicos por natureza, eles são fruto de variados elementos que compõe a urbe, dos seus traços exteriores expressos nas ruas e nas relações que nela se estabelecem, de seus sistemas funcionais, seus ícones, sua dinâmica. É conhecer – ou reconhecer – o caráter da cidade a partir das suas imagens, de suas feições. Em outros termos, é perceber sua fisionomia através da permanência de suas imagens, ou mesmo através da fragmentação das mesmas. Desta forma, os habitantes da cidade desenvolvem formas particulares de senti-la, imaginá-la e representá-la. Pinturas, fotografias, músicas, memórias orais e literatura são algumas destas formas.

3.1 CIDADE, MODERNIDADE E URBANIDADE: REPRESENTAÇÕES DOS BONDES NA LITERATURA

Explicam Le Goff e Nora (1995, p. 26) que a literatura é uma rica fonte de informação quando considerada história da representação de fenômenos objetivos. Contudo, Bastos (2000, p. 61) lembra que a antiga tendência predominante era de “considerar a literatura como inferior, considerando o seu caráter ficcional, incapaz de fornecer-nos conhecimento verídico”. De forma semelhante, Eagleton (2003, p. 1) aponta para uma das definições de literatura, na qual ela é considerada como a “escrita imaginativa”, no sentido da ficção, ou, em outras palavras, escrita que não é literalmente verídica, e por conseguinte, apresenta valor relativo.

No entanto, para o autor, a distinção entre “fato” e “ficção” não parece ser muito útil, já que a mesma é bastante questionável. Além disto, “valor” é um termo transitivo, como aponta Eagleton (2003, p. 16), pois se refere a tudo que é considerado valioso por determinadas pessoas, de acordo com critérios diversos, à luz de determinados objetivos, e segundo ideologias sociais distintas. Atualmente, muitos autores compreendem que tanto a ficção literária quanto a História podem ser vislumbradas como partícipes do mesmo ato de representação, posto que apresentam a mesma geratriz, que é a linguagem escrita. Estreitando os laços entre ambas, através de uma constante atividade dialógica, a tendência é, de acordo com Kramer (1992, p. 62), que os historiadores se tornem mais influenciados pela literatura, e esta, a seu turno, busque cada vez mais inspiração em fontes históricas.

Neste sentido, entender literatura como forma de conhecimento é fazer, nas palavras de Avelar (2002, p. 9), um alinhamento da atividade literária com as outras operações do espírito humano, estando todas elas voltadas para a compreensão do mundo. A observação da autora adere à de Lucáks, que afirma que é através da “[...] praxis, apenas, que os homens adquirem interesse uns para os outros e se tornam dignos de ser tomados como objeto de representações literárias” (LUCÁKS, 1965, p. 58). Segundo o autor, mesmo a poesia primitiva – sejam fábulas, baladas, lendas – partem sempre “do fato fundamental da importância da praxis” (LUCÁKS, 1965, p. 58), e a significação daquela decorre da representação do sucesso ou do fracasso dos empreendimentos humanos nas experiências da vida.

O interesse que tem a reunião de várias ações numa concatenação orgânica também é devido fundamentalmente ao fato de que, nas mais diversas e variegadas aventuras, se expõe continuamente o mesmo trabalho típico de um caráter humano. Tanto em Ulisses como em Gil Blas, essa é a razão humana e poética do imperecível viço alcançado por uma sucessão de aventuras. E o fator decisivo é naturalmente o homem, o revelar-se dos traços essenciais da vida humana: o que nos interessa é ver como Ulisses, ou Gil Blas, Moll Flanders ou D. Quixote reagem diante dos grandes acontecimentos de suas vidas, como enfrentam os perigos, como superam os obstáculos, e como os traços que tornam interessantes e significativas as suas personalidades se desenvolvem sempre mais ampla e profundamente na ação (LUCÁKS, 1965, p. 58)

Assim, para o autor, se a literatura não é meio revelador de traços humanos essenciais, se não exprime as experiências e as relações estabelecidas entre os homens, bem como suas relações com o mundo que os cerceia, até mesmo as mais interessantes e formidáveis aventuras seriam vazias. Desta forma, a literatura não é uma forma de expressão humana totalmente autônoma da realidade, tanto o é que Cândido (1976, p.53) a define como “uma transposição do real para o ilusório por meio de uma estilização formal, que lhe propõe um tipo arbitrário de ordem para as coisas, os seres, os sentimentos”.

A esta discussão, Avelar (2002, p. 9) acrescenta que a literatura “desrealiza a realidade para poder questionar o que é real”, e desta forma, o universo ficcional da literatura pode guardar em si mais verdades que a realidade cotidiana. Não por acaso Walter Benjamin, com frequência, toma a literatura como pressuposto metodológico para o desvelamento do mundo, das cidades, e das mentalidades dos indivíduos. Na análise de Maio (2008, p. 2), a literatura surge na constelação da obra de Walter Benjamin como revelação do instante, como aquilo que reveste a linguagem enquanto memória e inconsciente de uma unidade e transparência efetuadas por imagens, uma das categorias capitais no pensamento benjaminiano.

Com efeito, Bolle (2000, p. 43) explica que a imagem é “a categoria central da teoria benjaminiana de cultura”. Ela aparece não só como elemento construtivo, mas também como depositária de formas cognitivas, posto que estabelece vínculos no limiar entre consciência e inconsciente, entre o real e o mítico. Daí advém o caráter dialético da imagem, que na obra de Walter Benjamin, permite acesso a um “saber arcaico”, a uma forma primeva de conhecimento, às quais, segundo Bolle (2000, p. 43), a literatura esteve sempre vinculada. Desta forma, através da decifração das imagens é possível não só “ler” a mentalidade de uma época, como produzir conhecimento histórico.

Neste contexto, Benjamin contrapõe o capitalismo industrial de seu tempo – o período beligerante das Grandes Guerras Mundiais – ao “sonho” do século XIX. É então que as imagens surgem como mediadoras únicas, capazes de produzir a tensão necessária para a obtenção do conhecimento histórico. Para tanto, Walter Benjamin recolhe de Baudelaire¹⁵ imagens – quase feéricas – da Paris do Segundo Império: exposições universais, arquiteturas de vidro e ferro plasmadas nas “passagens”, luz elétrica, bulevares, *flanêurs*, bondes. É através da percepção e compreensão das imagens dialéticas da cidade que Benjamin busca a compreensão da crise do presente.

No entanto, as chaves que permitem a percepção das imagens da cidade, de sua fisionomia, são tão numerosas quanto distintas. Para Boyer (1994), o espaço urbano reflete o passado de uma coletividade, e a composição espacial das cidades, as articulações de seus espaços públicos, bem como sua arquitetura, funcionariam como repositórios da memória individual e coletiva. No caso de Musa *et al* (2003), a chave para (re)construir a fisionomia de São Paulo dos anos 1920 – e percebê-la como experiência de modernidade – é a fotografia, elemento de destacada importância como fonte de pesquisa para a história urbana e sentimental da cidade.

Em Pesavento (2002), a chave utilizada é literatura. Ao estudar a fisionomia de Porto Alegre e do Rio de Janeiro, a autora toma as representações literárias como meio de investigar o passado e perceber, através dele, o imaginário da modernidade urbana. Com efeito, a literatura permite construir perfis e padrões de modernidade, inspirado em elementos icônicos que são reconhecidos como tais. Através de discursos específicos que exploram a historicidade na literatura através das singularidades cidadinas, suas imagens e significados imbricados, é possível então “recriar” a urbe. Lembrando Bolle (2000, p. 43), é o que seria chamado de “literatura fisiognômica”.

Comenta Fernandes (2000, p. 19) que a cidade tem importância capital no campo da literatura. A urbe, segundo o autor, também mantém uma relação de constante tensão com a produção literária que a melhor expressa, o romance, gênero este característico da modernidade, fenômeno este que elevou as cidades a núcleos promotores e disseminadores de cultura, de diversos níveis de

¹⁵ Para um panorama mais rico e detalhado das imagens baudelairianas recolhidas por Benjamin, ver BENJAMIN, Walter. **Charles Baudelaire um lírico no auge do capitalismo**. São Paulo: Brasiliense, 1989.

sociabilidade, de mascaramentos de ações políticas, de comportamentos e também de tensões.

As representações da modernidade, do progressismo e do próprio bonde, como ícone representativo de um modelo de vida “civilizada” e como palco para a ação de vários protagonistas, podem ser observadas na obra de diversos autores como Alfred Döblin, Cristina Garza, Machado de Assis, Olavo Bilac, Dalcídio Jurandir, Marques de Carvalho e Amaury Braga Dantas¹⁶. A leitura das obras de cada um dos autores citados é uma espécie de leitura de fragmentos de mapas¹⁷ da cidade e de estilhaços do cotidiano. Somente a revisita a estes textos é capaz de juntá-los, buscando não só um sentido para tais fragmentos, espalhados em discursos narrativos urbanos, como também resgatar – e compreender – a influência do bonde no cotidiano de diversas cidades brasileiras, e em especial, Belém, através da literatura. A esta fragmentação Lima (2000, p. 13) denomina “mapas textuais”, que segundo o autor, trazem consigo o desejo de compreensão das tensões enfrentadas e retratadas pelas narrativas urbanas e seus narradores.

Comenta o autor que os narradores da cidade

[...] vivem em constante tensão com o espaço narrado, algumas vezes, chegam mesmo a não compreender o que se passa a seu lado, pois as transformações são de tal forma vertiginosas, velozes e brutais que mal há tempo para as acompanhar (LIMA, 2000, p. 13).

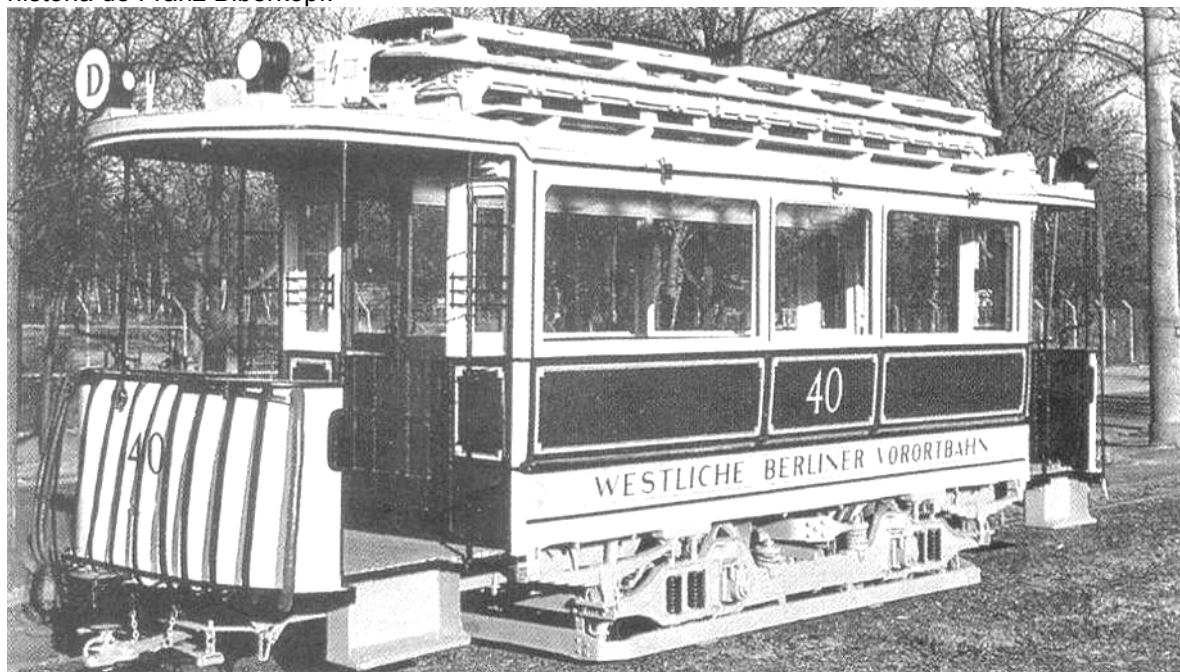
É este estranhamento com a cidade, esta incapacidade de acompanhar as vertiginosas mudanças que se percebe em Franz Biberkopf, protagonista de *Berlim Alexanderplatz*, de Alfred Döblin. Por meio de uma narrativa épica, o autor em tela narra a história de um operário da construção civil – Biberkopf - que, recém saído da prisão, depara-se com a Berlim dos anos 1920: uma cidade onde o crescimento e a modernização das antigas estruturas urbanas acompanham *pari passu* a industrialização.

¹⁶ As obras de cada um dos autores aqui tomadas para análise são: *Berlim Alexanderplatz*, de Döblin; *Nadie me verá llorar*, de Cristina Garza, as crônicas de Machado de Assis, publicadas no periódico carioca *A Semana*; *O Bonde*, crônica inicialmente publicada no livro *Crítica e Fantasia* de 1904 e republicado na coletânea *Júlio Verne, o Bonde, o Burro e outros escritos*, de 2004; *Belém do Grão – Pará e Primeira Manhã*, de Dalcídio Jurandir, *Hortência*, romance naturalista de Marques de Carvalho, e *Anjos da Escuridão*, de Braga Dantas.

¹⁷ O sentido do termo mapa no contexto empregado afasta-se da mera representação gráfica planificada. Busca-se um sentido mais amplo, um sentido de território, de conjunto de áreas definidas por atratividades, interesses, afetividades, e pelo próprio entrecruzamento destes.

Ambientado basicamente nos bairros proletários e no *bas-fond* da capital germânica, *Berlim Alexanderplatz* deixa transparecer, conforme Eduardo Netto (2005), a presença de uma cidade onipotente, mais poderosa que o indivíduo, que por ela é conduzido como uma espécie de marionete. Esta Berlim industrializada e progressista dá-se às primeiras impressões de Biberkopf através de um de seus símbolos, o bonde, cujo exemplo berlinense da época em que se passa a narrativa dobliniana pode ser observado na fotografia 20.

Fotografia 20 – Primeiro bonde elétrico da Westliche Berliner Vorortbahn, denominado genericamente de “neu-berolina”. Produzido por Böker & Cie, Remscheid, o carril percorria os subúrbios da capital alemã, permanecendo em serviço de 1901 a 1943, época em que se passa a história de Franz Biberkopf.



Fonte: DIE STRASSENBAHNER, 2008.

Denominado de “neu-berolina” – “nova Berlim”, ou, por analogia, “novo berlinense”, posto que “berolina” é o termo latino para designar a capital alemã – o carril caracterizava-se por suas longas janelas laterais, seu chassi ligeiramente alargado, tejadilho em lanternim para facilitar a exaustão do ar interno nos dias quentes, e bancos dispostos longitudinalmente em relação ao carril. Ao longo do trajeto, tanto o protagonista quanto o próprio leitor são conduzidos pela “moderna” metrópole através desta inovação tecnológica que, associada a outros elementos, provocou sensíveis mudanças nas configurações sócio-espaciais da Berlim conhecida por Franz Biberkopf.

Saindo da prisão de Tegel, o homem hesita em tomar o bonde 41, rumo à “cidade”:

[...] Deixava passar bonde após bonde, apertava as costas contra o muro vermelho não ia embora. O vigia do portão passou por ele algumas vezes e apontou-lhe seu bonde, mas ele não ia. [...]

Começa o castigo. Ele se sacode, engole em seco. Tropeça. Depois toma impulso, entra no bonde e senta. No meio das pessoas. Vamos embora. [...] Virou a cabeça para trás, em direção ao muro vermelho, mas o bonde disparou com ele sobre os trilhos, depois só a sua cabeça virava na direção da prisão. O bonde fez uma curva, árvores, casas interpuseram-se. Apareceram ruas animadas, a Seestrasse, pessoas entravam e desciam. [...]

O que há por ali? Sapatarias, chapelarias, lâmpadas, produtos destilados. As pessoas precisam de sapatos, se andam tanto por aí, também tínhamos uma sapataria, vamos lembrar disso. Cem vidraças brilhantes, elas que brilhem, não vão assustá-lo, você pode quebrá-las, o que elas têm de tão especial, estão apenas limpas. [...] Havia manequins nas vitrines com ternos, casacos, saias, meias e sapatos. Tudo lá fora se mexia [...] (DÖBLIN, 1995, p. 9-10)

O turbilhão de novas informações, de novas ruas, lojas com fachadas envidraçadas, pessoas, novos ruídos e aromas, causou tamanho impacto a Biberkopf que sua percepção da nova Berlim causou-lhe mal-estar. Os anos que havia passado encarcerado fizeram com que a cidade por ele conhecida fosse habitada por outros sujeitos – “sujeitos modernos” - que nas palavras de Bastos (2000, p. 37) são “privados e públicos a uma só vez [...] convivendo com seus objetos fantásticos, os seus fantasmas”. Dentre os “objetos fantásticos”, o bonde, surgindo ora como sujeito ao revelar-se a Biberkopf como símbolo progressista de uma nova cidade, de uma Berlim moderna, ora como veículo – aqui tomado no sentido de servir para, ou permitir, alcançar determinado fim – de contemplação da metrópole.

Através do bonde, Franz Biberkopf é apresentado a um mundo urbano que não mais reconhece como seu, mas como algo separado, estranho e, em certa medida, hostil. E parece sentir-se mal nesta metrópole moderna, cuja fisionomia fora sensivelmente alterada pelo capitalismo. Acredita Bueno (2000, p. 89) que este mal-estar acompanha o desenvolvimento e expansão das sociedades urbanas e industriais criadas pelo sistema capitalista de produção. Segundo o autor, reações ao mundo urbano, como violência, ruptura de raízes, alienação, impessoalidade – comportamentos estes que ao longo do romance vão moldando o caráter e a personalidade de Biberkopf – tornam-se características do habitante cidadão, daí derivando a “imagem da metrópole como um mundo desencantado e sem coração”.

Na mesma década em que se passa a narrativa dobliniana, no outro lado do Atlântico, o México ainda convulsionava com os reflexos da Revolução de 1910¹⁸. Este é o cenário no qual se desenrola a vida de Matilda Burgos, protagonista de *Nadie me verá llorar*, de Cristina Garza (2002). De maneira similar à Döblin, que ambienta sua narrativa nos bairros proletários de Berlim, a narrativa de Garza inicia em 1920, num ambiente de degeneração e degradação humana: o manicômio La Castañeda de Mixcoac, onde Matilda era interna do “*pabellón tranquilas primera sección*”. Lá trabalhava Joaquín Buitrago, fotógrafo que registra através de suas objetivas a morbidez das situações extremas do sanatório, a perda da condição humana através da alienação, da loucura e da morte. Buitrago – que se auto intitula “fotógrafo de mortos e de putas” – identifica em Matilda uma prostituta que conhecera anos atrás em um prostíbulo da capital, o “La Modernidad”.

O nome do prostíbulo é sugestivo e deveras irônico, pois a “modernidade” à qual alude é diametralmente oposta àquela encontrada no centro de Berlim por Biberkopf recém liberto da prisão. Em verdade, refere-se às condições que a modernidade não deixa à mostra, aos grupos sociais que dela são aliados por não se enquadrarem nos padrões socioeconômicos de posturas e comportamentos que são instituídos. No La Modernidad boêmios, pândegos, bêbados e quase toda a sorte de figuras que compõem a escória da “moderna” sociedade mexicana buscam por mulheres libertinas, degeneradas, pervertidas, que sobrevivem do gozo maquinal que seus corpos impuros proporcionam aos “clientes”.

A cartografia – e a crítica à “modernidade” – da obra de Garza (2002) não se restringe ao La Castañeda. Os passeios de Joaquín Buitrago pela cidade revelam o

¹⁸ O conflito armado denominado de Revolução de 1910 foi um acontecimento político e social que marcou o México nas primeiras décadas do século XX e tem suas raízes intimamente ligadas ao governo do General Porfírio Díaz. Comandante maior dos exércitos mexicanos, Díaz torna-se presidente da nação em 1876, iniciando um governo ditatorial que perduraria 34 anos, onde o país experimentaria certo crescimento econômico e estabilidade política, mas não sem prejuízos econômicos e sociais à classe pobre e à oposição política. Na primeira década de 1900, diversas crises no cenário nacional tornaram mais evidentes o descontentamento de grupos econômicos, políticos e sociais com o governo de Díaz. Em novembro de 1910, Francisco Madero, rival político de Díaz que havia fugido de uma prisão estatal, publica um documento denominado Plano de San Luis de Potosi, que conclamava o povo às armas no dia 20 de novembro daquele ano e derrubar o governo de Porfírio Díaz. Madero também se comprometia a estabelecer eleições livres e democráticas, como restituir aos camponeses as terras que lhe foram tomadas por latifundiários. Os conflitos armados iniciam no norte do México, e rapidamente o Plano de San Luis chegaria à capital, fazendo com que Díaz renunciasse à presidência em 25 de maio de 1911. Madero foi eleito presidente naquele ano, contudo, divergências políticas culminariam com sua renúncia e assassinato em fevereiro de 1913. O cenário de revolução perduraria no México por mais uma década, fazendo surgir líderes como Emiliano Zapata, Venustiano Carranza Garza, José Doroteo Arango (Panho Villa), Álvaro Obregón Salido, e reclamando a vida de milhares de mexicanos.

forte contraste entre a grande desigualdade social que já produzia as primeiras greves e protestos, que quase sempre acabavam em tumultos, e o progressismo do governo do General Porfírio Díaz, manifestado em obras urbanas que se espalhavam pelas áreas enobrecidas da capital mexicana. Através de Buitrago, a autora faz observações precisas sobre o desenvolvimento e as modificações na fisionomia da capital sob o regime do porfiriato:

Mientras la opinión generalizada celebraba la velocidad de los tranvías, el donaire de las bicicletas y los beneficios del alumbrado público, Joaquín se dedicó a criticar las políticas urbanas a las que invariablemente calificaba de inútiles. En un esfuerzo por demostrar lo errado de sus pensamientos, sus compañeros de la Academia de San Carlos lo llevaban a caminar entre los fresnos del Paseo de las Cadenas y por la Plaza Mayor. Bajo el cielo azul de la tarde, le señalaban la proporción del diseño de fuentes y jardines, su armonía con el quiosco metálico donde se vendían los boletos de los tranvías, el contraste con los portales populosos al sur y al poniente donde se podían encontrar todas las mercancías imaginadas por el deseo. Luego, caminando aprisa, pasaban frente a los nuevos edificios de hierro y cemento como el Centro Mercantil y el Palacio de Hierro, y en la casa Boker se divertían utilizando los nuevos ascensores. En la Alameda central se detenían con admiración al ado del Pabellón Morisco, justo frente a la iglesia de Corpus Christi. (GARZA, 2002, p. 40)

Legitimando o progresso na capital mexicana, novos prédios de concreto e ferro (re)desenhavam a silhueta da cidade. Os comércios, à semelhança das vitrinas reluzentes e cheias de manequins vestidos com sapatos e chapéus elegantes observadas por Biberkopf, ofereciam diversas mercadorias, que de modo fetichista – como Benjamin (2007, p. 44) observara em Paris – aguçava a imaginação e os infindáveis desejos criados cotidianamente nos passantes. As vias pavimentadas e iluminadas convergiam para os jardins públicos que compunham, de maneira proporcional e harmônica, com os quiosques metálicos onde se vendiam os bilhetes dos bondes, que na narrativa surgem como componente indelével deste cenário de “modernidade” e que podem ser vistos na fotografia 21.

O metal, mais especificamente o ferro, parece ser um dos elementos mais característicos da mudança fisionômica da Cidade do México levadas a termo pelas políticas urbanas criticadas por Buitrago. Com efeito, em *Paris, a capital do século XIX*, Benjamin (2007, p. 40) observa que ainda no século XIX o ferro – bem como o concreto armado e o vidro – surge como um material de construção artificial. Passando por um processo evolutivo que se acelera ao longo do século, através do uso sistemático na arquitetura de pavilhões de exposição, residências, quiosques e outras tipologias arquitetônicas de uso transitório, o material toma um impulso

decisivo quando “[...] se evidencia que a locomotiva, objeto de experimentos desde o final dos anos vinte, só poderia ser utilizada sobre trilhos de ferro.” (BENJAMIN, 2007, p. 40).

Fotografia 21 – Aspecto da Plaza de la Constitución (El Zócalo), na Cidade do México, em 1919, período no qual se passa a narrativa de Matilda Burgos e Joaquín Buitrago. O aspecto cosmopolita era proporcionado pelas reformas urbanas que ajardinavam as grandes praças públicas, pelas ruas calçadas, pelo vai-e-vem da grande quantidade de “tranvías” e pelos edifícios de ferro e vidro, como a estação de bondes no canto superior direito da imagem.



Fonte: ELETIC TRANSPORT IN LATIN AMERICA, 2011.

Não tardaria para que os trilhos de ferro entrecortassem as ruas das cidades, nelas introduzindo um novo modal de transporte através dos bondes. Desta forma, além de legitimar condutas políticas progressistas, os bondes exerceram influência sobre a dinâmica de produção e uso do espaço das cidades, sobre a conduta social, na construção dos modelos sociais de vida, e também na literatura.

3.2 DO “GERADOR DE TENSÕES” MACHADIANO AO “CONGRAÇADOR” DE BILAC: O BONDE E A LITERATURA BRASILEIRA

O bonde também influenciou o cotidiano e a literatura brasileira. Machado de Assis, em sua indelével contribuição à imprensa do Rio de Janeiro, escreveu diversas crônicas onde bonde, se não irrompe como ponto de partida de sua narrativa, surge como pano de fundo de um determinado acontecimento, ou mesmo

como protagonista. À época de Machado de Assis, o Rio de Janeiro – assim como Belém e outras cidades do Brasil – passou por um processo de profundas transformações em sua fisionomia.

Divisão de classes mais acentuadas, novas concepções de tempo, novos espaços, novas relações sociais se estabelecem no contexto deste turbilhão de mudanças. A população tornou-se, além de partícipe deste processo de “modernização” das antigas estruturas imperiais, expectadora cada vez mais ávida por elementos que traduzissem a “modernidade”.

Comenta O’Donnel (2006, p. 70) que Machado de Assis registrou, através da observação do comportamento da sociedade carioca em fins do século XIX, o “cosmopolitismo” e a “civildade” emergente, e o choque entre o progresso e o arcaísmo estrutural desta sociedade. Nas crônicas machadianas, o bonde surge como “veículo” de algumas reflexões. O escritor não contesta a importância deste transporte “público” de massa. Antes, comenta com certa dose de ceticismo e ironia, sobre as mudanças comportamentais promovidas por sua implantação. Assim, Machado de Assis, entrando como um “cirurgião em uma nervura social”, aponta para o ridículo e a fragilidade das convenções humanas no Rio de Janeiro da aurora do século XX. Em crônica publicada em 28 de outubro de 1896 no periódico *A Semana*, o autor recorda a inauguração dos primeiros bondes cariocas, cujo exemplar pode ser observado na fotografia 22:

[...] Ainda me recordo da experiência dos carros na véspera da inauguração, e da festa do dia da inauguração. Ninguém nunca vira semelhantes veículos. Toda gente correu a eles, e a linha, aberta, até o Largo do Machado, continuou apressadamente aos seus limites. Nos primeiros dias os carros eram fechados; apareceram abertos para os fumantes, mas dentro de pouco estes estavam sós em campo; as senhoras preferiam ir entre dois charutos, a ir cara a cara com pessoas que não fumassem. Outras companhias vieram servir a outros bairros. Ônibus e diligências foram aposentados nas cocheiras e vendidos para o fogo. Que mudanças em vinte e oito anos! [...]. (ASSIS, 1997, p. 73)

Nas entrelinhas da crônica machadiana, pode-se perceber o comportamento “incivilizado” da população que, estarecida pela visão dos novos veículos, correu em direção a estes. Observa-se também pelo trajeto da primeira linha, que a mesma percorria somente o centro da então capital federal, servindo assim, uma pequena parcela da população, especificamente a classe economicamente hegemônica, que estabelecia suas moradias na região central do Rio. Logo as viagens de bonde passaram a fazer parte do rol de hábitos ditos “urbanos” e “modernos”. Contudo, não

tardaria para que as tensões sociais também “tomassem” os carris, utilizando-os como palco para suas manifestações.

Fotografia 22 – Bonde de tração animal a trafegar nos subúrbios do Rio de Janeiro, desativado em 1928. O exemplar foi um dos modelos que circulavam na então Capital Federal à época em que Machado de Assis publicava suas crônicas em *A Semana*. Em função do tejadilho abaulado, a população chamava os carris de “jabutis”, e as paradas de “vacas de jegue” devido aos guizos que os mesmos levavam nos arreios.



Fonte: CENTRO DA MEMÓRIA DA ELETRICIDADE NO BRASIL. **Memória Cidade em Movimento**: energia elétrica e meios de transporte na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Memória da Eletricidade, 2003. il. p&b.

As tensões sociais podem igualmente ser observadas pela preferência das senhoras de em viajar de bonde entre “dois charutos, a ir cara a cara com pessoas que não fumassem”. Os charutos à época da aurora republicana eram importados, e, por conseguinte, caros. Assim, fumá-los era um hábito quase restrito à “elite” econômica. Depreende-se daí que as damas preferiam estar entre os finos senhores tabagistas a estar com pessoas de outras classes que não poderiam pagar pelo requintado “hábito”. Mas, acima de preferências e “hábitos”, nos bondes era um “imperdoável deslize de polidez misturar gente do povo com pessoas de hábitos educados e tão contrários aos das classes pobres”.

Os bondes, sem embargo, foram inovações tecnológicas que causaram alterações na organização socioespacial das cidades brasileiras onde foram implantados. Mas não só isto. Trouxeram consigo a necessidade de adequação da

sociedade às novas formas de sociabilidade, novos padrões comportamentais, já que novas regras de convivência precisaram ser estabelecidas uma vez que pela especificidade do modal de transporte coletivo, o mesmo impunha que, por um determinado período de tempo, desconhecidos sentassem lado a lado nos bancos, muitas vezes criando situações de estranheza e desconforto. Machado de Assis retrata, através de crônica publicada em janeiro de 1894, as relações sociais que se estabelecem durante o tempo de uma viagem de bonde:

Este tempo serve, quando muito, para reanimar conversações moribundas, ou para dar o que dizer a pessoas que se conhecem pouco e são obrigadas a vinte ou trinta minutos de bonde. Começa-se por uma exclamação e um gesto, depois uma ou duas anedotas, quatro reminiscências, e a declaração inevitável de que a pessoa passa bem de saúde [...].(ASSIS, 1997, p. 102)

Com efeito, a viagem de bonde impôs novas condições à sociabilidade. Passou a ser de bom tom o cumprimento cortês, as conversas entabuladas sobre o tempo e outras amenidades que lentamente foram se tornando signos de civilidade. No entanto, nem sempre os “códigos de postura” que iam sendo tacitamente cerzidos pelos passageiros dos bondes cariocas eram respeitados. Sem embargo, a disparidade de atitudes com os novos padrões de comportamento dentro dos carris contribuíram para o surgimento de tensões sociais.

Um exemplo disto está na crônica, originariamente publicada por Assis em julho de 1883, denominada *Como comportar-se em um bond*. Nela, o escritor constrói uma espécie de “decálogo”, um verdadeiro conjunto de regras a serem observadas pelos usuários dos bondes. Através de linguagem simples e irônica, Machado de Assis articula regras, códigos de conduta, proibições, bem como recomendações, modelos de comportamentos e gestos, através dos quais busca harmonizar espaços e indivíduos dentro do que supõe ser o “bom termo” do convívio social.

Assim, a adequação dos comportamentos dos indivíduos às regras de conduta, sendo elas tácitas ou expressas através de Códigos de Posturas, fazia parte de um processo maior de construção de uma nação civilizada através do qual se punha em ordem a casa, a rua, a unidade de vizinhança, os bairros, a cidade. Deste modo, o caminho para um Brasil “civilizado” deveria, também, começar dentro do bonde.

Machado de Assis assim iniciava a crônica:

Ocorreu-me compor umas certas regras para uso dos que frequentam bondes. O desenvolvimento que tem sido entre nós esse meio de locomoção, essencialmente democrático!, exige que ele não seja deixado ao puro capricho dos passageiros. Não posso dar aqui mais do que alguns extratos do meu trabalho; basta saber que tem nada menos de setenta artigos. Vão apenas dez.

Art. I - Dos encatarroados

Os encatarroados podem entrar nos bondes com a condição de não tossirem mais de três vezes dentro de uma hora, e no caso de pigarro, quatro.

Quando a tosse for tão teimosa, que não permita esta limitação, os encatarroados têm dois alvitres: ou irem a pé, que é bom exercício, ou meterem-se na cama. Também podem ir tossir para o diabo que os carregue.

Os encatarroados que estiverem nas extremidades dos bancos, devem escarrar para o lado da rua, em vez de o fazerem no próprio bonde, salvo caso de aposta, preceito religioso ou maçônico, vocação, etc., etc.[...]

(ASSIS, 1998, p.51)

O número exagerado de artigos que supostamente comporiam seu código de regras para os frequentadores dos bondes deixa transparecer a vontade do ordenamento e da disciplina, o desejo do cronista em modificar os comportamentos e gestos da população; não deixa de ser a manifestação do desagrado latente com a forma de utilização deste novo modal de transporte e com o desrespeito das fronteiras e limites de contato na fruição deste espaço. Assim, as regras, construídas de maneira um tanto lúdica, mas com o humor notoriamente ácido, criticavam a sociedade carioca, pretensamente “civilizada”, e suas atitudes cotidianas, mostrando que mesmo os hábitos de um cidadão educado e instruído, poderia tornar-se, dentro de um bonde, um incômodo às outras pessoas:

[...] Art. III - Da leitura dos jornais

Cada vez que um passageiro abrir a folha que estiver lendo, terá o cuidado de não roçar as ventas dos vizinhos, nem levar-lhes os chapéus. Também não é bonito encostá-los no passageiro da frente. [...] (ASSIS, 1998, p. 52)

Observa-se então que, para o cronista, ter uma percepção aguçada de sua posição em relação aos demais indivíduos, saber avaliar as distâncias entre quem está à frente ou atrás, em suma, saber situar-se de maneira adequada no espaço do bonde, era signo do que considerava uma boa educação. De maneira sensível este modal de transporte trouxe à pauta de discussão os padrões da proxêmica¹⁹ então

¹⁹ Na presente pesquisa, a proxêmica é considerada segundo os termos estabelecidos em 1963 pelo antropólogo Edward Hall, a fim de descrever o espaço do indivíduo no meio social. A proxêmica descreve as distâncias mensuráveis entre as pessoas, conforme sua interação. De acordo com o

vigente, principalmente por fazer com que desconhecidos sentassem lado a lado no banco do bonde, ou fazendo com que os que viajassem em pé mantivessem, eventualmente, maior nível de contato físico. Em ambas as situações o espaço social²⁰ dos indivíduos era reduzido. Mesmo antes das primeiras teorias sobre espaço pessoal, o arguto olhar machadiano já observara, dentro do bonde, algumas posturas que, além de criar desconforto e transmitir uma pretensa intimidade entre os passageiros, eram claras invasões ao espaço pessoal alheio:

[...] Art. II - Da posição das pernas

As pernas devem trazer-se de modo que não constringam os passageiros do mesmo banco. Não se proíbem formalmente as pernas abertas, mas com a condição de pagar os outros lugares, e fazê-los ocupar por meninas pobres ou viúvas desvalidas, mediante uma pequena gratificação.[...] (ASSIS, 1998, p. 51)

Neste artigo, o cronista parece dirigir-se aos homens, e, de acordo com Albuquerque Júnior (1998, p.8) o discurso é “eivado de [...] preconceito de classe”. O preconceito relativo ao gênero também é evidente, posto que as regras de comportamento aparentemente admitem que os homens, ao ocuparem dois lugares, se aproveitem de mocinhas e viúvas. Estas, além de desembolsar “pequena gratificação” para sentar-se no espaço indevidamente ocupado por um suposto “marmanjo”, estariam sujeitas a ter contato físico com as pernas masculinas do banco ao lado. Mais uma vez, aparecem as admoestações dirigida ao mau uso do espaço, através da invasão das fronteiras “invisíveis” que, fisicamente, deveriam separar os corpos.

Com efeito, a polidez e a civilidade envolvia a observância de certas distâncias em relação ao outro, distâncias estas que também deveriam levar em conta a posição social e o gênero dos indivíduos. Comenta Albuquerque Júnior (1998, p. 8) que não era de bom tom durante a viagem de bonde, que as delicadas pernas femininas fossem invasivamente tocadas ou friccionadas por pernas masculinas, mesmo se o fato se devesse ao natural balanço do carril. Tampouco era desejável “[...] uma forte perna trabalhadora a espremer em um canto a débil perna

autor em tela, as distâncias estabelecidas durante o contato social entre indivíduos, bem como suas posturas e comportamentos, não são intencionais, mas resultantes de um processo de aculturação. Para maiores informações sobre proxêmica, ver: HALL, E. **A dimensão oculta**. 2. ed. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1981.

²⁰ O conceito de espaço pessoal proposto por Sommer refere-a uma área invisível, uma espécie de “território portátil” que cerca o corpo dos indivíduos; é instável em suas dimensões, variando de conformidade com as circunstâncias, e interpessoal, existindo quando há interação entre os indivíduos. Para mais informações sobre o espaço pessoal, ver: SOMMER, R. **Personal Space**. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1969.

intelectual sentada a seu lado [...]”. O posicionamento das pernas dos passageiros dos bondes parece ter certa importância para o cronista carioca, tanto que retoma o tema no penúltimo artigo de seu “decálogo”:

[...] Art. IX - Da passagem às senhoras
Quando alguma senhora entrar o passageiro da ponta deve levantar-se e dar passagem, não só porque é incômodo para ele ficar sentado, apertando as pernas como porque é uma grande má-criação [...] (ASSIS, 1998, p. 54)

As “regras” estabelecidas por Machado de Assis a partir de flagrantes sociais observados no bonde são, acima de tudo, uma bem-humorada crítica. Ironizam a uma sociedade que se pretende “moderna” e “civilizada”, cujo comportamento sucumbe à sua própria falta de respeito, educação e cortesia, como se pode perceber no trecho em que o cronista trata daquelas pessoas que, durante as viagens de bonde, aproveitam-se da proximidade para brindar os ouvidos alheios com questões íntimas:

[...] Art. V - Dos amoladores
Toda a pessoa que sentir necessidade de contar os seus negócios íntimos, sem interesse para ninguém, deve primeiro indagar do passageiro escolhido para uma tal confiança, se ele é assaz cristão e resignado. No caso afirmativo, perguntar-se-lhe-á se prefere a narração ou uma descarga de pontapés. Sendo provável que ele prefira os pontapés, a pessoa deve imediatamente pespegá-los. No caso, aliás extraordinário e quase absurdo, de que o passageiro prefira a narração, o proponente deve fazê-lo minuciosamente, carregando muito nas circunstâncias mais triviais, repelindo os ditos, pisando e repisando as coisas, de modo que o paciente jure aos seus deuses não cair em outra. [...]. (ASSIS, 1998, p. 53)

Os “amoladores”, como denominou Machado de Assis, aparentemente não avaliavam de forma adequada o espaço em que se encontravam, tampouco aparentavam ter desenvolvido o que Albuquerque Júnior (1998, p. 10) denomina “códigos de pudor”, adequados ao espaço público. Pela falta de introjeção destes “códigos”, tais indivíduos passam a não partilhar dos mesmos valores de intimidade e privacidade que, por serem então signos de civilidade e urbanidade, passaram a ser tão caros à sociedade economicamente hegemônica que se formava.

Questões relativas à higiene também foram observadas pelo cronista, como se pode observar nos seguintes artigos:

[...] Art. VI - Dos perdigotos
Reserva-se o banco da frente para a emissão de perdigotos, salvo nas ocasiões em que a chuva obriga a mudar a posição do banco. Também podem emitir-se na plataforma de trás, indo o passageiro ao pé do condutor e a cara para a rua.

[...]Art. VIII - Das pessoas com morrinha

As pessoas com morrinha podem participar dos bondes indiretamente: ficando na calçada, e vendo-os passar de um lado para outro. Será melhor que morem em rua por onde eles passem, porque então podem vê-los mesmo da janela. [...] (ASSIS, 1998, p. 53)

Machado de Assis aparenta relativa repulsa, e até intolerância em relação a determinadas manifestações corporais nos bondes, como a emissão de gotículas de saliva ao falar – os perdigotos – posto que tal comportamento constituía-se em condição totalmente adversa à civilidade. Manifestações das atividades biológicas através de catarro, saliva e outras secreções corporais iam contra o ideário higienista que já começava a propagar-se nas grandes cidades brasileiras. Comenta Elias (1993, p. 85) que através do ideário higienista, a pobreza, a miséria, a degenerescência da raça, as moléstias, bem como a proximidade e o compartilhamento, características inerentes ao uso dos espaços urbanos, conduziram à determinação de regras para comportar-se e conduzir-se na cidade, que também urgia ser modificada.

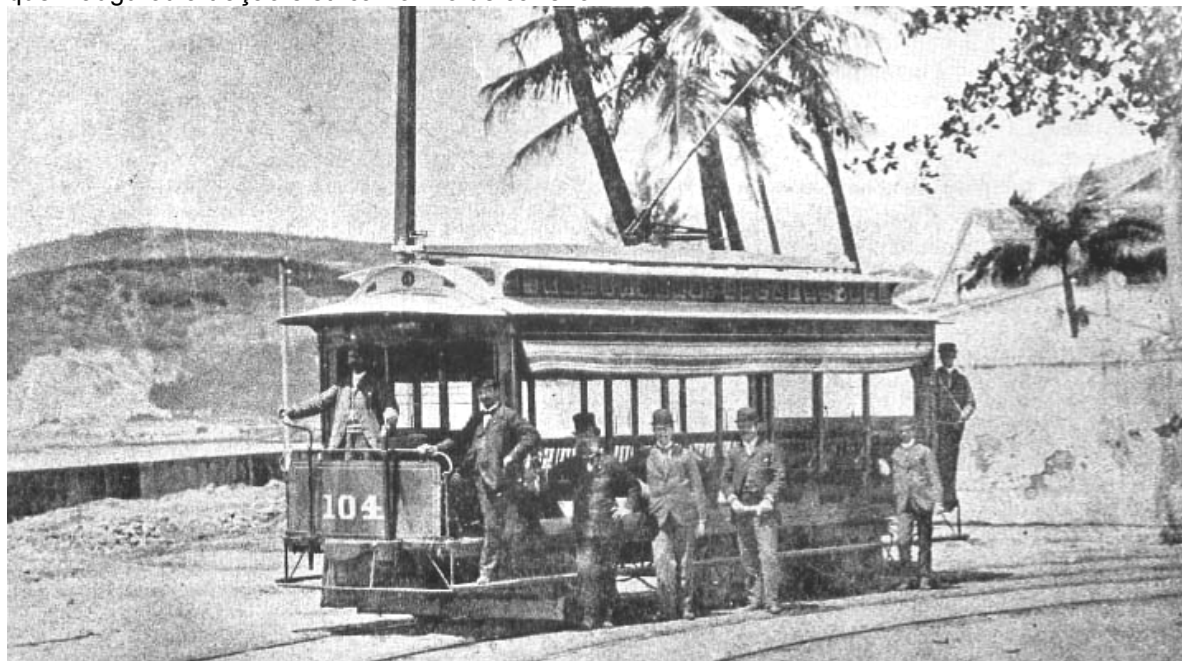
Nas palavras de Albuquerque Júnior (1998, p. 9), o cronista atinge o ápice da intolerância relativa à falta de higiene no oitavo artigo, onde trata dos passageiros com “morrinha” – pessoas malcheirosas, pouco higienizadas para os padrões de um “pequeno-burguês intelectualizado, de baixa tolerância olfativa” (ALBUQUERQUE JUNIOR, 1998, p. 9). Para estes, a exclusão, a interdição, o banimento do espaço dos bondes daqueles indivíduos que não se enquadravam nos padrões de educação, civilidade e higiene eram as únicas medidas, segundo o cronista, a serem seguidas. Assim, o discurso higienista, que de forma subjacente sustentava tal intolerância, mal disfarçava sua desumanidade, seu caráter autoritário, intolerante e coercitivo.

Segundo Elias (1994, p. 72), o embaraço sentido ao escarrar, em estar malcheiroso, ou salivar excessivamente, e mesmo a náusea em observá-los, são tanto sintomas de um processo civilizador em curso quanto sentimentos dominantes no juízo de valor do que passa a ser intolerável e incivilizado. Esclarece o autor que os termos “civilizado” e “incivil” não constituem antítese semelhante àquela observada entre “bem” e “mal”. Antes, são representativos de fases, estágios de desenvolvimento de determinada sociedade.

As observações sobre o comportamento societário dos cariocas nos bondes não se restringiriam somente ao “decálogo”. Espectador da implantação dos

primeiros bondes de tração animal no Rio de Janeiro, Machado de Assis também pode observar a implantação dos “elétricos”, cujo primeiro exemplar a trafegar na capital fluminense pode ser observado na fotografia 23. Substancialmente diferente daqueles primeiros carris de tração animal, observado na fotografia 22, os “elétricos” eram maiores, com tejadilho mais elaborado, contando com lanternim para ajudar a minimizar o desconforto causado pelo aumento da temperatura nos verões tropicais. Os bancos, ainda de ripados de madeira, eram torneados e ligeiramente mais confortáveis e acabados. As laterais de alguns carros, como o da fotografia 23, eram abertos, e por isto suas laterais contavam com uma lona que era desenrolada nos dias chuvosos. Os estribos maiores, e ligeiramente mais largos, não só permitiam a viagem de maior número de passageiros em pé, como também desafiavam a coragem – e a ousadia – daqueles que “pegavam o bonde andando”.

Fotografia 23: Bonde com coletor de energia em “lança”, fabricado pela Stephenson’s Company, que inaugurou a tração elétrica no Rio de Janeiro.



Fonte: Coleção particular Allen Morrison

Esta novidade tecnológica que anunciava o progresso foi paulatinamente inumando os velhos bondes à burro. Sobre a inauguração dos bondes elétricos, Assis escreve artigo em 16 de outubro de 1892, publicado em *A Semana*:

Não tendo assistido à inauguração dos bondes elétricos, deixei de falar neles. Nem sequer entrei em algum, mais tarde, para perceber as impressões da nova tração e contá-las. Daí meu silêncio da outra semana. Anteontem, porém, indo pela Praia da Lapa, em um bonde comum, encontrei um dos elétricos, que descia. Era o primeiro que estes meus olhos

viam andar. Para não mentir, direi que o que me impressionou, antes da eletricidade, foi o gesto do cocheiro. Os olhos do homem passavam por cima da gente que ia no meu Bond, com grande ar de superioridade. Posto não fosse feio, não eram as prendas físicas que lhe davam aquele aspecto. Sentia-se nele a convicção de que inventara, não só o bond elétrico, mas a própria eletricidade [...].(ASSIS, 1997, p. 29).

No discurso de Assis, observa-se ainda a dificuldade de assimilação da novidade, de um novo padrão de transporte. Cocheiro era o termo que designava o condutor dos bondes de tração animal. Com o advento dos bondes elétricos, o termo passa a ser motorneiro – que sempre era confundido com condutor, que era o funcionário responsável pelas passagens. Daí o estranho emprego do termo para designar o trabalhador de um bonde não mais puxado por parcas de muas. Na situação descrita por Machado de Assis, o emprego cotidiano da ciência através de aparatos tecnológicos como o bonde elétrico é de relevante importância, uma vez que a novidade fez diferença na atitude de “superioridade” do motorneiro, como se a faculdade de conduzir o novo bonde elétrico, ou em outros termos, a capacidade de “agir” por meio de manipulação da “técnica”, proporcionasse a ele certo “poder”. Segundo o trabalho de French e Raven (1972), esta relação de poder social pode ser classificada como poder de “especialidade”, no qual a influência exercida por um indivíduo é resultado de sua capacidade intelectual e/ou habilidades específicas, passando este a ser reconhecido por suas “especialidades”.

Assim, foi com certa brevidade que os usuários também passariam a “tomar” o bonde elétrico como elemento distintivo de seu *status*, afastando-os do lugar comum, do vulgar, do bonde ordinário, que por ser mais barato, era o único tipo de carril que eventualmente franqueava o acesso àqueles de menor poder aquisitivo. Desta maneira, em algumas circunstâncias, a demanda pelos serviços dos elétricos era tanta que faltavam carros e os passageiros insistentemente apertavam-se nos bancos e ao longo dos estribos, como se pode observar na fotografia 24. Em artigo publicado em *A Semana*, em 31 de maio de 1896, o cronista comenta sobre a lotação dos bondes em dias de concerto no Teatro Municipal:

[...] Pela minha parte, proponho que, nos dias de concerto, a Companhia do Jardim Botânico, excepcionalmente, meta dez pessoas por banco nos bondes elétricos, em vez das cinco atuais. Creio que não haverá representação à Prefeitura, pois todos nós amamos a música; mas dado o que haja, o mais que pode suceder, é que a Prefeitura mande reduzir a lotação às quatro pessoas do contrato; em tal hipótese, que a Prefeitura considere o despacho, e as dez pessoas continuarão, como estão continuando as cinco. Há sempre erro em cumprir e requerer depois; o mais seguro é não cumprir e requerer. Quanto ao método, é mais seguro que

tudo se passe assim, no silêncio do gabinete, que tumultuosamente na rua: Não pode! Não pode! [...]. (ASSIS, 1997, p. 29).

Fotografia 24 – Flagrante do fotógrafo Augusto Malta, em 1924. O bonde, que trafegava nas proximidades da Estação Central, no Rio de Janeiro, ia lotado, com passageiros apertando-se nos bancos – certamente excedendo o limite permitido pela Prefeitura – e disputando o exíguo espaço dos estribos, o que valeu aos que ocupavam tal espaço a jocosa denominação de “pingentes”.



Fonte: McDOWALL, Duncan. **Light**: a história da empresa que modernizou o Brasil. Rio de Janeiro: Ediouro, 2008. il. p&b.

Percebe-se através do comentário de Assis que a Prefeitura, com o intuito de regulamentar o uso dos bondes, havia estipulado, por letra de contrato, a quantidade máxima de quatro usuários por banco nos carris. No entanto, a transgressão da norma era comum, fosse pela novidade do modal de transporte, que rapidamente passou a fazer parte dos hábitos “civilizados” da sociedade carioca, ou pela baixa oferta dos serviços de viação pública em determinadas horas do dia²¹ ou ocasiões específicas. Assim, aboletavam-se nos bancos dos bondes sempre mais passageiros do que o estipulado. Já que diariamente a norma era sistematicamente desobedecida, Machado de Assis ironicamente propõe que, em nome da cultura e da música, concessionária de bondes permitisse dez passageiros por banco. No

²¹A demanda diária pelos bondes no Rio de Janeiro não era diferente àquelas observadas nas demais cidades brasileiras que se serviram deste tipo de transporte. De forma geral, a demanda por transporte era maior no início da manhã, por volta do meio dia, e no final da jornada de trabalho, por volta das seis da tarde.

país do “jeitinho”, pelos “costumes” estabelecidos, parecia mais seguro não cumprir as normas, e requerer depois.

O excesso na demanda pelos serviços de bondes pode suscitar uma questão: Nesta época não haveria outros tipos de transporte os quais o público poderia dispor? Um indicativo de resposta parece estar na crônica *O Bonde*, de Olavo Bilac, inicialmente publicada em 1904:

[...] O bonde, assim que nasceu, matou a ‘gôndola’ e a ‘diligência’, limitou despoticamente a ação das caleças e dos cupês, tomou conta de toda cidade – e só por generosidade ainda admite concorrência, aliás, bem pouco forte, do tálbur. Em trinta e cinco anos, esse operário da democracia estendeu por todas as zonas da urbs o aranhol dos seus trilhos metálicos [...]. (BILAC, 2004, p. 34)

À época de implantação dos bondes, as cidades brasileiras transformavam-se paulatinamente em lugares de maior convívio, de encontros, de troca de informação, de residências edificadas segundo os novos estilos e tendências arquitetônicas em voga na Europa, de comércio elegante. A “elite” enriquecida vivia, segundo a expressão benjaminiana, sob “o ritmo efêmero da moda”, ávida por tudo que denotasse modernidade. Nas novas ruas, pavimentadas graças à inovação de McAdam²² ou através de paralelepípedos de granito, já não mais trafegavam as liteiras coloniais, as seges e as traquitanas²³.

Surgiram cabriolés, que foram substituídos pelos tálburis, e estes, por sua vez, foram preteridos pelos primeiros bondes a burro, que tão logo surgiu a tração elétrica, foram gradativamente inumados. A evolução dos modais de transporte e o consequente melhoramento do material rodante através do desenvolvimento e emprego de novas tecnologias fizeram com que o bonde se tornasse o meio de transporte predileto da população – principalmente da “elite” – das cidades na qual

²² Por volta de 1820, o engenheiro escocês John Loudon McAdam desenvolveu uma tipologia de revestimento para pistas de rodagem baseado em sucessivas camadas de pedras, gradativamente menores, devidamente compactadas com pesados rolos, e cujos espaços intersticiais eram rejuntados com cascalho fino. Posteriormente esta tipologia de revestimento passou a ser conhecida como macadame.

²³ Liteiras, seges e traquitanas foram meios de transporte comumente utilizado em grande parte das cidades coloniais brasileiras. As liteiras eram cadeiras portáteis, cobertas e fechadas, sustentada por duas hastes compridas que são levadas por dois homens ou dois animais de carga, um à frente e outro atrás; as seges eram carruagens fechadas, com duas rodas, varais e apenas um assento, com a frente fechada por cortinas ou vidraça e puxada por dois cavalos; as traquitanas, a seu turno, também era uma espécie de carruagem, mas com quatro rodas e apenas um assento, dispunha de cortinas na parte frontal. Para maiores informações sobre a evolução dos meios de transporte no Brasil ver: LIMA NETO, Oswaldo (Coord.). **Transporte no Brasil: histórias e reflexões**. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes/GEIPOT. Recife:UFPE, 2001.

foi implantado. Além disto, como signo de desenvolvimento e *status* social, o bonde ratificava o discurso progressista dos primeiros anos da República brasileira.

A sedução causada pelo bonde, bem como a euforia e o entusiasmo advindos da implementação e assimilação desta maquinaria travestida de ícone progressista podem ser percebidas no texto de Bilac:

[...] No largo do Machado, vi ontem um bonde, encostado ao jardim, fulgurante e garrido, emergindo de entre tufos de folhagens, constelado de lâmpadas elétricas, apendoado de flâmulas e ressoante de músicas festivas. Confesso que gostei dessa apoteose do Bonde. Era bem justo que o glorificassem – a esse belo companheiro e servidor da nossa atividade. Naquela apoteose, vibrava a alma agradecida de toda população. [...] (BILAC, 2004, p.35).

O poeta e cronista de inclinações positivistas, levanta questões semelhantes àquelas observadas por Machado de Assis e questiona as mudanças no comportamento da sociedade face à implantação deste avanço tecnológico – a falta de educação nos bondes, falta de higiene, de boas maneiras, enfim, a falta de “civildade”. Contudo, a ótica de Bilac é entusiástica e progressista, o que parece fazer o poeta crer na elevação moral e social da população como consequência quase natural do progresso da cultura material, como mostra o trecho seguinte, no qual o bonde é tratado como um “veículo” de sociabilização de distintos grupos sociais:

[...] Tu és um grande apóstolo do socialismo, ó bonde modesto! Tu destruístes os preconceitos de raça e de cor, tu baralhaste na mesma expansão da vida o orgulho dos fortes e a humildade dos fracos, as ambições e os desinteresses, a beleza e a fealdade, a saúde e a invalidez[...]
[...] Ó bonde congraçador! Tu fazes mais do que nivelar os homens: tu obrigas a serem polidos, tu lhes ensinas essa tolerância e essa boa educação que são os alicerces da vida social... [...] (BILAC, 2004, p.39- 41).

Em sua crônica, Olavo Bilac delinea o comportamento dos indivíduos diante das transformações urbanas aceleradas. Inicialmente surpreendidos pela quebra de paradigmas, principalmente aqueles de ordem sócio-comportamental, as pessoas reagem através da brevidade com que assimilam tais mudanças, através de um movimento que Benjamin (1989, p. 118) denomina de “experiência de choque”²⁴,

²⁴ A partir da segunda metade do século XIX os moradores das grandes cidades passaram a ser continuamente confrontados com um fenômeno social: a multidão. A relação existente o indivíduo e o mundo, bem como a maneira como aquele o percebia e como se deixava afetar, transformaram-se *pari passu* às transformações das cidades. Na era moderna, a percepção humana passa a orientar sua construção para o amortecimento constante das experiências de choques advindas da fragmentação das relações sociais. Com as inovações da técnica, dentre elas a fotografia, o cinema,

passando então a demandar mais novidades, a exigir novos avanços e implementos tecnológicos, impulsionando também as transformações urbanísticas.

Walter Benjamin chama atenção para as alteridades ocorridas na percepção humana ao longo das eras, principalmente na moderna, onde não só a percepção, mas também a recepção das novas experiências sociais do homem moderno sofrem modificações. As cidades brasileiras que passaram por sensível processo de reforma urbana a partir de meados do século XIX, como Belém, Manaus, São Paulo e Rio de Janeiro, foram palco destas novas experiências sociais: nas praças ajardinadas, ao longo das ruas arborizadas e adequadamente pavimentadas, nos cafés, confeitarias, livrarias, lojas da moda, e também nos bondes.

3.3 OS BONDES DE BELÉM ATRAVÉS DA LITERATURA.

O sistema de transporte urbano por meio de bondes trouxe a Belém, e em contexto mais amplo, também às cidades brasileiras nas quais foi implantado, sensíveis alterações não só através de novas maneiras de perceber e de vivenciar o espaço urbano, mas pelo estabelecimento de posturas e costumes condizentes com o *zeitgeist*. Na medida em que interferia nas diversas esferas das configurações sócio-espaciais, o bonde gradativamente incorporado à vida cotidiana, adquirindo significações diversas de forma tal que polissemia, status, urbanidade, exclusão, ruptura, continuidade, modernidade e decadência tornaram-se suas características.

Com certa brevidade a viagem de bonde incorporou-se à vida cotidiana do belenense, que também passa a desenvolver-se através dos carris, fosse para o deslocamento para as *soirées*, o cinema ou teatro, um passeio nas praças, ou então para o *footing* na Avenida João Alfredo e 15 de Novembro. Hábito europeu, o *footing* encontrou em Belém solo fértil e fincou profundas raízes, transformando de maneira sensível o cotidiano da área comercial da cidade. Mas o bonde também foi incorporado ao dia-a-dia das pessoas simples, proletários, que em constante movimento pendular, transitavam, através dos carris, entre o centro da cidade, onde

e mesmo o bonde, estas experiências de choque teriam se expandido. Para um quadro mais preciso sobre as experiências de choque, ver: BENJAMIN, Walter. Sobre alguns temas em Baudelaire. In: BENJAMIN, Walter. **Charles Baudelaire**: um lírico no auge do capitalismo. São Paulo: Brasiliense, 1989. v.3.

geralmente trabalhavam, e os bairros afastados, onde viviam. No romance *Hortência*, de Marques de Carvalho, é possível perceber o bonde sendo utilizado por pessoas de menor poder aquisitivo e desempenhando papel de conector entre os distintos “territórios” da cidade.

Romance naturalista ambientado na Belém de 1888, a trama de *Hortência* desenvolve-se anos antes das profundas transformações urbanísticas operadas na cidade a partir de 1897, início do período no qual Antônio Lemos ocupou o cargo de Intendente de Belém. A descrição que Marques de Carvalho faz da cidade distancia-se, em muito, de uma linguagem ufanista, ou como menciona Benjamin (1994, p. 57) em sua crítica sobre *Berlim Alexanderplatz*, de Döblin, do “sentimentalismo de quem celebra sua terra natal”. Marques de Carvalho parece “falar a partir da cidade”. No dito romance, a cidade ainda era iluminada a gás, fornecido pela *Pará Gaz Company*; as ruas eram, em sua maioria, de chão batido, poucas eram pavimentadas com *macadame*; as estradas mais afastadas do centro eram ladeadas por mato alto e outros tipos de vegetação que crescia livremente; o precário abastecimento de água de alguns poços e fontes era complementado por aguadeiros, que levavam o precioso líquido em carroças ou diretamente no lombo dos animais. O cenário desta Belém, ricamente descrito por Marques de Carvalho, pode ser observado na fotografia 25, que mostra a Travessa Padre Eutíquio, então denominada Travessa São Matheus.

A fotografia, de autoria de Augusto Fidanza, mostra um cenário que em muito se distancia da fisionomia que ganharia com as transformações urbanísticas levadas a termo durante o período Lemista na Intendência Municipal: estrada de terra, sem limite definido entre a via pública e as edificações, e onde toscas cercas de madeira ensaiam os limites dos terrenos; uma carroça com barril d’água pousa à direita enquanto do outro lado da estrada, uma figura de fraque e cartola parece destoar da paisagem simples do local.

Fotografia 25 – Aspecto da Estrada de São Matheus, atual Padre Eutíquio. Fotografia feita por Augusto Fianza por volta de 1880.



Fonte: Acervo Biblioteca Nacional (Coleção Augusto Fianza). il. p&b.

É nesta Belém que Marques de Carvalho desenvolve a história incestuosa entre os irmãos Hortência e Lourenço, fazendo com que estas e outras personagens do romance transitem pelas ruas da cidade, a pé, ou através dos bondes puxados a burro, como se pode observar no seguinte trecho:

[...] Tomou o bonde no canto da rua da Trindade e acendeu um cigarro. [...] Jamais sentiu-se com tantos desejos de chegar depressa à vivenda como naquela tarde, em que parecia-lhe que os burros do Bond nenhum caso faziam às repetidas chicotadas vibradas pelo condutor. Por sua vontade, aqueles lazarentos animais cansados e magros seriam substituídos por grandes cavalos sadios, que o transportassem dentro de poucos instantes ao destino almejado. Chegando ao largo da Trindade, parou o Bond para descer uma passageira – uma velha gorducha, muito corada. Como saísse morosamente, retardando a continuação da viagem, Cláudio murmurou uma porcaria [...]. (CARVALHO, 1989, p. 30)

O serviço de transporte coletivo por meio de bonde foi inaugurado em Belém em 1º de setembro de 1869, 19 anos antes da publicação do romance de Marques de Carvalho. Inicialmente operando com 3 locomotivas a vapor, a *Companhia Urbana de Estradas de Ferro Paraense* – ou somente *Companhia Urbana* – passou a sofrer concorrência da *Companhia de Bondes Paraense*, empresa instituída em novembro de 1881. A nova concessionária inaugurou novas linhas com carris de tração animal – o mesmo utilizado pela personagem– que pode ser observado na

fotografia 26 trafegando pela Estrada de São Jerônimo, atual Av. Governador José Malcher, cuja linha seguia o mesmo percurso descrito por Marques de Carvalho.

Fotografia 26 – Bondes de tração animal, de bitola estreita, trafegando pela já arborizada Estrada de São Jerônimo – atual Gov. José Malcher. Mesmo morosos, os bondinhos a burro só foram extintos em 21 de julho de 1908, sendo o material rodante vendido para a cidade de Natal.



Fonte: PARÁ. Secretaria de Cultura do Estado. **Belém da Saudade**: A memória da Belém do início do século em cartões postais. 3 ed. Belém: Ver. Aum., 2004. il. p&b.

A primeira linha de bondes a burro ligava a Praça do Arsenal da Marinha – antigo Largo do Bagé – subindo pela Av. Almirante Tamandaré, passando em frente ao Largo da Trindade e da Igreja de mesmo nome, e indo até o Curro, antigo matadouro municipal, situado na Travessa do Curro, atual Djalma Dutra. Ao ser rapidamente assimilada por grande parte da população belenense, a “novidade” representada pelos bondes contribuiu para que a demanda deste modal de transporte fosse gradativamente se tornando maior que a oferta.

Em meados de 1880, a *Companhia Urbana* possuía 35 quilômetros de trilhos, percorrendo pontos como o Largo de Batista Campos e o Matadouro, ou Curro. A *Companhia de Bonds*, por sua vez, apresentava 25 quilômetros de linhas, ligando pontos como o Largo da Sé ao largo de Batista Campos, onde possuía uma estação com pequenas linhas, a da Av. Independência, Praça da República e Reduto, sendo o terminal das duas últimas na Estrada de São Jerônimo, por vezes citado em *Hortência*. Mesmo com 60 km de linhas instaladas, a grande solicitação do serviço

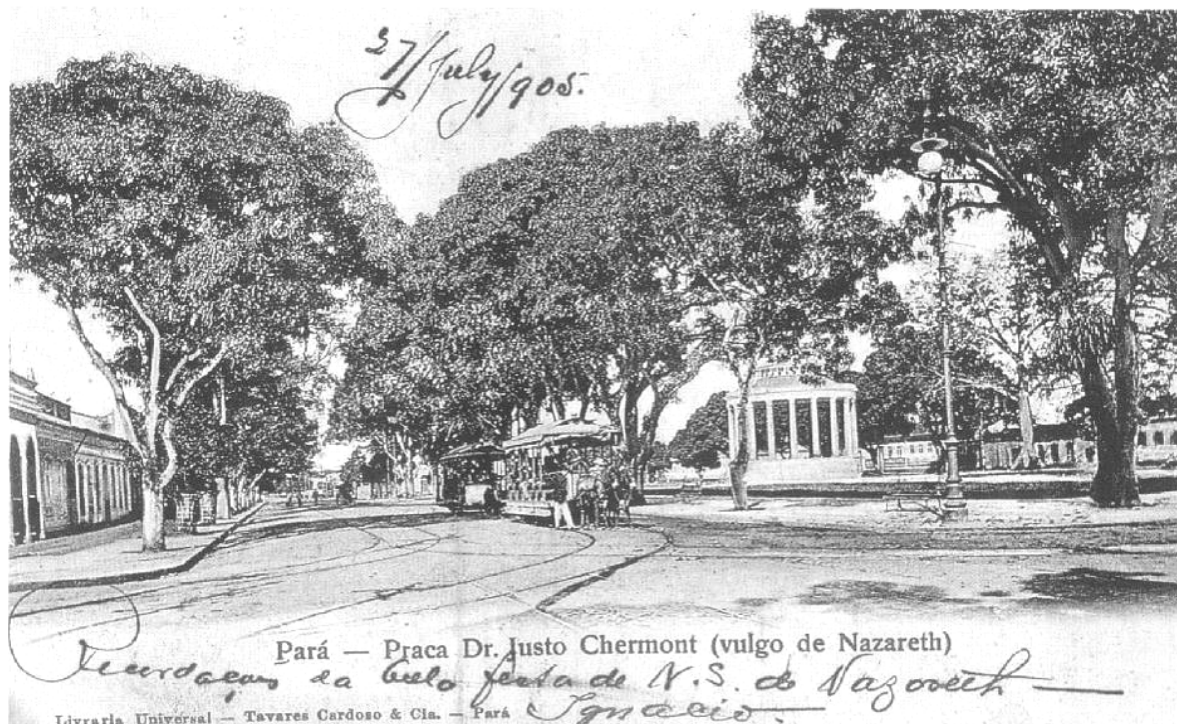
de transporte pela população, somado à sua “qualidade” devido a algumas inconstâncias de horários, contribuía para que o número de carros fosse considerado insuficiente, fazendo com que ainda existisse séria concorrência por parte dos coches de aluguel.

Em Belém, a excessiva morosidade era uma das mais frequentes reclamações dos usuários dos bondes a burro. A despeito das insatisfações, os próprios usuários não percebiam que a falta de observância – e sistemática desobediência – à lotação máxima nos carris era uma das causas da lentidão no transporte, a ponto da carga excessiva interromper o tráfego de alguns carris, já que as paradas de muare não suportavam o peso exagerado. Nestes casos, os passageiros reagiam com violência, descarregando sua raiva e insatisfação nos condutores – que rapidamente empreendiam fuga – nos carris, e mesmo nos animais indefesos, como ocorrido em 21 de junho de 1907, quando a população virou e ateou fogo em quatro bondes da então concessionária de transportes públicos *Pará Electric*, além de apedrejar os animais, que por conta do excesso de carga, não conseguiram prosseguir viagem.

Contudo, o episódio não era fato isolado. Frequentemente, condutores e passageiros molestavam os animais de tração, que além de serem submetidos à jornadas de trabalho extenuantes, não recebiam tratamento adequado, o que lhes conferia aparência de “lazarentos animais cansados e magros” (CARVALHO, 1989, p. 30). A despeito dos problemas, o bonde a burro encurtou distâncias, diminuiu o tempo de deslocamentos e permitiu à população de Belém novas fronteiras no que tange o uso do espaço da cidade. Áreas da cidade, como a Praça Justo Chermont, observada na fotografia 27, que então eram consideradas distantes dos núcleos iniciais de expansão de Belém – frequentemente denominados de “cidade” – passaram ser conectadas através dos bondes:

Chegara [...] a época da festa de Nazaré, quando um movimento desusado de povo e dinheiro opera-se no Pará. O círio realizara-se com grande pompa, como anualmente.[...] O sino na pequena ermida repicava simpaticamente com a voz afinada e alegre. [...] Da parte central da praça, marginando o passeio mac-adam, entre vãos das mangueiras plantadas de espaço a espaço, muitas vendedeiras de doces, sentadas em frente às suas bandejas [...]. Às vezes, bonds chegavam da cidade, cheios de gente, que despejavam no coração da festa. (CARVALHO, 1989, p. 92-93)

Fotografia 27 –Praça Justo Chermont, fronteira à Matriz de Nazaré, por ocasião das festividades do Círio. Os bondes a burro, durante muito tempo, conduziam as pessoas da “cidade” até o “coração da festa”.



Fonte: PARÁ. Secretaria de Cultura do Estado. **Belém da Saudade**: A memória da Belém do início do século em cartões postais. 3. ed. Belém: Ver. Aum., 2004. il. p&b.

Através da descrição da Praça Justo Chermont dada por Marques de Carvalho é possível observar que já não mais se trata de uma clareira aberta nos arrabaldes de Belém, no meio da mata, onde constroem-se humildes barracas de madeira, com descrito por diversos viajantes naturalistas, como Daniel P. Kidder, Alfred Russel Wallace e Henry Walter Bates. Por volta de 1840 a Avenida Nazaré não passava de uma trilha no meio da floresta, como descreve Kidder:

O caminho que da cidade vai ter à igreja, atravessa uma floresta, durante quase todo o seu percurso, e por isso precisa ser anualmente capinado. A igreja está situada a um canto da praça e esta constitui o único pedaço de chão limpo em toda redondeza. Da mesma forma que a estrada torna-se preciso limpar de vez em quando o largo.[...] Em volta da clareira, constroem-se barracas para acomodar as famílias [...]. (KIDDER, 1980, p. 201)

Através da breve descrição de Wallace – que esteve em Belém juntamente com Henry Walter Bates, em 1848 – observa-se que praticamente oito anos depois da visita de Kidder, o panorama da praça não havia mudado:

Depois de muito pesquisar, finalmente conseguimos encontrar uma casa para nós. Ficava em Nazaré, a cerca de uma milha e meia a sul da cidade, defronte de uma encantadora capelinha. Logo atrás começava a floresta, oferecendo excelentes locais para a coleta de pássaros [...]. (WALLACE, 1979, p. 27)

A descrição de Wallace não difere daquela oferecida por seu companheiro Bates. Em busca de uma área mais propícia para a observação da natureza, bem como coleta de espécimes da fauna e flora amazônicas, o naturalista aluga uma rocinha confronte à capela de Nazaré:

[...] soubemos de outro sítio que estava para alugar, e muito melhor situado para os nossos fins, na aldeia de Nazaré, a meia milha da cidade, junto da mata. [...] Deixando a cidade, seguimos por uma estrada suburbana direita, construída acima do nível das terras circunvizinhas. [...] Entrava-se por um portão de ferro, que dava para uma praça gramada, em torno da qual estavam poucas casas e mocambos cobertos de palha, que então formavam a aldeia. O edifício mais importante era a capela de Nossa Senhora de Nazaré, que se erguia defronte de nossa casa. (BATES, 1944, p. 74)

As notórias diferenças entre as descrições de Belém dadas por Marques de Carvalho e os referidos naturalistas podem ser creditadas ao aumento da circulação monetária em função do aumento das exportações do látex – a partir de 1850, ao crescimento populacional que se verificou a partir de então, motivado, em grande parte, pela imigração; ao aumento da demanda no comércio de bens de consumo e habitação; às pressões internas – e externas²⁵ – por melhorias urbanas, como pavimentação e iluminação de ruas, melhoramento das praças e largos existentes, ensecamento de áreas alagada e melhorias no sistema de transporte tradicional, estas últimas levadas a termo através da implantação dos bondes.

Assim, este novo modal de transporte que conduzia pessoas e cargas pelas ruas de Belém também foi vetor de expansão, conduzindo a urbanização e o progresso através de suas vias metálicas. Na medida em que foram sendo estabelecidas pela cidade, as linhas de bonde trouxeram consigo importantes vantagens locais. Buscando acesso mais fácil às linhas, e uma locomoção

²⁵ Internamente, comércio do látex amazônico possibilitou a formação de uma elite mais ou menos hegemônica em termos econômicos, formada basicamente por latifundiários – os Barões da Borracha – banqueiros, exportadores e comerciantes, e que passa a demandar por melhorias urbanas que fossem condizentes com seu status socioeconômico. Ao mesmo tempo, muitas cidades amazônicas, como Belém e Manaus, abriam-se aos capitais estrangeiros, e uma das formas encontradas para atraí-los foi construir uma imagem de modernidade, urbanidade e progresso através de melhorias urbanas, muitas delas levadas a termo através de implementos tecnológicos como iluminação a gás, iluminação elétrica, telégrafo, e a estruturação de uma rede de transporte por meio de bondes, então utilizado em grande número de cidades europeias.

mais rápida pela cidade, a população passou a estabelecer moradias e comércios ao longo – ou nas proximidades – das vias servidas pelos bondes. Não obstante, tal fenômeno não ocorreu de maneira simétrica para todas as regiões da cidade. Em bairros centrais, como Batista Campos, Nazaré e posteriormente Umarizal, a implantação das linhas de bonde acabou por inflacionar o mercado imobiliário através do sensível aumento no preço de compra, venda e locação. Em outros casos, como o Marco, a relativa facilidade de acesso e as vantagens locacionais proporcionadas pelo bonde demandaram mais tempo para transpor a barreira da distância do centro da cidade, fato este que, durante muito tempo, foi um dos fatores concorrentes para que o referido bairro apresentasse população rarefeita.

O acesso ao bairro do Marco-da-légua foi inicialmente franqueado pela segunda linha de bondes, estabelecida em 1870 e, à semelhança da primeira, era também tracionada por uma locomotiva a vapor, como se pode observar no seguinte trecho do romance *Hortência*, que descreve um passeio dos irmãos Lourenço e Hortência até o Bosque Municipal:

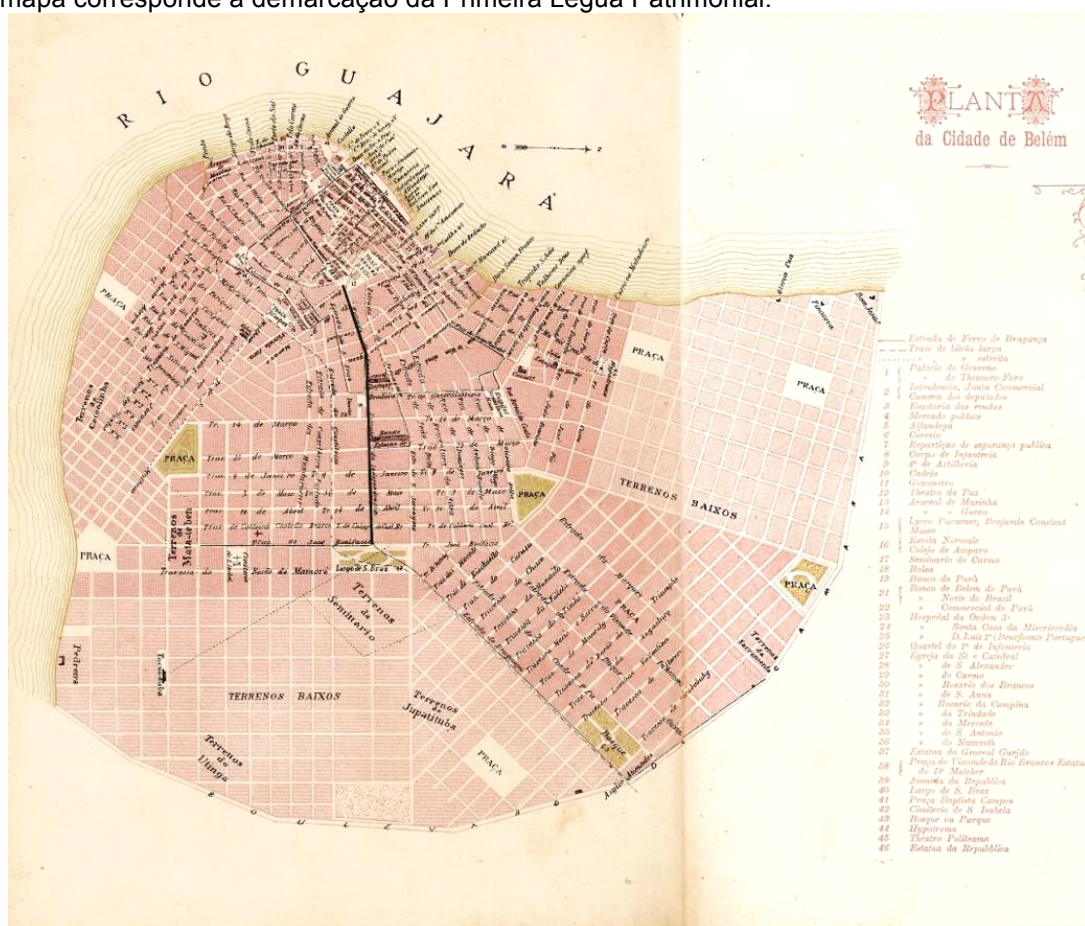
[...] No largo de Nazaré pararam.[...] Foram depois até a estação da Companhia Urbana, onde justamente, como estavam para ser 7 horas, um trem preparava-se a fim de seguir para o Marco-da-légua. Tomaram assento em um dos carros e bem depressa eram transportados pela estrada da Independência, ladeada de frondentes rocinhas, onde capitalistas saíam, encadernados em longas sobrecasacas, para o matinal passeio do domingo. Agora, às portas das chácaras, grupos alegres e palradores apreciam animadamente, fitando curiosos o trem [...]. (CARVALHO, 1989, p. 108)

A partir do final da primeira linha, na Praça Justo Chermont, iniciava a segunda, que seguia pela Av. Independência – atual Magalhães Barata, até o Largo de São Braz, que à época, não passava de uma clareira com alguns indícios de urbanização. O bonde seguia então pela Av. Tito Franco até o limite demarcatório da primeira légua patrimonial, nas imediações do Bosque Municipal. Na época na qual Marques de Carvalho publica *Hortência*, a fisionomia da cidade mudava substancialmente na medida em que se penetrava nos bairros afastados do centro, deixando patente que os “aformoseamentos” e as melhorias urbanas eram circunscritas às áreas centrais de Belém, habitada majoritariamente pela elite econômica. De baixa densidade, ocupado por mocambos²⁶ onde vivia uma

²⁶ Gilberto Freyre em *Sobrados e Mocambos* oferece uma clara definição do termo. Segundo o autor, mucambo, ou mocambo, são designações para moradias de frágil constituição, construídas de forma artesanal com materiais disponíveis na região. Para uma visão mais apurada sobre os mocambos,

população de parques recursos, os subúrbios eram áreas marginais às reformas e melhoramentos urbanos pelos quais passou a cidade a partir de 1850, e locais onde a ação humana no meio ambiente natural ainda não era tão agressiva. Estruturados ao longo caminhos de chão batido, o acesso a estas áreas era dificultado por verdadeiros lamaçais que se formavam pela falta de drenagem e calçamento adequados. Entre o centro da cidade e os subúrbios configurava-se uma espécie de área de transição. A exemplo disto tem-se a Av. Independência, citada no texto de Marques de Carvalho. A referida via é o prolongamento do eixo estabelecido pela Av. Nazaré, como se pode observar delineado no mapa 04, que praticamente divide a cidade ao meio.

Mapa 4 – Observa-se delineado na planta o eixo representado pela Av. Nazaré e seu prolongamento, a Av. Independência. Tal eixo terminava no Largo de São Braz, que franqueava o acesso à Av. Tito Franco, onde se localizava o Bosque Municipal. O arco periférico que se observa no mapa corresponde à demarcação da Primeira Léguas Patrimonial.



Fonte: PARÁ. Governo do Estado. **Álbum do Pará, administração do Governador José Paes de Carvalho**, [S.l.: s.n.], 1899. il. color.

ver FREYRE, Gilberto. **Sobrados e Mocambos: decadência do patriarcado e desenvolvimento do urbano**. São Paulo: Global, 2004.

A avenida em questão, segundo descrição no romance de Marques de Carvalho, era pontuada por diversas rocinhas, termo que designa, conforme Soares (1996, p. 22), imóveis afastados do centro da cidade, ou seja, em seus arrabaldes, procurados por seus proprietários para momentos de recolhimento e tranquilidade. Eram assemelhadas a chácaras ou pequenos sítios, onde alguns proprietários viviam parte considerável de suas vidas, dispendo de regular conforto e relativa proximidade com o centro da cidade.

De acordo com o estudo de Soares (1996, p. 26), as rocinhas eram vivendas cujo início no Pará data do século XVIII, construídas basicamente na periferia da cidade e habitadas por famílias abastadas. Nas adjacências, comenta o autor, diversos tratos culturais de uma agricultura incipiente, representada por pequenas hortas, pomares, e voltada prioritariamente para permitir o sustento diário. Comuns também eram as criações de animais, dentre elas, de gado leiteiro. Tais características não tornavam estas áreas totalmente rurais, ainda que sua fisionomia fosse sensivelmente diferente daquelas consideradas “urbanas” – como observadas nos bairros centrais de Belém – e com maior densidade populacional.

Nas proximidades das franjas da cidade, ou seja, em áreas circunvizinhas ao arco da Primeira Léguas Patrimonial, a situação era diferente. A distância do centro dificultava o acesso a esta área, fato que em muito contribuiu para manter, durante muito tempo, o aspecto que se pode observar através da fotografia 28, que mostra a Av. Tito Franco – atual Alm. Barroso – em frente ao Bosque Municipal. Mesmo com alguns elementos que indicassem o relativo evolucionismo promovido pelas reformas urbanas, como o posteamento para iluminação elétrica, bem como os trilhos dos bondes, o desenvolvimento do distante bairro seria lento.

Em 1894, a *Companhia Urbana* ampliou suas linhas até o subúrbio do Marco da Léguas através da instalação de uma linha de bonde a burro tráfegando em bitola estreita. Assim, ficava a área servida de transporte através dos bondes de tração animal e a vapor. Contudo, sendo limitado o número de bondes, o número de viagens eram poucas por dia. Mas a área permanecia um extenso e cerrado matagal. A via não era pavimentada, e o local destinado ao trânsito de pedestres nada mais era do que um estreito caminho entre o valado alto dos trilhos e os eventuais muros de uma ou outra rocinha ou outra edificação. As obras implementadas pela Intendência a partir de 1899 – já sob administração de Antônio Lemos – não só melhoraram as condições de higiene e tráfegabilidade da avenida,

oferecendo como rodar às carruagens, como também o serviço de viação por bondes foi regularizado com o aumento do numero de carros, o que consequentemente aumentou o número de viagens para aquele bairro distante.

Fotografia 28 –Aspecto da lateral do Bosque Municipal – à direita – e Av. Tito Franco – atual Almirante Barroso, ainda na primeira década de 1900. O aspecto do bairro do Marco da Légua já mostrava indícios de urbanização através do posteamento para condução da energia elétrica e através dos trilhos dos bondes.



Fonte: PARÁ, Governo do Estado do. **Álbum do Estado do Pará** - oito anos de governo: 1901-1909. Administração do Governador Augusto Montenegro. Paris: Impremèrie Chaponet. 1909. il. p&b.

Com efeito, uma das mais altas preocupações durante os primeiros cinco anos de Antônio Lemos como chefe da Comuna de Belém, segundo Rocque (1973, p.58), foram os trabalhos levados à termo no bairro do Marco da Légua. Alargou a principal avenida do bairro, a Tito Franco, para 44 metros de largura e mandou abrir travessas com 22 metros de largura, e depois da ampliação das viagens de bonde a burro e ferrovia, proveu transporte por meio de “elétricos” à população daquele que seria, segundo a vontade de Lemos, “*um dos bairros mais bonitos e elegantes de Belém*” (LEMOS, 1902, p. 425). No entanto, a expansão urbana prevista por Lemos não chegaria nem tão cedo, nem da forma como o “Velho Intendente” havia planejado o “futuroso” bairro, que ainda nas primeiras décadas do século XX, continuava permeado de matas:

O bonde, com um ruído surdo, corria muito, às vezes como suspenso no fio elétrico, voando no ardor da tarde, com o azul do céu saindo e entrando pelos bancos e passageiros. Libânia saboreava a viagem, apontando ruas, coisas, o homem regando as couves na horta onde o boi olhava o bonde. Ali estava o Mercado de São Brás. Adiante os campos do Clube o Remo e do Paysandu Sport Club, tudo muito conhecido de fotografia e de imaginação. De certo modo, os campos de futebol, naquela rápida passagem do bonde, o desapontavam. Talvez porque, no seu imaginar, deveriam ser mais bonitos, mais seus. Ali, na realidade, pareciam distantes, fugitivos, inacessíveis, destoando dos modelos imaginados, tão sólidos na fantasia do Alfredo. Entraram no Bosque. (JURANDIR, 2004, p.212)

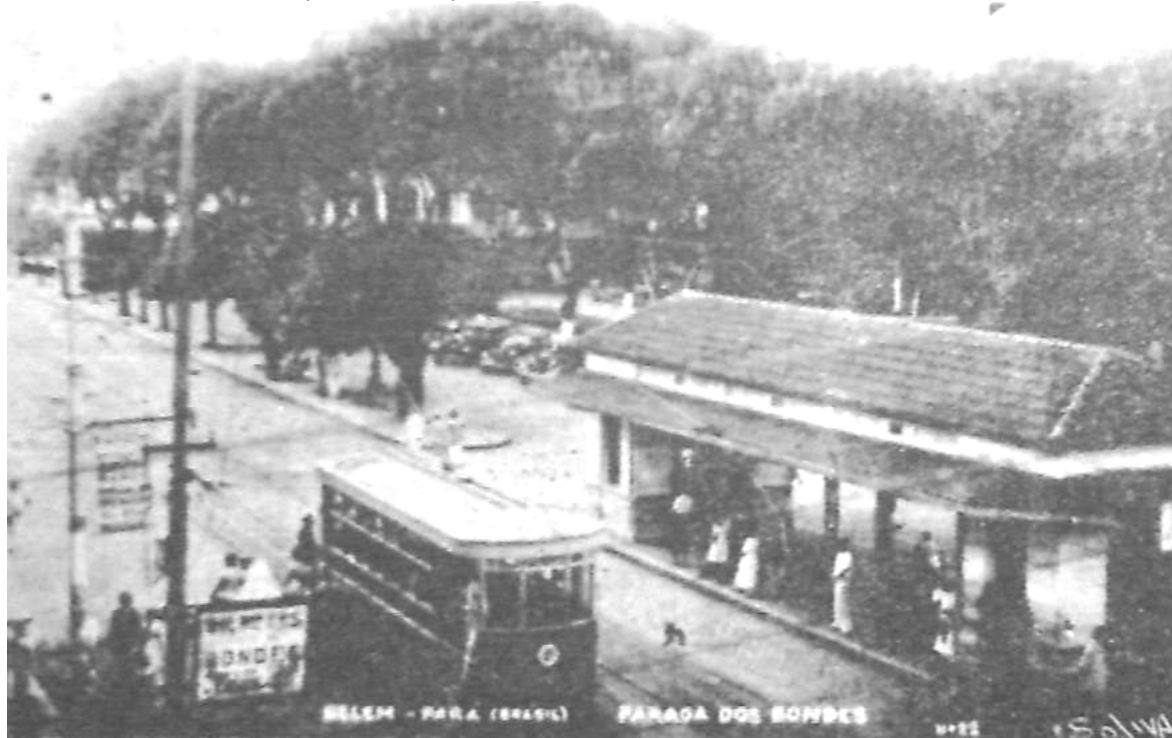
No Marco da Léguas, a agitação “urbana” diminuía, e a atmosfera tomava ares “bucólicos”, como pode ser observado por Alfredo e Libânia – personagens de *Belém do Grão-Pará* – durante um passeio de bonde até o Bosque Municipal.

3.4 COTIDIANO, TERRITORIALIDADES E BONDES EM *BELÉM DO GRÃO-PARÁ*

No contexto nortista, Dalcídio Jurandir figura como um dos mais importantes escritores. Segundo Nunes (2002, p.1), o tratamento poético da linguagem fez deste escritor marajoara autor único no cenário nacional. Dono de um estilo de escrita “devaneante”, Dalcídio deixa transparecer em sua obra os meandros, as nuances, os descompassos e os contornos definidos da “alma” Amazônica. Seu quarto romance, *Belém do Grão Pará* narra a transferência de Alfredo, menino do Marajó, para Belém, onde hospeda-se na casa dos Alcântara, família de classe média decadente, aparentados seus, para dar prosseguimento aos estudos iniciados em Cachoeira do Ararí.

A narrativa passa-se em 1922, e nas palavras de Senna e Pereira (2004, p.17), o que então se respira em Belém é um “ar de nostalgia de um passado recente e para sempre perdido”. Segundo as autoras, é uma cidade onde mesmo com a decadência do ciclo econômico gomífero, certo fausto e sofisticação da *Belle Époque* ainda são preservados nos bulevares, nas praças de inspiração romântica, no Teatro da Paz e nos “elétricos” que entrecortavam as vias da capital paraense, cujo modelo circulante à época da narrativa dalcidiana pode ser observado na fotografia 29.

Fotografia 29 – Aspecto da parada dos bondes elétricos na Av. 16 de Novembro, em meados da década de 1920. No romance dalcidiano *Belém do Grão-Pará* é em semelhante veículo que o menino Alfredo tem suas primeiras impressões de Belém



Fonte: Biblioteca Pública Arthur Vianna (Divisão de Iconografia).

Partindo deste viés de análise, Dalcídio então compartilharia da “ideologia da decadência”²⁷ surgida a partir do declínio político e econômico motivado pela queda do látex amazônico no mercado internacional, e através desta, o romancista parece observar a Belém da década de 1920 como uma “fantasmagoria”, uma pálida lembrança ou um turvo reflexo do que fora durante os áureos tempos da borracha. Não obstante, Nunes (2007) e Bolle (2008) oferecem outras perspectivas de análise.

²⁷ Através de obra intitulada *Ideologia da Decadência*, Alfredo Wagner de Almeida faz uma leitura histórico-antropológica sobre a agricultura maranhense, focalizando as interpretações oficiais e “oficiosas” que cristalizaram na vida intelectual um esquema explicativo sobre o processo de desagregação da lavoura algodoeira e canavieira no transcurso do século XIX, e o conseqüente declínio da província. À semelhança do descrito pelo autor, criou-se também, na Amazônia, uma ideologia da decadência a partir do declínio da economia gomífera. Esquemas explicativos para tal decadência geralmente envolvem diversos entraves que contribuíram para tal, dentre eles, a falta de atitude mais enérgica do governo para manutenção do valor da hévea no mercado, ou para mitigar a queda de preços, como ocorrido no caso do café brasileiro; o arcaísmo predominante tanto na coleta da borracha in natura quanto no processamento da balata, o que fazia com que o produto apresentasse baixa qualidade; a incapacidade da manutenção do monopólio amazônico da produção de borracha natural face à produção asiática e o surgimento da borracha sintética, patenteada em 1909. Para uma visão mais abrangente sobre a decadência de economias agrícolas no Maranhão e na Amazônia, ver, respectivamente, ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno. **A ideologia da decadência**: leitura antropológica a uma história de agricultura do maranhão. Rio de Janeiro: Editora Casa 8/Fundação da Universidade do Amazonas, 2008; WEINSTEIN, Barbara. **A borracha na Amazônia**: expansão e decadência, 1850-1920. São Paulo: HUCITEC, 1993.

Conforme explica Nunes (2007, p. 78) o período de “[...] decadência político-econômica provavelmente afetou a maneira de contar do narrador [...]”. Tanto o é que à primeira vista “[...] o romance de Dalcídio Jurandir está repleto de sinais que configuram um retrato de Belém sob o signo da decadência” (BOLLE, 2008, p. 109), e dentre eles, a própria ruína econômica e moral da família Alcântara. Conforme observa Bolle (2008, p. 115), cada membro da família, à sua forma, se ressentia “do rebaixamento de nível de vida e status social”. No entanto, para o autor, estes e outros indicativos não são o suficiente para afirmar que a imagem dalcidiana de Belém seja de decadência. Assim, ele propõe uma distinção entre a visão das diversas personagens do romance e, por outro lado, a análise do enfoque de Dalcídio Jurandir, já que para Bolle (2008, p. 110), o romancista “[...] fala da época do auge da borracha sem empatia, mas com distanciamento”.

Conforme sua primeira proposta de análise, o autor observa que o menino Alfredo, bem como a costureira Isaura, seus irmãos, mãe, avó e círculo de amigos – todos pertencentes à classe trabalhadora – não compartilham da mesma visão de mundo da família Alcântara, já que nenhum deles fala em “decadência” nem em período “áureo”. Sobre o enfoque dalcidiano, esclarece:

[...] ao intitular seu romance de *Belém do Grão-Pará*, o romancista abre uma perspectiva histórica bem mais ampla do que aquela que abrange as décadas subsequentes à queda dos preços da borracha. A prova é que nenhum historiador intitulou a década de 1920 ou o período dos anos 20 até os anos 50 como o tempo de ‘Belém do Grão-Pará’. Se o romancista escolheu esta denominação, é que ele vê o período convencionalmente chamado de ‘decadência’ sob um ângulo diferente, a partir de um outro tempo. Esse outro tempo, do ‘Grão-Pará’, é o da longa duração.[...] Essa estratégia de representação da história implica em uma relativização do tempo narrado (anos 1920) como também do tempo da narração (anos 1950), que ambos pertencem à época chamada convencionalmente de ‘declínio’, ‘estagnação’ e ‘decadência’. Como contraponto a essa época o romancista não coloca [...] a evocação da ‘época áurea’, em que a alta conjuntura da borracha amazônica no mercado mundial proporcionava enormes riquezas aos detentores desse negócio. (BOLLE, 2008, p. 110-111)

A economia gomífera, de fato, foi a força motriz da economia nortista a partir de 1850 até o surgimento das plantações asiáticas, o que fez com que as quedas dos preços da hévea fossem vertiginosas no mercado externo, diminuindo assim a demanda pela borracha amazônica. Daí o que se seguiu foi uma violenta retração no capital então circulante em Belém, levando diversas casas aviadoras e importadoras a encerrarem suas atividades na cidade, e mesmo na região, no caso daquelas que mantinham filiais em outras localidades como Santarém e Manaus. O mesmo

sucedeu com bancos e casas seguradoras. Comenta Martinello (1988, p. 55) que somente na praça de Belém, uma estimativa de época referia que as falências pronunciadas alcançaram a cifra de cem milhões de francos.

Contudo, o retrocesso e a estagnação das atividades econômicas visceralmente ligadas à exportação da *hévea* foram acompanhados de um rearranjo das relações de produção, ainda que as formas produtivas permanecessem predominantemente extrativistas. Assim, enquanto a castanha – dentre outros produtos oriundos do extrativismo – despontava como uma espécie de lenitivo para a economia da região, em Belém observava-se a instalação de diversas fábricas, principalmente no bairro operário do Reduto, área da qual Dalcídio Jurandir dá notícia em seu romance.

De maneira semelhante à Biberkopf de *Berlim Alexanderplatz*, o menino Alfredo, recém chegado à capital, desembarcando no Ver-o-Peso, ao lado do Necrotério, tem suas primeiras impressões da metrópole amazônica através de um bonde da então concessionária *Pará Electric*:

No bonde, Alfredo recolheu-se, sem mais aquela sensação de que o elétrico, com sua velocidade e rumor, quebrava a vidraça das janelas... Até que o bonde ia vagaroso. E meio sujo, seus passageiros afundavam-se num silêncio e apatia indefiníveis. Pareciam fartos de Belém, enquanto o menino seguia com uma crescente gula da cidade. O bonde, cuspidando e engolindo gente, mergulhava nas saborosas entranhas de Belém, macias de mangueiras, quintais com bananeiras espiando por cima do muro, uma normalista, feixes de lenha à porta da taberna, a carrocinha dos cachorros, que os levava para o fogo na Cremação, o moleque saltando no estribo e logo descendo como se fosse pago para aquilo, tabuleiros de pupunha que transpiravam ao sol, a bandeirinha mais roxa que vermelha de açaí, um menino de calça encarnada, o portão arriando ao peso de um jasmineiro em flor [...].(JURANDIR, 2004, p. 93-94)

Comparando o passeio de Franz Biberkopf no bonde berlinense e o de Alfredo no bonde de Belém, é possível perceber em cada narrativa tanto o “entusiasmo” quanto certo “estranhamento” perante a cidade e a “modernidade”, bem como algum desconforto pela necessidade de adaptação às condições materiais e sociais por ela impostas. Dentro do bonde, Alfredo observou um tédio patente no semblante de pessoas enfadadas, silenciosas. O desleixo dos passageiros, e da própria concessionária, em deixar o bonde sujo, também não deixou de ser percebido. Assim, a “modorrenta” rotina da capital descortinava-se ao migrante marajoara, ávido por novidades.

E Alfredo também notou o moleque. Percebeu a intimidade que o mesmo certamente tinha com a cidade através de sua atitude no bonde. Ladino, saltava de forma astuciosa, quase natural, no estribo do carril, mostrando certa dose de “ousadia” na lida cidadina, o que era completamente estranha ao interiorano. A sagacidade dos moleques da cidade contrastava com a ingenuidade daquele recém-chegado do Marajó:

[Alfredo] Atravessou a linha do bonde e até isso lhe pareceu extraordinário: pela primeira vez atravessava a pé e sozinho os trilhos do bonde debaixo daqueles fios carregados de eletricidade de vez em quando saindo uns relâmpagos quando o bonde passava. Pisou os trilhos, olhar dum lado a outro, a proeza, como se todos os meninos estivessem vendo ele atravessar. (JURANDIR, 2004, p. 91)

Desejoso de ampliar suas experiências e conhecer um mundo completamente distinto daquele que deixara na Ilha do Marajó, Alfredo experimenta a cidade, mesmo hesitoso. A atitude do menino ao cruzar os trilhos do bonde foi, decerto, influenciada pelo comportamento que o mesmo observara dos moleques de Belém. Provavelmente através do que Brancher et al (2008, p.43) denominam de “sentimento de pertença”, Alfredo buscasse autoafirmação e aceitação em um novo grupo social – o dos meninos da cidade – fugindo assim do estigma de interiorano, de “matuto” ingênuo ou de “tio-bimba” – usando um termo de Dalcídio – como pode ser observado na repreensão que o menino, recém chegado do Marajó, recebe da mãe:

[...] Alfredo pendurou-se pelo cordame e gritou para dentro da camarinha:
- Mamãe, um automóvel!
O carro irrompera na curva do bonde, buzinou entre as lojas e as canoas, desaparecendo. Dona Amélia, abotoando-se, pôs a cabeça fora da camarinha e galhofou, baixo:
-Veja e não pie, meu filho. Veja e não fale, seu tio-bimba. Se lembra de quando caçoava da matutice dos caboclos do Puca desembarcando em Cachoeira? (JURANDIR, 2004, p. 80)

Esclarecem Brancher et al (2008, p.44) que um estigma é um tipo especial de relação entre atributo e estereótipo, funcionando como rótulo negativo, que desqualifica o indivíduo. Assim, a pessoa estigmatizada acaba conhecida somente através de seus aspectos negativos, fato que gera o preconceito e a desinformação. No romance dalcidiano, Alfredo, ao atravessar sozinho – e receoso – a linha do bonde em direção a uma barbearia, torna clara sua vontade de não parecer matuto, e desta forma ser aceito e pertencer a este novo mundo citadino:

Numa barbearia da cidade! Ah! Pela primeira vez, sim! Seguia, sozinho, como um homem. [...] Entrou afoito, pulou na cadeira que viu vaga, o coração miudinho. À pergunta do barbeiro, tão atenciosa, respondeu, com fingida naturalidade:

- Escovinha.

Ante-saboreava o efeito que faria ao chegar diante da mãe e da casa na Gentil com o cabelo na moda da cidade, cheirando, e tudo feito sozinho no Salão Elegante. (JURANDIR, 2004, p. 93)

Assim, o menino continua a observar a Belém, e neste sentido, o automóvel não foi o único elemento a despertar a curiosidade e mesmo o assombro do garoto: os paralelepípedos que revestiam o chão da cidade, por entre os quais “grelava capim”, as torres da Catedral, “gordas da cor do tempo”, o bonde, que ia “vagaroso e meio sujo”. Os predicados parecem ter sido cuidadosamente escolhidos por Dalcídio para afirmar a atmosfera de “relativo” abandono e “desagregação” daquela Belém de início dos anos 1920.

Conforme palavras de Dalcídio, para que Alfredo mostrasse que era o menos matuto possível, deveria “compreender a cidade”, “ser amado por ela, saborear com vagar e cuidado” (JURANDIR, 2004, p. 85). Neste sentido, comenta Veneu (1990, p.16), para que se possa compreender as imagens das ruas, seus diversos estímulos sensoriais, sua dinâmica intrínseca, é necessário ter o espírito “vagabundo” e repleto de curiosidade e “os nervos com um perpétuo desejo incompreensível”. É preciso tornar-se uma entidade afeita às passagens e à mobilidade, cuja atividade hesita em ser definida como “esporte” ou “arte”. Em suma, é necessário tornar-se um *flanêur*.

Conforme explicita Benjamin (1989, p.35) em *Paris do Segundo Império*, a cidade engendra, dentre vários tipos, a figura do *flanêur*. Nascido com a modernidade, este tipo assume diversas funções: fetichista da mercadoria, “guia” pelos gêneros literários urbanos e instrumento de percepção e mapeamento da cidade, e neste último caso, enquadram-se algumas personagens dalcidianas. Reforça Bolle (2000, p. 373) que o *flanêur*, por definição, possui uma imensa mobilidade, sempre em busca de novas sensações nas ruas da cidade, e pelo gosto das observações ligeiras e inopinadas, ajusta-se confortavelmente ao fluxo temporal, deixando-se levar pela variedade de estímulos, eximindo-se da “pressa de acabar”.

De acordo com João do Rio, flunar é

[...] ser vagabundo e refletir, é ser basbaque e comentar, ter o vírus da observação ligado ao da vadiagem. Flunar é ir por aí, de manhã, de dia, à noite, meter-se nas rodas da população [...]. É vagabundagem? Talvez. Flunar é a distinção de perambular com inteligência. Nada como o inútil para ser artístico. Daí o desocupado flâneur ter sempre na mente dez mil coisas necessárias, imprescindíveis, que podem ficar eternamente adiadas. (RIO, 1951, p. 11-12)

Já estabelecido na casa dos Alcântaras, Alfredo conhece Libânia, a serva da família. Caboclinha vivaz, em um sábado à tarde, conduz Alfredo em um passeio pela cidade. E como um *flanêur*, o menino revisita diversos lugares e edifícios tantas e tantas vezes frequentados através das fotografias do *Álbum Comemorativo do Centenário de Belém*: O “Largo da Pólvora”, emoldurado pela impassível Marianne²⁸, o cinema Olímpia do qual sua mãe lhe falava ainda no chalé, no Marajó – “É tanta luz no Cinema Olímpia, que a gente parece que fica tonta...” (JURANDIR, 2004, p. 129). Entrando pela Serzedelo Correia, o garoto vê o antigo reduto do poder lealista²⁹: o edifício de *A Província do Pará* “comido pelo fogo, cheio de mato” (JURANDIR, 2004, p. 130). Mais adiante, já na Conselheiro Furtado, o Cemitério da Soledade, do “tempo da monarquia, fechado, o cemitério da varíola, da febre amarela” (JURANDIR, 2004, p. 130).

Em um pulo, lá estavam Alfredo e Libânia na 16 de Novembro, com a menina ziguezagueando por entre as palmeiras imperiais - que antigamente emolduravam a via – e tentando equilibrar-se nos trilhos do bonde. Chegando então ao Ver-o-Peso,

²⁸ Segundo Geraldo Martires Coelho, Marianne é a denominação da figura feminina alusiva à República. Em postura solene, a imagem leva o barrete frígio à cabeça, notabilizado nas cabeças dos combatentes republicanos franceses e símbolo da liberdade; a cota de malha que modela o tórax, bem como o gládio que segura na mão direita, são de uso dos homens de armas, e alusivos às batalhas travadas para a instauração da República francesa. Objeto de um concurso em nível mundial, do qual saiu vencedor o escultor italiano Michele Sansebastiano, o monumento foi inaugurado no antigo Largo da Pólvora, renomeado de Praça da República, em 1897, pelo então governador do Estado do Pará Dr. Paes de Carvalho. À época, Belém era a única capital brasileira a contar com um conjunto escultórico voltado à exaltação da República. Para um panorama mais detalhado, ver COELHO, Geraldo Mártires. **No coração do povo**: o monumento à república em Belém -1891-1897. Belém: Paka-Tatu, 2002.

²⁹ O Intendente Antônio Lemos foi chefe da comuna de Belém de 1897 a 1911. Através de conchavos, concessões de favores e apadrinhamentos, Lemos tornou-se uma figura influente no cenário político paraense, chegando a ser mais importante que o próprio governador. O Velho Intendente também era proprietário de um importante jornal, ‘A Província do Pará’, periódico que lhe servia como veículo de propaganda política. Em 1912, ano em que Lemos pretendia retornar ao cenário político paraense, foi impedido por seus adversários, seguidores do então governador Lauro Sodré. A turba de revoltosos ateou fogo na sede do jornal lealista, e seguiu para o chalé onde morava o Velho Intendente, que foi arrastado pela via pública, vilipendiado e cuspidado na face. Lemos foi então obrigado a todos seus títulos e cargos, partindo exilado para o Rio de Janeiro, onde morreu no ano seguinte. Para um quadro mais preciso sobre o Intendente Lemos, ver: SARGES, Maria de Nazaré. **Memórias do “Velho Intendente” Antônio Lemos** (1869-1973). Belém: Paka-Tatu, 2002.

o menino fitou curioso as mangueiras do Largo do Palácio, as torres das Igrejas de Santo Alexandre e da Sé, os mastros das embarcações atracadas no cais de arrimo. De Longe, Libânia apontou a Igreja e o Colégio do Carmo, dizendo que lá “havia também muito encantamento. Uma freira aparecia na janela.” Voltaram correndo ao Ver-o-Peso, rumo ao Mercado de Ferro, antes que um “cônego do casarão” pegasse Alfredo para fazer dele um padre.

De maneira despretensiosa, e “muito íntima de tudo” (JURANDIR, 2004, p. 129), Libânia conduzia Alfredo pelas ruas da cidade, até que em determinado ponto, as personagens passam a ser guiadas pelos trilhos dos bondes da *Pará Electric*:

Como sempre costumava , quando ia comprar ervas e cheiro-cheiroso no Ver-o-Peso, seguindo o trilho do trem e depois o trilho do bonde, Libânia agora ziguezagueava entre as palmeiras da Dezesesseis de novembro, quase a correr – que agonia – como se o rio lá adiante a chamasse. [...] Falava sério, os pés ágeis nos trilhos, tentando equilibrar-se num só. (JURANDIR, 2004, p.131).

E assim, já mergulhado em suas “entranhas”, Alfredo passa a manter com a cidade uma forte relação afetiva de pertencimento e também de posse, o que fica patente em suas diversas perambulações por Belém. Estes passeios de Alfredo, principalmente os de bonde, descritos em *Belém do Grão-Pará*, apresentam diversas referências geográficas e arquitetônicas da capital paraense, como ruas, praças, avenidas, edificações, que segundo Bolle (2008, p. 101), são “ícones urbanos” além de verdadeiros “repositórios da história da cidade”. Segundo o autor, o projeto de Dalcídio consistiria em mostrar a “cidade que estava dentro das pessoas”:

É um retrato de Belém através do *intérieur*, no duplo sentido: o habitat e os hábitos, os comportamentos e a mentalidade das pessoas. Mostrando os *habitantes* da cidade a partir de suas *moradias*, o romancista define também o seu *lugar social*. (BOLLE, 2008, p. 114)

Através destas referências, majoritariamente afetivas e emocionais, é possível traçar um mapeamento das relações individuais, ou mesmo coletivas, com a cidade. Este processo, segundo Guattari e Rolnik (2005, p.25), é denominado cartografia sentimental. Esclarece Rolnik (1989, p.33) que cartografar envolve construção, isto é, delimitar um território, e nele, mapear o percurso – ou percursos – dos indivíduos. Diferentemente do mapa, que representa um todo estático, a cartografia é um desenho, uma representação gráfica que acompanha e se faz *pari passu* com os movimentos de transformação da paisagem.

Esclarece a autora que a cartografia é portadora de concepções idiossincráticas do mundo, e assim sendo, também é portadora de subjetividades, características estas que concorrem para a articulação de um conjunto de saberes – científicos e tácitos – favorecendo, desta forma, a revisão de concepções hegemônicas e/ou dicotômicas dos indivíduos. Assim, para a construção da cartografia sentimental, a delimitação geográfica através de percursos e pontos de interesse não é o bastante.

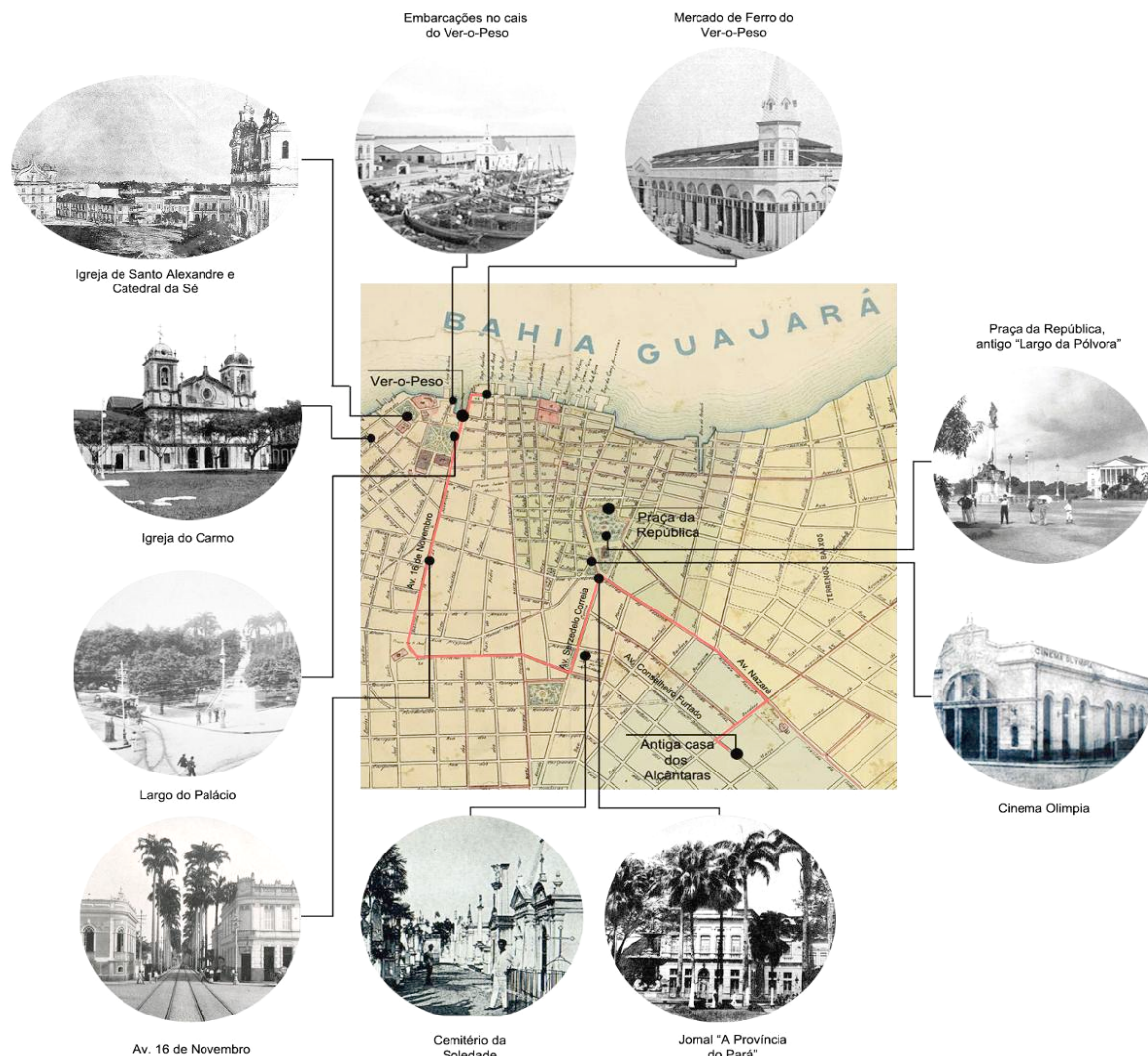
Para construí-la, é necessário observar de forma detida as dinâmicas existentes entre sujeito e objeto, em outras palavras, as práticas sociais intrínsecas, quase sempre contraditórias e conflitivas, portadoras de dimensões históricas e ideológicas, estabelecidas entre os entre as pessoas e a cidade. Conforme Rolnik (1989, p.41), o que a cartografia sentimental, ou afetiva, busca é o rastreamento das “linhas duras”, do plano de organização, dos territórios vigentes, ao mesmo tempo em que também vai atrás das linhas de fuga, das “desterritorializações”, da eclosão do novo.

Neste sentido, cartografar é mergulhar nos afetos que permeiam os contextos e as relações que se pretende conhecer para então construir circuitos, ou caminhos, dentro de um território existencial, de maneira que expressem e encarnem as sensações que as relações com a exterioridade produzem nos indivíduos. Assim, é possível então desenvolver uma cartografia afetiva de Alfredo, especificamente de seu primeiro passeio com Libânia pelas ruas de Belém, onde o menino pode vivenciar de maneira mais efetiva o espaço urbano da cidade, sentindo seus aromas, escutando o bulício das ruas, seguindo os trilhos dos bondes, conforme mostra o esquema 1.

Através da ilustração em questão, pode-se observar que o primeiro passeio de Alfredo e Libânia concentrou-se nas ruas do centro, pontuadas por importantes edificações e outras referências topográficas, marcos visuais e territoriais até hoje existentes no tecido urbano belenense.

O cine Olímpia, o Largo da Pólvora, o Cemitério da Soledade, dentre outros, estabeleciam um perímetro distinto das demais áreas da cidade. Este território, habitado pela elite econômica, distinguia-se por receber melhores tratamentos urbanísticos, melhores calçamentos e iluminação adequada, além de ser dotado de uma boa infraestrutura de transporte por meio de bondes.

Esquema 1 – Cartografia sentimental de Alfredo. Através de um passeio com Libânia, o menino busca, em locais simbólicos, o resgate da beleza e do fausto de uma Belém que parece estar perdida em decadência.



Fonte: Fotomontagem do autor com base na Planta da Cidade de Belém datada de 1905.

Ao longo da narrativa, é possível observar determinados símbolos – como o Cinema Olímpia com suas luzes ofuscantes e a 16 de Novembro com suas palmeiras imperiais – que pareciam manter viva a lembrança dos tempos “áureos”, tempos de fausto e riqueza nos quais Belém rivalizava com Manaus pelo título de *Paris n’América*³⁰. Ainda que Dalcídio, em alguns trechos, não forneça o itinerário

³⁰ Analisando a Manaus no período de 1890 a 1920, Edinea Mascarenhas apresenta a cidade como uma pretensa metrópole na Amazônia, que como Belém, fora urbanizada segundo o modelo haussmaniano com o intuito de atrair o capital estrangeiro. Ao expor uma modernidade “manca”, a autora demonstra que o modelo europeu de “civilização” contrastava de maneira abissal com uma

completo das ruas pelas quais Alfredo e Libânia passaram durante sua primeira *flanerie*, é provável que a partir do Cemitério da Soledade, os dois tenham seguido os trilhos do bonde, que passava pela Conselheiro Furtado, descendo até a Praça Amazonas e dobrando então pela 16 de Novembro. Daí seguiram para o Largo do Palácio, Ver-o-Peso e Mercado de Ferro.

Todos estes locais pelos quais Libânia e Alfredo passaram apresentam grande importância para a trajetória histórica da capital paraense. O crescimento centrífugo a partir da freguesia da Campina contrasta com o movimento centrípeto das personagens realizado neste primeiro passeio – sugerindo uma espécie de retorno – a partir da antiga casa da família Alcântara, junto aos covões da Gentil Bittencourt. Os pequenos *flanêurs* partem rumo ao centro, rumo à área a partir da qual Belém cresceu, como se buscassem (re)descobrir da cidade, passando por locais de forte conteúdo simbólico que conferem a determinadas áreas uma identidade, um caráter que as distinguem das demais.

Sobre os símbolos, Bourdieu (2010, p. 10) explica que os mesmos são, por excelência, instrumentos “de integração social, pois enquanto instrumentos de conhecimento e comunicação, eles tornam possível o *consensus* acerca do sentido do mundo social que contribui fundamentalmente para a reprodução da ordem social”. O autor explica que a tradição marxista privilegia as funções políticas dos sistemas simbólicos, em detrimento de sua estrutura lógica e gnosiológica, e tal funcionalismo, explica as produções simbólicas relacionando-as com os interesses das classes dominantes.

Ao longo do primeiro passeio de Alfredo pela cidade é possível observar que diversas edificações importantes – como o Olímpia e o Teatro da Paz – e espaços públicos tratados urbanisticamente - como o Largo da Pólvora – pontuam as áreas centrais de Belém, sugerindo assim a delimitação de uma área específica, habitada pela classe economicamente hegemônica e cuja cultura é dominante, seja através de comportamentos e atitudes, vestuários, língua e mesmo edificações e outros marcos visuais na cidade. Segundo Bourdieu (2010, p. 10), tais elementos acabam se transformando em símbolos desta cultura, contribuindo para a integração real da

sociedade provinciana e preconceituosa, onde as tensões sociais eram também geradas por uma política urbana fortemente excludente. Para um panorama mais completo sobre a cidade de Manaus durante o período em questão, ver MASCARENHAS, Edinea. **A Ilusão do Fausto**: Manaus 1890-1920. 2. ed. Manaus: Valer, 2007.

classe dominante, “assegurando uma comunicação imediata entre todos os seus membros e distinguindo-os das outras classes”.

Ademais, cultura dominante também contribui para a legitimação de uma ordem instituída por meio do estabelecimento das distinções hierárquicas, bem como para justificar estas mesmas distinções. Desta forma, comenta Bourdieu (2010, p. 11) que “a cultura que une é também a cultura que separa [...] compelindo todas as culturas a definirem-se pela sua distância em relação à cultura dominante”. Tal premissa parece ser a geratriz de uma Belém dicotômica, polarizada entre centro e subúrbio, entre áreas com forte conteúdo simbólico, onde prevalece a cultura de uma classe dominante, e outras áreas que se definem e perfilam segundo maior ou menor correspondência aos padrões socioculturais instituídos pelas primeiras.

Assim, o cine Olímpia, o “Largo da Pólvora”, o edifício de “A Província”, o largo do Palácio e as torres das igrejas, símbolos de fausto, riqueza e poder – seja ele político, econômico ou religioso – perfilam-se como elementos de uma cultura material cujo sistema de valores é determinado pelo capital, restando àqueles não pertencentes à grupos economicamente hegemônicos apenas observá-los como símbolos representativos desta classe dominante e como limite estabelecido entre esta e os demais grupos sociais.

Tal questão envereda pelo que Bourdieu (2010, p. 11) denomina “violência simbólica”, ou seja, os símbolos cumprem a função política de instrumentos de imposição ou de legitimação da dominação, que contribuem para assegurar a ascendência de uma classe sobre outra, dando assim o reforço da sua própria força às relações de força que as fundamentaram, e contribuindo, na expressão weberiana (WEBER apud BOURDIEU, 2010, p. 11) para “domesticação dos dominados”.

Explica o autor que as frações dominantes, cujo poder assenta no capital econômico, têm em vista impor a legitimidade de sua dominação, e uma das formas de fazê-la é por meio da própria produção simbólica, e fazendo isto através de elementos devidamente dispostos no cenário urbano, onde as frações dominantes criam seu próprio espaço social. Tal categoria é definida pelo autor como a representação do mundo social em forma de espaço – em suas diversas dimensões – construído na base de princípios de diferenciação ou de distribuição, constituídos pelo conjunto das propriedades que atuam no universo considerado (BOURDIEU, 2010, p. 133). Em outras palavras, é um espaço moldado de maneira apropriada

com finalidade de conferir ao detentor deles, força, poder, *status*. Os agentes ou grupos de agentes são assim definidos por suas posições relativas neste espaço.

Tratar de espaço social, para Bourdieu (2010, p. 138), significa assumir que não se pode “juntar uma pessoa qualquer com outra pessoa qualquer, descurando as diferenças fundamentais, sobretudo econômicas e culturais. Assim, o mundo social por meio das propriedades e das suas distribuições, tem acesso, na própria objetividade, ao estatuto de sistema simbólico, que a semelhança de um sistema de fonemas, se organiza segundo a lógica da diferença. O espaço social e as diferenças que então se desenham espontaneamente tendem a funcionar simbolicamente como espaço dos estilos de vida.

Observando as políticas urbanas da Belém, na virada do século XIX para o XX, através deste prisma de análise, é possível constatar que estas, além de preconceituosas e fortemente excludentes, eram voltadas majoritariamente para a produção de um espaço urbano para a “elite” da terra. Em Belém o que urbanisticamente poderia ser denominado como “projeto de modernidade” foi pensado não só em termos de configuração de espaços amplos, de infraestrutura, de comércio e lazer, mas também foi elaborado para satisfazer as aspirações da “elite” e de seus próprios projetos de ascensão social, política e econômica e de manutenção de seu *status quo*. Nele figuraram medidas que pretendiam afastar do que Hatoum (2007, p.11) chama de “vitrine urbana”, os pobres, miseráveis, imigrantes, enfermos e loucos. Belém passa então a constituir-se em uma cidade de espaços dicotômicos, segregados, cujos limites estavam expressos através de símbolos que permeavam - e ainda permeiam – o espaço urbano.

Mesmo com o passar do tempo, o contato com o mundo desconhecido da cidade ainda causava certa hesitação ao menino do interior, que relutava em comportar-se como os outros moleques da cidade, que buliçosos, nem sempre conseguiam afinar suas travessuras com a cadência dos bondes. Os periódicos de 1920 e 1930 são repletos em notícias de moleques que caíam dos bondes, ou eram atropelados. E quando atropelados, esperava-se que as consequências não fossem fatais. Contudo, os acidentes noticiados nos periódicos não refreavam o “espírito da mocidade”, que encarava os carris como alvos das mais variadas traquinagens, desde pegar o bonde andando, ou pular do estribo para não pagar o bilheteiro, até alvejá-los com pedriscos.

Travessuras à parte, o bonde permeou o primeiro passeio – e outros mais – da cabocla e do pequeno *flanêur* marajoara pelas ruas do centro, seja através de suas quase onipresentes vias metálicas, que conduziam os pequenos, ou quando o mesmo surgia pela curva do Mercado de Ferro, navegando pelas águas grandes de março que invadiam as ruas, e depois se “danando” pela João Alfredo:

Dedo na boca, esquecida do menino, Libânia acompanhou com o olhar o bonde que se danava pela João Alfredo, aos trambolhões pela Santo Antônio, como se fosse invadir a casa dos chapéus, a vitrine dos perfumes, aquelas quinquilharias. (JURANDIR, 2004, p. 134)

Na década de 1920, de maneira quase cômica, como se pode perceber através do trecho do romance dalcidiano, os “elétricos” rodavam em suas metálicas vias aos solavancos, imagem esta que em muito se afastava daquela que tinham na época de sua inauguração, em 1907. Ícones do progresso e de uma “pretensa” modernidade, os bondes também foram sujeitos de um tempo em que também eram vetores concorrentes para a expansão urbana e instituíam novas relações e posturas sociais. Contudo, a depressão econômica, aliada à concorrência com o auto-ônibus e a falta de manutenção e conservação dos carris, precipitou este modal de transporte na cova da decadência.

Desta forma, na época em que a narrativa dalcidiana se passa – 1922 – os bondes pareciam fazer um hercúleo esforço para manter-se na linha e não invadir os passeios, a fachada de uma edificação qualquer, ou as vitrinas do comércio, que de casas importadoras, casas de moda, como a *Formosa Paraense*, que pode ser observada na fotografia 30, e outras lojas caras de mercadorias refinadas e afinadas com o bom gosto europeu, passou a vender mercadorias de menor valor, ou no termo dalcidiano, “quinquilharias”.

À época de *Belém do Grão-Pará*, os serviços transporte por meio dos carris elétricos já apresentava notória lassidão. Contudo, andar de bonde ainda provocava certa atração, como pode ser observado no trecho em que o autor descreve o encontro de Libânia com um rapaz. Ao despedir-se da serva dos Alcântara, esta o observa pegando um bonde, e admira-se de sua atitude:

Quando ela se despediu, sem lhe dar a mão nem ele estendeu a sua, ambos ficaram com uma cerimônia, nem sabiam o que fazer. Foi ele pegar o bonde – a ela pareceu que apanhou o bonde só por pavulagem, por apanhar – então ela ajuntou a folha da mangueira, logo fez ‘ah!’ e atirou a folha no chão. (JURANDIR, 2004, p. 388)

Fotografia 30 – Interior da Casa de Moda “Formosa Paraense” em 1898, localizada na João Alfredo, nº 67. Antes do fim da economia gomífera na Amazônia, o comércio de Belém jactava-se de sua diversidade e refinamento. As lojas de moda eram frequentadas pela elite econômica, que buscava ombrear-se com a sociedade europeia. Com a retração do capital circulante retraiu-se também o comércio, que passou a vender produtos mais simples a preços módicos.



Fonte: CACCAVONI, Arthur. **Album Descrittivo Annuario dello Stato del Pará** - 1898 - Destinato esclusivamente agli stabilimenti finanziari, industriali, commerciali ed ai signori viaggiatori di Arthur Caccavoni, concessionario della Pubblicità-Reclame a Bordo dei Vapori della Ligure-Brasiliana. Genova, Fratelli Armanino, 1898. il. p&b.

Esta atração também é observada em Emília Alcântara. Desejosa de mudar-se para longe dos “covões”³¹ da Gentil Bittencourt, a personagem perambula de bonde pelas ruas do nobre bairro de Nazaré em busca de uma nova casa para a família, onde pudesse, da janela, observar os bondes e também ser observada:

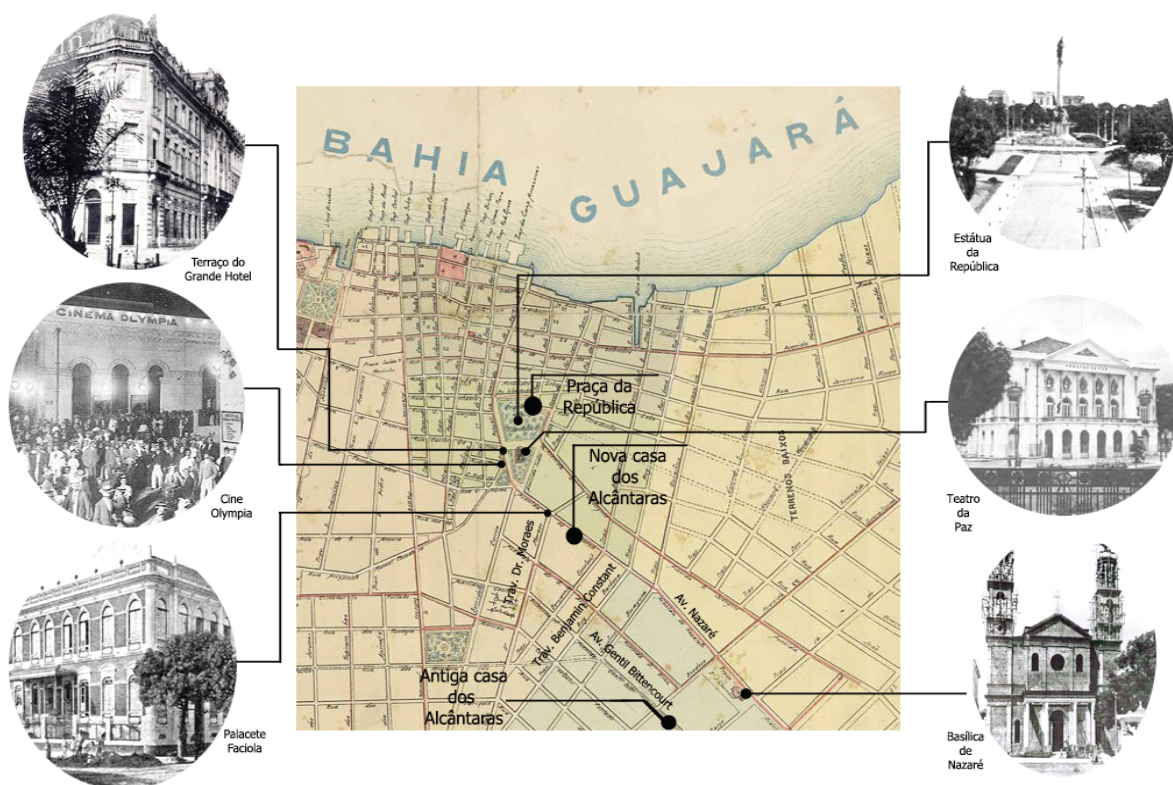
Passou no bonde duas vezes, uma em companhia de Isaura, outra sozinha [...]. Sim, na Estrada de Nazaré, entre a Benjamin Constant e quase-quase à esquina da Doutor Moraes, já para desembocar no Largo da Pólvora ;meu Deus, pertinho do Olímpia, do terraço do Grande Hotel, da melhor farmácia, dos passeios em torno da estátua da República, da Assembléia e do Teatro da Paz. Cruzando a Doutor Moraes, estava-se num quarteirão de ‘olhe lá’: o Palacete Faciola, com seus claros azulejos [...]. Enfim, tal semelhante quarteirão, acolá o outro, onde gente fina morava e ostentava [...]. Três janelas para a Estrada de Nazaré. Uma para cada Alcântara. Três janelas para os muitos bondes, pois ali passava de ida e volta o trânsito grande da cidade, Cremação, Santa Isabel, Guamá, São Brás, Marco, o Sousa [...]. (JURANDIR, 2004, p. 245)

³¹ O termo correspondia às áreas da cidade que apresentavam de cotas de nível mais baixo, frequentemente alagadas ou sujeitas à alagamento nos períodos de maior pluviosidade. Em função do acúmulo de água, era comum que os covões exalasses mau cheiro.

Diferente de Alfredo, cuja cartografia sentimental, expressa no esquema 1, relaciona-se com o “novo”, com o desejo de conhecer a cidade, de tornar-se um membro da vida cidadina, a cartografia sentimental de Emília Alcântara praticamente circunscreve-se ao centro, onde a jovem deseja morar, no espaço social das elites, nutrindo a expectativa de que a mudança de sua família para a Avenida Nazaré a tornasse membro desta mesma elite.

A preocupação da personagem torna-se explícita na escolha da nova casa, próxima de símbolos de prestígio e “modernidade”, como o Olímpia e o Grande Hotel, e marcos visuais como a estátua da República e o Palacete Faciola, que também eram elementos delimitadores do espaço social da classe econômica dominante. Mesmo arruinada, a nova casa dos Alcântara não poderia, segundo as intenções de Emília, ser localizada em melhor quarteirão.

Esquema 2 – Cartografia baseada nos espaços afetivos da personagem Emília Alcântara. Observa-se que os espaços afetivos da jovem concentram-se em áreas centrais, circunvizinhas ao polígono formado pela Praça da República.



Fonte: Fotomontagem do autor com base na Planta da Cidade de Belém datada de 1905.

A cartografia sentimental de Emília Alcântara também difere da de Alfredo no que tange o perímetro da área. Enquanto o garoto percorre as ruas do centro rumo ao Ver-o-Peso, ampliando sua área afetiva, a jovem centra-se basicamente na área circunvizinha à nova casa na Estrada de Nazaré, o que pode ser constatado na cartografia 6. No entanto, entre Alfredo e Emília existe uma similaridade: ambas as personagens apresentam “desejo de pertencimento”: o interiorano deseja conhecer, explorar a cidade, e pertencer a este mundo tão diferente daquele que deixara em Cachoeira do Ararí, no Marajó; Emília deseja fazer parte da boa sociedade belenense, ver e ser vista, frequentar os lugares da moda, estar onde “gente fina morava e ostentava” (JURANDIR, 2004, p. 245).

A cartografia sentimental de Alfredo pode ainda ser ampliada se forem considerados os outros passeios do menino – sozinho ou acompanhado por Libânia – por outras áreas da cidade, os “subúrbios”, representados por bairros mais afastados como o Marco da Légua, o Guamá e a Pedreira, onde moravam pessoas simples, da classe trabalhadora, e que mantinham conexão com o centro através dos bondes.

3.5 DO CENTRO AO SUBÚRBIO: OS BONDES EM ANJOS DA ESCURIDÃO

A Pedreira era mais um bairro dos subúrbios de Belém, e assim como o Souza, desenvolveu-se sob forte influência do Marco da Légua. Segundo Penteado (1968, p. 182), os bairros residenciais “pobres” se estendiam “pela periferia da cidade, onde são frequentes as casas de madeira cobertas por folhas de palmeiras, algumas edificadas em terrenos muito úmidos e, por isso mesmo elevadas sobre estacas; outras assentadas diretamente sobre o chão”.

Os bairros suburbanos contrastavam fortemente com aqueles localizados no centro da cidade, seja pela grande diferença em sua fisionomia, ou pelas poucas posses e baixa instrução da população residente, ou mesmo pelo cotidiano das pessoas que davam vida às artérias, em grande parte estreitas e sem pavimentação. A Pedreira, nas palavras de Penteado (1968, p. 342), foi “capturada” pelo eixo viário representado pelas Avenidas Generalíssimo Deodoro-Pedro Miranda, e

desenvolveu-se a partir do Marco, seu ponto de origem. Segundo o autor em tela, a Pedreira era

[...] um bairro residencial, também habitado por uma população muito modesta, que reside especialmente em ‘barracas’, sendo facilmente notadas as casas de alvenaria, térreas ou assobradadas, que existem nestas áreas, ainda mais porque, em muitas delas, se encontram bares, mercearias, padarias ou farmácias. [...] A pobreza dos loteamentos está expressa na fragilidade da organização do espaço [...]. (PENTEADO, 1968, p. 342-343)

Segundo o autor, a Pedreira apresentava traçado hipodâmico³², o que denunciava a forte influência recebida do bairro do Marco da Légua. Sua principal via de acesso, a Av. Pedro Miranda, era uma das poucas vias pavimentadas. Tal fato deve-se à circulação dos bondes elétricos da linha da Pedreira, inaugurada em 1926. Por letra de contrato, a concessionária era obrigada a pavimentar as ruas que seriam servidas pelos carris. Assim, para assentamento dos trilhos, era necessário nivelar a via, fazer o subleito, aplicar os lastros, assentar os dormentes para que então os trilhos pudessem ser fixados. Posteriormente, as vias eram pavimentadas com blocos de granito (paralelepípedos).

Partiam os bondes do Largo de Santa Luzia, em frente à Capela da Santa Casa de Misericórdia e da Faculdade de Medicina, que pode ser observada na fotografia 31, descendo então pela Av. Pedro Miranda até a travessa Mauriti, onde o carril fazia o retorno, anunciando – como uma espécie de “arauto” da modernidade – que ali eram os confins de uma cidade que se pretendia “moderna”. À semelhança do que ocorria nos bairros centrais da cidade, as edificações da via pela qual o bonde passava apresentavam melhor aspecto, e no caso da Pedreira, este melhor aspecto ligava-se à técnica construtiva adotada, notadamente a alvenaria de tijolos com cobertura em telha cerâmica.

Em *Belém do Grão-Pará* percebe-se, em alguns momentos do romance, um movimento centrífugo das personagens, ou seja, um movimento que vai do centro, onde vivem os Alcântaras, para a periferia, como o Guamá, onde vivia Mãe Ciana, ou como o Marco, onde Alfredo aventura-se em passeios de bonde com Libânia. A

³² Considerado por Fernando Goitia como o primeiro urbanista com critério científico que o mundo conheceu, o grego Hipódamo aplicou a quadrícula, ou tabuleiro de xadrez, às cidades helenas. Ainda jovem, por volta dos trinta anos, Hipódamo ajudou a reconstruir sua cidade natal Mileto, onde impôs como traçado urbano a rígida malha ortogonal que adaptou-se bem aos contornos do relevo acidentado do promontório rochoso onde se localizava. Para um quadro mais detalhado da origem e desenvolvimento do traçado hipodâmico, ver GOITIA, Fernando Chueca. **Breve história do urbanismo**. Lisboa: Presença, 1992.

situação se inverte em *Anjos da Escuridão* de Amaury Braga Dantas (1998): o movimento das personagens passa a ser centrípeto, ou seja, da periferia para o centro, uma vez que o núcleo principal do romance é o bairro da Pedreira.

Fotografia 31 - Aspecto da Faculdade de Medicina, no Largo de Santa Luzia, em 1939. Deste ponto partiam os bondes rumo à Pedreira através da Av. Pedro Miranda. Chegando à Travessa Mauriti, à altura do mercado da Pedreira, os carris retornavam.



Fonte: PARÁ, Governo do Estado do. **Álbum do Pará** – Organizado sob os auspícios do Governo do Estado e com apoio da Associação Commercial do Pará, sendo o interventor federal S. Exia. O Sr. Dr. José Carneiro da Gama Malcher. Belém: Tipografia Novidades, 1939. il. p&b.

Ambientado na Belém de 1935, o romance gira em torno de três personagens que proporcionam perspectivas diferentes da cidade: a primeira é de Afrânio, caboclinho de Alenquer, que busca a cidade para continuar os estudos iniciados no interior. Maфра, como é usualmente referido no texto, observa Belém com espanto e certo medo. Morando na casa de parentes, localizada atrás do Mercado da Pedreira, o menino observava o centro da cidade – a partir do subúrbio – como *locus* natural de novidades, desenvolvimento, de progresso. A segunda perspectiva é a de Fernando, herdeiro de nobre família de comerciantes, mas em ruína econômica. A partir do “sobradão decadente” em que morava, na 15 de Novembro, Nando observa

Belém com certa indiferença e resignação pela perda do fausto e riqueza da cidade, bem como pelo declínio do poder econômico de sua família; a última é a de Euzébio, descendente de italianos de classe média que moravam em Batista Campos. Sua visão é um tanto reflexiva, seja em relação às experiências e percepções do/no espaço urbano, seja em relação às diferenças entre os territórios sociais que se estabeleceram entre centro e subúrbio da cidade.

As similaridades entre *Anjos da Escuridão* e *Belém do Grão-Pará* são evidentes: o interiorano que migra para a cidade a fim de continuar os estudos, seu desembarque no Ver-o-Peso, a *flânerie* pelas ruas da cidade, o Teatro da Paz, o Grande Hotel, as *matinéés* do Cine Olímpia e outros lugares chiques e da moda, frequentados pela boa sociedade, as lembranças do “Velho Lemos”, o ressentimento de algumas personagens pela *Belle Époque* para sempre perdida. Análoga à do romance dalcidiano, a narrativa de *Anjos da Escuridão* não orbita somente entre o centro de Belém e a Pedreira: é possível observar outras áreas da cidade, como a zona do meretrício e o *bas-fond* da Rua Riachuelo, o bairro da Condor e da Sacramento, o campo de pouso dos hidroaviões da Pan-Air às margens da Baía do Guajará.

À semelhança de Alfredo, que desembarcara em 1922 no Ver-o-Peso, ao lado do Necrotério, Mafra, em 1935, desembarca no Porto, em frente aos sobrados de azulejos luzidios da Boulevard Castilhos França. Seu Peixoto, tio do rapaz, o leva até a Pedreira. Mafra também tem suas primeiras impressões da cidade através das janelas de um bonde – o Circular – que apanha junto com seu tio em um *clipper*³³:

[...] encaminham-se para o clipper onde tomam o bonde Circular. O bonde, depois de passar pelo Ver-o-Peso, dá a volta na Praça do Relógio e retorna em direção ao cais.[...] O menino jamais vira tantos automóveis; bondes, só em gravuras. Seus olhos faiscavam tentando absorver de pronto as novidades da capital.[...] Na calçada perto da parada um cego vende tiras de loteria; um moço de chapéu de palha oferece pés-de-moleque num tabuleiro[...]. Para Mafra, o Teatro da Paz mais parecia um castelo de rei, daqueles das histórias. Adiante, o Café da Paz, onde em mesas de mármore e cadeiras de ferro as pessoas sentavam para tomar seu cafezinho, um aperitivo e conversar, o Grande Hotel e o Cinema Olímpia. (DANTAS, 1998, p. 10-11)

³³ Os clippers eram pequenos abrigos cobertos construídos nos locais das paradas de ônibus e bondes. Edificados em alvenaria de tijolos, substituíram os antigos quiosques de madeira que serviam como abrigo nos pontos de parada dos bondes.

Pelas janelas do Circular, Mafra observa uma Belém menos “modorrenta” que aquela observada por Alfredo, também dentro de um bonde. Com efeito, vivia-se “ainda a réstia faustosa da borracha” (DANTAS, 1998, p. 12), mas novos ares animavam a cidade, diferente daquela relativa “melancolia” dos anos 20. O incipiente processo de verticalização, observado através da construção de prédios de apartamentos, repartições públicas e hotéis, já se fazia notar ao longo da Av. 15 de Agosto – atual Presidente Vargas. Na mesma avenida, na esquina com a Manoel Barata, *O Vesúvio* ufanava-se de ser a “mercearia número um da cidade” (DANTAS, 1998, p. 12). Ponto de encontro de alguns jovens, estudantes, rapazolas e comerciários, todo final de tarde, rivalizava com o *Café da Paz*. Amontoados nas calçadas dos cafés, buscavam sempre o que observar nos

[...] transeuntes ocasionais, nos populares típicos e obrigatórios, nos marreteiros, vendedores de pupunha cozida e nas senhoras bem vestidas que procuravam o caminho de suas casas. [...] Bem verdade que uma ou outra puta anda por lá, a granjear freguesia na ilharga da zona. (DANTAS, 1998, p. 12)

Ali, pertinho, a Escola Normal – onde antigamente funcionava o “A Província do Pará”, o jornal do Velho Lemos – brindava os ávidos olhares masculinos com a visão das “normalistas”, moças viçosas de sapatos pretos afivelados, meias alvas até altura dos joelhos, blusas brancas de botão, e a indefectível saia plissada azul marinho. A reunião dos rapazes junto à Praça da República não se justificava apenas pelo prazer da conversa nos cafés e mercearias de importados. Um dos principais motivos estava “na grande possibilidade de espreitar pernas e coxas, a subirem no bonde ou por força do vento geral, depois da viração”. (DANTAS, 1998, p. 13).

Mas os rapazes não eram os únicos a quem a passagem do bonde alegrava:

Se a manga madura cai num trilho do bonde, a turma da galhofa espera que a roda passe por cima. Num átimo de precisão a casca esmagada pela roda fica presa e o caroço, que nem uma bala, é atirado longe. Tem moleque arruaceiro, desses que não tem mesmo o que fazer, que faz de propósito: pega a manga e sapeca no trilho do bonde. Ante a cara feia do motorneiro impotente, que no máximo recomenda um palavrão para a senhora genitora responsabilizada, a canalha confere a pontaria no alvo atingido e dá gaitadas de prazer [...].(DANTAS, 1998, p. 13-14)

Do centro da cidade, o menino do interior parte para o subúrbio. Na Pedreira, “bairro do samba” (DANTAS, 1998, p. 55), Mafra hospeda-se na modesta casa dos tios, que refletia a condição material e econômica dos habitantes daquele bairro:

Residência modesta a casa de seu Peixoto e dona Dora, mas como ela mesmo dizia 'maior que coração de mãe'. Uma barraca de madeira coberta de telhas; sala, dois quartos, corredor e cozinha. Ficava lá por trás do mercado da Pedreira. Além dos cinco filhos do casal, abrigava a todos que chegavam, parentes e agregados.(DANTAS, 1998, p. 20)

Comenta Leal (2008, p. 31) que na virada do século XIX para o XX, durante o processo de transformação urbana e modificação da fisionomia de Belém, casebres populares, como o de Seu Peixoto e Dona Dora, eram sistematicamente removidos do centro da cidade em nome da “civilização e do progresso”. A esta parcela da população da cidade, restava ocupar as áreas alagadas, ou sujeitas a alagamento, de cotas de nível mais baixas e circunvizinhas ao centro, ou os bairros mais afastados, como a Pedreira. Neles habitava uma população humilde, de poucos recursos, “de maioria negra e cabocla, mantinha práticas culturais que muito se distinguiram do modelo de civilização que os grupos dirigentes tentavam implantar na capital paraense” (LEAL, 2008, p. 32).

Dona Dora era lavadeira, e esporadicamente cozinhava para fora. Era filha-de-santo e devota da “padroeira”, o que indica a existência de cultos de origem africana em bairros onde a população negra e mestiça predominava. Com seu Peixoto, Dona Dora tinha cinco filhos, que faziam sorrir o pai ao dizerem que quando crescessem, seriam como ele e trabalhariam na *Pará Electric*. No diminuto espaço da barraca também morava Helena, uma sobrinha que ajudava na lavagem de roupa, e o irmão de Dona Dora, Chico – malandro, beberrão e exímio capoeirista – que dormia em um pequeno barracão no quintal. Observa-se que mesmo vivendo em condições muito modestas, o sentimento de cooperação se fazia presente, o que contrasta com a Família Alcântara de *Belém do Grão-Pará*, formada por personagens individualistas e provincianas, que lutam para manter as aparências mesmo na ruína econômica. Na família de D. Dora e Seu Peixoto, prevalece o senso de coletividade, de ajuda mútua, mesmo sob condições econômicas desfavoráveis.

Em sendo um bairro afastado do centro, as ruas da Pedreira eram, majoritariamente, sem pavimentação, à exceção da Avenida Pedro Miranda, calçada com paralelepípedos em função da linha do bonde, que penetrava no bairro através da referida Avenida, fazendo retorno na Travessa Mauriti, em frente ao Mercado. A tranquilidade das vias só era quebrada pela rara presença de automóveis, ônibus, e com maior frequência, pelos bondes. Assim, era frequente que a rua se tornasse palco para os mais diversos folguedos pueris:

Por cima do telhado da cozinha viu um laço empolgante. Uma rabiola vermelha, rabo comprido, lutava contra um 'vêzinho' preto-e-branco. Ante uma 'cabeça' mirabolante do papagaio, a rabiola 'chinou' [...]. Mafra, olhando o céu claríssimo, medindo espaços, subiu pelo corredor [...] correu, correu, pulou e pegou na frente da canalha. Pegou a rabiola, toda linda, vermelhona! Quando voltou para casa, empolgado pela façanha, ostentando a rabiola na mão e o suor no rosto, foi recebido com um carão por tia Dora, moralista: - Tu já é muito grande pra andar por aí, correndo atrás de papagaio! Depois, esses papagaios engatam na linha do bonde e acabam dando problema [...]. (DANTAS, 1998, p. 86)

Os mesmos bondes que eventualmente ameaçavam as brincadeiras infantis também franquearam a Mafra o acesso à cidade. Como suas economias eram escassas, muitas vezes guardava a passagem do bonde e ganhava o centro de Belém seguindo os trilhos a pé, o que era possível já que o emaranhado de trilhos percorriam as principais vias da cidade:

Para economizar o boró do bonde, Mafra traçava itinerários imensos [...] conhecia a cidade como a palma da mão. Não havia talvez uma só calçada, trilho de bonde, praça ou rua onde ele ainda não houvesse passado [...].(DANTAS, 1998, p. 164)

Ainda que a personagem ganhasse o centro da cidade através dos bondes – ou seguindo seus trilhos – e transitasse por diversos locais, o bairro da Pedreira é o grande palco no qual se desenrolam diversos acontecimentos da narrativa. É onde Mafra vive com Dona Dora e Seu Peixoto, em uma casa humilde, uma “barraca de madeira coberta de telhas” (DANTAS, 1998, p. 20), que ficava por trás do mercado que até hoje abastece o bairro. Seu Peixoto também servia-se da quitanda e horta do japonês Nakamura e a vacaria do espanhol, “lá pros lados de sua casa” (DANTAS, 1998, p. 49), complementando as compras feitas no mercado.

Por ocasião da quadra junina, os moradores da Travessa Angustura, próxima à casa de D. Dora e Seu Peixoto, “enfeitavam o subúrbio pedreirense com açazeiros, hasteavam bandeirolas e armavam fogueiras”, armando o “Terreiro Buscapé”:

Além de música de violão, clarineta, zabumba, sanfona, triângulo e pandeiro, também havia uma variedade de comidas típicas da época: bolo de fubá, macaxeira, tacacá, mingau de milho, arroz doce, pamonha e aluá, que eram preparados com todo carinho e dedicação para os festejos de Santo Antônio, São João, São Pedro e São Marçal (DANTAS, 1998, p. 192).

Tomando como premissa as referências topográficas – como Mercado da Pedreira, ruas e avenidas do bairro – e mesmo os costumes da população, é possível desenvolver a cartografia afetiva de Mafra, como mostra o esquema 3.

Esquema 3 – Na cartografia sentimental de Mafra os pontos de interesse e afetividade concentram-se na Pedreira, bairro periférico e relativamente distante das áreas centrais da cidade, representadas pelo Largo de Nazaré e Praça da República.



Fonte: Fotomontagem do autor com base na Planta da Cidade de Belém datada de 1905.

A cartografia sentimental do rapaz difere da de Alfredo e Emília Alcântara não só pela localização, uma vez que os percursos de Mafra, bem como diversos pontos de interesse concentram-se em um bairro localizado na periferia da cidade. As cartografias de Alfredo e de Emília foram desenvolvidas através da plotagem de pontos de interesse específicos, como edificações, monumentos, marcos visuais significativos no centro da cidade, área habitada pela elite econômica, da qual não faziam parte, e, por conseguinte fruía os espaços e os monumentos como expectadores. Já na de Mafra, os pontos de interesse estão associados às dinâmicas e práticas sociais – como a elaboração do Terreiro Buscapé pelos moradores da Angustura – e a determinados indivíduos, como a casa de Dora e Peixoto, a quitanda do Nakamura e a vacaria do espanhol.

A peculiaridade na cartografia sentimental de Mafra não se encontra somente na diferença espacial da periferia em relação ao centro da cidade, mas também está no sentimento de pertença a uma comunidade, o que não se observa em Alfredo, e principalmente Emília Alcântara, que almejando pertencer a “alta sociedade”, imagina consegui-lo através da mudança da família dos covões da Gentil para a Avenida Nazaré. O caboclinho do Marajó e a “alpinista social” dalcidiana fruem os espaços evidenciados em suas cartografias afetivas como espectadores: Emília observa o vai-e-vem dos bondes a partir da janela da nova casa, sem, no entanto, compartilhar da viagem no carril com os membros daquele extrato social a qual desejava pertencer; Alfredo admira-se do Cine Olímpia, mas não entra para assistir a *matinée* – a não ser quando em uma ocasião foi convidado por Dona Inácia e Emília – observa o Largo da Pólvora e o Teatro da Paz, mas nele não assiste nenhum espetáculo. As personagens dalcidianas não usufruem tais espaços de maneira plena, não integram ao conjunto das relações sociais que neles se estabelecem, e, por conseguinte, deles não se apropriam pelo uso, apenas pelo “desejo”, ou pela “afetividade”.

No caso de Mafra, o menino compreende, integra-se e faz uso dos espaços da Pedreira – nas brincadeiras de rua, nas caminhadas até os mercados e quitandas, e mesmo em seu trajeto, a pé, rumo ao trabalho – evidenciando os contornos de sua ocupação, bem como as redes de relações sociais que se estabelecem entre os moradores do bairro, gente simples, trabalhadores que também pertencem à seu grupos social. O menino, então, integra-se a uma comunidade na qual o *habitus*, as tradições e os costumes a definem e mantém seus membros relativamente coesos, sem que os mesmos percam suas individualidades.

A noção de comunidade é aqui considerada em seus dois sentidos: o primeiro faz referência direta ao espaço físico, geográfico, como a vizinhança³⁴, o bairro, a cidade. As relações sociais estabelecidas entre os indivíduos que habitam espaços contíguos, e vivem sob convenções comuns, seriam constituídas devido à sua proximidade física. Assim, nas comunidades geográficas o espaço é o cerne da

³⁴ O termo aqui é considerado segundo a definição de Park (1987, p.35), no qual vizinhança é “uma unidade social que, por sua clara definição de contornos, sua perfeição orgânica interna, suas reações imediatas, pode ser justamente considerada como funcionando à semelhança da mente social”. Para uma revisão, ver PARK, Robert Ezra. A Cidade: Sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, Otávio Guilherme. **O Fenômeno Urbano**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1967. p. 29-72.

constituição dos grupos e das relações sociais estabelecidas. O segundo significado refere-se a um determinado grupo social que divida interesses comuns, sejam eles profissionais, sociais, religiosos. Neste sentido, nas comunidades relacionais a interação entre indivíduos independem da noção de espaço, pois a formação de redes sociais é motivada por interesses ao redor dos quais estes indivíduos se agrupam.

Partilhar um determinado espaço, um lugar, não gera automaticamente uma comunidade. Para tanto, é necessário que o grupo de indivíduos sintam-se ligados uns aos outros através de suas similaridades, e capazes de exercer influência como poder coletivo de modo a ter suas necessidades e interesses satisfeitos. Considerando tais premissas, Sarason (1974, p. 1) define o sentimento de comunidade a partir da percepção da similaridade e da reconhecida interdependência com o outro; é o sentimento de que os indivíduos fazem parte de uma rede complexa e coesa de suporte mútuo, sempre disponível, e da qual se pode depender.

De acordo com Oldenburg *apud* Rheingold (1994, p 61), a coesão entre os membros das comunidades estariam desaparecendo devido à falta do que o autor denominou “great good places”. Segundo ele, três tipos de lugares são importantes na vida dos indivíduos, e o primeiro deles é o lar. O trabalho figura como segundo, e os “terceiros lugares” são referentes àqueles onde os laços fomentadores das comunidades e do sentimento de pertença a elas são formados. Assim, o cinema, o teatro, os salões de baile, os cafés, que representaram tais locais, são “fruídos” pelas personagens de *Belém do Grão Pará* à distância, o que as reduz de partícipes e integrantes de uma comunidade à posição de observadores.

Ao contrário do núcleo familiar dos Alcântara, onde a cobiça e o individualismo são características marcantes, a interdependência e o suporte mútuo são encontrados na família de Seu Peixoto. A pequena barraca de madeira coberta com telhas que ficava “lá por trás do mercado da pedra” (DANTAS, 1998, p. 20) abrigava além dos cinco filhos do casal, Tio Chico, irmão de Dona Dora, que a despeito de ser dado à farras e à boemia, esporadicamente contribuía com algum dinheiro para as despesas do lar; Helena, uma afilhada do interior que ajudava nos afazeres domésticos, e Mafra, também do interior, que mesmo focado em seus estudos, ajudava Tia Dora e Helena principalmente nas idas ao mercado, à quitanda do Nakamura e à vacaria do espanhol.

Assim, de um lado a cooperação e suporte intrafamiliar, de outro a similaridade da vida da família de Seu Peixoto com a vida de outras famílias do bairro, e como seus interesses em comum, concorreram para o estabelecimento das relações sociais que constituem a base do sentimento de pertença de Mafra à família que o acolheu e à comunidade na qual passou a viver na Pedreira.

No outro polo da cidade, o jovem Nando, acostumado a deslocar-se pela cidade através de um automóvel Ford devidamente guiado por um *chauffeur*, tem suas primeiras experiências com os bondes de Belém, rapidamente tornando-se habilidoso na perigosa arte de “pegar o bonde andando”. A diversão do rapaz não estava somente na viagem do bonde, pois muitas vezes ficava horas na calçada a observar o vai-e-vem das pessoas.

Sobretudo entreteinha-se a ver as moças pudicas ou emproadas subirem no estribo preocupadas com as saias. Ao sabor do vento forte que soprava da baía do Guajará, graciosidades inapeláveis eram surpresas reveladas: da maioria viam-se pernas e joelhos bem torneados, mas vez por outra enxergava-se um tronco de coxa. Certa vez, ao ver uma cabocla pernuda subir no bonde, Nando não se conteve, e estando em posição privilegiada, a favor do vento, o atento observador ousou assoviar: fiu-fiu! [...] Ao que a moça prontamente, de cara feia, rebateu:

- Enxerido! Saliente! Por que não vai assoviar da mãe? (DANTAS, 1998; p. 179).

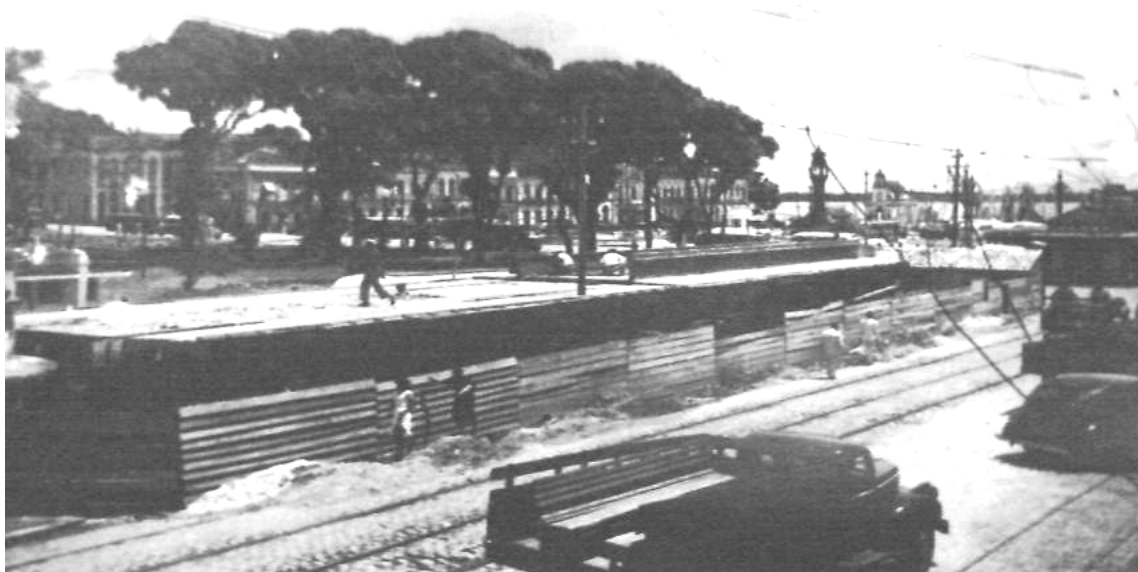
Para deslocar-se pela cidade, Nando, assim como Mafra, utilizava o boró, que substituiu as somas em dinheiro para pagamento das viagens o que, em certa medida, contribuiu para a diminuição das recorrentes desavenças entre passageiros e cobradores pelas eventuais faltas de troco. Em muitos casos, as altercações entre passageiros e cobradores aconteciam justamente pelo pagamento das passagens através de cédulas de grande monta, dificultando aos cobradores a devolução do troco. Nesses casos, era necessário aguardar até que o cobrador dispusesse de moedas ou cédulas de menor valor, o que causava grande confusão caso o passageiro já estivesse no fim de sua viagem e precisasse descer do bonde.

Ao ser introduzido o boró como moeda circulante válida para pagamento das passagens de bonde, rapidamente o mesmo também passou a ser aceito no comércio de Belém, surgindo assim, um sistema fiduciário paralelo. Com o papelucho, comprava-se nas mercearias, padarias, confeitarias, inclusive serviam para pagamento das contas de luz da *Pará Electric*. Para tomar o bonde, era necessário comprar os bilhetes nos quiosques junto às paradas, ou em outros estabelecimentos nas proximidades das mesmas.

Com a extinção dos quiosques, por volta de 1930/1940, os borós passaram a ser vendidos nos *clippers* construídos em pontos estratégicos das paradas de bonde, como a Av. Portugal, junto ao Ver-o-Peso, local da principal parada de bondes da área comercial e que pode ser observada na fotografia 32.

O clipper [...] impunha-se como parada obrigatória aos bondes circulantes. Fossem eles centrais ou suburbanos, todos paravam. Enquanto alguns passageiros assentavam-se nos bancos, outros desembarcavam e partiam rumo ao comércio ou à feira do Ver-o-Peso. Nos intervalos das corridas havia tempo disponível para que motoneiros e condutores tomassem um cafezinho, engolissem um bolo trigueiro ou bebessem uma garapa. (DANTAS, 1998, p. 178)

Fotografia 32 – Aspecto da construção de um *clipper*, em meados de 1930, na Av. Portugal, local da mais movimentada parada de bondes da área comercial. Anterior ao *clipper*, uma grande cobertura de telhas cerâmicas e estrutura de madeira, à semelhança dos quiosques. Observa-se à direita da imagem um veículo obstruindo a passagem do bonde.



Fonte: Biblioteca Pública Arthur Vianna (Divisão de Iconografia).

Os *clippers*, construídos de alvenaria, apresentavam cobertura plana e oblonga, com linhas arquitetônicas que denunciavam a influência Decó. Como não mais possuíam beirais proeminentes para proteção dos usuários contra a chuva, a cobertura era relativamente baixa. Nas extremidades, funcionavam pequenas lanchonetes que atendiam tanto ao público quanto aos motoneiros e condutores:

[...] havia um sujeito magro, irrequieto, olhos saltados, falava rápido e não dispensava um gole de pinga. Mesmo estando de serviço, parasse o bonde cinco vezes no clipper e cinco goles tomava o Veloso. Entretanto, na função

de condutor alardeava têmpera de implacável marcador [...]. (DANTAS, 1998, p. 178)

Durante os muitos passeios dominicais de Mafra, Nando e Z bio, o bonde também estava presente: pela manhã, missa na Catedral, em seguida, o passeio de bonde até São Braz.   tarde, sessão no cinema Olímpia e um lanche na Confeitaria Central. Com efeito, naquela Belém de 1935, as opções de lazer e divertimento não eram tantas: *footing* nas ruas do comércio, passeio pelas praças e largos, os filmes de a  o nas sessões vesperais do Olímpia, as companhias estrangeiras que encenavam no Teatro da Paz, os lanches na Confeitaria Central e Fábrica Palmeira, os cafés no final de tarde e os passeios pela cidade de bonde circular.

Na época em que se passa a narrativa de *Anjos da Escuridão* – 1935 a 1940 – o sistema de transporte urbano por meio de bondes havia perdido hegemonia em função da forte penetração dos auto- nibus. Com efeito, Belém foi uma das primeiras cidades do Brasil a contar com um serviço de transporte de passageiros por meio de  nibus. Empresas particulares, como a Companhia Paraense de Viação Geral e a Viação São Cristov m disputavam, juntamente com os Fords e Studebakers importados, o espaço das ruas com os bondes.

A adoção do modelo rodoviário pelo governo brasileiro e a forte subvenção para importação de combustível e automóveis, além de outros fatores concorrentes, contribuiram para o progressivo abandono do modelo ferroviário, o que precipitou a decadência do sistema de transporte por meio de bondes:

[...] O estado de manutenção precário e a morosidade dos bondes fazia com que toda população os criticasse. Matreiramente o povo cuidava de arranjar apelidos engraçados para os veículos, tais como ‘dengoso’, ‘fascinado’, ‘caprichoso’ e assim por diante. Nando, ao chegar atrasado no colégio, inevitavelmente punha a culpa no ‘paralítico’. Da Inglaterra vieram modelos novos. Quer dizer, novos para nós. No entanto, para os ingleses, já eram velhos e ultrapassados. Mesmo assim, saudava-se a novidade com enorme alegria, e andava-se em bonde de fabricação londrina, chacoalhando pelos trilhos da cidade. Mas o último grito eram os  nibus. Cada dia surgiam novos motores capazes de fazer os mesmos trajetos dos bondes, com a vantagem de os cumprirem em menor tempo [...]. (DANTAS, 1998, p. 209)

A situação calamitosa da concessionária de transportes urbanos e eletricidade, a *Pará Electric*, não se expressava somente pela falta de manutenção dos bondes. Com frequência a cidade ficava sem energia elétrica em decorrência do equipamento deficitário para geração de energia, forçando a população a manter a iluminação das casas à luz de velas ou candeieiros. O comércio também se ressentia

pelo precário abastecimento de energia, o que também causava prejuízos às fábricas instaladas no Reduto:

Os comerciários circulavam pelas calçadas e os estabelecimentos abriam suas portas fora do horário habitual, um vez que os bondes transitavam em pequeno número, assim como bem restrita era a quantidade de ônibus que servia ao público. A cidade parecia estar parada e nem era feriado. Nem dia santo. O que acontecia era que Belém estava sem eletricidade. Seu Peixoto, juntamente com uma equipe de homens, seus companheiros da Pará Eletric, trabalhava arduamente para trocar um cano geral. (DANTAS, 1998, p. 199)

A precária condição de fornecimento de luz, aliada ao péssimo estado dos bondes fizeram com que fosse decretada, pelo governo federal, intervenção na concessionária. A Companhia justificava o débil fornecimento de luz em função da carga excessiva consumida pelos bondes, que foram gradativamente saindo de circulação, até que em 1947 eram pouco mais que uma dúzia em circulação. Canibalizados³⁵, os bondes passaram a transportar majoritariamente a população de menor poder aquisitivo, além do excedente da capacidade de lotação dos ônibus, que por falta de aumento na frota circulante, amontoava os passageiros em filas – ou “cobrinhas” como chamavam à época – quase intermináveis nos *clippers*, que paulatinamente deixaram de ser reconhecidos como parada de bondes. Estes, lentamente foram perdendo suas feições naturais de transporte coletivo, até que em 1947 foi decretada sua extinção.

Primeira cidade brasileira a extinguir o sistema de transporte urbano por meio de bondes, Belém foi seguida por Fortaleza. Nos anos subsequentes, outras cidades também adotaram a mesma postura, justificando que a manutenção dos carris era alta demais, além dos mesmos serem lentos e dificultarem a circulação dos ônibus e veículos particulares: Rio de Janeiro, em 1963; São Paulo, em 1968 e Santos, em 1971 foram as últimas cidades brasileiras a aposentar os bondes. Atualmente, além de alguns circuitos turísticos feitos por poucos carris em cidades como Campos do Jordão, Campinas e São Paulo³⁶, a única linha de bonde que permanece em

³⁵ Por volta de 1947, o estado de degradação dos bondes era preocupante. A falta de manutenção, aliada à falta de polidez e educação dos usuários, havia reduzido à sucata a maioria dos carris. Aqueles que ainda conseguiam trafegar, o faziam graças às peças retiradas daqueles que não tinham mais possibilidade de uso. Motores, bancos, eixos, rodas, qualquer peça que pudesse ser retirada dos carris parados era de pronto reutilizada na tentativa de manter os bondes em circulação.

³⁶ Em São Paulo, existe um pequeno trajeto feito através de um bonde aberto, movido à gasolina, e que parte do Museu do Imigrante, antiga Hospedaria de Imigrantes, no bairro do Brás; em Campos do Jordão, a linha turística apresenta cerca de oito quilômetros e o trajeto é percorrido através de um bonde fechado; Em Campinas, um bonde aberto percorre um trajeto de aproximadamente quatro quilômetros em um bonde aberto; Em Santos, a linha turística percorre as principais ruas do centro

funcionamento é a de Santa Tereza, no Rio de Janeiro. Calmamente deslizando sobre os Arcos da Lapa, o bondinho nunca deixou de circular desde sua inauguração, em 1896.

Transportando passageiros ao longo de suas vias metálicas, os bondes franquearam à população novas possibilidades de uso da cidade, e trouxeram consigo novas relações, formas de comportamento e sociabilidade. Rapidamente, este modal de transporte passou a ser um importante elemento no cotidiano das cidades brasileiras que como Belém, o tinha adotado como sistema de transporte coletivo. Com efeito, os bondes, como ícones de uma época de progresso e de modernidade, permearam o imaginário da sociedade. Isto pode ser observado através de suas representações na literatura brasileira, especificamente a literatura regionalista paraense.

No entanto, as representações dos bondes na literatura não permitem responder, de maneira consistente, a algumas indagações: Como compreender a forma através da qual o bonde – como fenômeno de ordem técnica - se tornou um elemento indelével do cotidiano - como fenômeno de ordem social - da sociedade belenense? Como ter a real dimensão da influência dos bondes – como transporte coletivo – nos padrões de comportamento e sociabilização dos distintos grupos que compunham a sociedade belenense?

Para responder tais questões, é necessário descer além das camadas superficiais da história, ir além da mera descrição e generalização de fenômenos. Como anuncia Benjamin (1994, p. 225), é necessário “escovar a história a contrapelo”, ou seja, descer além das camadas superficiais, chegar até a derme, substrato firme que permita observar com clareza o desenrolar de determinados fenômenos. Em outros termos, é distanciar-se da generalização de comportamentos sociais, é considerar a grande heterogeneidade através da qual a sociedade belenense ainda é composta, e buscar no cotidiano das pessoas comuns os fragmentos que permitirão responder às indagações aqui feitas.

histórico em um bonde fechado, num circuito de 1,7 quilômetros; Belém também apresenta uma linha turística, inaugurada em outubro de 2007, com uma réplica de bonde aberto, feito em Santos. Contudo, seu funcionamento foi efêmero. A obstrução de algumas vias do percurso por vendedores ambulantes e outros problemas de ordem técnica, como o assentamento inadequado dos trilhos, tornaram a linha turística de Belém um verdadeiro fracasso.

4 HISTÓRIA E COTIDIANO

Anunciou-se que São Paulo ia ter bondes elétricos. Os tímidos veículos puxados a burros, que cortavam a morna cidade provinciana, iam desaparecer para sempre. [...] Uma febre de curiosidade tomou as famílias, as casas, os grupos. Como seriam os novos bondes que andavam magicamente, sem impulso exterior? Eu tinha notícia pelo pretinho Lázaro, filho da cozinheira de minha tia, vinda do Rio, que era muito perigoso esse negócio de eletricidade. Quem pusesse os pés nos trilhos ficava ali grudado e seria esmagado facilmente pelo bonde. Precisava pular [...]

Oswald de Andrade.

Um homem sem profissão. Memórias e Confissões I
Sob as ordens de mamãe, 1976.

Para marcar os costumes de época: enquanto circulavam, os bondes [...] eram tripulados por ‘motorneiro’ e ‘condutor’, este, na prática, o cobrador das passagens. As passagens eram pagas em dinheiro ou tíquete confeccionado especialmente, mais conhecido pelo nome cabalístico de ‘boró’[...]. Pois motorneiro e cobrador envergavam fardas de casimira escura, creio que azul, abotoadas até o pescoço, com botões dourados e quepe. [...] Os funcionários públicos, os bancários, bem como nós, os estudantes da Faculdade, todos éramos obrigados a paletó e gravata.[...]

Armando Mendes.

A cidade Transitiva, 1998.

O cotidiano emerge como uma das características definidoras da sociedade que vive nas cidades, além do que, é um caminho racional para entendê-la. Mas surge então a questão: o que seria o cotidiano? Antes de tudo, é uma construção social: a sociedade se organiza e constrói seu cotidiano segundo uma determinada ordem, segundo uma dinâmica intrínseca frequentemente caracterizada por contradições, rupturas e continuidades. Como aponta Matos (2002, p. 22) a importância dada à vida e às práticas sociais do cotidiano no âmbito dos escritos históricos é crescente, especialmente a partir da escola francesa dos *Annales* onde Marc Bloch e Lucien Febvre, seus primeiros expoentes, destacaram a importância de “uma história que se ativesse à vida cotidiana – tanto material quanto mental – das sociedades do passado” (MATOS, 2002, p. 22).

No entanto, a fecunda produção dos *Annales* sofreu censura de muitos historiadores, dentre eles François Dosse. Além de acusar aos *analistas* de produzirem “história em migalhas”, Dosse (1992, p. 174) criticou os primeiros estudos surgidos com a fundação do periódico por Bloch e Febvre em 1929, acusando os mesmos de centrarem suas análises na mera descrição de hábitos físicos, gestuais, alimentares, afetivos e mentais.

Críticas à parte, o fato é que esta nova maneira de se pensar a história – que Le Goff (2005, p. 31) chama de “história nova” – nasceu em grande parte “de uma revolta contra a história positivista do século XIX” (LE GOFF, 2005, p. 36) que se assemelhava mais a crônicas de acontecimentos, numa espécie de “ajuntamento” de fatos logicamente encadeados. De cunho fortemente cientificista, a tradição historiográfica asseverava que os objetos que compunham a narrativa histórica eram os “eventos políticos, administrativos, diplomáticos e religiosos” (REIS, 2006, p. 18). Tratava-se de uma “narrativa grandiosa” (BURKE, 2005, p. 60) em que a temática política e econômica superpunham-se aos demais elementos sociais.

Os *annalistes* recusaram de maneira veemente a tradição histórica do século anterior, que passou a ser considerada por eles como superficial e simplista. Estes buscavam tirar a história do marasmo da rotina e de seu confinamento em barreiras disciplinares, esforço que Febvre chamava de “derrubar as velhas paredes antiquadas, os amontoados babilônicos de preconceitos, rotinas, erros de concepção e de compreensão” (FEBVRE apud LE GOFF, 2005, p. 38). Com efeito, travou-se um embate contra a história narrativa, que nas palavras de Le Goff (2005, p. 40) era um teatro de aparências que mascarava o verdadeiro sentido da história que se desenvolvia nos bastidores, nas estruturas ocultas. Era preciso “quebrar” com esta história pobre, com aparência enganosa de pseudo-história.

No entanto, a sublevação contra o historicismo é anterior à primeira geração dos *Annales*. Ela já se encontra presente na obra de Nietzsche, que por sua vez, influenciou fortemente o pensamento benjaminiano. Em suas teses *Sobre o Conceito da História*, Walter Benjamin também criticou o vazio e a superficialidade historicista. O autor comenta que “o historicismo culmina legitimamente na história universal. [...] A história universal não tem qualquer armação teórica. Seu procedimento é aditivo. Ela utiliza a massa dos fatos, para com eles preencher o tempo homogêneo e vazio” (BENJAMIN, 1994, p. 231). Para ele, esta tradição historicista se contenta em estabelecer nexos causais entre vários momentos da

história, no entanto, “nenhum fato, meramente por ser causa, é só por isso um fato histórico” (BENJAMIN, 1994, p. 232).

Com o surgimento dos *Annales*, a crítica aos paradigmas da história tradicionalista se agudiza, influenciando um considerável número de historiadores que passam a gradativamente afastar-se da tradição da superficialidade historicista, rendendo-se ao apelo de uma história mais densa, de maior profundidade. Substituíram também a brevidade temporal da história dos acontecimentos por um período maior, a fim de que os fenômenos de longa duração pudessem ser melhor observados e compreendidos.

O conceito do tempo histórico de “longa duração” foi desenvolvido pelo historiador francês Fernand Braudel (1992), que foi discípulo de Lucien Febvre e tornar-se-ia um dos maiores expoentes da Escola dos *Annales*. Segundo o autor, o tempo avança com diferentes velocidades, e partindo desta premissa, Braudel divide o tempo histórico segundo uma visão tripartida: o tempo geográfico, o tempo social e o tempo individual. Braudel deu ênfase o que se tornou conhecido como “longa duração”, ou seja, um tempo histórico suficientemente longo para que se possam perceber as mudanças em uma sociedade ou em uma determinada economia que, num curto espaço de tempo, escaparia ao observador comum.

Assim, dentro desta perspectiva, Comenta Le Goff que a história nova

[...] ampliou o campo do documento histórico; ela substituiu a história de Langlois e Seignobos, fundada essencialmente nos textos, no documento escrito, por uma história baseada numa multiplicidade de documentos: escritos de todos os tipos, documentos figurados, produtos de escavações arqueológicas, documentos orais, etc. Uma estatística, uma curva de preços, uma fotografia, um filme, ou, para um passado mais distante, um pólen fóssil, uma ferramenta, um ex-voto são, para a história nova, documentos de primeira ordem. (LE GOFF, 2005, p. 36)

Segundo a tradição da prática historiográfica, a narrativa política e biográfica era produzida a partir de análises de documentos formais como atas de reuniões, discursos políticos, registros jurídicos, relatos administrativos, anais de governo, petições, processos jurídicos, dentre outros, que por apresentarem o *status* de oficialidade, seriam, por suposto, imparciais. Por meio deles, e através de métodos e procedimentos específicos, a verdade científica e objetiva do passado poderia ser revelada. A partir dos *Annales*, as investigações históricas passaram a considerar variadas fontes, como objetos de uso pessoal, fotografias, narrativas orais e literárias. Neste contexto, a história oral e literatura tornaram-se importantes objetos

de análise por parte dos novos historiadores, posto que representam lugares de fala, e envolvem sentimentos e formas de contar histórias.

Partindo destas premissas, abordar o cotidiano de mulheres e homens na cidade de Belém no tempo dos bondes é a trilha sob a qual se desenvolve este capítulo, na forma de uma história a contrapelo.

4.1 ESCOVANDO O COTIDIANO DA BELÉM DOS BONDES A CONTRAPELO

Datadas de 1940, e escritas sob o impacto da ocupação nazista na Europa, as Teses sobre o conceito de História são os últimos escritos de Benjamin, antes de seu suicídio³⁷ naquele mesmo ano. Não obstante, necessário citar o escrito original de Benjamin – *Über den Begriff der Geschichte* – no qual o autor refere-se aos “oprimidos” (unterdrückten) – em vez de “vencidos” – termo este que descortina a amplitude quase universal da proposição benjaminiana, que é a compreensão da história sob a ótica das classes dominadas socialmente, politicamente e economicamente, das minorias culturais e étnicas, das minorias sexuais.

Os “oprimidos” citados por Benjamin seriam – no contexto histórico no qual ele escreveu as Teses – aquelas pessoas dominadas pela sanha nazista. Eram os reprimidos, conquistados, subjugados. Eram os homens, mulheres, crianças e velhos sem vez e sem voz, cuja história foi relegada a planos inferiores de importância em detrimento da história dos grandes feitos e das grandes personalidades. Transpondo a idéia benjaminiana para o presente, os oprimidos seriam as pessoas comuns, simples, marginalizadas pela sociedade capitalista, e através das quais parcelas indeléveis do cotidiano das cidades acontecem.

Em sua sétima Tese Benjamin critica a identificação afetiva do historiador do “historicismo” com os “vencedores”. Para ele, “todo aquele que até hoje, obteve a vitória, marcha junto no cortejo de triunfo que conduz os dominantes de hoje por cima dos que, hoje, jazem por terra” (BENJAMIN, 1994, p. 225). Na leitura apresentada por Löwy (2005), teses benjaminianas sobre o conceito de história são

³⁷ Fugindo da França vichysta, onde refugiados alemães judeus e marxistas eram entregues aos nazistas, Benjamin tenta cruzar a fronteira espanhola pela cidade de Portbou. Contudo, foi interceptado pela polícia franquista, e temendo ser entregue à Gestapo, suicidou-se em setembro de 1940.

uma interessante aplicação de seu método: interpretar a história sob o ponto de vista dos *vencidos*, utilizando o materialismo histórico.

Não obstante, para compreender quem seriam estes vencidos através dos quais a história seria interpretada, é necessário, antes, como sugere Löwy (2005, p. 35) situar o documento em seu contexto histórico. Em sua interpretação, o autor comenta que o termo “vencedores” não é alusivo a uma das partes que travam as batalhas e guerras. Antes, aos grupos “dirigentes”, que na “guerra de classes [...] não cessou de vencer os oprimidos” (LÖWY, 2005, p. 71).

Uma outra perspectiva de análise é proporcionada por Gagnebin (2007, p. 96), reconhecida estudiosa de Walter Benjamin. Segundo a autora, outra crítica feita por Benjamin ao historicismo é sobre seu transcurso “linear”. Para o filósofo, a historiografia “historicista” baseia-se em uma concepção trivial de tempo, ou seja, em uma cronologia “linear”, que para ele, opera como se a sucessão cronológica fosse sinônimo de uma “relação substancial de necessidade histórica”. Assim, o historicismo

[...] se contenta em estabelecer umnexo causal entre os vários momentos da história. Mas nenhum fato, meramente por ser causa, é por si só um fato histórico. Ele se transforma em fato histórico postumamente, graças a acontecimentos que podem estar separados por milênios” (BENJAMIN, 1994, p. 232).

Não obstante, Walter Benjamin não foi o único a criticar a visão “linear” e evolucionista de alguns autores. Um exemplo disto está na conclusão de Renato Janine Ribeiro sobre a obra de Norbert Elias:

[...] tem cabimento apontar um sentido na história, como faz Elias? Pois, ainda que o sentido seja precário em seus começos, ele termina por apoderar-se do ritmo histórico, ou melhor, da consciência e da fé do historiador, e este não mais se liberta do sentido que, antes, apontou (RIBEIRO, 1994, p. 12).

Com efeito, nos trabalhos eliasianos é possível verificar certo apego à ideia de sentido e evolução no transcurso da história, o que lhe rendeu, por parte de muitos críticos, o rótulo de “historicista”. No entanto, sua obra refere-se a uma dimensão sociohistórica que aponta para um campo fronteiro de conhecimento, e por isso necessariamente interdisciplinar, ao contrário de muitos historicistas que calcaram suas obras em um campo factual fecundo de meras recolhas e descrições.

A consciência que Elias tinha de que seus objetos de estudo – e conseqüentemente sua obra – transitavam em terreno interdisciplinar torna-se

aparente através das críticas que o autor fez tanto ao método de trabalho daqueles historiadores cuja “cuja vocação para a teoria sempre foi precária” (SILVA, 1998, p.38) quanto ao trabalho “isolado” de historiadores e sociólogos. Em *A Sociedade de Corte* Elias sugere que

[...] havia graves problemas para o pesquisador dedicado à sociedade do Antigo Regime quanto, por exemplo, à classificação sociológica das camadas sociais. Tais problemas decorriam do fato de que historiadores e sociólogos trabalhavam, então, separadamente, uma vez que, por um lado, os historiadores não estavam nada preocupados com a clarificação de sua utensilagem teórica e conceitual e os sociólogos, por outro, não se dedicavam ao tratamento teórico e conceitual das informações de pormenor elaboradas pelos historiadores. (SILVA, 1998, p.39)

Enquanto a historiografia de seu tempo estava mais voltada para a descrição de batalhas ou ao enaltecimento das ações das personalidades de vulto e escol, Elias preocupou-se com a interpretação de processos, construindo seu projeto ao longo da década de 1930 opondo-se a esta historiografia “positivista” e “historicista”, conforme aponta Rojas (1998, p. 9), Elias perseguia não a acumulação de fatos e datas, antes, buscava os “como” e os “porquês” no processo sociohistórico, que eram vistos por ele como dotados de sentido e passíveis de serem compreendidos e explicados mediante suas inter-relações e conexões. Desta forma Elias é caracterizado por Silva (1998, p. 36) como produtor de uma história “[...] marcada pela interpretação, pela interdisciplinaridade, pela perspectiva de longo prazo e pelo uso da comparação sistemática, tanto no tempo como no espaço.” Ao julgamento de Silva adere o de Ademir Gebara, para quem a importância da obra de Elias está

[...] na sua nova maneira de fazer História, a centralidade da visão de longa duração, do comparativismo e da interpretação crítica. A capacidade de Elias estabelecer novas relações e construir evidências empíricas entre acontecimentos “menores” - como o uso da faca e do garfo e a formação do Estado - deve ser entendida como marca de sua genialidade. (GEBARA, 1998, p. 30)

Como a obra de Elias está inscrita em um projeto sociológico que aponta para um campo necessariamente interdisciplinar, a mesma foge do campo de oposições no qual se defrontavam, de um lado, historiadores, e do outro, sociólogos. Se o objeto de estudo de ambos era o “homem”, era necessário, conforme sugeriu Lucien Febvre (FEBVRE apud REVEL, 1990, p. 36) salvá-lo do “esquartejamento” das “facas epistemológicas” que tornavam quase impossível pensá-lo, estudá-lo e interpretá-lo integralmente.

Assim, se a proposta de Benjamin é de que a história seja observada a partir de “baixo”, segundo a ótica dos que, em sua tessitura, ocupam posição secundária, ou de subserviência, Elias propõe o resgate da minúcia, do irrelevante, do pormenor oculto pela trivialidade do cotidiano, e acima de tudo, a interpretação dos processos sociogênicos através de uma perspectiva temporal de longo prazo (característica esta não raras vezes apontada como “apego à linearidade historicista”).

Para tanto, busca-se aqui – não sem risco – um diálogo entre estes dois autores de maneira que suas proposições complementem-se e permitam assim um aprofundamento na estrutura ou estratificações sociais mais baixas, local onde se encontram os atores sociais comuns, anônimos, marginais e escondidos pela “história tradicional ou política”, que voltava suas atenções aos grandes acontecimentos, aos grandes homens e seus feitos memoráveis. Próxima à linha de Benjamin e Elias, deseja-se, nesta investigação, perceber e interpretar com mais clareza os princípios de resistência cultural, os hábitos, os costumes e os valores que concorrem para a urdidura da vida cotidiana na Belém dos bondes.

A importância da narrativa oral também foi preocupação do pensamento benjaminiano. É datado de 1936 o ensaio benjaminiano intitulado O narrador – considerações sobre a obra de Nikolai Leskov (BENJAMIN, 1994) no qual o autor destaca a importância do narrador e do ato narrativo na formação do sujeito e na transmissão de experiências. O autor, à época em que escrevera o ensaio, observara que a figura do narrador já não existia de fato. Ele tinha se tornado algo distante e que distanciava ainda mais, e com isso, a arte de narrar estava em franca extinção.

Contrapondo o romance e a narrativa, Benjamin escreve que “a origem do romance é o indivíduo isolado, que não pode mais exemplarmente falar de suas preocupações mais importantes e que não recebe conselhos nem sabe dá-los” (BENJAMIN, 1994, p. 201). A seu turno, a narrativa (cujo primeiro modelo seria o conto de fadas) é algo muito distinto: é a expressão de um trabalho artesanal que se realiza sobre a matéria-prima da experiência. Partindo desta premissa, a narrativa de eventos também é, segundo Veyne (2008, p. 18), história, e todo o resto resulta disto.

Sem embargo, as narrativas de natureza literária ou de tradição oral engrossaram as fileiras dos documentos diversos que passaram a ser considerados como importantes fontes históricas – o que Le Goff (2005, p. 37) denomina de

“revolução documental”. A partir deles a história nova ampliou suas áreas de investigação, franqueando novas perspectivas de estudos e novas áreas de domínio, o que também foi, em parte, proporcionado pelo estreitamento de vínculos com outras áreas de conhecimento, como a geografia, a sociologia e a antropologia. Comenta Le Goff que em uma delas a

[...] arqueologia, etnologia e história se unem, é a história da cultura material, definida por Jean-Marie Pesez, um dos primeiros a deslocar o trabalho do arqueólogo-historiador dos lugares célebres para os lugares cotidianos, [...] do objeto de arte para a ferramenta e o objeto comum (LE GOFF, 2005, p.25).

De forma similar, é através do materialismo histórico que Walter Benjamin desenvolve, a história de dois elementos da cultura material de seu tempo, e que hoje, são elementos triviais do cotidiano: o brinquedo e a fotografia. O autor escreveu sobre a memória dos brinquedos e a memória do brincar, onde registra suas histórias e configurações ao longo do desenvolvimento industrial e pós-industrial. Ao mesmo tempo em que remete o leitor aos museus de brinquedos, onde se encontram, entre outros brinquedos clássicos, os soldadinhos de chumbo e as bonecas de porcelana – já em processo de esquecimento – Benjamin (1994)³⁸ realiza uma análise histórica, apontando para a crescente massificação oriunda da produção industrial, que acabou por lançar os brinquedos em uma dimensão de homogeneização.

O fim da singularidade e a “plastificação” dos brinquedos evidencia a era social e econômica (capitalismo industrial) em que o autor vivia, revelando que sua influência estendia-se inclusive no campo da infância. Assim, é através da história do brinquedo, estes pequenos objetos do cotidiano infantil – e importantes elementos da cultura material europeia – que Benjamin revela determinados fenômenos que ele observa em sua época.

Já em *Pequena história da fotografia*, Benjamin (1994) desenvolve uma reflexão sobre o contexto do desenvolvimento tecnológico enquanto vetor que, através da fotografia, revelou detalhes e particularidades não percebidas pelo olho humano. A partir do desenvolvimento materialidade óptico-mecânica e fotoquímica,

³⁸ Para uma leitura mais detalhada sobre o tema, ver: BENJAMIN, Walter. História cultural do brinquedo. In: BENJAMIN, Walter. **Magia e técnica, arte e política**: ensaios sobre literatura e história da cultura. 7. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994. p. 244-248; BENJAMIN, Walter. Brinquedo e brincadeira – observações sobre uma obra monumental. In: BENJAMIN, Walter. **Magia e técnica, arte e política**: ensaios sobre literatura e história da cultura. 7. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994. p. 249-253.

o autor opera com a ideia de “inconsciente tecnológico”, tratando o mesmo através de um diálogo entre a observação de determinadas ações e fenômenos, o registro fotográfico e a posterior análise das diversas materialidades visuais apresentadas. Em outras palavras, as imagens “materializadas” pela luz incidente em uma superfície fotossensível são narrativas, testemunhos de um tempo, de uma época, que são atingidas a partir da conjunção entre o desenvolvimento da técnica e o olhar subjetivo do observador.

A transposição das barreiras disciplinares permitiu que a história passasse a manter diálogo profícuo com outros campos de saber, com outras ciências, quebrando assim alguns paradigmas vigentes, introduzindo outros novos, e tornando inevitável a utilização de novas metodologias e procedimentos de trabalho. Assim, com métodos e marcos conceituais renovados, surgem novos domínios – como a história dos costumes e a história da cultura material – novos interesses despontam – como a vida do homem comum e o cotidiano. Afinal, conforme questiona Le Goff (2005, p. 18) por que a vida destes não seriam tão significativa e dramática quanto a dos grandes homens? A história dos comportamentos, da moda, da alimentação, por acaso não seriam tão sedutoras quanto a das batalhas e “peripécias parlamentares” que só merecem ser “legadas à memória coletiva na medida em que revela ou afeta as estruturas profundas das sociedades e de sua evolução?” (LE GOFF, 2005, p. 19).

Neste sentido, Benjamin também caminhou. Chaves (2003, p. 35) aponta o ensaio intitulado *Eduard Fuchs, o colecionador e o historiador* como uma preciosa reflexão benjaminiana sobre sua concepção “materialista” da história, nos domínios do que poderia ser chamado de “história da cultura”. Comenta o autor que as reflexões de Benjamin – devidamente balizadas pela famosa carta de Engels a Mehring, datada de 14/07/1893 – acerca da possibilidade de tornar os fatos da cultura passíveis de uma análise materialista apontam para seu desejo de recolocar a história no seu devido lugar, ou seja,

[...] deixar de considerar a história da cultura através do estudo das disciplinas particulares, problematizando seu ‘enclausuramento’, denunciando seu resultado como mero ‘inventário’ de grandes realizações da humanidade, cujo conteúdo é a mera aparência e cujo fundamentado é a ‘falsa consciência’? Para o ‘materialista dialético’, trata-se de mostrar, ao contrário de um Alfred Weber, por exemplo, que a existência da arte e da ciência ‘não se deve apenas ao esforço dos grandes gênios que a criaram, mas também, em maior ou menor grau, à anônima escravidão dos seus contemporâneos’. O que a história da cultura até então praticada ignorou é

que 'não há nenhum documento da cultura sem ser, ao mesmo tempo, um documento da barbárie. (CHAVES, 2003, p. 39)

Ao citar que o desenvolvimento das artes e das ciências também se deve, em maior ou menor grau, aos “anônimos”, Walter Benjamin aponta para a importância de uma história escrita a partir da perspectiva dos vencidos, dos dominados, dos subjugados e dos reprimidos. Walter Benjamin advogava que a história deveria ser recolocada em seu lugar, e para tanto, ela deveria então afastar-se do vazio de seu paradigma tradicional, pautado no cientificismo, no positivismo e na valorização de documentos que atestavam a “barbárie”, ou seja, os homens proeminentes e seus feitos, as memoráveis batalhas, as grandes dominações. Neste sentido, a crítica benjaminiana ao historicismo, segundo Chaves (2003, p. 54) também é voltada para o que ele denominou de “empatia” entre o historiador historicista e os “vencedores”. Assim, segundo Benjamin (1994, p. 225), a tarefa do materialista histórico é afastar-se da repetição desta tradição, “escovar a história a contrapelo”, recusando-se a integrar o “cortejo triunfal que continua, ainda hoje, a marchar sobre aqueles que jazem por terra” (LÖWY, 2005, p. 73).

Assim, é a forma de se considerar o passado que Benjamin entende como decisivo para o conceito materialista de cultura. Explica Chaves (2003, p. 44) que esta “consideração do passado” afasta-se do historicismo que desejava “reconstruí-lo tal qual ele foi”, mas estabelecer com o passado uma “interlocução”. Não se trata de veneração, “nem de mumificação, mas de considerar o legado da tradição como um incessante apelo para o pensamento e a ação dos homens no presente” (CHAVES, 2003, p. 45), numa urdidura na qual o passado e o presente históricos iluminar-se-iam mutuamente.

A partir de algumas reflexões sobre os *Annales*, do processo sociogênico de Elias e do pensamento benjaminiano acerca da possibilidade de se fazer uma história da cultura através do materialismo histórico, deseja-se apontar vetores teóricos que alicerçam e direcionam a presente pesquisa, principalmente por que estes se encontram inseridos no campo da história cultural, seja como um desdobramento desta em história do cotidiano e história do gênero, seja como um meio – através das narrativas – para revelar e interpretar os fragmentos do cotidiano belenense durante os 78 anos de convivência com os bondes.

4.2 HISTÓRIA CULTURAL E HISTÓRIA DO COTIDIANO

A quebra das barreiras disciplinares e a consideração de novas fontes como elementos de investigação histórica de primeira ordem foram elementos concorrentes para a emergência de novos domínios e campos de interesse da história. Assim, as atitudes perante a vida e a morte, as crenças e os comportamentos religiosos, as práticas cotidianas de um determinado grupo social, as relações familiares, as diversas formas de sociabilidade, dentre outros acabaram por constituir, nas palavras de Roger Chartier, a “constituição de novos territórios do historiador através da anexação dos territórios dos outros” (CHARTIER, 2002, p. 14).

Explica o historiador francês que desta forma desenvolveu-se um novo campo, distinto da antiga história intelectual literária e da história econômica e social – que até então ocupava uma posição hegemônica entre os territórios de investigação sob a designação de História das Mentalidades ou Psicologia Histórica. De acordo com suas linhas gerais

[...] a história das mentalidades construiu-se aplicando a novos objetos os princípios de inteligibilidade utilizados na história das economias e das sociedades, como sejam a preferência dada ao maior número, logo à investigação da cultura tida como popular; a confiança nos números e na quantificação; o gosto pela longa duração; a primazia atribuída a um tipo de divisão social que organizava imperativamente a classificação dos fatos de mentalidade. (CHARTIER, 2002, p. 15)

Assim, a história das mentalidades, buscava conciliar os novos campos de investigação com a fidelidade aos postulados da história social. Para o autor em tela era como uma espécie de estratégia própria da nova disciplina que visava uma nova legitimidade científica apoiada em aquisições intelectuais que ampliaram seus domínios institucionais. Mas, seria a história das mentalidades e imaginário social efetivamente história cultural? Buscando responder tal questão, Burke (2005, p. 10) assinala que o trabalho dos historiadores culturais necessariamente deve ser localizado em uma das diferentes tradições culturais, que segundo o autor, são traduzidas em termos nacionais.

O autor comenta o contraste existente entre a tradição norte-americana de interesse pela história cultural e a tradição britânica de resistência a ela. A tradição francesa, a seu turno, entre diversas características, distingue-se por evitar – até época recente – de maneira sistemática o termo “cultura”. O foco era a civilização,

mentalidades coletivas e imaginário social, e os *Annales* contribuíram fortemente para a consolidação destes campos de investigação. Não obstante, o historiador observa que a postura francesa estava associada ao que denomina “resistência ao estilo alemão” de história cultural, resistência esta que foi paulatinamente evanescente na medida em que a historiografia francesa tornou-se menos visível.

Relembra Vainfas (1997, p. 139) que em 1980, Jacques Le Goff – após rever alguns conceitos que nortearam sua produção até então – publicou um artigo intitulado *A História do Cotidiano*, demonstrando que o estudo da história através desta categoria não poderia mais ser confundido com a recolha de anedotas e fatos extravagantes, bem como descartou totalmente a pecha descritiva e superficial que muitos historiadores atribuíam ao estudo do cotidiano. A história das mentalidades aparecia ali, como o próprio título do artigo indicava. No entanto, surgia travestida de *cotidiano*, indicando que a noção de *mentalidades* já apresentava desgastes no meio acadêmico francês.

Com efeito, tais desgastes associam-se às críticas daqueles que rejeitavam os temas das mentalidades e apontavam a fragilidade de seu arcabouço teórico/metodológico, bem como daqueles que desenvolveram pesquisas neste campo e que assimilaram, conforme explica Vainfas (1997, p. 144), restrições externas e a elas somaram suas próprias reticências quanto à debilidade explicativa da história das mentalidades.

O resultado do declínio das *mentalidades* foi a deserção dos historiadores a ela dedicados para outros campos de investigação, e a chamada história cultural tornou-se o grande refúgio da história das mentalidades. Segundo Burke (2005, p. 8), a história cultural surge então como uma nova maneira de estudar o passado, posto que através de tentativas anteriores, deixavam-se de fora elementos importantes, mas de difícil compreensão. De acordo com a perspectiva do autor, o historiador cultural

[...] abarca as artes do passado que outros historiadores não conseguem alcançar. A ênfase em ‘culturas’ inteiras oferece uma saída para a atual fragmentação em especialistas de história da população, diplomacia, mulheres, ideias, negócios, guerra e assim por diante. (BURKE, 2005, p. 8)

A ênfase dada pelo autor ao termo “cultura” é indicativa de sua atual importância. Em meados da última década do século XX, Huntington (1996) apontava que o futuro dos conflitos globais não repousaria essencialmente em

diferenças ideológicas, políticas ou econômicas, como as duas Grandes Guerras e a Guerra Fria. Tais conflitos passariam a ter origem em questões fundamentais de identidade e de valores culturais das civilizações, sendo então a ser denominados de “conflitos de linha de fratura” (HUNTINGTON, 1996, p. 320).

O autor define o termo “civilização” como entidades culturais distintas que abarcam um amplo agrupamento cultural de indivíduos, bem como o maior nível de identidade cultural entre eles. Dentre os elementos que o autor relaciona como capazes de agrupar indivíduos em torno de características e objetivos comuns, estão a língua, história, religião, costumes e instituições, bem como a auto identificação subjetiva dos povos. Observa-se que para Huntington (1996), as linhas que separam as civilizações, embora raramente estejam bem definidas, são reais, e fundamentalmente calcadas nas diferenças culturais.

Distante dos domínios da ciência política, o uso trivial do termo “cultura” está associado a mudanças de percepção que se manifestam de maneira comum no surgimento de expressões como “cultura da pobreza”, “cultura das armas”, “cultura teen”. Segundo constata Burke (2005) “diversas pessoas atualmente falam de “cultura” a respeito de situações cotidianas que há 20 ou 30 anos teriam merecido o substantivo “sociedade”” (BURKE, 2005, p. 9).

Uma possível solução para o problema de definição da história cultural seria através dos métodos e procedimentos envolvidos nas investigações, conforme apontado por Burke. Comenta o autor que

Alguns historiadores culturais trabalham intuitivamente, como Jacob Burckhardt declarou fazer. Poucos tentam usar métodos quantitativos. Alguns descrevem seus trabalhos em termos de uma procura de significado, outros focalizam práticas e representações. Alguns veem seu objetivo como essencialmente descritivo, ou acreditam que a história cultural, como a história política, pode ser apresentada como uma narrativa. (BURKE, 2005, p. 9)

A seu turno, Chartier (2002, p. 16) a define em termos de seus objetos. Assim sendo, a história cultural tem como principal objeto de estudo a maneira como, em diferentes lugares e momentos, uma determinada realidade social é construída, pensada, representada, e, por conseguinte, dada a ler. Em outras palavras, busca compreender as representações do mundo social que, à revelia dos atores sociais, “traduzem as suas posições e interesses objetivamente confrontados e que, paralelamente, descrevem a sociedade tal como pensam que ela é, ou como gostariam que fosse (CHARTIER, 2002, p. 19).

No contexto da “nova história cultural” – que se diferencia sensivelmente da disciplina academicista da “história da cultura” - Vainfas (1997, p. 148) observa quatro linhas de força que a estruturam. A primeira é a aproximação com a história das mentalidades, a valorização das experiências e práticas do cotidiano, os fenômenos de longa duração. A segunda, em certa medida, oriunda da primeira, apresenta a “nova história cultural” como campo de estudo das expressões culturais de determinados grupos sociais, como as “elites” e “classes letradas”. No entanto, revela um especial apreço pelas manifestações das massas anônimas, pelo informal e popular. Neste sentido, já em 1936, o dramaturgo e poeta alemão Bertolt Brecht em Perguntas de um operário que lê apresenta “aquela que provavelmente ainda é a afirmação mais direta da necessidade de uma perspectiva alternativa ao que poderia ser chamado de ‘história da elite’” (SHARPE, 1992, p. 40):

Quem construiu Tebas, a das sete portas?
 Nos livros vem o nome dos reis,
 Mas foram os reis que transportaram as pedras?
 Babilônia, tantas vezes destruída,
 Quem outras tantas a reconstruiu? Em que casas
 Da Lima Dourada moravam seus obreiros?
 No dia em que ficou pronta a Muralha da China para onde
 Foram os seus pedreiros? A grande Roma
 Está cheia de arcos de triunfo. Quem os ergueu?
 [...]
 Frederico II ganhou a guerra dos sete anos
 Quem mais a ganhou?
 Em cada página uma vitória.
 Quem cozinhou os festins?
 Em cada década um grande homem.
 Quem pagava as despesas?
 Tantas histórias
 Quantas perguntas.
 (BRECHT, 1982, p. 9-10)

As perguntas do suposto operário a quem as letras são dadas a conhecer deixam transparecer uma espécie de estranhamento com a historiografia pela obliteração da importância dos trabalhadores, dos subordinados, das pessoas que não ocupam espaços de liderança política ou econômica, mas que cotidianamente contribuem para a tessitura da história. Do poema de Brecht ficam os vazios, as falhas e a fragilidade da urdidura de um tecido que desejou ser completo e verdadeiro: o tecido da História. Daí a necessidade, segundo Benjamin (1994, p. 225) de “escovar a história a contrapelo” e recuperar nela as vozes que foram emudecidas.

A terceira linha estruturante da história cultural evidencia sua preocupação no trabalho de resgate do papel dos grupos na tessitura da realidade social, da estratificação, e mesmo das tensões e conflitos sociais. Através da quarta e última linha estruturante, a história cultural é considerada plural, apresentando caminhos diversos para a investigação histórica da realidade.

De fato, diversos caminhos conduzem o historiador que busca a apreensão e interpretação de uma determinada realidade social. Um deles, no qual Chartier (2002, p. 17) parece se incluir, diz respeito às classificações, divisões e delimitações que organizam esta percepção do mundo social como categorias de apreensão do real. Estas classificações e divisões mencionadas pelo autor são representadas pela diferenciação dos grupos sociais segundo seu capital econômico, social, intelectual. Tais estruturas são produzidas por disposições estáveis e partilhadas, próprias de cada um dos grupos considerados. Assim, segundo o autor, são estes esquemas através dos quais o mundo social se dá a perceber, adquire sentido, permite o outro tornar-se inteligível e o espaço produzido por estes grupos sociais ser decifrado.

No entanto, se a realidade se dá a perceber através deste esquema divisório de grupos sociais, é preciso atentar para o fato de que, partindo desta prerrogativa, ela será então determinada pelos interesses – e idiosincrasias – de cada um dos grupos sociais considerados. Daí, explica Chartier (2002, p. 17) o necessário relacionamento entre os discursos proferidos com a posição de quem os utiliza. Desta maneira, tais discursos produzidos segundo a percepção do mundo social não são vazios. Em verdade, são impregnados de experiências, estratégias e práticas – sociais, políticas, religiosas – de cada grupo.

A presente pesquisa estruturou-se de maneira a buscar a compreensão e interpretação do cotidiano da sociedade belenense através da perspectiva dos transportes por meio de bondes. No entanto, as práticas e hábitos diários que concorrem para a tessitura deste cotidiano são diferentes para cada um dos grupos considerados, conduzindo assim, a diferentes percepções da realidade, e conseqüentemente, às suas diferentes representações. Assim, os bondes não só tinham um significado distinto para a elite econômica e intelectual, para os trabalhadores, para os homens, mulheres e crianças, como também suas condutas, usos e relações com os bondes diferiam sensivelmente.

Neste contexto, as lutas entre as diversas representações do mundo social também são importantes elementos que concorrem para a compreensão dos

mecanismos através dos quais um grupo específico impõe – ou busca impor – seus valores, seus domínios, ou seja, sua concepção própria de realidade. No recorte temporal aqui considerado, Belém passou por um período de substanciais reformas urbanas, que modificaram sua fisionomia como cidade. Esta urbanificação, no entanto, atendia somente aos interesses dos grupos econômica e intelectualmente hegemônicos, que através de uma parentética progressista, buscavam legitimar sua posição como grupo social e economicamente dominante e, por conseguinte, sua concepção de realidade.

Desta forma, as novas linguagens arquitetônicas expressas pelo neoclássico tardio, Ecletismo e Art Nouveau, impressos nos novos e imponentes prédios públicos, bem como nas residências apalacetadas, as lojas de artigos mais refinados que se estabeleceram na tradicional zona comercial da cidade, as praças arborizadas, assim como os implementos tecnológicos incorporados à vida cotidiana, como o telégrafo, a luz elétrica e o transporte coletivo por meio de bondes, foram símbolo de uma “pretensa” modernidade, e fizeram parte da estratégia de imposição de valores – e de dominação – pelos grupos sociais hegemônicos. Isto posto, se os domínios da história cultural conduzem seus investigadores a ocuparem-se com os conflitos de classificações ou delimitações, isto não significa, nas palavras de Chartier (2002), afastar-se do social. Ao contrário, consiste “em localizar os pontos de afrontamento tanto mais decisivos quanto menos imediatamente materiais” (CHARTIER, 2002, p. 17).

Para que se possa alcançar uma melhor compreensão acerca das distintas realidades representadas pelos grupos sociais aqui considerados, recorre-se à classificação feita por Chartier (2002, p. 20). De um lado, a representação aparece como dando a ver uma coisa ausente, sendo ela um instrumento de mediação ente o observador e a “imagem” que substitui um objeto, existindo com isso uma distinção “radical” entre ambos. De outro, existem aquelas que se relacionam com o simbólico, que consiste na representação de ideias e conceitos através das imagens ou objetos. Para o autor, a noção de representação é a pedra de toque para qualquer abordagem no campo da história cultural, uma vez que ela possibilita articular três formas distintas da relação dos grupos com o mundo social:

[...] em primeiro lugar, o trabalho de classificação e de delimitação que produz as configurações intelectuais múltiplas, através das quais a realidade é contraditoriamente construída pelos diferentes grupos; seguidamente, as práticas que visam fazer reconhecer uma identidade social, exibir uma maneira própria de estar no mundo, significar simbolicamente um estatuto e uma posição; por fim, as formas institucionalizadas e objetivas graças às quais uns “representantes” (instâncias coletivas ou pessoas singulares) marcam de forma visível e perpetuada a existência do grupo, da classe ou da comunidade. (CHARTIER, 2002, p. 23)

É partindo das considerações já feitas que, no âmbito da presente investigação, se pode observar com maior clareza a maneira como os grupos sociais operam com as representações e seus sentidos. Tem-se, então, uma realidade socioespacial construída a partir da diferenciação de grupos sociais conforme o seu capital – econômico e intelectual. Decorrente desta divisão observa-se uma sensível diferença nos espaços ocupados por cada um dos grupos: como exemplo o espaço social “central” da elite belenense, representado por ruas arborizadas e iluminadas, pelas lojas finas que se estabelecem na área comercial, pelos edifícios públicos e monumentos; o espaço dos grupos “mais simples” é “periférico”, representado por ruas sem asfaltamento, mal iluminadas ou sem iluminação alguma, pela presença rarefeita de um comércio “vulgar”, por barracas³⁹ e casas humildes, comparadas aos palacetes do centro.

Subjacente a este cenário, as estratégias de resistência dos grupos sociais formados por operários, domésticas, por trabalhadores informais era permeada por simbolismos. Não obstante, as barracas insistentemente construídas no centro da cidade representavam tanto a existência destes atores sociais quanto a resistência contra estratégias específicas de dominação dos grupos hegemônicos – como os Códigos de Polícia e de Posturas – que impunham seus valores e circunscreviam seus territórios. Estes, a seu turno, ratificavam sua posição hegemônica como “elite” econômica e intelectual através de monumentos e prédios públicos como símbolos de poder, o tratamento polido e o controle dos ímpetos pessoais e das emoções como símbolo de urbanidade, a luz elétrica e o bonde como símbolo da modernidade e do progresso.

³⁹ As barracas eram edificações feitas geralmente de madeira ou de taipa, de telha-vã, ou seja, sem forro, com cobertura em material vegetal ou telha cerâmica. A simplicidade desta tipologia de edificação era reforçada pelo piso, por vezes de chão batido, e pela poucas aberturas para o meio externo.

Não obstante, em sua trajetória de 78 anos como modal de transporte coletivo, os bondes apresentaram descontinuidades em seus sentidos e representações. Inicialmente tido como elemento legitimador do discurso progressista, ao final de sua “vida”, eram símbolos de atraso, de arcaísmo, de decadência. No entanto, estes eram os significados a ele atribuídos pelo grupo hegemônico, que já se servia de veículos automotores particulares e ônibus para sua locomoção. No entanto, para os grupos sociais de menores posses era um elemento útil, em alguns casos indispensável, para sua locomoção por tratar-se – em muitos casos – do único meio de transporte acessível a seus poucos recursos.

Assim, compreender e interpretar as dinâmicas, as estratégias – individuais e coletivas – e práticas sociais através da perspectiva dos transportes significa, nos termos de Febvre, compreender a mentalidade coletiva em uma determinada época. Lembra Chartier (2002, p. 41) que o nível “da história das mentalidades é do cotidiano e do automático, é aquilo que escapa aos sujeitos individuais da história”; é buscar as posições dos grupos relativamente aos outros, os mecanismos que asseguram a mobilidade (ou a reprodução) social – dentre elas, educação dos instintos, controle das emoções, a simulação de comportamentos cortesões e o casamento com pessoas de maior *status* social e econômico – de conformidade com as teorias desenvolvidas por Norbert Elias⁴⁰ – ou mesmo aquelas estratégias que visam conter tal mobilidade.

A obra de Norbert Elias, especificamente *A sociedade de Corte e O Processo Civilizador*, tem sua essência na história cultural. Conforme análise de Lima e Pinho (2010, p. 6), Elias busca compreender como os homens, naquilo que se entende por ser “educado”, começam a se tratar mutuamente através de boas maneiras. O desenvolvimento de modos de conduta é uma prova irrefutável de que inexistem atitudes que sejam naturais ao homem. Antes, houve um condicionamento, uma espécie de adestramento, que acaba por fazer com que o ser humano comporte-se desta maneira ou de outra, conforme a sociedade – e seus paradigmas – na qual está inserido.

Assim, o autor enfoca o desenvolvimento das posturas e modos à mesa, na deferência do tratamento do próximo e na evolução do sentimento de vergonha e

⁴⁰ Para um quadro mais detalhado sobre as estratégias de mobilidade social, ver: ELIAS, Norbert. **O processo civilizador: formação do estado e civilização**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar; 1993; ELIAS, Norbert. **O processo civilizador: uma história dos costumes**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994.

repugnância com a finalidade de demonstrar o desenvolvimento gradual do autocontrole, que é uma das categorias centrais de sua análise em *O Processo Civilizador*. De acordo com Lima e Pinho (2010, p. 7), a complexificação e o refinamento das convenções de estilo, bem como as diversas modalidades de intercâmbio social, o controle dos instintos e emoções, o apreço pelo comportamento polido e cortês, a importância da boa fala e da eloquência da linguagem, dentre outros elementos, acabam por denotar o processo civilizador em curso.

Partindo de tais observações, percebe-se que em sua obra Elias escreve sobre “práticas”, que segundo Burke (2005, p. 78) são paradigmas fundamentais da história cultural. Neste sentido, as práticas relacionam-se com as atividades cotidianas dos grupos sociais e seus significados. Nas palavras de Triviños (2006, p. 122), o mundo material, bem como a realidade social são elaborados e organizados pelo ser humano no desenvolvimento de sua existência como ser racional. Este mundo, ou conjunto de fenômenos materiais sociais, nas palavras do autor, está

[...] em constante movimento, organizando-se e reorganizando-se perpetuamente. Na existência real o ser humano, como ser social, realiza uma atividade prática, objetiva, [...] e que visa a transformação da natureza, da sociedade. Este processo de mudanças fundamentais ou não, se realiza através dos seres humanos, das classes sociais, dos grupos e dos indivíduos. (TRIVIÑOS, 2006, p. 122)

A prática é, antes de tudo, uma atividade apontada para a transformação – ou adaptação – das realidades objetivas fundamentais. Com este intuito, o homem emprega todos os seus meios, forças e também recursos espirituais às atividades experimentais, culturais, pedagógicas e outras atividades de cunho social. Contudo, torna-se necessária uma diferenciação.

A prática pode ser entendida como experiência individual, subjetiva, de natureza sensorial. Sob esta perspectiva as ideias, os conceitos e as condutas que se tem perante a realidade constituem uma relação construída entre sujeito e objeto (prática). Em outros termos, ela é percebida como atividade relacional que une diversos sujeitos em torno de um objeto – que pode ser uma prática ou um conjunto delas – e dá origem a conteúdos e resultados independentemente da vontade do indivíduo.

Segundo Vasquez (1980, p. 40), conhecimentos e experiências individuais e coletivas são expressas através das atividades práticas do homem, que a seu turno,

constituem um elemento importante em sua história. Desta forma, as ações, atitudes, comportamentos, estratégias individuais ou comuns aos membros de um grupo social e que são observadas cotidianamente são fontes importantes para a “reconstrução” e interpretação de uma determinada realidade.

4.3 BUSCANDO FRAGMENTOS DO COTIDIANO DE UMA CIDADE SOB O SIGNO DOS BONDES

O termo *cotidiano* apresenta acepções distintas. De maneira imediatista, conforme comenta Del Priore (1997, p. 259), *cotidiano* remete à vida privada e familiar, às atividades ligadas à manutenção dos laços estabelecidos entre indivíduos de mesmo grupo social – e eventualmente de grupos sociais diferentes, ao trabalho doméstico e às atividades triviais do dia-a-dia. Excluem-se neste sentido, as atividades relacionadas com os campos políticos e econômicos. Partindo desta acepção do termo, a autora sugere uma dicotomização da realidade social, onde de um lado existiria a uma esfera “produtiva”, lugar de acumulação onde se produzem bens e na qual os indivíduos ver-se-iam como atores potenciais da história. Do outro lado, uma esfera de “reprodução” desta realidade, um espaço “privado” de conservação de práticas, de permanências culturais, de rotineira cotidianidade, onde os indivíduos estariam “à margem” do movimento da História.

É a partir desta esta representação *ideológica estanque* que Del Priore (1997) busca não só a existência, mas o significado do cotidiano, uma categoria que se define e toma forma segundo os movimentos de transformações – e permanências – das relações sociais, e que em cada época histórica considerada, dá-se a preencher por conteúdos diferentes. Contudo, existe uma aparente dificuldade da autora ao tentar delimitar em áreas distintas o *cotidiano* e a *vida privada*. Nas primeiras linhas de um ensaio intitulado *Fronteiras e Espaços Privados*, Antoine Prost afirma que

A vida privada não é uma realidade natural, dada desde a origem dos tempos: é uma realidade histórica, construída de diversas maneiras por sociedades determinadas. Não existe uma vida privada de limites definidos para sempre, e sim um recorte variável da atividade humana entre a esfera privada e a esfera pública. A vida privada só tem sentido em relação à vida pública [...]. (PROST, 2009, p. 14)

Para o autor, o cerne da dicotomia da realidade social entre público e privado estaria na definição mesma da evolução desta distinção, fazendo com que a história da vida privada inicie pela história de suas fronteiras. No entanto, o cotidiano não figura como uma delas, uma vez que abrange as práticas humanas, as estratégias de dominação de grupos sociais hegemônicos, as resistências de outros grupos contra esta mesma dominação, os comportamentos do dia-a-dia que se dão tanto no domínio público quanto no privado. Mas seria isto o cotidiano?

Segundo Heller (2008, p. 31) são todos os aspectos da vida humana, sua individualidade, sua personalidade, suas capacidades intelectuais, habilidades manipulativas, seus sentimentos, paixões e ideologias. O cotidiano – ou vida cotidiana – é a vida de todo homem, e assim sendo, todos a vivem, sem exceção, qualquer que seja seu posto na divisão do trabalho físico ou intelectual; seu conteúdo é heterogêneo em diversos aspectos, sobretudo no que tange o conteúdo e significado dos diversos tipos de atividades.

Também buscando responder tal questão, Pais (2003, p. 28) expõe, de forma generalista, que o cotidiano seria o que se passa todos os dias; no cotidiano nada se passa que fuja à ordem de uma espécie de rotina; é aquilo que se passa quando nada se parece passar. O autor prossegue em sua definição afirmando que é somente por meio da investigação das diversas formas através das quais o cotidiano se passa é que se torna possível observar nos aspectos corriqueiros e anódinos das práticas sociais a essência do que se pode denominar cotidiano. Revelar as realidades sociais na textura da “superficial” rotina diária – como uma imagem que “relampeja” (BENJAMIN, 1994, p. 224), ou um instantâneo fotográfico – é o desafio do pesquisador do cotidiano.

Assim, no âmbito da presente pesquisa, considerando o recorte temporal – 1869 a 1947 – o cotidiano se dá a perceber através da caminhada dos homens e mulheres comuns às paradas dos bondes, na rotina de suas viagens para a jornada de trabalho de alguns, enquanto para outros, o próprio bonde era o espaço do trabalho; nos pequenos prazeres do nem sempre discreto flerte, da *flanerie* nos finais de semana, dos dramas explícitos nos acidentes, nos dramas “abafados” pelas tensões de gênero. Mesmo nos joguetes de crianças e jovens, que de forma lúdica, experimentavam no brincar de/no bonde uma forma de contato com um elemento do complexo mundo da realidade, observa-se uma relação inteligível entre os elementos plurais através dos quais o cotidiano se faz.

Assim, além de portador de historicidade, o cotidiano reproduz uma espécie de “ordem”, e mesmo os elementos materiais associados a esta ordem, como o bonde, servem para o estudo de formações sociais em determinadas épocas. Graças ao estudo do cotidiano, e eventualmente da cultura material a ele associado, a história pode reencontrar as relações sociais e os modos de produção/reprodução das realidades dos diferentes grupos, o que não seria possível através de outras abordagens. Partindo desta assertiva, e tomando o bonde como perspectiva, é possível investigar e compreender a dinâmica da produção espacial de diferentes grupos da sociedade belenense, a vida cotidiana dos pobres, o dia-a-dia das famílias de “classe” média, as tensões advindas das estratificação socioeconômica, bem como aquelas advindas das relações de gênero.

Lembra Matos (2002, p. 23) que os estudos do cotidiano adotam a estratégia da multidisciplinaridade, e através de uma pluralidade de influências e contribuições de outros campos de conhecimento, busca compreender as transformações da sociedade, o funcionamento da família, o papel da disciplina e das mulheres, os fatos e gestos diários que dão significado ao cotidiano. Assim, a essência do trabalho sobre a história do cotidiano, conforme explica Giard (2007, p. 13), não é o interesse pelos produtos culturais “gerais”, passíveis de serem facilmente observados e reconhecidos como tal, mas antes, pelas distantes experiências, pelas individualidades, pelas maneiras “diferentes de marcar socialmente o desvio operado num dado momento por uma prática” (GIARD, 2007, p.13).

Tais diferenças são destacadas a partir do momento em que se observa a realidade histórica como sendo social e culturalmente construída, e nas palavras de Matos (2002, p. 25), isto se tornou um pressuposto do pesquisador que busca “por a nu” a poesia do dia-a-dia. Antes relegada a planos de importância inferior na historiografia por ser considerada trivial, a história do cotidiano passou a ser observada como uma possibilidade de recuperação de experiências, que em verdade, está no cerne de todos os estudos feitos neste campo específico. Assim, o historiador do cotidiano tem como preocupação

[...] restaurar as tramas da vida que estavam encobertas, procurar no fundo da história figuras ocultas, recobrar o pulsar do cotidiano, recuperar sua ambiguidade e pluralidade de possíveis vivências e interpretações, desfiar a teia de relações cotidianas e suas diferentes dimensões de experiências, fugindo dos dualismos e polaridades e questionando as dicotomias. Ao recuperar o histórico, pretende perceber suas mudanças e permanências, descontinuidades e fragmentação, as amplas articulações, as infinitas possibilidades dessa trama multidimensional, que se compõem e recompõem continuamente. (MATOS, 2002, p. 26-27)

A expansão e o enriquecimento dos temas de investigação propostos pelo estudo do cotidiano foram acompanhados de renovações de marcos teóricos e metodológicos, bem como novas fontes de investigação. Neste sentido, a pesquisa empírica passou a ser reconhecida como importante elemento para perceber o movimento de constituição dos sujeitos históricos, e para analisar as transformações pelas quais passaram e construíram suas práticas cotidianas. Desta forma foram trazidas à luz uma diversidade de documentações, muitas vezes fragmentadas e esparsas, fazendo com que o pesquisador que busca compreender a trama do cotidiano empreenda uma análise detalhada do implícito e o oculto. As referências vão desde fontes policiais, legislações, ações jurídicas, materiais iconográficos, memórias, correspondências, diários e periódicos, sem esquecer a literatura, os cronistas, folcloristas e memorialistas.

Neste sentido, é válido citar a experiência benjaminiana na produção dos ensaios que compõem o que Bolle (2000, p. 314) denomina de “trilogia Berlimense”, formada por uma série radiofônica sobre a metrópole Berlim, pelas *Crônicas Berlineses*, e por *Infância em Berlim por volta de 1900*. Especialmente nos dois últimos textos, Benjamin atua como um memorialista, onde através da percepção da cidade e de sua própria infância de menino judeu na capital alemã, o autor elabora quadros, imagens da cultura cotidiana. Contudo, assinala Bolle (2000, p. 316) que tais escritos não são trabalho de um memorialista reclinado na poltrona, mas “um retrospecto tal como ele se dá no momento de maior perigo”⁴¹.

As experiências pessoais do autor vão saltando do texto no qual Benjamin conecta sua própria história a história coletiva. Desta forma, o passado se dá a perceber através de lampejos imagéticos – para usar um termo benjaminiano – na memória do autor, que as traduz em termos textuais. Assim, *Infância em Berlim* é

⁴¹ Segundo Bolle (2000, p. 316), a elaboração de *Infância em Berlim* coincide com a instalação da ditadura nazista na Alemanha, período no qual o autor foi forçado ao exílio. Nestas circunstâncias, Benjamin elabora, através de suas recordações e experiências individuais, um retrato de sua cidade antes que ela fosse destruída. Assim, o sentimento subjacente no texto é de despedida.

um exemplo destas imagens relampejantes, que vão além de meras lembranças, evidenciam um período importante do processo histórico pelo qual a capital alemã passava, também representando a conexão da experiência destes fatos na vida de uma criança e suas implicações na vida de um adulto.

Ensaio composto por 41 *tableaux* (BOLLE, 2000, p. 316), onde cada um é uma pequena narrativa de acontecimentos aleatórios, de fatos cotidianos e interesses infantis banais de sua meninice que, segundo o autor, não estariam ligadas a um sentimento de saudade, mas representariam o seu esforço em “flagrar as imagens nas quais a experiência da grande cidade se condensa numa criança de classe burguesa” (BENJAMIN apud BOLLE, 2000, p. 317).

Em minha infância fui prisioneiro do antigo e novo Oeste. Meu clã habitava então ambos os bairros, numa atitude em que se misturava teimosia a orgulho e fazia de ambos um gueto, o feudo de nossa família. Nesse bairro de proprietários, permaneci sem saber da existência dos outros. Os pobres – para as crianças ricas de minha idade – só existiam como mendigos. E foi um grande avanço em meus conhecimentos quando comecei a entender a origem da pobreza na ignomínia do trabalho mal remunerado. Isso ocorreu num breve escrito, talvez o primeiro que redigi inteiramente para mim. (BENJAMIN, 1995, p. 125)

A obra benjaminiana, segundo Gagnebin (1994, p. 12), apresenta uma característica que lhe é fundamental, qual seja: a da abertura. Assim, o deciframento de seus escritos fica a cargo do leitor. De forma semelhante, as numerosas linhas de investigação, bem como o mosaico de fontes de pesquisa e vieses interpretativos do cotidiano não representam opção para o pesquisador preocupado com um método que pressuponha equilíbrio, estabilidade e funcionalidade. A temática do cotidiano, segundo Matos (2002, p. 32), é extremamente abrangente e impõe certas dificuldades. Assim, para que se possa alcançar a essência da cultura ordinária que se busca aqui, para melhor compreensão das relações da sociedade belenense *com e nos* bondes, bem como sua relação com as novas organizações socioespaciais que se configuram com o bonde, é necessário encontrar os meios de fazer, de pensar os diferentes estilos de ação. Em suma, buscar a teorização das práticas das ações cotidianas.

Para esta finalidade, as análises devem ser ordenadas em três níveis distintos, a saber: as modalidades de ação/atitude, as formalidades das práticas cotidianas e os tipos de operação especificados pelas práticas cotidianas. Cabe notar que a adoção desta sistematização implica no distanciamento da tentativa de estabelecer um modelo geral que explique a dinâmica do “fazer” cotidiano. Antes, a

intenção é descobrir esquemas operacionais, verificar se neles operam categorias comuns e verificar se tais categorias podem ser aplicadas a um determinado conjunto de práticas.

Pretende-se atingir aqui não os padrões, os paradigmas – ou rótulos – comportamentais reconhecidos e explorados pela historiografia⁴². A prática comum, cotidiana, as diferenças, os contrastes, as permanências e rupturas comportamentais face aos novos paradigmas sócio-organizacionais, econômicos e tecnológicos fazem com que a vida social, quando observada mais de perto, mostre-se como uma delicada colcha de retalhos urdida pelas diferentes práticas sociais. Assim, busca-se aqui a compreensão do cotidiano no âmbito público – ainda que para a interpretação deste seja necessário o paralelo com o âmbito privado – ou seja, no espaço da cidade, que sob influência direta dos bondes, alterou sua dinâmica de produção, suas configurações socioespaciais, seus significados e também seus usos.

Assim, como sujeitos sociais que concorrem para a construção deste cotidiano têm-se: os usuários dos bondes com seus hábitos e costumes sensivelmente alterados pelas novas formas de sociabilidade surgidas com o novo modal de transporte; os funcionários das companhias concessionárias, seus comportamentos e relações com os passageiros, sempre transitando entre a cortesia e as alterações; as crianças e os jovens, que frequentemente viam o bonde como um elemento de diversão; as mulheres dos grupos economicamente hegemônicos, que conquistavam a emancipação de forma gradativa e ganhavam o espaço público através dos carris, os acidentes que vitimavam as pessoas, independente de sua “classe”, credo ou cor. Para compreender as práticas e representações de cada ator social citado, é necessário, conforme menciona Pais (2003, p. 147), localizar as fontes que documentem esta vivência social tida como “marginal” que é a vivência cotidiana.

⁴² Tomam-se como exemplos de paradigmas, ou rotulações sócio-comportamentais, duas obras: PINHO, Wanderlei de Araújo. **Salões e damas do segundo reinado**. São Paulo: GRD, 2004 e HEINZ, FLÁVIO M. **Por outra história das elites**. Rio de Janeiro: FGV, 2006. Ainda considerando a relevância de ambas as obras, percebemos que as mesmas mantêm suas análises orbitando o campo dos esquemas gerais que tencionam explicar e justificar os valores, os comportamentos e as atitudes do extrato social denominados “elite burguesa”, “burguesia” ou “classe abastada”. Em nossa observação particular, ambas tomam como objeto de análise a classe economicamente hegemônica, cujos padrões comportamentais - por vezes alienígenas – são consequência direta de uma condição econômica que elevava ou mantinha seu status quo, diferenciando-as assim das camadas “populares”.

Comenta o autor que para dar respostas ao pesquisador do cotidiano é necessário compreender que o mosaico de fontes passíveis de investigação não devem ser considerados como reflexos passivos de uma identidade individual, isolada e sem envolvimento social. O indivíduo, segundo o autor, é uma “síntese complexa de elementos sociais” (PAIS, 2003, p. 151). Desta forma, as fontes escritas – literatura não artística, periódicos, etc. – as fontes iconográficas, bem como as memórias e histórias de vida transmitidas de maneira oral, aparecem como uma espécie de síntese de uma estrutura social a qual relaciona a determinadas práticas cotidianas.

Quanto às fontes orais, lembra o autor que são instrumentos válidos de reconstrução das práticas e experiências, bem como de confirmação/redefinição de quadros analíticos construídos a partir de fontes escritas; elas permitem a realização de uma história interpretativa do cotidiano a partir de uma matéria prima que raramente se consegue extrair de fontes tradicionalmente utilizadas.

4.4 NARRATIVAS: LEITURAS, INTERPRETAÇÕES E REPRESENTAÇÕES DA HISTÓRIA

Com a ampliação dos domínios da história e a atividade dialógica com outros campos de conhecimento que lidam diretamente com o sociocultural surgiram debates produtivos nos campos da interdisciplinaridade, multi e transdisciplinaridade aplicados diretamente à “reconstrução”, compreensão e interpretação do passado. A partir deste quadro, Chartier (2002, p.80) observa que dentre as mais importantes questões que atualmente os historiadores enfrentam, está a própria forma da escrita histórica. Dentre suas tendências mais recentes está “[...] o regresso ao relato, à narração, e conseqüentemente como um abandono da descrição estrutural das sociedades”. (CHARTIER, 2002, p. 81).

Como estrutura basilar de tal assertiva observam-se dois elementos: o primeiro é que tal retorno significa, em certos aspectos, uma renúncia à coerência de teorias explicativas baseadas em relações causais; o segundo, é que também significa o câmbio de objetos – que não são prioritariamente estruturas sociais, mas ideias, valores, comportamentos – dos tratamentos e compreensão da tradição historiográfica.

No entanto, o autor esclarece que onde se pensa o retorno do relato e da narrativa a uma história que os teriam afastado a planos inferiores de importância, é necessário reconhecer o inverso, ou seja, o completo pertencimento da história aos domínios da narrativa. Existem diversas formas de investigação que conduzem as estruturas do conhecimento histórico para o trabalho de configuração narrativa, e em virtude deste fato

[...] a história é sempre relato, mesmo quando pretende desfazer-se da narrativa, e o seu modo de compreensão permanece tributário dos procedimentos e operações que asseguram a encenação em forma de intriga das ações representadas (CHARTIER, 2002, p. 82).

Em um ensaio de 1936 intitulado *O narrador*, Walter Benjamin já chamava atenção para a importância da narrativa, que para ele é a manifestação da faculdade – segura e inalienável – humana de intercambiar experiências. Contudo, a arte de narrar já estaria em vias de extinção, posto que o autor aponta o embaraço que se generaliza quando se pede em um grupo que alguém narre alguma coisa, sugerindo que os indivíduos estivessem cada vez mais privados da capacidade de trocar ideias e experiências.

De acordo com o autor, a experiência é a “matéria da tradição, tanto na vida privada quanto na coletiva” (BENJAMIN, 1994, p.105). Ela se sustenta, por isso mesmo, na tradição ritual, litúrgica, na magia. A tradição representa o espaço-tempo de uma tipologia específica de saber, cujos domínios vão além do racional, e que envolvem os conteúdos da religião. A tradição contextualiza uma natureza, um modo de vida, plasma as práticas que se dão a observar no cotidiano; ela compreende um conjunto de representações significativas que condicionam o *saber* e o *saber fazer* de determinados grupos sociais. Em outras palavras, a experiência é o enquadramento de ações que não só direcionam o saber e ditam o modo do fazer, mas também, o modo de estar, de desenvolver determinadas atividades, a maneira com a qual os indivíduos se relacionam uns com os outros e com o mundo. Assim, a experiência, ou seja, a própria vida humana, apresenta-se como matéria prima da narração, que é um dos meios pelos quais a experiência da tradição é transmitida – e essa transmissão se dá em grande parte através da oralidade.

A comunicabilidade oral foi, para Benjamin (1994), aquilo que se perdeu na modernidade. Com o paulatino desaparecimento dessa modalidade de comunicação, extinguiu-se também a figura do narrador como o sujeito que permite

acesso aos conteúdos da tradição, aquele capaz de aconselhar e, por conseguinte, capaz de dar continuidade a uma história. No cerne das narrativas estão as experiências, e o baixo nível destas contribuem para a composição do quadro observado pelo autor, no qual o número de pessoas que sabem narrar com propriedade é cada vez mais rarefeito.

Conforme Benjamin (1994, p. 198), a experiência que passa de pessoa a pessoa é a fonte a que recorrem todos os narradores, indivíduos através dos quais a sabedoria da tradição é transmitida. A partir do tipo de experiência que lhe parece ser mais adequada, o narrador é identificado como aquele que reconhece, aceita e transmite os valores e tradições de um determinado grupo social, ou então, como aquele que conhece algo que se encontra longe, distante. Para o autor, estes dois modos de experiências, representados pelas figuras arcaicas do camponês sedentário e o marinheiro comerciante. Segundo ele, ambos têm o que contar, bem como são capazes de narrar e assim compartilhar experiências com outros indivíduos. O que os diferencia, no entanto, é a origem de seus conhecimentos, a dimensão sobre a qual se cultivariam fundamentalmente as experiências narradas. Elas não se excluem mutuamente, antes, conjugam-se, “interpenetram-se” harmonicamente na figura híbrida do narrador.

Ao “restaurar” o passado, a narração faz convergir sua história à história presente, e presentifica a ausência do tempo. Esta é, para Walter Benjamin, a função precípua do narrador: a de restaurar, de atualizar – ou presentificar – e transmitir experiências existentes na tradição. Em outras palavras, narrar uma história significa conduzir o ouvinte a um saber objetivo sobre aquilo que é contado.

Ressalta Gagnebin (2007, p. 2) que história como narrativa é uma das orientações – as outras seriam história como processo real e como disciplina – que orientam o núcleo comum a todas as histórias. Cada orientação apresenta caracterização suficiente para sustentá-la individualmente, contudo, a escrita histórica conterà, mesmo implicitamente, referência à todas as três, ainda que se dê ênfase diferenciada a uma delas. Obviamente, tal ênfase é diretamente relacionada com o enfoque teórico, as fontes escolhidas ou disponíveis para investigação do passado e o método adequado para reconstruí-lo e interpretá-lo.

Como relato, a história mantém sua singularidade através de sua relação específica com a verdade, ou, como expõe Chartier (2002, p. 84), por suas “construções narrativas pretenderem ser a reconstituição de um passado que

existiu”. É a distinção desta realidade existente fora – e antes – do discurso histórico que, entre outros elementos, o distingue da fábula e da ficção. Cabe lembrar, no entanto, que o pertencimento da história à narrativa, e que nas palavras de Chartier (2002, p. 82) funda as identidades estruturais entre o relato ficcional e o histórico, não exclui a inteligibilidade. Lembra o autor que a compreensão histórica é construída no e pelo próprio relato, por seus ordenamentos e por suas composições.

Desta forma, a narrativa torna-se inteligível a partir de sua própria plausibilidade, ou através de dados colocados como vestígios ou indícios que permitem a reconstrução das realidades que os produziram. Tal reconstituição, lembra o autor, pode ser considerada com verdadeira se puder ser reproduzida por qualquer outra pessoa que saiba por em prática as técnicas necessárias para tal. Situa-se aí a principal condição da história como pertencente ao domínio da narrativa, sendo reconhecida mesmo por aqueles que resistem em considerar tal discurso como científico.

Lembra Burke (2005, p. 157) que até pouco tempo, os historiadores culturais – e dentre estes, os estudiosos do cotidiano – rejeitavam a narrativa porque a associavam a uma ênfase excessiva em grandes personalidades e a feitos memoráveis, especialmente à supervalorização da importância de líderes políticos e militares em detrimento aos indivíduos comuns. Contudo, a narrativa retoma seu lugar de importante fonte para a reconstrução/interpretação/escrita da história, e com uma preocupação cada vez maior com as pessoas comuns e às formas variadas através das quais elas dão sentido às suas experiências e suas práticas cotidianas. As narrativas orais, segundo Sharpe (1992, p. 48), tem sido bastante usada por historiadores que se propõem a estudar as experiências e o cotidiano das pessoas comuns, muito embora não exista razão que justifique o motivo pelo qual não se possam utilizar as narrativas orais da elite da mesma forma que se utilizam as das “classes” ditas “inferiores”.

Assim, as narrativas – e dentre elas as feitas de forma oral – são meios, caminhos para a produção do conhecimento histórico. Afirma Delgado (2006, p. 16) que a oralidade traz consigo um duplo ensinamento: um sobre a época enfocada pelo depoimento. – o tempo passado – e sobre a época na qual o depoimento foi produzido – o tempo do agora. O passado mostra-se então espelhado no presente, e reproduz, através das narrativas, a dinâmica da vida pessoal em conexão com os processos coletivos. Com efeito, no processo de rememoração, que é anterior ao da

narrativa, a autora a ponta a existência de duas dimensões, a do tempo individual e do tempo coletivo, e o substrato do ato de lembrar está no entrelaçamento, e complementaridade, de ambas. Por isso é comum durante as narrativas

[...] as pessoas se referirem ao passado utilizando-se de expressões como 'no tempo de Vargas', 'à época dos corsos nos antigos carnavais', 'quando o transporte de bondes foi extinto', [...] 'quando os ferroviários fizeram greve e se deitaram nos trilhos' [...]. (DELGADO, 2006, p. 17)

O universo que potencialmente pode ser descortinado pela lembrança de experiências e pelas narrativas é considerável: vai desde movimentos culturais, cotidiano de determinados grupos sociais, relações de produção, crenças e práticas religiosas, festas e diferentes práticas de lazer, formas de apropriação do espaço urbano, relações de gênero. Com efeito, Pozzi (2008, p. 5) assevera que as narrativas orais permitem uma aproximação do investigador/historiador da subjetividade dos grupos sociais, a compreensão de tradições, sentidos e práticas comuns que marcam os comportamentos humanos em épocas históricas determinadas. São estas possibilidades que tornam o interesse pela narrativa multifacetado.

No âmbito do cotidiano dos diversos grupos sociais, o registro dos movimentos, da forma como o homem se desloca, do tempo em que se passa no deslocamento entre diferentes pontos da cidade e a influência que tais deslocamentos têm na configuração social e espacial dos indivíduos não parece merecer a mesma atenção que outros aspectos definidores e distintivos dos diversos grupos sociais. Neste sentido, Ávila (2008, p. 25) mostra que no Brasil, uma revisita aos livros de memórias mostra que o “estar” tem mais potencial de lembrança do que o “ir”, o que é uma explicação em potencial para o fato de serem poucas, e eventualmente marginais, as obras relativas aos transportes urbanos e seus impactos na cidade e na vida cotidiana de seus habitantes.

Assim, o recurso às memórias e narrativas – orais e escritas – busca fragmentos de um cotidiano não registrado pela historiografia, e por isso já quase esquecido. Não obstante, Ávila (2008, p. 26) adverte que é necessário considerar que o tempo transcorrido entre a experiência e o ato de lembrança depura o momento vivido, permitindo então a infiltração do imaginado no visto. Decorrente disto, as narrativas orais não foram as únicas fontes as quais a presente pesquisa

recorreu no sentido de reconstituir a tessitura desta colcha de retalhos que foi o cotidiano da Belém dos bondes.

Partindo das considerações aqui já feitas, compreende-se que problematizar a história como “narrativa” verídica pressupõe trabalhar de forma simultânea com um amplo conjunto de questões que vão da pertinência da investigação até a pertinência dos fragmentos disponíveis para a reconstrução da realidade de determinados grupos sociais, de maneira que tais vestígios deem a perceber as práticas cotidianas que aqui se busca, bem como suas representações.

Assim, na presente investigação, o cotidiano da sociedade de Belém é resgatado e reexaminado a partir da perspectiva de um “fragmento” de sua complexa realidade. É neste contexto que os bondes desempenham papel central como testemunhos de uma “época”, como vetor de transformações socioespaciais, e como “espaço” de vida coletiva. Cabe compreender tal coletividade como representativa de grupos distintos, o que outorga à sociedade de Belém seu caráter de heterogeneidade. Daí advém suas diferentes relações com o espaço da cidade – (re)configurado como espaços sociais – as relações de uso e pertencimento dos diversos grupos sociais com tais espaços, suas estratégias de imposição como grupos dominantes, ou resistência contra a dominação de grupos hegemônicos – em outras palavras, as tensões entre os grupos sociais - e suas práticas. Não obstante, observar o cotidiano destes grupos a partir dos bondes, comparar seus hábitos também significa compreender as formas com as quais construíram e representaram suas realidades.

4.5 EM MEIO À CIDADE, UMA “NOVA CIDADE”: BELÉM NA AURORA DO SÉCULO XX.

O final do século XIX foi um período de sensíveis transformações políticas, sociais e econômicas para Belém e Manaus, as duas maiores cidades do setentrião nacional. Com efeito, a economia extrativista da região, baseada na extração do látex, passou a ter importância crescente no mercado nacional e principalmente internacional. No entanto, Lima (2008, p. 54) explica que foi somente em meados de 1870 que a demanda internacional pelo látex amazônico tomou vultosas proporções em função da utilização da matéria prima para a produção industrial de vestimentas e artefatos impermeabilizados, mangueiras, componentes mecânicos em geral e diversos outros produtos que eram consumidos nos mercados europeus e norte-americanos.

Decorrente desta nova condição do cenário econômico, Belém assumiu o papel de principal porto de escoamento da produção gomífera, como lembra Sarges (2002, p. 14), canalizando parte substancial do capital originado por essa economia para os cofres públicos, que através de uma política “progressista” e “modernizadora”, seria utilizado para levar a termo o processo de urbanificação da cidade. Neste sentido, as modificações processadas em Belém buscavam

[...] alinhar a cidade aos padrões da civilização europeia. Desse modo, a destruição da imagem da cidade desordenada, feia, promíscua, imunda, insalubre e insegura, fazia parte de uma nova estratégia social no sentido de mostrar [...] que Belém era símbolo do progresso, imagem que se transformou na ‘obsessão coletiva’ da nova burguesia. (SARGES, 2002, p. 14)

A este quadro, Ana Maria Daou acrescenta que a

[...] transformação radical pela qual Belém passou estendeu-se [...] por toda primeira década do século XX, de modo que a renovação urbana concretizada pelos engenheiros republicanos e o cosmopolitismo facilitado pela intensificação da exportação promoveram, pelo menos entre os paraenses, a sensação de que Belém era uma das melhores cidades do Brasil. (DAOU, 2004, p.30).

Segundo a autora, o embelezamento de Belém resultava das alterações urbanísticas e arquitetônicas que buscavam “modernizar” o espaço público não só através do tratamento das ruas e praças, mas também através das fachadas das edificações, que deveriam imprimir elegância estética, graciosidade e racionalidade

“condizente com as necessidades de ventilação e higiene exigidas pelo clima” (DAOU, 2004, p. 31).

Nesta época, Manaus – assim como Belém, sofreu uma mudança radical em sua visualidade. Conforme explicita Mesquita (2006, p. 142), a população da capital do Amazonas foi ampliada, introduziram-se elementos e costumes de procedências diversas. A elite local assumiu características “cosmopolitas”, típicas da *belle époque*, e a fisionomia do espaço urbano foi sensivelmente modificada:

O espaço urbano pensado, idealizado e organizado para se fazer conhecer, impressionar e atrair os investidores estrangeiros, ao mesmo tempo que projeta para o mundo a prosperidade e a civilização, dentro da visão burguesa de uma cidade ideal, cria também suas próprias contradições. [...] o espaço urbano atrai os mais diferentes tipos de pessoas, vindas de diversos pontos do País e do mundo, e que passam a fazer parte do cotidiano da cidade, não tendo as mesmas condições de sobrevivência daqueles que vão usufruir a vida de “fausto” que a borracha propicia. (DIAS, 2007, p. 119)

Comenta Mesquita (2006, p. 192) que os paradigmas através dos quais a urbanificação de Manaus era levada a termo estavam consoantes às mudanças urbanas operadas nos grandes centros europeus. O ideário positivista calcado no progresso da ciência e o avanço tecnológico influenciaram a formação de uma sociedade na qual as máquinas – telégrafos, cinematógrafos, motores e bondes – imiscuíram-se no cotidiano tornando o ritmo de vida mais rápido, e estimulando a utilização dos espaços públicos, gerando assim, uma verdadeira “revolução” nos costumes dos grupos sociais.

Belém e Manaus, as duas maiores cidades amazônicas, além das rivalidades políticas e econômicas⁴³, passaram por reformulações urbanas em períodos praticamente idênticos. Em Manaus, o governo de Eduardo Ribeiro, e em Belém, a

⁴³ Barbara Weinstein aponta o período de expansão da economia gomífera como época em que contendas políticas e econômicas geraram tensões consideráveis entre Amazonas e Pará. Explica a autora que mesmo com a extração do látex se expandisse para oeste, fazendo com que o Estado do Amazonas emergisse como principal centro exportador da borracha, Belém mantinha sua hegemonia. Cidade portuária através da qual escoava a produção do látex amazônico, a capital do Estado do Pará dominava a vida comercial e cultural da região. A elite amazonense, conforme análise da autora, iniciou sua luta para afastar Manaus da sombra de Belém em fins da década de 1870, ocasião em que o desequilíbrio e as diferenças entre as duas cidades já era evidente. Ainda que o Amazonas estivesse na liderança da produção de boracha, o porto de Belém continuava a negociar bem mais do que 95% das exportações e importações na Amazônia. Ainda que a situação não tivesse impactos negativos na renda da província, já que as receitas de exportação eram calculadas segundo o local de origem da borracha, ela impedia o acesso do Amazonas a uma relativa quantidade de impostos comercialmente correlatos, o que acabava estrangulando o crescimento da capital Manaus. Para um quadro mais detalhado, ver WEINSTEIN, Barbara. **A borracha na Amazônia: expansão e decadência, 1850/1920**. São Paulo: HUCITEC, 1993.

administração do Intendente Municipal Antônio Lemos, representaram o início de um período de amplas transformações urbanas que mudariam não só a fisionomia das duas capitais, mas também de suas configurações socioespaciais. Dentre os melhoramentos observados em ambas as cidades o transporte através dos bondes e o processo gradativo de eletrificação dos serviços de viação e iluminação urbana são de destacada importância.

A administração do Governador Eduardo Ribeiro – de 1892 a 1896 – foi favorecida grandemente pelo comércio da borracha. Comenta Mesquita (2006, p. 125) que os saldos cresciam de tal forma que em muito contribuíram para a execução de alguns melhoramentos introduzidos na capital do estado do Amazonas. Aliado a isto, a capacidade de articulação política de Ribeiro com o Congresso garantia as verbas necessárias ao financiamento de projetos e execução dos mesmos. Maranhense de nascimento, assim como Antônio Lemos, Eduardo Ribeiro, na opinião de Mesquita (2006, p. 137), fez uma bem sucedida administração, transformando a Vila da Barra do Rio Negro em uma cidade moderna e “europeizada”. Contudo, tal opinião não representa consenso. Para alguns autores, dentre eles Márcio Souza, as personalidades mais representativas da *belle époque* amazonense, incluindo Eduardo Ribeiro, são

[...] predominantemente aventureiras, metropolitanas e românticas. Para além da diferença e nuances psicológicas, a vibração e o espírito de modernidade as personalidades os tornam agressivas. O jovem coronel-engenheiro Eduardo Ribeiro governando o Amazonas durante a nascente República, movimentando um fabuloso erário público, sonha com uma Manaus imensa, urbanizada e próspera, como uma Paris dos trópicos. (SOUZA, 2001, p. 177)

No entanto, os benefícios e melhoramentos proporcionados à Manaus pelas reformas urbanas não foram fruídos por todos os grupos sociais. Ao analisar a sociedade manauara durante o período da *belle époque*, Dias (2007, p. 120) mostra que o poder público mobilizou todo seu aparato administrativo para atender os interesses privados. Desenvolveu-se uma política de “repressão, exclusão e dominação” contra indivíduos – ou grupos sociais determinados – que não se enquadravam nos conceitos de valores da elite local. Para manter a hegemonia da elite, bem como preservar e defender a ordem urbana, uma “política repressiva” travestida de “política assistencial” excluía dos espaços sociais da elite os miseráveis, os pedintes, os mendigos, os loucos, e os confinava em nosocômios – distantes do centro da cidade – que eram construídos para tal. Buscava-se também

afastar das vistas da “classe” hegemônica os pobres, as prostitutas, os vendedores ambulantes, os mestiços e negros:

Numa cidade de ‘fausto’, a pobreza, a doença, a vagabundagem agrediam e, ao mesmo tempo, ameaçavam a ordem e a harmonia da cidade que se projetava na representação burguesa, como limpa, ordeira e sem problemas. (DIAS, 2007, p. 120)

Com efeito, a “modernidade” proporcionada pelo “fausto” da borracha não era para todos. É o que sugere a fotografia 33, que mostra um bonde elétrico⁴⁴ em uma das ruas do centro de Manaus. O coche de aluguel passa ao lado, como se deixando a “novidade” que o bonde elétrico representa em evidência.

Fotografia 33 – Aspecto da Avenida 7 de Setembro, em Manaus. A fotografia, feita em 1899 sugere que o progresso e a “modernidade” – representados pela “máquina” no centro da imagem – não poderiam ser fruídos por todos, como a mulher que passa ao lado e os meninos que rodeiam o bonde.



Fonte: MORRISON, Allen. **The Tramways of Brazil: a 130 year survey**. New York: Bonde Press, 1989. il. p&b.

⁴⁴ Os bondes elétricos foram inaugurados primeiro em Manaus, depois em Belém. Conforme Morrison (1989; p. 32), Manaus foi à terceira cidade no Brasil – e quarta na América do Sul – a contar com um sistema de carris tracionados por eletricidade. Em 24 de agosto de 1895 foi promulgada a lei que a lei nº 124 pela qual seria feita concorrência pública para a instalação do novo sistema de bondes que, segundo Stiel (1984; p. 195), foi inaugurado em 1º de agosto de 1899, oito anos antes dos elétricos belenenses. Para um panorama mais detalhado sobre os bondes em Manaus, ver MORRISON, Allen. **The Tramways of Brazil: a 130 year survey**. New York: Bonde Press, 1989 e STIEL, Waldemar Correa. **História dos transportes urbanos no Brasil: bondes e trólebus**. – “summa tranviariae brasiliensis”. Pini: Brasília, 1984.

Devidamente fardado, de quepe e gravata, o condutor posa no estribo, local onde os homens arriscadamente subiam e desciam do bonde em movimento. A altivez do condutor denota sua grande intimidade com o carril, e posa junto à máquina como se dela fosse dono. No lado esquerdo da imagem, uma mulher de cor – negra ou mestiça – vestida de maneira simples, carrega um volume na cabeça, uma espécie de panela ou vaso. Uma trabalhadora, cozinheira talvez. A mulher passa ao largo do bonde, indiferente, ou resignada por estar “alijada” da “modernidade”, já que passa a pé carregando o volume, e não no bonde. Dois meninos aproximam-se do carril, como que atraídos pelo fascínio que a máquina exerce. Assim, a “modernidade” travestida de tecnologia aplicada aos transportes coletivos estimulava o uso dos espaços públicos e imprimia um novo ritmo à cidade, sem estar, no entanto, ao alcance de todos os grupos. Poderiam vê-lo passar, observavam-no, sem, no entanto, terem a possibilidade de usufruí-lo.

Em Belém, Antônio Lemos assumiu o cargo de Intendente Municipal em 1897, e nele permaneceria até 1911. Comenta Rocque (2001, p. 86), foi através de uma política de “bastidores” e intensa troca de favores que Lemos tornou-se o grande “tuxaua” do cenário político paraense. À semelhança do que acontecera com Eduardo Ribeiro em Manaus, a administração lemistista foi favorecida pelo aumento do capital circulante em Belém em função da exportação do látex. Ao realizarem obras que modificariam profundamente a fisionomia de Belém e Manaus, as estratégias políticas conduzidas por Lemos e Ribeiro também buscavam apresentar as duas capitais como cidades prósperas, modernas e progressistas, buscando satisfazer não só os anseios e “projetos” de ascensão política e econômica de uma “elite” que surgia enriquecida pelos “negócios da borracha”, mas também procurando atrair o capital estrangeiro através de investimentos em ambas as cidades.

Sem embargo, a quantidade de empresas de capital estrangeiro que passou então a atuar no comércio de Belém e Manaus, notadamente no ramo de importação e exportação, mostra o relativo êxito desta política. No entanto, tais investimentos não foram concentrados unicamente no comércio, mas também em firmas atuantes no campo dos serviços públicos. Em Manaus, destacavam-se as empresas como a *Manáos Lighting*, *Amazon Telegraph*, *Manáos Improvements Limited* e a *Manáos Railway Company*, todas de capital inglês. Em Belém, os britânicos também investiram em serviços urbanos através do estabelecimento da *Pará Gaz Company*

Limited, da Western Telegraph Company Limited e da Para Electric Railway and Lighting Company Limited.

Em Belém, a “riqueza” e o aumento do capital circulante na praça comercial promoveu, segundo Sarges (2002, p. 83), diversas melhorias urbanas, algumas delas no campo dos transportes. Nas áreas centrais da cidade, a economia gomífera proporcionou construção de diversos marcos visuais na cidade, verdadeiros monumentos da opulência e do fausto de uma elite em ascensão econômica: Teatro da Paz, Mercado do Ver-o-Peso, Mercado de São Braz, Reservatório Paes de Carvalho, Palacete Bolonha. Tais edifícios (re)produziam tensões na cidade não só por “organizarem”⁴⁵ os espaços ao redor de si, mas por também delimitarem “territórios” dos diversos grupos sociais. Não obstante, esta nova organização do espaço da cidade estava fortemente calcada em ideários higienistas, e sob influência direta destes, as intervenções processadas no tecido urbano mais se assemelhavam a medidas profiláticas ao intentarem extirpar das urbes brasileiras seus “miasmas” e seus “cancros”.

Com efeito, em meados do século XIX, chegava ao Brasil, mediante reapropriações e reinterpretções, um novo ideal cuja preocupação central era a saúde dos indivíduos. As propostas calcavam-se na defesa da Saúde Pública, na educação da “população inculta” e no ensino de novos e “civilizados” hábitos. Convencionou-se chamá-lo de “movimento higienista”, ou “movimento sanitaria”, conforme lembra Góis Junior (2007, p. 5). Assim, preconizando normas, posturas e novos hábitos que concorreriam para o aprimoramento da saúde individual e coletiva, o movimento higienista apresentava uma generalidade difusa e extremamente heterogênea – além de racista, preconceituosa e excludente – sob seu ponto de vista científico, fundamentado em doutrinas biológicas e raciais, e em seu aspecto político-ideológico, era calcado no liberalismo.

Alguns trabalhos, no entanto, apontam para uma homogeneidade do discurso higienista brasileiro. Em sua pesquisa, Marins (1998) caracteriza o “sanitarismo” como uma espécie de movimento social orientado pelos interesses dos grupos hegemônicos. Para exemplificar tal movimento como uma espécie de “aliado das

⁴⁵ Segundo Francis Ching, uma edificação construída estabelece um ponto no plano de solo e torna-se visível no espaço. Quando inserido na cidade, o edifício gera uma tensão ao seu redor que se configura em um campo espacial dotado de atributos como forma, dimensão, escala, hierarquia e, em última instância, ordem. Para um quadro mais preciso, ver CHING, Francis D. K. **Arquitetura**: forma, espaço e ordem. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

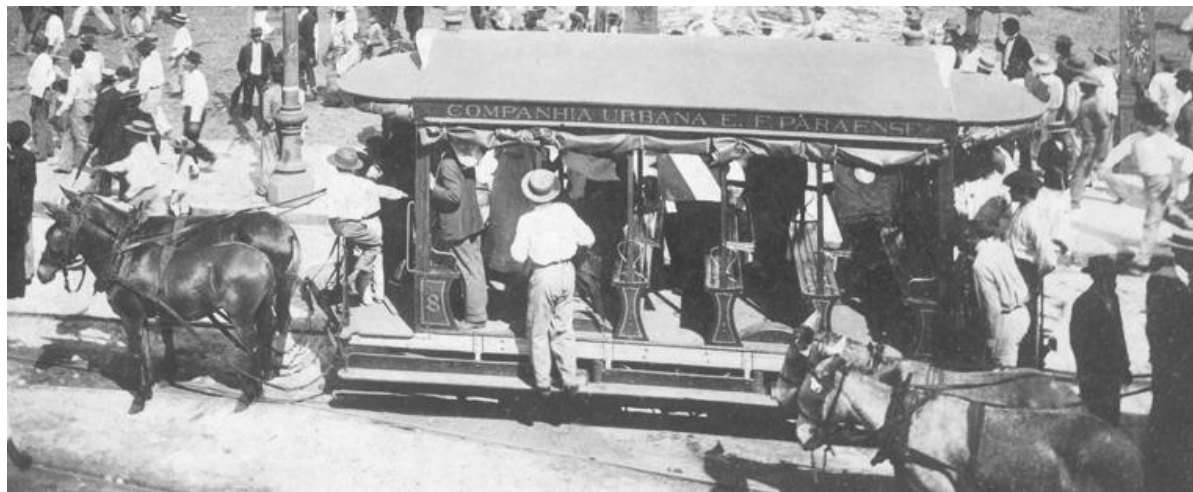
elites econômicas em todas as suas manifestações” (GÓIS JUNIOR, 2007, p. 6), Marins (1998) observa as reformas urbanas ocorridas no Rio de Janeiro sob o comando do então Intendente Municipal Cândido Barata Ribeiro, no final do século XIX. Tais ações foram sistematicamente direcionadas à retirada/demolição de barracas e cortiços – dentre eles o célebre Cabeça-de-Porco – do centro da cidade. Subjacente ao discurso tecnocrático e fundamentalmente higienista, Marins (1998) considera que, havia o desejo de distanciar a população pobre – apontada como atrasada, inferior e pestilenta (MARINS, 1998, p. 133) – do urbanizado e higienizado território da “elite” econômica.

Segundo o autor, os pobres passaram a ser apontados como atrasados, inferiores e pestilentos. Além de estigmatizados, seriam não só fustigados em suas próprias habitações como também seriam “perseguidos” pelos usos que cotidianamente faziam das ruas. A partir do estabelecimento do ideário higienista no Brasil, o âmbito da vida privada da “classe” pobre não seria mais controlado pelas próprias vontades dos indivíduos, mas pela ordem imposta pelo aparato administrativo do Estado:

A ambição de arrancar do seio da capital as habitações e moradores indesejados pelas elites dirigentes começou a se materializar com as medidas visando a demolição dos numerosos cortiços e estalagens, espalhados por todas as freguesias centrais do Rio de Janeiro, o que se processou sob a legitimação conferida pelo sanitarismo. (MARINS, 1998, p 141)

O sanitarismo, calcado no ideário higienista da época, exerceu grande influência no processo de urbanificação de Belém, materializando-se no cotidiano dos diversos grupos sociais através de medidas reguladoras de conduta, de comportamentos e hábitos. Mesmo os transportes urbanos da capital paraense foram alvo das medidas higienistas, uma vez que as parelhas atreladas aos bondes, semelhante a da fotografia 34, defecavam nas ruas pelas quais passavam, deixando um rastro de fezes – pisoteadas pelos animais de tração de outros bondes – e que conferiam ao trajeto um aspecto repulsivo e odor nauseabundo.

Fotografia 34 – Aspecto de um bonde a burro trafegando pelo Boulevard Castilho França. Os carros, abertos e com bancos transversalmente dispostos, trouxeram à cidade uma fisionomia diferente daquela impressa pelas locomotivas da primeira linha de bondes de Belém. Um de seus inconvenientes era o péssimo aspecto das vias metálicas em função das fezes dos animais de tração.



Fonte: Arquivo Público Nacional (Coleção Augusto Fidanza), Divisão de Iconografia.

Para dar fim a esta situação incompatível com o ideário higienista então em voga, a concessionária passou a ser responsável por manter o rígido asseio e a higiene das ruas pelas quais trafegavam os bondes a burro, o que incluía recolher das vias públicas as fezes dos animais pertencentes à companhia. O processo de eletrificação dos transportes coletivos, iniciado em Belém em 1905, contribuiria para a melhoria do quadro, contudo, a inauguração dos bondes elétricos – cuja primeira linha foi oficialmente entregue ao público em 1907 - não extinguiu de imediato os carris de tração animal, e assim, as paradas de equinos e/ou muas continuavam a defecar ao longo da via férrea.

A despeito do fato, o processo de urbanificação, aliada ao ideário higienista da época, provocou alterações não só na fisionomia de Belém e Manaus, como também em outras cidades-capitais do país como Rio de Janeiro e São Paulo que ao modificarem suas antigas feições, adquiriram um aspecto mais “moderno”, evidenciando a ligação dos novos espaços construídos com o território dos grupos sociais hegemônicos.

O impacto destas modificações pode ser percebido nas impressões críticas do escritor francês Paul Adam:

O Brasileiro moderno não gosta de lembrar desses esforços dos antepassados. Estima que sua civilização atual, as ferrovias, as grandes cidades de aspecto londrino, parisiense ou berlinense, a eletricidade profusa, os incontroláveis bondes, os hospitais-modelo, os teatros monumentais, as universidades gigantes, as escolas exemplares, as inigualáveis instalações higiênicas e policiais, merecem exclusivamente admiração. O prodigioso esforço efetivado no tempo colonial, durante três a quatro séculos, considera-o nada perto daquele realizado a partir de 1880 e, sobretudo, de 1900. (ADAM apud BARBUY, 2006, p. 33)

Desde os primeiros momentos de funcionamento regular da primeira linha de bonde em Belém, o cuidado com a higiene, com as funções corporais e o sistemático combate à falta de asseio foram constantes geradores de tensões. Tal situação, no entanto, não era observada unicamente na capital nortista. No Rio de Janeiro, através da crônica *Como comportar-se em um bond* (ASSIS, 1998, p.51), Machado de Assis já chamava atenção para a falta de higiene de alguns passageiros que salivavam excessivamente ao falar, escarravam ou exalavam forte odor. Em Belém, um dos problemas relacionados à higiene era a exagerada salivação e escarros nos soalhos dos bondes, como está registrado no Relatório da Intendência Municipal de Belém, no qual o Intendente Antônio Lemos protesta contra o péssimo “hábito” de alguns passageiros:

Todos querem limpos os bondes. É um direito de quem paga. Porém o fato de pagarmos não nos reveste da faculdade de atentar contra o asseio dos veículos, aumentando a falta de limpeza por nós censurada. Todavia o soalho dos bondes anda em nauseabundo estado, pelas inúmeras manchas da salivação dos passageiros, descuidados de seus deveres de higiene e profilaxia. [...] Também ao próprio publico toca boa parte da responsabilidade nos defeitos da viação urbana [...]. (LEMOS, 1902, p. 257/258)

Neste contexto, lícito recordar Elias (1994, p. 146) quando o mesmo comenta sobre a evolução da vergonha em relação aos fluidos corporais, e o controle das emoções e ímpetos individuais para que as pessoas melhor se enquadrassem nos padrões de polidez exigidos pela sociedade. Contudo, aquele que não atingisse tal patamar de controle era considerado “doente”, “anormal”, “criminoso” ou simplesmente “insuportável”, do ponto de vista de um determinado grupo social. Como consequência deste “mecanismo de distinção”, o indivíduo poderia ter seu acesso a determinados grupos dificultados, ou mesmo ser excluído da vida social. Estratégias de distinção similares ocorreram em Belém durante praticamente todo o intervalo de tempo em que a cidade serviu-se dos serviços de bondes.

Nesta Belém que se pretendia “moderna” e urbanizada, a intensidade das interações, dos encontros sociais e das oportunidades de exibição pública aumentaram exponencialmente, possibilitando o surgimento e a consolidação de novas redes de sociabilidade que não só reforçavam a identidade dos grupos sociais hegemônicos, como o domínio de espaços específicos na cidade. O tradicional centro comercial de Belém foi gradativamente transformando as antigas ruas em avenidas moldadas a um novo hábito social: o *footing*. As damas e senhorinhas do *high-society* belenense dividiam as calçadas das Avenidas 15 de Novembro e Conselheiro João Alfredo com senhores de garbosa indumentária num frenético ir-e-vir que explicitava a necessidade de maior contato social, de ver e serem vistos. O *footing* foi mais um costume “civilizado” e “urbano” trazido do Velho Continente que rapidamente criou raízes dentre os hábitos tradicionais da sociedade belenense.

A prosperidade era visível ao longo das ruas do centro, na monumentalidade das avenidas e boulevares abertos, nos bondes e na “euforia retratada na agenda dos acontecimentos culturais e sociais, conforme registravam os jornais” (DAOU, 2004, p. 30). Muitos eventos eram realizados em locais aos quais a população pudesse ter acesso através dos carris, como ainda se podia observar em anúncio publicado em janeiro de 1945 por um periódico da cidade:

Sociedade 20 de Março.
 Haverá nos salões desta sociedade um formidável baile ao som do jazz n.º 1 da cidade, que executará os melhores sambas, marchas e choros da época.
 Muita harmonia e boas morenas.
 Não percam. Todos à 20 de Março.
 Bonde da Cremação. (PINTO, 2008, p. 14-15)

Explica Daou (2004, p. 41) que agremiações, sociedades e entidades diversas eram comuns em Belém já na penúltima década do século XIX, e incluíam associações partidárias, lojas maçônicas, sociedades musicais, liga de mulheres e agremiações científicas. Estas entidades comumente promoviam tertúlias, saraus e as concorridas *soirées*, que abrilhantavam e animavam os salões de sociedades como o Clube Euterpe e o Ateneu Comercial, ambos em Belém. O ritual da ida a estes eventos oferecia à elite dominante oportunidades de reconhecer a si mesma e “aos comportamentos condizentes com as alterações por que a cidade e a sociedade passavam” (DAOU, 2004, p. 54). Cabe observar que a proximidade das linhas de bonde facilitava a convergência do público, concorrendo, assim, para o sucesso de tais eventos.

As ruas se tornaram mais atraentes com a abertura de largas vias emolduradas por praças, vitrinas e cafés da moda, onde a *high-life* e os intelectuais se reuniam: Café Chic, Café da Paz, Café Madrid, Café Riche e o Café Manduca, todos localizados na Campina ou cercanias da Praça da República, áreas que delimitavam uma espécie de “centro nevrálgico” de Belém na aurora do século XX. Nesta época, estabelecimentos cada vez mais “cosmopolitas” multiplicavam-se não só por Belém, mas em outras cidades como São Paulo, principalmente nas áreas centrais da cidade, como o Largo do Rosário/Praça Antônio Prado, na capital bandeirante.

Segundo Barbuy (2006, p. 125), tal área representava um espaço aberto dentro do que denominou “circuito urbano”, propício à instalação de cafés, confeitarias e cervejarias importantes, que se tornaram pontos de encontro concorridos de São Paulo, com notória presença dos bacharéis e estudantes de Direito. Isto se devia também ao fato de ser um ponto de convergência de linhas de bonde, como observa a autora.

Em Belém, o Café Manduca, assim como os demais estabelecimentos congêneres, prevaleceu-se de importante vantagem locacional ao abrir suas portas em 1906 na esquina da Travessa Campos Sales com a Rua 13 de Maio. Além de ser a confluência de duas ruas concorridas do Comércio, o Café localizava-se na esquina oposta ao Arquivo Público e tinha como vizinho de alguns jornais da cidade, dentre eles *A Província do Pará*⁴⁶.

Conforme Caldeira (2004, p. 41) o Café era frequentado a qualquer hora do dia, por inúmeros jornalistas, intelectuais e pessoas da boa sociedade belenense, que daquela privilegiada esquina do Manduca observavam o cotidiano da cidade transcorrendo através das lojas do Comércio, dos vendedores ambulantes, dos passantes e também através dos bondes:

⁴⁶ Conforme o historiador Carlos Rocque, no ano de 1897 a sede do jornal *A Província do Pará* mudou-se do bairro da Cidade Velha para a Campina, à Travessa Campos Sales, nº 21, próximo ao Café Manduca. Somente em 1907 a sede foi transferida para outra sede, um edifício eclético projetado pelo arquiteto Filinto Santoro na esquina da Praça da República com a Av. Serzedelo Corrêa. Para um quadro mais detalhado ver: ROCQUE, Carlos. **História de A Província do Pará**. Belém: Mitograph, 1976.

No dia 21 de junho de 1907, ali bem perto do Café Manduca, houve um acontecimento chocante e inusitado [...] por volta das 6 e meia da tarde. Haviam saído um pouco antes do Ver-o-Peso, diversos bondes de bitola estreita, da linha Batista Campos, com a lotação de passageiros muito excedida. Ao alcançar a Travessa São Mateus, os animais, devido a sobrecarga que levavam, não puderam prosseguir conduzindo os carros. [...] Ninguém se dispôs a sair do veículo, culpando – pelo impasse – condutores, animais, a própria companhia e até mesmo o governo. Alguns mais exaltados, começaram então a balançar os veículos tentando tombá-los. [...] Já em clima de festa, serviram-se de candeeiros dos mesmos carros para queimarem quatro deles, deixando outros dois muito danificados. Quatro animais foram muito maltratados. (CALDEIRA, 2004, p. 39-40)

Não tardaria para que o acontecido se tornasse assunto para acaloradas discussões no balcão e nas mesas do Café Manduca. Segundo Caldeira (2004, p. 40), os fregueses recém chegados traziam as notícias de que após o incidente, as linhas de Batista Campos e Umarizal foram suspensas para evitar mais vandalismo. E assim, entre cafés, petiscos e rodadas de bebidas, as notícias do dia corriam pelas ruas e acabavam nas mesas dos cafés de Belém, como o Manduca.

O fato momentoso, no entanto, não foi o único problema observado durante a existência dos bondes como transporte coletivo. Em verdade, os incidentes eram frequentes. Observa Pinho (2001, p. 24) que os serviços de transporte das concessionárias de bondes foram pautados pela morosidade nas viagens, acidentes – atropelamentos, colisões e até coices dos animais de tração – agressões entre usuários e constantes desentendimentos destes com o pessoal de operação, situação esta que aparentemente recrudescia dia a dia, como aponta o comentário do Intendente Antônio Lemos:

Quem há por acaso aí que não assista cada dia a esses mil pequenos atritos entre passageiros e condutores de bondes, como se fossem inimigos natos? E se estes, pela grosseira incapacidade não raro exorbitam e abusam, aqueles, os passageiros, pela intolerância não menos agressiva praticam atos de injustiça, frequentes e clamorosos? (LEMOS, 1902, p. 254)

Lembra Pinho (2001, p. 22) que mesmo o Intendente Lemos reconhecendo os esforços e melhorias realizados pela *Companhia Urbana*, os problemas observados não eram de única responsabilidade da empresa, mas também do próprios usuários dos bondes. Ainda que rígidos Códigos de Polícia procurassem conter, ou disciplinar os usuários, segundo o Intendente, o “brasileiro tende por instinto ao desrespeito das leis; e, por falta de cultura social e metodização científico-moral, é propenso à indisciplina” (LEMOS, 1902, p. 259).

Com o intuito de ordenar e moralizar o uso dos carris, normas e regras de posturas foram criadas. Assim, não era consentido ultrapassar o número máximo de usuários por banco. O acesso aos carris também era negado àquelas pessoas que estivessem inadequadamente trajadas, como os homens em “mangas de camisa”. Debruçar-se para fora com o bonde em movimento, bem como viajar nos estribos também eram proibido. A Intendência solicitou à companhia, em diversas ocasiões, que fossem tomadas providências no sentido de conter tais abusos. Os motorneiros e condutores passaram a ter mais atenção durante as viagens, no entanto, a medida não foi o suficiente para inibir tais práticas, que se tornaram uma constante ao longo de toda a trajetória dos bondes de Belém.

Não obstante, a intransigência dos usuários e a total desconsideração das normas de uso e de segurança não eram observadas somente na capital paraense. Em outras cidades, como Recife, cujo sistema de sistema de bondes de tração a vapor é anterior ao de Belém, o quadro relativo ao comportamento dos usuários era similar:

[...] aconteceu na festividade de Nossa Senhora da Saúde no Poço da Panela em 2 de fevereiro de 1867: no momento do retorno, o condutor verificou haver superlotação no trem que estava na estação da localidade, e o que viria do Recife não tinha chegado, portanto aquele não podia partir do subúrbio, uma vez que a estrada possuía via férrea única e associado à dificuldade de comunicação, existia o perigo de colisão. Mesmo contando com a presença da segurança pública, inclusive com seu chefe, não foi possível conter determinados usuários revoltosos que, insatisfeitos com as circunstâncias, danificaram o interior dos carros. (DUARTE, 2005, p. 139)

Além da renitente desobediência dos passageiros às regras, as viagens eram comumente permeadas pelos atritos entre passageiros e funcionários das companhias concessionárias, como ocorrido na capital bandeirante, no dia 27 de julho de 1889, quando o jornal *A Província de São Paulo* estampava a seguinte notícia em sua primeira página:

Companhia de Bondes. Temos, por vezes, ouvido reclamações a respeito da grosseria com que os empregados da companhia de bondes tratam os passageiros. Ainda agora chega-nos ao conhecimento um fato extremamente revoltante que está a exigir do Superintendente da Companhia uma severa punição. Trata-se de uma senhora distintíssima que embarcou no bonde n.9, linha de Santa Cecília, levando consigo suas filhinhas, certa de ter a quantia necessária para o pagamento das passagens (200 réis), pois recebera, pouco antes, de uma confeitaria, trocos em níquel. Quando o condutor veio proceder à cobrança, a senhora verificou que tinham-lhe caído da algibeira as moedas de níquel, ficando-lhe apenas uma de duzentos réis e uma nota de 50\$000, que deu para pagamento das passagens. Que havia então de fazer o homem? Insultou-a

grosseiramente, esquecendo-se que tratava com uma senhora. Fatos destes não se comentam, a punição que reclamam torna-se indispensável não só para o exemplo aos demais empregados, o que é um proveito da Companhia, mas também como desafronta ao público que tem o direito de exigir dos empregados da Companhia máxima urbanidade. (A PROVÍNCIA DE SÃO PAULO apud FREHSE, 2005, p. 21-22)

Hoje, relato similar a este talvez não cause estranhamento, já que a cena é comum nos ônibus das cidades brasileiras. No entanto, na época em que a notícia fora publicada o insulto à senhora passageira era um fato deveras grave, que não se pode compreender sem antes perceber “o complexo universo das normas de condutas vigentes na sociedade” (FREHSE, 2005, p. 22) em fins da década de 1880. Através dos padrões de comportamento e relacionamento se evidenciam as distinções sociais existentes entre uma “senhora distintíssima” – que talvez por uma ostentação desnecessária oferece uma nota muito acima do valor da passagem do bonde – e um “simples condutor” de bondes – que talvez tenha se sentido ofendido com a exibição de “poder” da passageira.

O que fica aparente ao discurso da imprensa não é a tensão social advinda da distinção de grupos sociais não só através do capital econômico – já que a “senhora distintíssima” dera uma nota de 50 mil réis para o pagamento de uma passagem de bonde que custava 200 réis, ou seja, 250 vezes menos – mas também a distinção de comportamentos pelo gênero, uma vez que por ser mulher, a “frágil” e “passiva” protagonista do fato fora insultada, destrutada por um homem, porém, não um qualquer: tratava-se de um trabalhador cuja labuta diária como condutor conferia-lhe qualidades morais e pretensa “autoridade”.

Em Belém, frequentemente as viagens de bonde eram pontuadas por confrontações envolvendo passageiros, condutores e motoneiros, como se fossem inimigos viscerais:

ESGRU EM UM BONDE DA PEDREIRA – O sinaleiro nº 33, ontem, às 6 e 30 minutos da tarde [...] teve ciência de que o motoneiro de um bonde da linha Pedreira, negava-se a prosseguir viagem com seu elétrico, por estar superlotado. O sinaleiro nº 33, telefonou para a permanência da Central de Polícia, pedindo reforço para manter a ordem no bonde [...]. O comissário de permanência mandou três guardas civis para o local. Os policiais convidaram então o motoneiro 473, José de Souza Vieira, que trabalhava no referido elétrico a ir até a Central de Polícia [...].(O ESTADO DO PARÁ, 1938, p. 3)

Tais atitudes, não condizentes com o comportamento esperado dos viajantes, como no referido caso, era muitas vezes punido com detenção e pagamento de multas. Novamente, observa-se pelas frequentes transgressões dos usuários, que

as medidas disciplinadoras não eram suficientes para manter a cordialidade e civilidade dentro dos bondes, como se pode observar em outra notícia de jornal:

SURURU EM UM BONDE – Ontem ás 5 e 45 da tarde, ocorreu no interior de um bonde da linha ‘Marco’ [...] um ‘sururu’ que pôs em polvorosa todos os passageiros do bonde. Felix Antonio Roque tomou o dito elétrico e como visse um amigo seu, chamou o condutor 212, Raymundo Moraes da Silva e pagou a passagem do amigo sem avisar a este, de quem era a passagem que pagava. O 212 já destacava a senha para cobrar a passagem do amigo de Felix, novamente, quando este sentindo-se melindrado, tornou-se grosseiro para com o condutor [...] insurgiu-se contra o 212 agredindo-o [...]. Felix observado por um guarda civil que viajava no bonde, insurgiu-se também contra este mantenedor da ordem que foi obrigado a levar o ‘peixe’ para o comissário [...]. (O ESTADO DO PARÁ, 1939, p. 3)

Em diversas situações, os próprios funcionários faziam “vistas grossas” para o descumprimento das regras e normas nos bondes, como se pode observar na notícia seguinte:

Reparos. Há necessidade da Pará Electric mandar retirar dos bondes aquele ‘aviso’ sobre o fumo, pois nada vale; os próprios condutores não observam, entra um indelicado com um ‘mata-rato’ ou um ‘palhaço’, haja a defumar, nos primeiros bancos, os demais passageiros. A Polícia Social devia lançar as suas vistas ou por outra à Inspeção de Veículos para que cessem esses abusos. Outra necessidade é extinguir o agrupamento de passageiros nas plataformas, incluindo os praças e empregados da referida Companhia, embarçando a entrada dos veículos na sua superlotação. (O ESTADO DO PARÁ, 1938, p. 5)

Com a supressão dos bondes, seria de se esperar que a inimizade “visceral” que animava as relações entre os passageiros, e os funcionários da empresa de transporte urbano findassem. No entanto, o fenômeno era motivado por razões mais profundas, cujas bases certamente estavam assentes na pretensa autoridade que o posto de cobrador proporcionava ao empregado da companhia, bem como no grau de instrução, cortesia e civilidade. Com a extinção dos bondes, o abuso e atitudes “reprováveis” dos funcionários continuaram a ser observadas nos ônibus, como se pode perceber através da notícia de um periódico:

Cobreadores de ônibus. O modo grosseiro com que sem se conduzindo os cobreadores de ônibus que trafegam nesta capital está se tornando insuportável e reclama das autoridades policiais o emprego de enérgicas medidas que visem de imediato por fim a tão grande descalabro. Geralmente sujos e mal trajados, os rapazolas que compõem esta numerosa classe, quando no exercício da sua profissão, entendem de fazer dentro dos carros o que bem lhes apetece e vem à cabeça, não guardando o menor respeito aos passageiros, que quase sempre são põe eles maltratados e ofendidos. [...] Desde o abrir da porta para ingresso do passageiro no carro que a grosseria com que comumente eles tratam a todos começa a se fazer sentir, vasada sempre que é em gestos bruscos e

violentos, que outros intuitos não encobrem senão de ridicularizar e humilhar mesmo. Pelos corredores dos veículos desenvolvem eles, então, toda a sorte de atos reprováveis, pois que acostumados a conduzir presas entre os dedos as cédulas que recebem, quando passam pelos passageiros vão lhes raspando a face com o dinheiro e com tudo o mais que trazem na mão, não deixando isso de acontecer mesmo quando se trata de senhoras ou senhorinhas, ou ainda crianças [...]. (A PROVÍNCIA DO PARÁ, 1947, p. 2).

As tensões e conflitos gerados pelas distinções socioculturais seriam uma constante nas relações entre os passageiros dos bondes e os funcionários da *Companhia Urbana*, concessionária que operava os bondes em Belém até 1905. A companhia fora chamada atenção reiteradamente pela Intendência Municipal no sentido de melhorar o atendimento ao público e também à observância do contrato em função do descumprimento de diversas cláusulas, dentre elas, o calçamento malfeito das vias através das quais passavam os bondes, e a falta de asseio nas mesmas em função das fezes dos animais. Todavia, o desempenho insatisfatório nos serviços de transportes urbanos não era observado somente em Belém. Através de notícia publicada no periódico *Comércio do Amazonas*, é possível observar as dificuldades em conciliar as ideias higienistas e progressistas, que norteavam as reformas urbanas levadas a termo na região, com a atuação das concessionárias em relação à manutenção das ruas e calçamentos:

Temos visto o estrago nos calçamentos das ruas por onde passam os trilhos da 'Manaós Railway Company' e lamentamos o descuido ou a pouca importância que ligam os fiscais de obras públicas para esse relaxamento. Ao lado do jardim da Praça da República quando chove, é impossível transitar pelo centro da rua, isto é, do lado em que funcionam a estação dos bondes. Na avenida Eduardo Ribeiro todo o caminho dos trilhos é defeituoso, de sorte que ontem a tarde, um bonde custou muito a sair de um lugar em que se tinha prendido. (COMMÉRCIO DO AMAZONAS, 1900 apud LEMOS, 2007).

Com a instituição de uma nova concessionária de viação urbana em Belém, a *Pará Electric*, iniciam-se os trabalhos de eletrificação dos serviços de transporte coletivo e de ampliação da rede de iluminação pública por meio de “lâmpadas de arco voltaico”. Surgem as primeiras linhas eletrificadas, no entanto, a falta de informação de parcela considerável da população de Belém sobre os benefícios da eletricidade agiu de maneira negativa neste processo, fazendo com que a “sedução da luz”⁴⁷ e da eletrificação fosse observada de maneira negativa e temerosa pela

⁴⁷ Em trabalho desenvolvido por Amara Silva de Souza Rocha, a virada do século XX é apontada como época na qual as cidades brasileiras, e em especial o Rio de Janeiro, então capital da República, passam a ser representadas por diversos símbolos progressistas. Dentre eles, figurava a

população. Neste aspecto, Pinho (2001, p. 18) explica que a despeito dos avanços tecnológicos ocorridos neste período, os acidentes e fracassos advindos do emprego da eletricidade mostraram que a técnica ainda não era “senhora de tudo”. Através de sua ampla pesquisa em hemeroteca, o autor em tela aponta diversos acidentes, sendo um dos primeiros registros encontrados datado de janeiro de 1906.

Por volta das 18 horas, um menino

[...] caminhava pela travessa 14 de Março, conduzindo uma marmita e ao chegar à antiga São Gerônimo, atual avenida Governador José Malcher, foi apanhado por um fio elétrico que havia se arrebatado e pendia sobre o passeio, sendo salvo, através de uma bengala, por um homem que se encontrava numa mercearia. (PINHO, 2001, p. 18-19)

Nos primeiros momentos da eletrificação na capital paraense, o domínio desta tecnologia mostrava-se insatisfatório, e as ocorrências de acidentes davam-se não só em ambientes públicos, pois se verificavam também em estabelecimentos privados. Durante dois dias o periódico *Folha do Norte* noticiou a explosão ocorrida na usina geradora de elétrica da *Pará Electric*. A explosão, que “teria ecoado por toda cidade velha” (PINHO, 2001, p. 19), feriu dois operários e danificou severamente vários telhados das casas vizinhas. Cerca de um mês depois, o mesmo periódico veiculou uma nota sobre um acidente ocorrido no Reduto:

[...] um homem foi fulminado – um evento que ‘contristou profundamente todos aqueles que tiveram conhecimento e encheu de pânico os moradores do Reduto’. Manoel Domingos Peixoto estava arrumando várias mercadorias nas prateleiras de seu estabelecimento quando procurou diminuir a intensidade da luz, tocando no isolador que estava no teto. Ao tocá-lo, recebera um violento choque, caindo no solo. Uma das explicações, a mais aceitável segundo o jornal, teria sido causada pelo entrelaçamento dos fios telefônicos e elétricos. (PINHO, 2001, p. 19)

Lembra Silva (2005, p. 76) que o marco da energia elétrica em Belém foi a inauguração da casa comercial “Paris n’América”, em 13 de abril de 1893. A partir de então, esta passou a ser vista como uma curiosidade revestida de um caráter tão “espetacular” que desempenhava função quase cenográfica no cenário urbano da Belém nos fins do século XIX. Todavia, demandou certo tempo para que a

eletrificação. As imagens da cidade construídas a partir de então estão fortemente ligadas a um imaginário coletivo que tem no processo de modernização uma de suas corporificações mais significativas. Analisando este processo, partindo da abordagem do imaginário que ele revela, a autora traduz o processo de eletrificação da iluminação pública e dos serviços de transporte urbano por meio de bondes através da expressão “sedução da luz”, apontando a mesma como capaz de estabelecer um conjunto de valores passíveis de ordenar a vida em sociedade. Para uma visão mais detalhada, ver ROCHA, Amara Silva de Souza. A sedução da luz: eletrificação e imaginário no Rio de Janeiro da Belle Époque. **Revista de História Regional**, Ponta Grossa, v. 02, n. 02, p. 51-80, 1997.

população de Belém pudesse se acostumar com os benefícios trazidos pela eletrificação.

Em 26 de maio de 1894, a Intendência Municipal de Belém na administração de José Coelho da Gama Abreu, o Barão do Marajó, contratou junto à *Companhia Urbana de Estradas de Ferro Paraense* o fornecimento de luz elétrica para iluminação pública, serviços estes que, conforme Lemos (2007, p. 89) só foram inaugurados em fevereiro de 1896. Os primeiros edifícios públicos servidos de instalações prediais que permitissem a iluminação elétrica foram o Mercado e o Matadouro Públicos, o Necrotério e o Instituto Cívico-Jurídico Paes de Carvalho.

A iluminação a gás então utilizadas nas ruas centrais de Belém, como a Avenida Nazaré, a 15 de Agosto e a Serzedelo Correia, foi paulatinamente substituída por lâmpadas de arco voltaico, que funcionado através de eletricidade, iluminavam de maneira mais intensa que o método anterior, permitindo que a “sociedade belenense” pudesse aproveitar os passeios nas ruas iluminadas, nas praças, nos cafés e nos cinematógrafos mesmo depois do por do sol. Contudo, enquanto a “elite econômica” deleitava-se com o espetáculo de luzes ao longo dos principais eixos de circulação do centro de Belém, nos bairros distantes do centro, muitas ruas permaneciam escuras, perigosas e alijadas do processo de remodelação urbana, também proporcionado pela eletrificação.

Com efeito, a técnica – representada pela eletrificação e pelo estabelecimento das linhas de bonde – concorria de maneira sensível para a modificação do aspecto das ruas da cidade. No período em que os carris circularam em Belém, as empresas concessionárias eram obrigadas através de cláusula contratual a nivelar e calçar as ruas com paralelepípedos de granito e a fazer sua manutenção de maneira regular, serviço este que, por si só, já proporcionavam uma grande modificação na fisionomia das áreas pelas quais passavam os bondes.

Sobre a condição da pavimentação das principais artérias de Belém, o comentário de Brandão (2005) é revelador:

A pavimentação das principais avenidas era em paralelepípedos de rochas, assentes sobre uma camada de areia compactada manualmente. Eram dispostos em fileiras cuidadosamente arrumadas. O acabamento era feito com o lançamento e espalhamento de uma aguada de cimento e areia, para preencher os intervalos entre as pedras, o que também evitava o surgimento de vegetação. Não havendo tal procedimento o capim crescia, sendo então removido pelos meninos do “reco-reco”. (BRANDÃO, 2005, p. 31)

Com a implementação dos bondes elétricos, além do calçamento obrigatório, fazia-se necessária a execução do posteamento de sustentação da rede de transmissão de energia elétrica, que além de tracionar os carris, alimentavam lâmpadas de arco voltaico utilizadas na iluminação pública. Assim, gradativamente, estas vias eram tratadas paisagisticamente através de arborização, passando a contar com algum serviço público como a coleta de lixo ou iluminação a óleo, a gás e posteriormente através de eletricidade. A consecução de alguns melhoramentos acabava atraindo para estas áreas famílias com poder aquisitivo que lhes permitisse edificar melhores habitações, em alvenaria, aumentando a pressão sobre as barracas de madeira que insistentemente eram edificadas nas áreas centrais. As taxas cobradas pelas concessionárias de serviços urbanos e os impostos municipais que passam então a incidir nestas áreas também concorreram para o aumento desta pressão e conseqüente afastamento dos pobres para as áreas cada vez mais distantes do centro. A este fenômeno Bidou-Zachariasen (2006, p.22) denomina gentrificação.

4.6 GENTRIFICAÇÃO, TERRITORIALIZAÇÃO E *HABITUS* EM UMA CIDADE EM MUDANÇA

A origem do termo “gentrification”⁴⁸ ainda é controversa. Para Bidou-Zachariasen (2006) foi inicialmente utilizado no início dos anos setenta do século XX na tentativa de explicar o repovoamento de bairros desvalorizados de Londres por famílias de renda média, em vez de se instalarem em subúrbios. Para Leite (2007, p. 61) o termo surgiu nos Estados Unidos em 1960 para designar formas de

⁴⁸ Atualmente o processo de gentrificação é definido como uma anomalia local do mercado imobiliário de uma determinada cidade para se desenvolver como um componente residencial específico de um quadro de reformulação econômica, social e política deste espaço urbano. Explana Bidou-Zachariasen que esta renovação representa a gentrificação das cidades como uma conquista completamente integrada ao espaço urbano, na qual o componente residencial não pode ser dissociado das transformações das paisagens, do emprego, do lazer e do consumo. A gentrificação, em seu sentido mais amplo, se traduz, hodiernamente, no desenvolvimento imobiliário urbano, tornando-se então a força motriz da expansão econômica da cidade, um setor central da economia urbana. Para uma contextualização detalhada, consultar BIDO-ZACHARIASEN, Catherine. **De volta à cidade:** dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos. São Paulo: Annablume, 2006; SÁNCHEZ, Fernanda. Cultura e renovação urbana: a cidade-mercadoria no espaço global. In: LIMA, Evelyn Furquim Werneck; MALEQUE, Miria Roseira. **Espaço e cidade:** conceitos e leituras. 2. ed. Rio de Janeiro: sete letras, 2007. p. 25-41.

empreendimentos econômicos que elegeram certos espaços da cidade como centralidades e os transformaram em áreas de investimentos públicos e privados, e cuja principal característica era a reabilitação de bairros centrais de muitas cidades norte-americanas. Comenta o autor que empreendimentos semelhantes – mas esporádicos – já poderiam ser observados nas décadas de 1930 e 1940 nos Estados Unidos, segundo um modelo de planejamento urbano então denominado “embourgeoisement” (ou emburguesamento, em sua tradução literal).

A pesquisa de Smith (1996, p. 37) mostra que a paulatina adoção deste modelo acabou deslocando a população negra e operária de seus bairros tradicionais para áreas mais afastadas do centro, como ocorrido no bairro operário de Georgetown em Washington. O caso americano exemplifica esta tendência surgida nos Estados Unidos e na Europa pós-guerra. Ainda que existam divergências sobre a origem do termo, é lugar comum a noção a qual ele alude, que é a mudança da composição social dos residentes de bairros mais centrais, por meio da substituição de “camadas populares” por “camadas assalariadas”. Tal fato oportuniza sua utilização para classificar fenômenos similares ocorridos no ambiente urbano em épocas diferentes daquela em que a terminologia foi cunhada.

O termo também é definido por alguns autores de maneira mais ampla:

A gentrificação é um fenômeno ao mesmo tempo físico, econômico, social e cultural. Ela implica não apenas uma mudança social, mas também uma mudança física do estoque de moradias na escala de bairros; enfim, uma mudança econômica sobre os mercados fundiários e imobiliário. É esta combinação de mudanças sociais que distingue a gentrificação como um processo ou conjunto de processos específicos. (HAMNET, 1984 apud BIDO-ZACHARIASEN, 2006, p. 23)

Partindo destas considerações, torna-se possível afirmar que em Belém, o fenômeno da gentrificação foi fortemente influenciado pela prática de políticas públicas de caráter notadamente elitista, preconceituoso e fortemente excludente, intensificadas durante a administração de Lemos na Intendência Municipal – 1897 a 1911. Comenta Sarges (2002, p. 97) que o aburguesamento da cidade transformou os bairros centrais, como Campina, Nazaré, Umarizal e Batista Campos, em espaços urbanizados suscetíveis de atrair estratos sociais de maior poder aquisitivo, em razão direta de sua oferta de serviços urbanos – água, luz e transporte, equipamentos culturais, de consumo, lazer e oportunidades de emprego que eles representavam. Para compreender o “cunho totalitário” de tais políticas, cabe lembrar Arendt (1989):

A razão pela qual comunidades políticas altamente desenvolvidas, como as antigas cidades-Estados ou os modernos Estados-nações, tão frequentemente insistem na homogeneidade [...] é que esperam eliminar, tanto quanto possível, essas distinções e diferenciações naturais e onipresentes que, por si mesmas, despertam silencioso ódio, desconfiança e discriminação, porque mostram com impertinente clareza aquelas esferas onde o homem não pode atuar e mudar à vontade, isto é, os limites do artifício humano. O 'estranho' é um símbolo assustador pelo fato da diferença em si, da individualidade em si, e evoca essa esfera onde o homem não pode atuar nem mudar e na qual tem, portanto, uma definida tendência a destruir. (ARENDDT, 1989, p. 335)

A gentrificação travestida de “espetaculização” das cidades por meio da urbanificação possivelmente tenha sido tratada pela primeira vez por Benjamin (2007, p. 49) em 1935, através do ensaio intitulado *Paris, a capital do século XIX*, no qual comenta sobre as intervenções urbanísticas de Eugène Haussmann na capital francesa no contexto do governo imperialista de Napoleão III. Observa o autor que dentre as intenções urbanísticas de Haussmann figurava a intenção de adequar Paris às necessidades de circulação que a “cidade industrial” reclamava. No entanto, tal estratégia também tinha um forte cunho político, pois também buscava dificultar a construção de barricadas⁴⁹. A “espetaculização” – ou o “embelezamento estratégico”, como chamavam os contemporâneos (BENJAMIN, 2007, p. 50) – buscava criar em Paris uma imagem moderna, bem como disciplinar e homogeneizar os espaços urbanos:

Hausmann tenta forçar sua ditadura, colocando Paris sob um regime de exceção. Em 1864, em um discurso na Câmara, expressa seu ódio pela população desenraizada da grande cidade. [...] O aumento dos aluguéis impele o proletariado para os subúrbios. Com isso, os bairros de Paris perdem sua fisionomia própria. Surge o ‘cinturão vermelho’ operário. Hausmann [...] provoca nos parisienses estranhamento em relação à sua cidade. Nela não se sentem mais em casa. Começam a tomar consciência do caráter desumano da grande cidade. (BENJAMIN, 2007, p. 49)

⁴⁹ As intervenções de Haussmann apresentavam um forte apelo estratégico-defensivo, pois a abertura de largos bulevares procurava – além do embelezamento – conter as barricadas que sitiaram o centro de Paris em 1848. As revoluções que eclodiram em 1848 na Europa em função dos regimes governamentais autocráticos, de crises econômicas sucessivas, falta de representação política das classes médias e o nacionalismo extremado, acabaram por abalar os governos monárquicos no Velho Continente. Este conjunto de revoluções que irrompeu primeiramente na França, apresentava um forte caráter liberalista, democrático e nacionalista. Em fevereiro de 1848, uma revolta popular liderada por operários, artesãos e estudantes – apoiados por adeptos do sufrágio universal e alguns socialistas, liderados por Louis Blanc – saiu às ruas do centro, que foram fechadas por diversas barricadas. O que seguiu foram confrontos com a Guarda Nacional, muitas mortes, culminando com a queda da Monarquia de Julho, com a renúncia do Rei Luis Felipe I e o nascimento da Segunda República (1848-1852). Para um quadro mais detalhado, ver: HOBBSAWM, Eric J. **A Era das Revoluções** – 1789-1848. 25. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2009.

Semelhante às intervenções haussmannianas em Paris, a política de “embelezamento estratégico” na Belém do final do século XIX ergueu seus próprios limites (barricadas) e removeu outros, na medida em que segmentou a cidade em territórios, disciplinou o uso de seu espaço, os comportamentos e práticas cotidianas dos grupos sociais, bem como e acentuou a desigualdade e a exclusão social através de uma estratégia coercitivo-restritiva que privilegiava as “classes” econômica e culturalmente dominantes.

A fisionomia da Belém que se gentrificava mudou, articulando-se à afirmação simbólica do poder do grupo social hegemônico através de marcos urbanísticos – como o alargamento de vias e criação de bulevares – e arquitetônicos – como a loja Paris n’América, o Grande Hotel, os palacetes neoclássicos e ecléticos da Avenida Nazaré e outras edificações projetadas e construídas por arquitetos europeus, como Filinto Santoro, que durante o período lealista fez da Avenida Nazaré e Avenida Independência (atual Magalhães Barata) uma espécie de “eixo monumental” ao marcar seu início, meio e fim com edifícios de apreciável escala, como a sede do jornal *A Província do Pará*, o Instituto Gentil Bittencourt e o Mercado de Carne de São Braz (LIMA; LIMA, 2009).

Como consequência direta da intervenção urbana que legitimava a visão de mundo de grupos sociais hegemônicos que se apropriavam das áreas centrais da cidade, ocorreu uma “elitização” do espaço, uma intensa especulação imobiliária e a proliferação de comércios e serviços. Tais consequências reforçariam a segregação de áreas específicas através da restrição de pagamento de aluguéis, de compra de terrenos, e consumo de bens e serviços, ligados diretamente pelo excludente critério do capital econômico.

Assim, com a intenção de manter o *status quo* dos grupos sociais dominantes, os bairros centrais de Belém eram saneados, urbanizados e rigidamente disciplinados pelos Códigos de Posturas, para que “não fossem prejudicados pelos maus hábitos de uma população indisciplinada e fétida”. Surgia assim mais uma geratriz de tensões socioeconômicas que se tornaram explícitas através da relação dicotômica entre os territórios que se estabeleceram na cidade: em um, a área central, palco da “modernidade”, de inovações e do uso de implementos tecnológicos – cinematógrafos, telefones, telégrafo e bondes - era destinada à burguesia, e as áreas “suburbanas”, destinadas aos marginais, aos

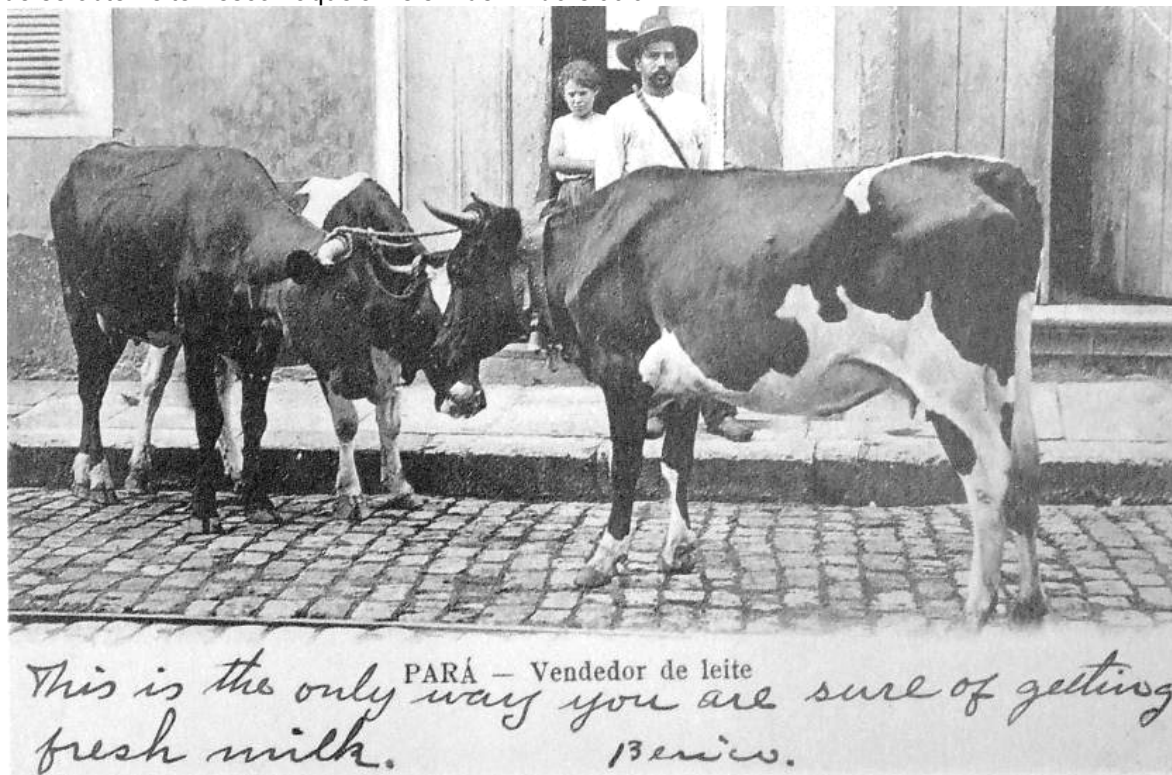
pobres, à massa trabalhadora, enfim, aos grupos sociais inferiores que não podiam sustentar o novo *status quo* estabelecido com o surgimento da “nova cidade”,

Provavelmente, o mais antigo Código de Posturas seja um manuscrito datado de 1831, que encontra-se no Arquivo Público do Estado do Pará. O Código, do século XIX, apresenta aspectos pitorescos. Previa-se aplicação de multa ou prisão de oito dias para o infrator que corresse à cavalo ao longo das ruas, estradas e praças da cidade; o uso de espadas curtas só era permitido com elemento de ornato pessoal, e aos carregadores, obrigava o uso de “paus próprios” quando em serviços pelas ruas de Belém. Lembra Cruz (1999, p. 129) que em 1855, durante a gestão de Sebastião do Rego Barros como Presidente da Província do Pará, os vereadores aprovaram e puseram em uso um novo Código de Posturas, que além de dar continuidade à tentativa de moralização e regulação dos hábitos e costumes cotidianos da população, também apresentava alguns dispositivos que buscavam melhorar a condição de higiene e limpeza da cidade, como a obrigação dos habitantes caírem o interior de suas casas a cada seis meses, e as fachadas uma vez por ano; os excrementos deveriam ser coletados em barris fechados e depois das dez horas da noite jogados ao rio; os moradores deveriam lançar diariamente nas fossas de suas residências, alguns punhados de cal ou um fel de boi.

Nos fins do século XIX, os níveis de sociabilidade mudaram de forma mais sensível, novos comportamentos e posturas foram instituídos pelo surgimento de uma elite economicamente dominante, no entanto, muitos hábitos considerados pela “elite” como inadequados e provincianos ainda permaneciam arraigados no cotidiano da população pobre. O naturalista americano Herbert Huntington Smith, de passagem por Belém na década de 1870, fornece uma descrição de algumas destas práticas, como a venda de leite fresco, observado na fotografia 35, que ainda caracterizavam o cotidiano das ruas de Belém :

Water is hawked about the town in great hogsheads set on ox-carts and attended by rough-looking Gallegos with red scarfs and glazed hats. As for milk, that is carried out by the cow, who, with her bleating calf tied to her tail, is driven from door to door and milked in sight of the costumers. Of course, under these circumstances, watered milk is unknown. (SMITH, 1879, p. 56)

Fotografia 35 – Aspecto do cotidiano de Belém nas últimas décadas do século XIX, quando ainda era comum que leiteiros conduzissem as vacas pelas ruas, batendo de porta em porta, e ordenhassem os animais na frente dos compradores. Segundo o postal, esta era a única maneira de se obter leite fresco naquela Belém de *fin-de-siècle*.



Fonte: PARÁ. Secretaria de Cultura do Estado. **Belém da Saudade**: A memória da Belém do início do século em cartões postais. 3. ed. Belém: SECULT, 2004. il. p&b.

A impressão negativa, ou apenas a “estranheza” da situação não era pelo espaço urbano em si, ou seja, não era pelo aspecto da rua, se estava limpa ou cheia de lixo, ou se as condições físicas das fachadas conferiam a esta rua um bom ou péssimo aspecto. O que mereceu a atenção do naturalista foi o espaço social da rua, como as pessoas se apropriavam dela e a utilizavam, e como as ações cotidianas construía seu significado e a distinguiam de outras ruas da cidade. Em primeira análise, a cena de um leiteiro “galego” conduzindo uma vaca pelas ruas pode parecer um anacronismo em uma cidade pretensamente “moderna”, ou uma transgressão das normas de higiene e do Código de Posturas. No entanto, a cena tem significado subjacente ao anacronismo e à transgressão: o uso da rua pelo vendedor de leite representa uma forma legítima de construção de um espaço social a partir de uma trama simbólica na qual códigos e comportamentos são reconhecidos e reproduzidos pelos indivíduos que compartilham tal espaço.

Os leiteiros, no entanto, não eram os únicos “tipos” observáveis na paisagem da Belém de antanho. Dentre os tipos “vulgares” encontrados nas ruas figuravam as

“ruidosas lavadeiras que derramavam água nas calçadas e estendiam as roupas para secarem nos gramados”, os “padeiros com suas grandes cestas de pão, negras vendendo doces, potes de açaí ou mingau de tapioca⁵⁰, carregadores levando pesados troncos na cabeça” (SMITH, 1879, p. 56-57), e assim por diante. Estes indivíduos “vulgares” e suas atividades cotidianas construía territorialidades que conflitavam com as praças ajardinadas, com as ruas calçadas e urbanizadas, com o espetáculo das vitrines do centro e seus produtos importados. Com suas práticas demarcavam fronteiras identitárias que tornavam Belém uma “guerra de lugares” (LEITE, 2007, p. 20).

Em 1911, o Cônsul americano em Belém, Sr. J. Orton Kerbey observou outra dinâmica presente nas ruas do centro de Belém. A área comercial da cidade, representada pelos eixos da Av. Conselheiro João Alfredo e Av. 15 de Novembro apresentavam notória movimentação não só de pessoas, de mercadorias, e de bondes, mas também de “obsoletas” carroças que deixavam aparentes a tensão existente entre “tradições” que pareciam ser anacrônicas no contexto da “modernidade”:

Street car lines extend throughout the labyrinth of little streets, The cars (formerly drawn by mules, but now operated by electricity) are run by native motormen, who blow noisy horns at every crossing. They are constantly coming and going in all directions during the day. In many of the streets teams cannot pass when a car is on the block. I never saw a wagon in Para [sic], though two wheeled carts drawn by small oxen and ponies are quite common. (KERBEY, 1911, p. 73)

Puxadas por bois ou pequenos cavalos – que pela provável falta de uma melhor definição do porte dos equinos, o cônsul os denomina pôneis – as carroças de tração animal ainda eram comuns. Através da fotografia 36 se pode observar o aspecto da Conselheiro João Alfredo, principal artéria comercial do centro de Belém. A presença de dois pares de trilhos – um de bitola estreita para os bondes a burro e outro de bitola larga para os bondes elétricos – indica que a fotografia foi feita entre 1907, ano da inauguração destes, e 1908, ano da extinção dos carris de tração animal.

⁵⁰ Em seu relato, Smith descreve que as mulheres negras vendiam “pots of assaí, or tapioca soup”. Em nossa tradução, consideramos a grafia atual de “açaí”, que na época descrita, era vendido em potes e jarras de cerâmica, e servido em cuias ou pequenos recipientes também feitos em cerâmica. Quanto ao termo “tapioca soup”, consideramos ser o “mingau de tapioca”, prato característico da culinária paraense. Similar a uma sopa, porém, de maior consistência, o mingau de tapioca é elaborado a partir da fécula da mandioca misturada ao leite, açúcar, leite de coco e levado ao fogo até atingir a consistência desejada.

Para a “elite”, o transporte de mercadorias por meio de carroças de tração animal ou humana – puxadas por trabalhadores do porto ou da própria área comercial de Belém – era uma atividade retrógrada, incômoda e relacionada com o cotidiano dos grupos sociais pobres e “marginais”. No entanto, tal prática consistia na forma mais tradicional, e talvez mais eficiente, de transporte de cargas entre dois espaços contíguos: a área portuária e a área comercial. Desta forma, estabelecia-se uma tensão entre o trânsito das carroças – a “tradição” – que muitas vezes obstaculizavam a passagem dos bondes – a “modernidade” – por deliberadamente trafegarem em seus trilhos – a “modernidade”.

Fotografia 36 – Panorama da Rua João Alfredo na primeira década do século XX. Em função da proximidade entre a área portuária e o comércio, o trânsito de pessoas e cargas em carroças de madeira ainda era bastante comum, o que eventualmente obstaculizava a passagem dos bondes, como se pode observar no centro da imagem.



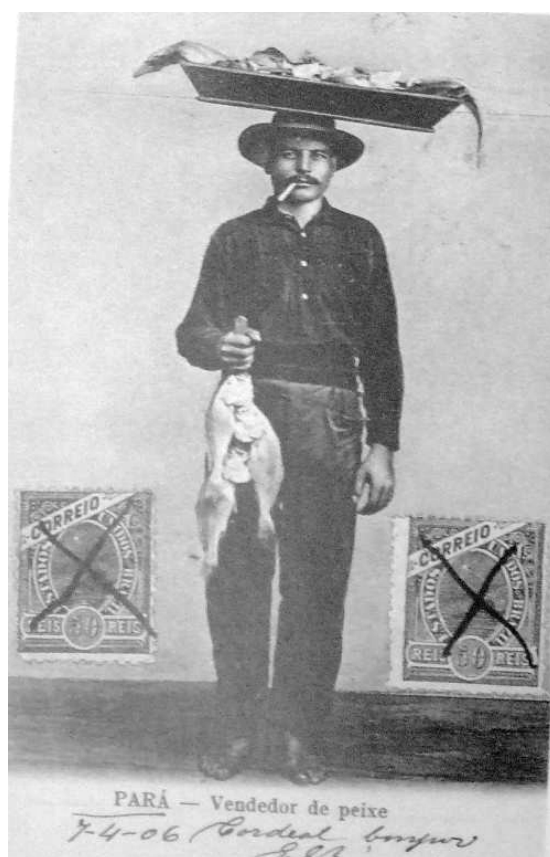
Fonte: KERBEY, J. Orton. **An American consul in Amazonia**. New York: William Edwin Rudge, 1911. il. p&b.

Esta disputa, quase palmo-a-palmo, pelo espaço das ruas, em última análise, representa a concorrência – desleal – entre um produto da industrialização e do sistema de produção capitalista e o meio que representa a tradição secular do labor humano. Não obstante, carroças são utilizadas até hoje para transportar mercadorias no centro comercial de Belém, e a atividade ainda é observada como

“anacronismo”, pois continuam a “dificultar” o trânsito da área, já não mais de bondes, e sim de automóveis, motocicletas e ônibus.

As práticas e costumes da “parcela simples da população” diversas vezes foram alvo de preocupação do Intendente Antônio Lemos. Em relatório apresentado aos “vogais da comuna”, relativo aos primeiros anos de sua administração – 1897 a 1902 – o Intendente refere-se a esta população “pobre” e “pouco ilustrada”, que além de poluir visualmente a cidade com suas barracas, também causavam incômodo às elites com sua rotina diária de trabalho: eram as vendedoras e vendilhões com seus tabuleiros de madeira na cabeça, os garapeiros, os moleques de recado de pé no chão, os gazeteiros. O aspecto de alguns destes indivíduos pode ser observado na fotografia 37.

Fotografia 37 – Aspecto dos indivíduos que faziam parte do cotidiano das ruas de Belém no final do século XIX. À esquerda, um grupo de prováveis negros e mulatos; a julgar pelos mastros e a roda de uma carroça em segundo plano, provavelmente a fotografia tenha sido feita no Ver-o-Peso. À direita, o aspecto de um vendedor de peixe, que vestido de maneira simples, trazia na cabeça um tabuleiro de madeira.



Fonte: PARÁ. Secretaria de Cultura do Estado. **Belém da Saudade: A memória da Belém do início do século em cartões postais.** 3 ed. Belém: SECULT, 2004. il. p&b.

Estas pessoas são exemplos das diferenças estabelecidas entre os grupos sociais. Encarnavam transgressões na paisagem urbana ao subverter o uso esperado do espaço enobrecedor “projetado” e “controlado” pela política lealista. As imagens retratam o cotidiano de pessoas que, nas palavras do Intendente Municipal, incomodavam a “elite”, não só por ocupar um determinado espaço, mas também por suas disputas práticas e simbólicas pelo direito de estar na cidade, de nela traçar seus itinerários, de pertencer, de ter identidade e lugar.

Na fotografia da esquerda, uma mulher de pele escura, vestida de maneira simples segura alguns peixes, na outra mão o indicador ereto, como se estivesse oferecendo ao expectador da foto a “mercadoria” que carrega. A seu lado, um garoto de pele escura e testa franzida denota sua posição social – de servo talvez, como a personagem dalcidiana Libânia que andava descalça – através do contato direto de seus pés desnudos com o pavimento de paralelepípedos, quase sempre imundo pelo vai-e-vem das pessoas. Suas roupas parecem não lhe vestir adequadamente: as calças muito curtas, na canela, deixam seus pés descalços mais evidentes; a camisa não lhe cobre inteiramente o dorso, deixando aparecer uma saliente barriga; as mangas curtas da peça também não lhe cobrem adequadamente os braços. Possivelmente por não poder comprar vestes mais adequadas a seu tamanho, ainda vestisse roupas antigas, e por isso mais curtas, ou sob outra perspectiva, o garoto estaria vestindo as roupas de outra pessoa, que lhe foram dadas por caridade.

Ao fundo, um ajuntamento de homens, todos de pele escura, observa o fotógrafo com certa curiosidade, ou estranheza, como se o mesmo estivesse invadindo um território específico cujos limites eram demarcados de maneira legítima pelas experiências, pelas práticas cotidianas. É interessante perceber na imagem esquerda da fotografia 37 uma inscrição na parte superior que enuncia: “Costumes Paraenses”. No entanto, a imagem retrata os costumes de um grupo social específico, e não os costumes “paraenses”. Os “costumes” que o postal afirma serem “paraenses” certamente não faz parte do cotidiano da mulher retratada da fotografia 38.

Elegantemente trajada, suas vestes contrastam com as roupas relativamente simples da mulher da fotografia 37. A alvura do tecido – possivelmente comprado nas melhores lojas de artigos femininos do comércio de Belém – reforça a alvura da cútis da mulher, que delicadamente posa para a fotografia com uma sombrinha em mãos, artefato este muito utilizado na época para que o sol das terras equatoriais

não escurecesse demasiadamente a pele. Os cabelos mereceram especial atenção, não só pelo adorno que o chapéu florido representa, mas por serem longos e lisos, diferentes dos cabelos crespos e encarapinhados da mulher da fotografia 37, que os leva presos.

Fotografia 38 – Registrada pelo fotógrafo luso Julio Siza, a mulher posa de forma delicada em um ambiente que simula um espaço aristocrático. As roupas, os cabelos longos e lisos adornados com um chapéu florido são elementos distintivos de sua posição social privilegiada. A imagem não tem datas precisa, mas foi feita certamente após a chegada de Julio Siza em Belém, em 3 de maio de 1897.



Fonte: arquivo pessoal do autor.

A ambiência que ambas as imagens apresentam em segundo plano também é reveladora de distinções. Na fotografia 38, a dama posa em um estúdio que simula um espaço “burguês”, através de uma cortina presa ao fundo e um móvel de madeira delicadamente torneada, encimado por um arranjo de flores, enquanto que na fotografia 37 o ambiente é a rua. Não há cortinas, nem móveis torneados, e a mulher simples de pele escura gesticula – talvez apregoando os peixes que traz na mão, na tentativa de vendê-los – em torno de indivíduos de pele também escura, que aparentam ser de seu mesmo grupo social. O conjunto de sentidos subjacentes

às fotografias tornam-se manifestos através da comparação entre ambas, que também torna evidente o fato de que a sociedade paraense do início do século XX era formada por grupos sociais diferentes, possuíam “costumes” distintos e viviam seu cotidiano de maneira desigual.

Ainda na gestão de Lemos na Intendência passou a vigorar, em 1º de janeiro de 1901, o Código de Polícia Municipal, instituído pela Lei nº 276, datada de 3 de julho de 1900. Neste novo Código, diversas disposições tratam sobre a regulamentação de comportamentos nos espaços públicos. Passou a ser proibido o acesso aos jardins, parques e bosques de pessoas ébrias, mal trajadas, carregando grandes volumes ou conduzindo cães ou outros animais. Nestes mesmos locais, era também proibido fazer refeições em áreas que não fossem específicas, fazer algazarra ou atentar, através de palavras ou atos, contra o decoro e a moral. Para os infratores, multas, expulsão imediata do recinto, pagamento pelos danos causados, além de ser detido para ser entregue à autoridade competente. O teor da legislação – preconceituoso e excludente – torna evidente a distância que passou a existir entre as práticas populares cotidianas e o padrão de comportamento ensejado pela elite local e ratificado através dos instrumentos jurídicos instituídos pelo poder público.

Analisando as disposições legais do Código de Posturas de 1901, bem como o entrelaçamento de seus conteúdos, Pantoja (2005, p. 72) observa que a parcela pobre da população não incomodava os “transeuntes de respeito” somente por conta de sua embriaguez ou de alterações que levavam a termo no espaço urbano, mas principalmente por utilizarem as avenidas, as ruas e demais logradouros de domínio público com finalidades outras além da mera circulação ou breve passagem. Assim, trabalhar e divertir-se ao longo das vias públicas eram práticas cotidianas da população “pobre e indisciplinada” que confrontavam substancialmente as normas municipais dos espaços urbanos.

Cotidianamente, a distinção existente entre grupos mostrava-se através do *status* socioeconômico, do tipo de trabalho que exerciam os indivíduos, pela diferença manifestada na polidez de seus modos, pelo refino de seus hábitos. Nas palavras de Bourdieu (2008, p. 9), é através destes “imponderáveis da prática” – gostos, gestos, maneiras e *habitus* – que são reconhecidas as diferentes culturas, as distintas hierarquias e os grupos de indivíduos que elas caracterizam. Segundo o conceito bourdieusiano de *habitus*, o mesmo corresponde a um sistema de posições

duráveis e transferíveis entre indivíduos que por integrar as experiências passadas, funciona como uma matriz de percepção da realidade social, de apreciação de ações e atitudes. O *habitus* possibilita aos sujeitos a realização de tarefas diferenciadas graças às transferências analógicas de esquemas que permitem que problemas e situações – referentes à realização destas tarefas – sejam resolvidos de acordo com experiências passadas, e graças às correções incessantes dos resultados obtidos, obtidas dialeticamente por estes resultados.

O *habitus* estimula os indivíduos a agirem “socialmente”, e estas ações são movidas por interesses e recompensas que são expressas nas relações distintivas que se estabelecem entre os indivíduos, porque refletem as relações de poder entre eles e a diferenciação surgida pela apropriação de capital. Não obstante, a noção de *habitus* pode conduzir a esquematizações simplistas. Frequentar, por exemplo, um determinado estabelecimento como o Teatro da Paz ou o Cine Olímpia, sentar-se no *terrasse* do Grande Hotel, num final de tarde, para degustar um sorvete ou outros gelados, ou mesmo ter a possibilidade de viajar na primeira classe de um bonde, não significa uma distinção automática.

Afirma Bourdieu que “o mesmo comportamento ou o mesmo bem pode parecer distinto para um, pretensioso ou ostentatório para outro e vulgar para um terceiro” (BOURDIEU, 1996, p. 22). Comenta o autor que os sujeitos sociais diferenciam-se pelas distinções que fazem entre o belo e o feio, o requintado e o vulgar, o rico e o pobre. É por intermédio destas distinções que se pode traduzir a posição destes sujeitos no âmbito de classificações objetivas.

Segundo autor, a realidade dá-se a perceber através de um espaço social, caracterizado por uma estrutura de posições diferenciadas, no qual os grupos sociais existem e ocupam, de acordo com a posse de um tipo específico da capital. Inserida na perspectiva bourdieusiana de distinção de grupos sociais – e seus respectivos espaços – a produção/reprodução de trejeitos “amaneirados”, de comportamentos polidos, “expediente” utilizado em Belém pela elite para diferenciar-se das demais, tem a função não só de certificar/consagrar a identidade social dos indivíduos, permitindo que os pares se reconheçam, mas também contribui de forma sensível para sua reprodução moral. Em outras palavras, servem para transmissão de valores, virtudes e competências que legitimam o pertencimento dos sujeitos a “classes” específicas. Considera-se aqui o termo “classe” segundo a perspectiva de Bourdieu, que o define como o

[...] conjunto de agentes situados em condições homogêneas de existência, impondo condicionamentos homogêneos e produzindo sistemas de disposições homogêneas, próprias a engendrar práticas semelhantes, além de possuírem um conjunto de propriedades comuns, propriedades objetivadas, às vezes, garantidas juridicamente – por exemplo, a posse de bens e poderes – ou incorporadas, tais como os *habitus* de classe – e em particular, os sistemas de esquemas classificatórios. (BOURDIEU, 2008, p. 97).

Nesta lógica, existe certa simplificação de uma categoria complexa, historicamente construída sob o peso das diferenças entre indivíduos com base no tipo de capital que possuem e nos espaços que “criam” e ocupam. À definição de Bourdieu (2008) adere a de Edward Thompson, através da qual “a classe é definida pelos homens enquanto vivem sua própria história” (THOMPSON, 1987, p. 12). Assim, a discussão sobre as diferenças entre os indivíduos a partir da distribuição de capitais, sobre a “construção” e ocupação do espaço social e sobre o *habitus* significa, em última instância, reconhecer que a realidade social é construída a partir das disputas entre os diversos atores sociais.

Na capital paraense, o sistema de transporte por meio de bondes não só reforçou as distinções existentes a partir da instituição dos carris de segunda classe e dos carros bagageiros, específicos para cargas e outros objetos volumosos, como também contribuiu para a tensão existente entre os grupos. No entanto, viajar de bonde apresentava-se como uma espécie de faca de dois gumes: um no qual o indivíduo distinguia-se por ter a possibilidade de tomar o bonde; outro no qual a distinção entre grupos sociais era reproduzida através da própria diferenciação de classes dos carris. Mesmo nos bondes de tração animal, de carril único – posto que a parilha de animais não suportaria o peso excessivo de um carro de primeira e outro de segunda classe – tal distinção também era perceptível.

Neste caso, a elite econômica buscava os melhores bancos e/ou as melhores posições na frente do bonde para si, deixando os lugares restantes para os demais grupos sociais. Já nos bondes de tração a vapor, cujo maquinário suportava a carga de diversos carris, a distinção dos grupos sociais mediante o uso de distintas classes de carril, tornava-se mais explícita. Desta forma, o “capital econômico” e o “capital cultural” geraram “internalizações” de disposições (*habitus*) que diferenciaram não só os grupos sociais, mas os espaços que tais grupos ocupavam na cidade e também nos bondes de Belém.

Neles, os grupos sociais encontram seus “lugares”, ou seja, espaços que se tornam apropriados por meio de disputas simbólicas – através da legitimação da cultura de um grupo social dominante que, segundo Bourdieu (2010, p. 10) assegura uma comunicação imediata entre todos os seus membros e distinguindo-os das outros grupos – ou por meio de disputas práticas – através das experiências cotidianas, dos usos e contra-usos destes lugares. Assegura Leite (2007) que os “contra-usos” do espaço tornam mais visíveis as diferenças entre os grupos sociais, bem como suas práticas de dominação e suas estratégias de resistência.

Cabe observar que àquela Belém “enobrecida” de *fin de siècle* subjaz um espaço entre o planejado, a ordenação, a homogeneidade e as experiências calcadas nas práticas cotidianas dos grupos sociais. Tal espaço é preenchido pelos conflitos efetivos e potenciais, pelas tensões cotidianas que envolvem negociações pontuais – como a disputa pelos melhores lugares nos bondes, ou pela possibilidade de poder viajar num carril de primeira classe – e que são passíveis de serem amplificadas para a cidade.

Este é o caso da “classe” pobre e suas “barracas” construídas não só nos bairros afastados do centro, mas também próximas às áreas “enobrecidas” da cidade. Sistemáticamente combatido através do aparelho administrativo do Estado – por meio dos Códigos de Polícia e de Posturas – este grupo, bem como suas habitações, foi impelido a ocupar áreas “periféricas”, mais distantes do centro. No entanto, tal situação fez surgir, dentro de uma perspectiva eliasiana, fronteiras mais ou menos “porosas” marcadas por práticas e *habitus* dos anteriormente *estabelecidos*⁵¹ e que se constituíam em “contra-usos” – ou para usar as palavras de Leite (2007), “ruidos contra-enobrecedores” – pois não eram consoantes aos padrões de conduta e uso do espaço pressupostamente homogêneo da elite *outsider* que se estabelecia no centro da cidade.

⁵¹ Norbert Elias e John Scotson desenvolveram estudaram uma comunidade situada nos arredores de Londres – Winston Parva – e nela perceberam as desigualdades estabelecidas em sua população, bem como as relações de poder que daí nasciam. Existiam dois grupos: os “estabelecidos”, que habitavam o local desde longa data, e os “outsiders” – ou forasteiros – que compunham um novo grupo de residentes. Na condução da pesquisa, observou-se as relações estabelecidas entre os dois grupos eram instáveis, e calcadas no poder que o primeiro grupo exercia através do alto grau de coesão entre suas famílias, em contraste com os novos moradores, que eram estranhos para os antigos moradores e também entre si. Desta forma, “a exclusão, a estigmatização dos outsiders pelo grupo estabelecido eram armas poderosas para que este último preservasse sua identidade e afirmasse sua superioridade, mantendo os outros firmemente em seu lugar” (ELIAS; SCOTSON, 2000; p. 22). Para um quadro mais detalhado, ver: ELIAS, Norbert; SCOTSON, John. **Os estabelecidos e os outsiders**: sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade. Rio de Janeiro: J. Zahar, 2000.

Em Belém tais “ruídos” tornam-se evidentes através do lixo acumulado depositado na via pública, os esgotos lançados nas ruas e os dejetos fecais jogados nos rios e cursos d’água, o que era sistematicamente combatido pelas autoridades sanitárias, na persistente presença de barracas em áreas “enobrecidas” da cidade, e mesmo através de hábitos considerados “incivilizados”, como salivar e escarrar nos soalhos dos bondes.

Tais “contra-usos” mantiveram-se vivos ainda no século XX – e mesmo após a primeira década do século XXI perseveraram em sua permanência, através do lixo acumulado que ainda é jogado na via pública, no acre odor de urina e fezes junto às mangueiras que sobreiam as principais avenidas do centro, na depredação de praças, estátuas e outros patrimônios públicos e mesmo nos conflitos diários entre passageiros, motoristas e cobradores nos ônibus. Apesar do esforço do poder público e mesmo de formadores de opinião – como a imprensa – de tentar coibir tais práticas, elas possuíam e ainda possuem um sentido próprio, que em última instância, aderem às estratégias contra a dominação dos grupos sociais hegemônicos.

4.7 O COTIDIANO “MARGINAL”: A SUBVERSÃO DA ORDEM SOCIAL COMO ESTRATÉGIA CONTRA DOMINAÇÃO

Em Belém as medidas reguladoras estabelecidas pelos Códigos de Posturas e de Polícia concorreram para o afastamento das famílias pobres dos limites físicos – e na medida do possível, dos limites visuais – da “elite”. Dentre elas, a proibição de que construíssem “barracas” nas áreas centrais da cidade, e a demolição das existentes, posto que eram edificações em desacordo com a estética refinada dos melhoramentos urbanos que então embelezavam a capital paraense.

A preocupação com a incômoda presença de barracas, e de pessoas que compunham o grupo social estigmatizado e “marginalizado” – trabalhadores simples, estivadores, sapateiros, domésticas, lavadeiras, prostitutas, gazeteiros, moleques vendilhões – em áreas então consideradas nobres já era alvo de notas nos periódicos da cidade e de comentários – quase sempre preconceituosos e elitistas – registrados em relatórios municipais nas últimas décadas do século XIX. Os hábitos

– ditos “grosseiros” – desta parcela da população, bem como suas práticas cotidianas consideradas “vulgares”, passaram a ser incongruentes com as novas práticas e comportamentos sociais engendrados pela mudança de paradigmas socioeconômicos de uma “elite” em franca estruturação e que se pretendia “moderna”.

As atitudes e comportamentos deste estrato social classificados pelo Intendente Antônio Lemos como “insuportáveis” e “desmoralizadores” não eram compatíveis à nova ordem social que se estabeleceria. Comenta o Intendente que o centro da cidade, especificamente a área junto ao porto, historicamente ocupada por feiras e um comércio “popular”, e que passou a ser permeada de estabelecimentos mais refinados e frequentado pela “boa sociedade” belenense, havia se tornado palco das mais variadas transgressões das regras da boa convivência e da civilidade, oferecendo aos olhos dos transeuntes um lamentável espetáculo:

Triste, realmente, o espetáculo que a cada passo se deparava nos pontos mais concorridos de Belém, onde os mercadores ambulantes de grande número de objetos e gêneros estacionavam e até armavam tendas, semeando de imundícies os locais que impunemente ocupavam, convencidos de exercerem ou estarem à sombra de um direito. Não foi pequena a luta, não só para convencer do erro os recalcitrantes, como para instruir convenientemente uma parte dos agentes da fiscalização. (LEMOS, 1902, p. 32).

O discurso do Intendente deixa transparecer não só o preconceito contra a população pobre, como o desejo de contê-la, moldá-la, discipliná-la para que não transgredissem e subvertessem a nova ordem social que se estabelecia em uma área historicamente ocupada por um grupo social cujo *habitus* e práticas cotidianas tanto delimitariam tais espaços quando os dotariam de significação. No entanto, segundo a perspectiva eliasiana, os grupos sociais “tradicionais” e suas práticas cotidianas tornaram-se indesejáveis, incompatíveis com os padrões dos grupos hegemônicos que se “estabeleceram” nas áreas centrais, tornando-se os *outsiders*, os “forasteiros”, os elementos “espúrios” que o surgimento de uma “nova cidade” compelia para os bairros mais afastados.

Mas a “velha cidade” não desapareceu. Mesmo quando surgiu – quase imposta – uma outra no meio dela, e cujo acesso era vedado aos seus habitantes tradicionais. A escuridão da noite deixava transparecer as estratégias de resistência de grupos “marginais” que através de seus comportamentos, de seus modos de vestir-se, de percorrer determinados itinerários, ocupavam as ruas, transformando-

as – ainda que momentaneamente – em lugares nos quais indivíduos se reconheciam e (re)afirmavam suas diferenças. Lembram Marin e Chaves (1997, p. 417) que à noite as ruas do centro de Belém adquiriam outra dinâmica através das atividades, as vezes furtivas, de “mendigos e boêmios, as prostitutas [...] com seus cafetões, os meninos de rua e os policiais, misturados [...] com os vendedores que atravessaram a baía durante a madrugada”. Pela manhã, o espaço tornava-se mais refinado, elegante, próprio para o *footing* e o *trottoir* “burguês”. Assim, nesta área onde a elite local poderia ver e ser vista, estabeleceram-se novas regras de comportamento e padrões de moralidade que tornavam intolerável partilhar estes espaços com mercadores ambulantes e vendilhões. Desta forma, à semelhança do que estabelece a teoria eliasiana do processo civilizador, as barreiras impostas aos acessos de “classes” pobres além de conservarem as distâncias entre os extratos sociais, aumentam as tensões entre eles.

Em *O Processo Civilizador* (1994), Norbert Elias comenta que tal processo poderia ser compreendido como a ocorrência de uma série de mudanças na conduta e nos sentimentos humanos rumo a uma determinada direção, sendo que esta não fora engendrada por um grupo específico de pessoas, mas sim na própria relação entre pessoas. Em virtude da realização da vida humana em coletividade, foi necessário o estabelecimento e a disseminação de padrões sociais em um processo contínuo, independente de sua intensidade e efetividade.

A busca de Elias reside na tentativa de compreensão de como os homens se tornam educados e começam a se tratar mutuamente através de boas maneiras. Buscando compreender tal processo, o autor mostra que o desenvolvimento de modos de conduta é uma prova irrefutável de que inexitem atitudes que sejam naturais ao homem. Antes, houve um condicionamento, uma espécie de adestramento, que acaba por fazer com que o ser humano comporte-se desta maneira ou de outra, conforme a sociedade – e seus paradigmas – na qual está inserido.

A complexificação e o refinamento das convenções de estilo, segundo o autor, bem como “as formas de intercâmbio social, o controle das emoções, a estima pela cortesia, a importância da boa fala e da conversa, a eloquência da linguagem”, dentre outros elementos, acabam por denotar o processo civilizador em curso. No entanto, esclarece Elias que nenhum indivíduo atinge o patamar de “civilizado”. Antes, a evolução de comportamento e costumes pela qual determinado indivíduo

precisa passar é função de paradigmas, regras sociocomportamentais que denomina de processo civilizador social. Assim, a passagem de cada ser humano por este processo civilizador é compulsória, para que ele então possa atingir um determinado padrão de civilização – ou civilidade – alcançado no curso da história da sociedade a qual pertence.

Neste contexto, Elias (1994, p. 23) vincula o processo civilizador ao conceito de civilização, esclarecendo que o termo define o resultado da fusão de duas ideias, posto que ele constitui um contra conceito geral a outro estágio das sociedades humanas, a barbárie. A civilização, acrescenta o autor, não é “apenas um estado, mas um processo que deve prosseguir”. Em oposição aos que vivem de forma mais simples, mais incivilizada ou bárbara, o conceito de civilização traz consigo a ideia de um tipo mais complexo de sociedade, onde elevados padrões morais e costumes, o tato social e a deferência e considerações pelo próximo são algumas de suas características.

O progresso e superioridade atingidos por uma determinada sociedade provocam alteridades na personalidade dos indivíduos, especificamente no aumento do autocontrole sobre seus modos e emoções. Assim, com a libertação dos costumes, o autocontrole necessariamente é maior, e este seria, segundo a teoria eliasianas do processo civilizador, o custo maior trazido às pulsões e ao ímpeto humano. Assim, a superficialidade, a cerimônia na relação com o outro, as conversas formais, os temas amenos e triviais acabam se tornando a regra em função da necessidade do autocontrole. Em certos termos, tais comportamentos assemelham-se à atitude *blasé* – descrita por Simmel (1967) - tão característica dos habitantes das grandes cidades. Deste modo, a educação, a polidez e a “urbanidade” dos indivíduos são dependentes da superação das próprias tendências naturais.

Sob influência do autocontrole, a vida em sociedade passa a exigir o domínio dos códigos de posturas e etiqueta. Este, além de serem indícios indelévels dos critérios de progressão social e do estágio de civilidade de uma determinada sociedade, tal domínio possibilita oportunidades econômicas e políticas para o indivíduo em busca de melhores patamares. É então que os grupos sociais dominantes então passam a adotar comportamentos “amaneirados”, caricatos e artificiais.

Eventualmente, a emulação dos comportamentos polidos e das atitudes civilizadas também proporcionava melhor aceitação em círculos sociais restritos à “classe” economicamente hegemônica. Como o processo civilizador tende, segundo Elias (1994, p. 38), a estabelecer diferenças notórias entre grupos sociais, tal expediente era utilizado por indivíduos de grupos inferiores, visando trânsito e aceitação pelos de grupos economicamente hegemônicos. Com o tempo, esta divisão passa a ser cada vez mais nítida, levando a “classe” abastada a se isolar em suas próprias regras e convenções, com a finalidade precípua de “preservar sua existência social privilegiada”.

Todavia, acrescenta o autor que este isolamento também contribui para o bloqueio das rotas através das quais as “classes” inferiores podem ascender: através de casamentos e através do dinheiro. Isto contribui sensivelmente para o surgimento de conflitos e tensões sociais em função de diversos empecilhos impostos, desde as pequenas dificuldades, até as peremptórias proibições das “classes” inferiores frequentarem e usufruírem determinados espaços – como os cafés, restaurantes, áreas de comércio mais refinado, e mesmo alguns tipos de bonde – que se tornam praticamente reservados à elite, como os de primeira classe.

Para tanto, a regulação e o controle social⁵² passaram a ser feitos através dos Códigos de Polícia e Código de Posturas, que buscavam, dentro de uma perspectiva foucaultiana, “disciplinar”⁵³ os indivíduos. Contudo, tais instrumentos tornaram-se geratrizes de tensões sociais, passando a ser sistematicamente transgredidos pela “ignorância” e falta de “civildade”, como se pode observar no comentário do Intendente Lemos:

Estou convicto de que, sobre cem multas impostas entre nós por infracções do Código de Polícia Municipal, muitas devem ser levadas á conta da ignorância dos transgressores. Não é isto, bem o sei, uma atenuante ao delito, mas reforça com eloquência o meu inveterado convencimento da necessidade da difusão do ensino cívico entre nós. (LEMOS, 1902, p. 37)

Em seu discurso, o discurso do Intendente Municipal revela a influência determinista do positivismo ao mencionar a difusão sistemática do “ensino cívico”

⁵² O controle social é definido por Boudon e Bourricaud (1993, p. 101) como o “conjunto dos recursos materiais e simbólicos de que uma sociedade dispõe para assegurar a conformidade do comportamento de seus membros a um conjunto de regras e princípios prescritos e sancionados”. BOUDON, R.; BOURRICAUD, F. **Dicionário Crítico de Sociologia**. São Paulo: Ática, 1993.

⁵³ A disciplina, definida como “uma política de coerção para domínio do corpo alheio, ensinado a fazer o que queremos e a operar como queremos” é o conceito fundamental trabalhado por Foucault. Para maiores detalhes ver FOUCAULT, Michel. **Vigiar e Punir**. Petrópolis, Vozes, 1997.

como solução para a extinção da ignorância e a falta de modos e polidez daqueles que deliberadamente transgrediam o Código de Posturas. Lemos acreditava que a “ciência” travestida em método de ensino positivo resolveria os problemas do mundo e da vida, e proporcionaria resultados profícuos na formação do “homem civilizado” por instruí-lo a cultivar o progresso mediante a obediência da ordem.

Esta, então, seria a “missão civilizadora” da difusão do ensino cívico em Belém: contribuir para o desenvolvimento mental e a formação do caráter do “cidadão”, disseminando através de hábitos “civilizados” novos padrões morais e intelectuais que pudessem secundar uma “reforma” na sociedade, redefini-la sobre novos alicerces.

Sobre esta intenção, João Carlos Silva expõe que:

Reformar denotava desembaraçar aquilo que atrapalhava o entendimento humano. Tinha de fato o sentido de reconstruir, reparar, mudar, alterar, formar de novo, enfim, refundar os princípios que norteavam a sociedade. Visava suprimir, extirpar aquilo que já não servia à vida. Estava em curso a necessidade de fundar uma nova ordem. (SILVA, 2007, p. 7)

Mas se de um lado esta “nova ordem” buscava a formação de um cidadão civilizado, por outro restringia o *status* de “cidadão” a grupos sociais hegemônicos. Os grupos sociais pobres e “marginais”, os desempregados e os subempregados e os “afritos” de toda espécie – usando um termo de Sevcenko (2010, p. 82) – aparentemente não gozavam de tal *status*, já que tinham tolhida sua liberdade de construir habitações nas áreas centrais da cidade, viam seus costumes cotidianos, seus *habitus* – e em última análise, seus direitos – violados por legislações, códigos e normas que refletiam as distinções entre grupos sociais e aumentavam as tensões entre eles, manifestadas principalmente através da renitente desobediência aos Códigos de Posturas e de Polícia.

É esta “resistência” que motiva o comentário do Intendente em relação aos transgressores das normas. Mesmo com a aplicação de pesadas multas, ambulantes e desocupados relutavam em subverter a ordem, aglomerando-se nas proximidades de quiosques nas paradas dos bondes. Em função da presença constante de passageiros, estas pequenas edificações, além de bilhetes de passagem, vendiam quase tudo: fumo, cachaça e até o caldo de cana tirado na hora.

Em função de um sistema de coleta de lixo ainda incipiente, e principalmente pela falta de higiene e civilidade observada pelo Intendente e pela imprensa da

época, o bagaço da cana era atirado diretamente ao chão, o que além passar a imagem de desleixo, contrariava o ideário higienista que influenciava as reformas urbanas levadas a termo em Belém. Além disto, a aglomeração de pessoas de baixa moral nestes locais, como se pode observar na fotografia 39, era uma verdadeira afronta à educação e polidez da “boa sociedade” belenense.

Fotografia 39 - Aspecto da Av. 16 de Novembro esquina com a Av. Cons. João Alfredo. A área, contígua ao Ver-o-Peso, era frequentada por tipos “populares”, que se amontoavam nos quiosques que vendiam desde garapa, cachaça, fumo, até bilhetes dos bondes. Durante a administração lealista na Intendência Municipal, o ajuntamento de pessoas de “baixo nível” junto aos quiosques foi sistematicamente combatida.



Hotel America, fronting the market wharf, Para.

Fonte: KERBEY, J. Orton. **An American consul in Amazonia**. New York: William Edwin Rudge, 1911. il. p&b.

Desta forma, o espaço da cidade tornava-se palco de manifestadas tensões sociais. Pode-se perceber no trecho da notícia abaixo não só o constrangimento causado pelo ajuntamento de pessoas ditas “de baixa moral”, mas também a Intendência é chamada a exercer o controle e a reprimir os populares:

Não têm conta as reclamações que nos são dirigidas contra a colocação de um quiosque, no ponto de partida dos bondes da linha do Bagé, no Ver-o-Peso. [...] Não só o mau cheiro de garapa azeda e as moscas a isso se opunham, como também a gente de baixa moral que ali se apinha, deve deixar ver que a intendência está na obrigação de reconsiderar seu ato si é que não está no proposito de proibir às famílias tomarem o Bonde no referido ponto. (A PALAVRA, 1917, p. 3)

Não obstante, tal quadro não era observado somente em Belém. Um comandante da força policial – à época das reformas urbanas de Pereira Passos – observara que os quiosques no Rio de Janeiro, cujo exemplo pode ser observado na fotografia 40, também reuniam

[...] bandos de indivíduos educados na escola do vício e da malandragem, afeitos ao crime, vagabundos, desordeiros profissionais, malfeitores dos mais perigosos, a que se juntaram mulheres da mais baixa condição, ébrias e maltrapilhas, obedecendo uns e outras, evidentemente, a um sinistro plano da Maldade, em cumprimento de ordens que deveriam ser executadas à risca [...] (SEVCENKO, 2010, p.101)

Fotografia 40 - Aspecto de um quiosque no centro do Rio de Janeiro no período das reformas urbanas de Pereira Passos. Assim como em Belém, em torno de tais edículas juntavam-se populares, trabalhadores carroceiros, vendedores ambulantes e outras pessoas simples, o que às vistas das autoridades e da elite era um desrespeito aos padrões estéticos das reformas levadas a cabo pelas intervenções urbanas, e também uma ofensa ao padrão moral que se instituíra em ambas as cidades.



Fonte: Sevcenko, Nicolau. **A Revolta da Vacina**: mentes insanas em corpos rebeldes. São Paulo: Cosac Naify, 2010. il. p&b.

Os dois discursos deixam claro que os diferentes grupos que compunham a sociedade belenense sentiram de maneira profunda e substancialmente desigual tanto o fenômeno de transformação urbana pelo qual a cidade passou no final do século XIX e nas primeiras décadas do século XX quando as modificações nos padrões do que era “aceitável” como conduta social. Ao analisar mudanças similares ocorridas na mesma época no Rio de Janeiro, o reconhecido historiador Nicolau Sevcenko as qualifica como

[...] processo tétrico de segregação, inculcado em um prazo curtíssimo, de elevado custo social, humano e econômico, e intransigente em todos os aspectos. Seus responsáveis foram aumentando numa escala crescente a dose de opressão e humilhação infligida à população desamparada, como que a testar os limites de resistência. (SEVCENKO, 2010, p. 93)

Ser classificado como “desamparado”, “pobre”, “excluído” ou “de poucos recursos” implicava em ter de suportar o fardo de uma estigmatização imputada por “uma sociedade autoritária e de fundamentos escravistas” (ALMEIDA, 2009, p. 10) e ainda ser privado de sua identidade coletiva e de sua própria representação. Assim, lavadeiras, domésticas, cozinheiras, feirantes, pedreiros, marceneiros, sapateiros, vendilhões foram se tornando figuras incompatíveis com a nova estrutura urbana e social, passando a carregar o estigma de “[...] agentes sociais em tudo ‘indesejáveis’, que projetam sua trajetória social sobre um espaço físico controlado por [...] uma legislação [...] ainda tributária do positivismo [...]” (ALMEIDA, 2009, p. 12).

A pressão exercida pelos grupos social e economicamente dominantes passou a se manifestar no espaço da cidade através de uma nova reconfiguração espacial que refletia o processo de gentrificação e de segregação. Com a delimitação – algumas vezes muito tênue – de fronteiras culturais, passam a surgir territórios cujas características intrínsecas eram construídas socialmente, de maneira própria, refletindo os valores, as experiências cotidianas, o *habitus* de cada grupo social envolvido. Lembra Sales (2009, p. 48) que algumas destas territorialidades se manifestam como um “contraponto ao *status quo* da política administrativa, da economia hegemônica e às políticas públicas”.

Desta forma, áreas afastadas do centro de Belém, onde as rígidas políticas ordenadoras e sanitárias do poder público aparentemente não se encontravam aplicadas, tornaram-se gradativamente território deste grupo social segregado pela gentrificação – e por outros mecanismos de dominação de grupos hegemônicos – e

estigmatizados por não se adequarem aos padrões socioculturais estabelecidos. Assim, com a ocupação gradativa de bairros mais distantes do centro, como Guamá, Queluz (atualmente denominado Canudos), Pedreira, Souza e posteriormente, na década de 1940, a Marambaia, Belém teria uma nova configuração socioespacial, com os distintos grupos distribuídos “em um espaço geográfico socialmente hierarquizado” (BOURDIEU, 2008, p. 114)

No entanto, a “força motriz” do comércio e das fábricas no centro de Belém encontrava-se, em grande parte, habitando estes bairros. Sua rotina era um movimento pendular entre os territórios da cidade: o “centro” e a “periferia”, o “ordenamento” e a “desordem”, o “progresso” e o “atraso”, distinções produzidas pelas desigualdades culturais, sociais e econômicas especializadas na cidade. Neste contexto o bonde, ícone que legitimou a parenética progressista da Intendência Municipal, paulatinamente passou a interconectar estes dois extremos espaciais e sociais, criando intersecções, complementaridades, e proporcionando alguma interação social. Nesta perspectiva, a interação social entre os grupos fomentava relações através das quais os símbolos e as distinções são criadas, interpretadas, reconhecidas, compartilhadas e alteradas em função dos interesses de cada um. Daí a constante luta de classificações (BOURDIEU, 2008).

As territorialidades anteriormente mencionadas serão exploradas no próximo capítulo através do recurso das narrativas, bem como alguns atores sociais e suas práticas cotidianas. Para tanto, cabe lembrar que as análises são ser ordenadas em três níveis distintos, a saber: as modalidades de ação/atitude, as formalidades das práticas cotidianas e os tipos de operação especificados pelas práticas cotidianas. Ratifica-se que a intenção com esta sistematização distancia-se diametralmente de estabelecimento de um modelo geral que explique a dinâmica do “fazer” cotidiano observado nas territorialidades e nos comportamentos dos atores sociais. Antes, a intenção é descobrir esquemas operacionais, verificar se neles operam categorias comuns e verificar se tais categorias podem ser aplicadas a um determinado conjunto de práticas.

5 REPRESENTAÇÕES E NARRATIVAS

As construções modernas da cidade – A avenida Nazaré, uma das mais belas e elegantes artérias da cidade, vai possuir uma edificação suntuosa, localizada no terreno n. 10, onde por muitos anos funcionou a Garage Central. A nova construção, confiada ao jovem arquiteto paraense Judah E. Levy, será uma obra de arquitetura moderna, e futura residência do abastado comerciante Elias Pachá e família. Ontem pela manhã, foram iniciados os serviços com a aposição da pedra angular do edifício, cerimônia que teve a assistência de numerosas pessoas, destacando-se elementos de escol da colônia síria e libanesa desta capital.”

O Estado do Pará, 24 de julho de 1938; p. 2

Verdadeiras palafitas dos tempos pré-históricos em plena capital paraense. Condor e Cremação, bairros pobres, onde imperam a lama, o capim e o carapanã. – Continuando em nossa digressão pelos bairros que constituem nossa capital, o repórter visitou dois dos bairros mais pobres de nossa capital, populosos, tristes e doentios. São dois bairros contíguos, situados às margens do Guamá. Dois bairros [...] que se debatem: capim, lama, buracos, sujeira, pobreza, doenças, carência de alimentação, transporte difícil, pouca água, luz péssima e conflitos constantes. São dois bairros irmãos, como se fossem um só [...].

A Província do Pará, 25 de julho de 1947; p. 8.

A urbanificação de Belém processada na segunda metade do século XIX produziu no século XX uma cidade gentrificada, de sensíveis contrastes entre as áreas centrais – espaço social de grupos economicamente hegemônicos – e as áreas “suburbanas” – espaço social dos grupos mais pobres. Através do trabalho interpretação da história da cidade de Belém por meio da narrativa oral de seus moradores, Rodrigues (2010, p. 68) evidencia a distinção existente entre os territórios da cidade a partir das diferenças entre as ruas centrais e aquelas mais afastadas, que segundo a autora, destoavam fortemente das imagens veiculadas em álbuns comemorativos, relatórios de Intendência e cartões postais. Lugares diferentes numa mesma cidade. Sobre a questão Briggs (1971, p. 79) comenta que importa essencialmente observar que cada cidade é uma reunião de lugares – ou territórios – distintos, cada um com seus grupos sociais distintos, suas práticas de

uso do espaço, histórias próprias, e em determinados casos sua própria subcultura. Pode-se tomar como exemplo a antiga Rua da Vala, atual Avenida Conselheiro Furtado.

5.1 REPRESENTAÇÕES DA BELÉM DOS BONDES

Por volta de 1930 a via, nas imediações do Cemitério da Soledade, apresentava-se nivelada e calcetada com paralelepípedos de granito em função dos trilhos dos bondes que subiam a Serzedelo Corrêa, dobravam na Conselheiro e seguiam até a Praça Amazonas para então descerem pela Av. 16 de Novembro rumo ao Ver-o-Peso. O aspecto da via não era uniforme, pois distante do centro e de das vias férreas a Conselheiro Furtado

[...] não era asfaltada, era chão, vala de um lado e de outro, cheio de mato, tudo poluído. [...] Tinha vacaria na Avenida Ceará, tinha na Conselheiro também. A maioria dos terrenos eram por ali, por exemplo, ali na Conselheiro com a Alcindo Cacela até a outra rua da Pariquis, aquilo tudo era plantação de rosas, flores, era horta que chamavam, horta de flores. Então quando morria uma pessoa e queriam flores iam lá comprar. Era caro [...] (OLIVEIRA, 2004 apud RODRIGUES, 2010, p. 68)

Segundo o testemunho do Sr. Oswaldino Oliveira, a fisionomia “urbana” existente no centro de Belém desvanecia em direção aos bairros mais afastados. As plantações, as vacarias e as residências humildes encarregavam-se de conferir um aspecto menos urbanizado – e rústico – às áreas mais afastadas:

Na Conselheiro era tudo casa de palha, a maioria era casa de palha, madeira coberta com palha. Muitas eram com palha e zinco. Eles colocavam a palha e depois colocavam o zinco por cima, que era para o vento não carregar e nem mexer muito com as palhas. Era assim. Minha casa tinha as laterais toda de madeira e tinham janela, tinha assoalho de tábua corrida e os corredores todos eram de tábua corrida e bruta também; do jeito que vinha da serraria pregava. (OLIVEIRA, 2004 apud RODRIGUES, 2010, p. 69)

O aspecto simples era conferido às residências – e também a seu entorno – não só por suas dimensões, mas também pelo material construtivo empregado, e neste sentido o relato do Sr. Oswaldino é revelador. A madeira era o material mais comumente usado para a construção das paredes e soalhos das casas dos habitantes dos bairros afastados. Técnicas construtivas como a taipa-de-mão e a

taipa-de-pilão⁵⁴, largamente empregadas durante o período colonial, foram abandonadas, seja pela fragilidade da estrutura, seja pelo custo da construção e manutenção das paredes de barro.

Desta forma, com as paredes edificadas em estrutura de madeira, o revestimento da cobertura raramente era feito através de telhas cerâmicas por conta do peso das peças, que ao absorverem umidade e água das chuvas praticamente dobravam de peso, forçando assim a construção de uma estrutura portante mais robusta e conseqüentemente mais cara. Para que não houvesse sobrecarga nas paredes das casas, a solução era a utilização de palha – material relativamente barato e abundante na região – e chapas de zinco por cima, para que as palhas não degradassem precocemente em função da alta umidade, e também para que o vento não as tirassem do lugar, conforme comentário do Sr. Oswaldino.

Em alguns casos fazia-se a inversão dos materiais: a chapa de zinco era colocada primeiro para evitar gotejamentos – já que muitas casas não tinham forro – e por cima destas colocavam a palha para amenizar o desconforto térmico causado pelo aquecimento excessivo das chapas metálicas. Desta maneira, os materiais construtivos empregados nas casas dos bairros suburbanos conferiam a estas áreas um aspecto rústico e esteticamente pobre, o que era reforçado pela ausência de calçamento, de ruas pavimentadas, como se percebe na fotografia 41, pela falta de iluminação pública e de bondes que permitissem que os moradores destas áreas se locomovessem pela cidade de maneira mais eficiente.

O final da Avenida Conselheiro Furtado encontra-se em área de confluência dos bairros da Cremação, São Braz e Guamá, sendo este último foco das memórias do Sr. José Sales, cujo depoimento também foi coletado por Rodrigues (2010). Nascido em 1934, o Sr. José Sales morou na Passagem Alegre, na Passagem Moura Carvalho, mudando-se depois para as ruas Augusto Correia, e Barão de Igarapé-Miri. Situado às margens do rio que lhe dá nome, o Guamá apresenta terrenos de cotas baixas e, portanto, alagados ou sujeitos a alagamentos.

⁵⁴ Taipa-de-mão, taipa –de-sebe, ou pau-a-pique é uma técnica construtiva que consiste na confecção de uma “trama” de esteios horizontais e verticais, conformando uma espécie de gaiola, onde o construtor deposita o barro diretamente com as mãos de modo a vedar os interstícios desta trama; este tipo de técnica é relativamente frágil, pois as paredes construídas não apresentam resistência mecânica nem durabilidade apreciáveis. A taipa-de-pilão, a seu turno, também é confeccionada através de uma trama de esteios, porém o barro que conforma as paredes é depositado em uma espécie de forma denominada taipal; tal técnica permite a construção de paredes mais espessas, e por conta disto apresentam maior resistência mecânica e durabilidade.

Fotografia 41 – Avenida Conselheiro Furtado, entre 9 de Janeiro e 3 de Maio, na Cremação. A fotografia datada de 1948 mostra o aspecto simples de um trecho da via que contrastava fortemente com aqueles do centro da cidade, emoldurados por palacetes, *bungalows* e as edificações já verticalizadas de concreto e alvenaria, do centro da cidade.



Fonte: FOLHA VESPERTINA, 1948, p.1. il. p&b.

Explica Penteado (1968, p.312) que nestas áreas, dificilmente habitáveis em função das deficiências de escoamento das águas pluviais, predominavam “barracas” de madeira, como se pode observar na fotografia 42. Segundo o depoimento de José Sales, o Guamá

[...] não tinha nenhuma rua asfaltada, era só chão e buraco, os ônibus saiam bem daqui da José Bonifácio com a Barão. As ruas eram de chão batido, com valas e ficava aquele buraco, capim tinha muito, tinha as valas do lado, e aquilo quando empoçava, a água transbordava tudo. No Guamá tinha até olho d’água [...]. A primeira casa que eu morei era de enchimento, a segunda, madeira. Tinha várias casas de madeira ainda coberta de palha, muita aí depois com o tempo foram cobrindo de telha, hoje não tem mais casa coberta de palha. (SALES, 2004 apud RODRIGUES, 2010, p. 73)

Os casebres de barro e as barracas de madeira figuraram como alvo dos discursos oficiais nos fins do século XIX e ainda nas primeiras décadas do século XX. Os discursos da Municipalidade e da imprensa buscavam caracterizar estas edificações como insalubres e como foco de disseminação de miasmas, o que as tornavam inconciliáveis com o ideário higienista da época. Por também agredirem as “delicadas vistas” da “elite” belenense e estarem em completa dissonância com o padrão urbanístico-arquitetônico vigente – calcado na espetacularização da rua a partir das edificações que lhe servem de fachada – as políticas urbanas eram orientadas

de maneira a afastar casebres, barracas e seus moradores para os bairros distantes do centro.

Fotografia 42 – Aspecto da principal via do Guamá, a Av. José Bonifácio, no ano de 1947. Os casebres de madeira cobertos com palha dominavam a paisagem do bairro. Como a área não era provida de linhas de bonde, o que se pode perceber pela ausência de trilhos na via, a população residente era precariamente servida por ônibus de companhias de viação de capital particular.



Fonte: A PROVÍNCIA DO PARÁ, 1947, p. 6. il. p&b.

A situação do Marco não diferia substancialmente daquela observada em outros bairros suburbanos de Belém, como o Guamá. Um artigo publicado em *A Província do Pará* em março de 1947 alertava para a situação “insuportável” na qual viviam os moradores daquele bairro esquecido pelas autoridades governamentais. As dificuldades eram inúmeras: nenhum mercado, cinema, nada que pudesse facilitar a aquisição do alimento diário nem a recreação. Área insalubre, as “nuvens de carapanã” multiplicavam-se dia a dia; as ruas que conformavam o bairro estavam sempre alagadas e cheias de lama em função da má limpeza e conservação das vias. E os problemas continuavam a ser enumerados:

Em determinadas travessas o capim e o matagal imensos impedem a visão de um para o outro lado da rua, o que serve para atestar a situação de abandono a que foi relegado o maior de nossos bairros suburbanos, com toda a sua heroica legião de habitantes. (A PROVÍNCIA DO PARÁ, 1947, p. 2)

A crônica continuava denunciando a dificuldade dos acessos ao Marco, cuja população sofria pela precariedade dos transportes:

[...] a tragédia começa pelo transporte, pelos meios de comunicação com a cidade. Pouquíssimos, os bondes quase não entram em cogitação. [...] Pelo estado atual da Tito Franco, raros são os ônibus que fazem a linha do Marco. Diariamente esses veículos sofrem dismantelos sérios, em virtude da situação precaríssima em que se encontra aquela avenida. Os buracos e

a lama grossa e vermelha que lhe cobrem o leito extenso constituem duplo perigo: quebram os carros e inutilizam a roupa dos que neles viajam ou dos que lhe percorrem os trechos a pé ou mesmo de bonde. (A PROVÍNCIA DO PARÁ, 1947, p. 2)

A via, primeiramente denominada Estrada de Bragança, ligava a capital à região nordeste do Estado. Explicam Gerodetti e Cornejo (2005, p. 239) que sua consolidação ocorreu durante a construção da Estrada de Ferro Belém-Bragança, iniciada em 1883. Nesta época o Governo Imperial implementava colônias agrícolas na região, absorvendo grande quantidade de mão-de-obra nordestina que, fugida da seca, migravam para o norte em busca de uma vida melhor. Entre 1897 a 1911, período da administração lealista na Intendência, a Avenida Tito Franco figurava no discurso do “Velho Intendente” como principal artéria do “venturoso” bairro do Marco. No entanto, a falta de calçamento e pavimentação, bem como a vegetação que crescia nas franjas da via conferia-lhe um aspecto de abandono. Ademais, o lamaçal no qual a avenida se transformava nas invernadas dificultavam o acesso dos moradores, dos proprietários das rocinhas, de veículos de tração animal, dificultando inclusive o tráfego de bondes.

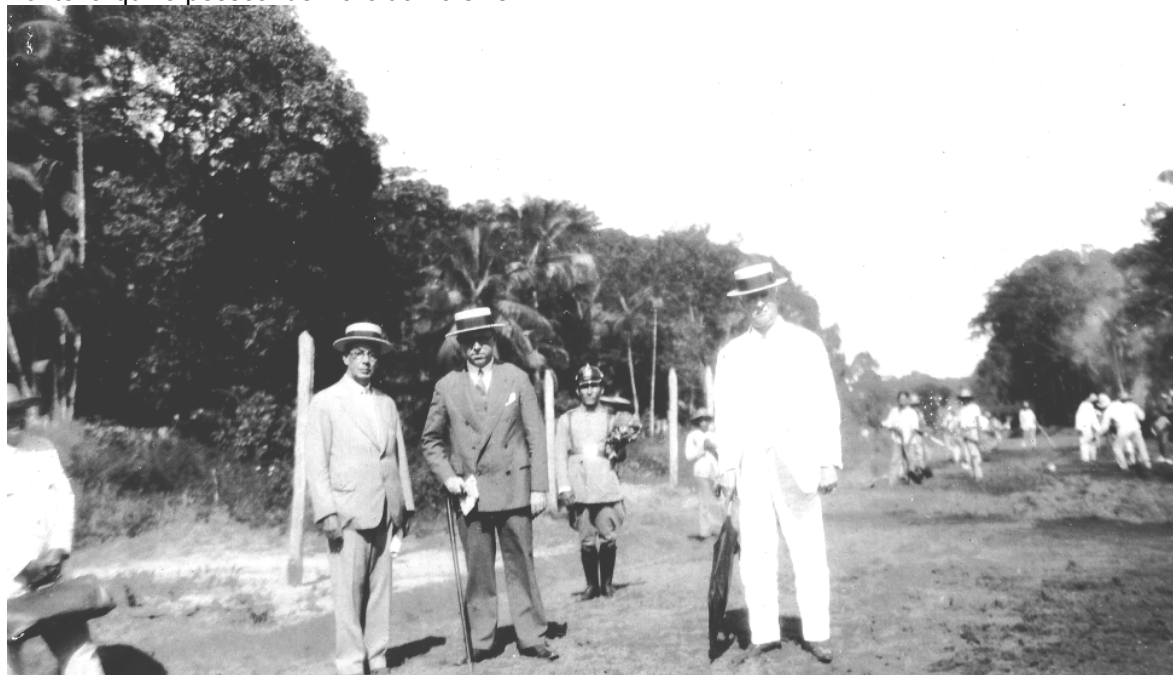
O ano de 1929 foi marcado pelos trabalhos de ampliação e alargamento da via para criação da “Rodovia” Tito Franco – paralela aos trilhos da ferrovia existente – como mostra a fotografia 43. No centro, três “distintos senhores” posam solenemente para foto, orgulhosos pelo feito de engenharia que derrubava a mata nativa para deixar em seu lugar longas cicatrizes asfálticas no tecido vegetal.

Do lado esquerdo está o então Engenheiro Fiscal representante do Governo do Estado, o Sr. Domingos Acatauassú Nunes; no plano secundário da fotografia, os verdadeiros executores da obra: os operários de enxada nas mãos, anônimos trabalhadores que construíram posteridades não para si, mas para técnicos, engenheiros e políticos que à semelhança das figuras centrais retratadas na fotografia em questão, deixariam para as gerações futuras o registro de seus “feitos” e contribuições para o desenvolvimento da sociedade.

São 18 anos que separam as referidas obras de construção da Rodovia Tito Franco e o artigo de jornal que, em 1947, denunciava o estado de abandono da via. Aparentemente o descaso do poder público com a conservação da referida via fez com que ela perdesse suas condições de trafegabilidade, o que dificultava o acesso e a vida no bairro do Marco. O tratamento das ruas e avenidas – bem como de outros elementos da infraestrutura urbana, como calçamento, fornecimento de

energia, água e esgoto – dos bairros periféricos de Belém era precário e contrastava com a atenção dada pelo poder público à infraestrutura dos bairros centrais da cidade, como Batista Campos, Nazaré, Umarizal, Cidade Velha e Campina.

Fotografia 43 – Aspecto das obras de 1929 para alargamento e ampliação da Av. Tito Franco.
Fonte: arquivo pessoal de Haroldo Baleixe.



Fonte: BLOG DO BALEIXE, 2010.

Em outubro de 1947 um artigo em um jornal denunciava o isolamento em que viviam os habitantes do bairro de Canudos, já sem bondes ou qualquer outro modal de transporte que os substituísse, a fim de conduzir “aquele povo para o centro urbano da cidade”. Segundo a crônica, a população do bairro era forçada a caminhar até a Praça Floriano Peixoto, confronte ao Mercado de São Brás para poder servir-se de transporte:

Ali naquele bairro vivem muitos operários, trabalhadores das indústrias e do comércio, que tem hora certa para entrar no estabelecimento onde trabalham, os quais são obrigados a madrugar, a fim de poderem chegar ao serviço dentro do horário. (A PROVÍNCIA DO PARÁ, 1947, p. 2)

Semelhante ao Marco, Pedreira, Cremação e Guamá, o bairro de Canudos era habitado majoritariamente por trabalhadores que diariamente deslocavam-se de forma pendular entre os territórios estabelecidos na cidade: pela manhã, saíam dos bairros afastados rumo ao centro para movimentar a área comercial com sua força de trabalho; no fim do dia, retornavam aos “subúrbios”. Com a urbanificação das áreas centrais da cidade e o conseqüente aumento do custo de vida, esta população

foi impelida para os bairros de periferia, onde se espalharam em locais – muitas vezes insalubres – onde poderiam construir suas barracas, ou mesmo alugá-las por valores que se enquadravam em seus poucos recursos. Estas habitações – denominadas de vernáculas ou espontâneas⁵⁵ - na virada do século XIX para o XX foram alvo das críticas da imprensa e de medidas regulatórias da municipalidade que visavam afastá-las do centro da cidade. Em diversas ocasiões, o discurso oficial era ratificado pela imprensa com o intuito de mobilizar a opinião pública para o problema (ou ameaça) que tais habitações representavam:

Andou muito bem o Sr. Alves Dias, vogal do Conselho Municipal [...] concedendo o prazo de três anos para os proprietários de barracas na avenida Independência, demoli-las (A PALAVRA, 1921, p. 2)

Em outro periódico, observa-se a intolerância com as tais habitações:

Tive ocasião de dizer, em minha última crônica, que Belém é a cidade das palhoças e dos capinzais [...]. No coração da cidade, em terrenos servidos por várias linhas de bonde e próximos de todo o movimento comercial, vicejam hortas e capinzais, cercados indecentemente de apodrecidas estacas, pantanosos refúgios de sapos, que, mal chega a noite, desatam numa vozeria infernal, dando-nos a impressão de que estamos a muitos quilômetros da civilização em plenos sertões do Acre [...]. Em contraste, nos bairros mais afastados, as ruas serpeiam e se alongam, numa profusão de barracas, atarracadas e lobregas, em desmoronamento, desde a construção, e onde ferve a multidão dos que trabalham, obrigada pela carestia dos aluguéis, a viver naqueles estercais. [...] A par da deselegância, o abarracamento acarreta outros males, tais como a deficiência do estado sanitário, constantemente prejudicado pelos focos infecciosos das palhoças. [...]. (GRAVES, 1922, p. 1)

Para Graves parecia inconcebível que o “coração” da cidade – local dos comércios, de fidalgas residências, dos diversos pontos de bondes – fosse “maculado” pela existência de barracas e palhoças. Eivado de preconceito relativo a indecência dos capinzais e das apodrecidas estacas, com a deselegância das edificações e a incômoda presença de pobres e trabalhadores, o cronista comenta que tal panorama era característico dos bairros afastados e não das modernas áreas centrais de Belém, que pretensamente refletiam a civilidade e o modo “cosmopolita” de vida da “elite” da terra. A opinião desfavorável do cronista reduz os pobres e os trabalhadores de sua condição própria de seres humanos até o patamar de animais ignorantes, infectos, cujas moradias adequadas eram as escuras barracas nos “estercais” dos subúrbios. Não bastasse a crítica mordaz em relação ao aspecto

⁵⁵ As habitações vernáculas, ou espontâneas, como também são denominadas, são aquelas construídas com técnicas construtivas e materiais rudimentares, com a finalidade precípua de abrigo e proteção. É, em muitos casos, uma arquitetura autóctone, com uma identidade expressiva, fruto de uma produção coletiva de trabalho.

destas áreas, as habitações pobres eram vistas como locais imundos e disseminadores de miasmas⁵⁶ e doenças contagiosas.

Comenta Costa (2004, p. 59) que de acordo com a “teoria miasmática”⁵⁷, o meio físico e o meio social eram produtores de miasmas, e tais emanações só poderiam ser combatidas através da renovação e circulação do ar, fenômeno natural que, segundo a lógica do cronista, não aconteceria em barracas semelhantes às da fotografia 44.

Fotografia 44 –Detalhe de barracas de taipa e cobertura de palha na Av. Gentil Bittencourt. A visão de tais edificações e a presença inconveniente de pobres nas áreas centrais de Belém incomodava a “elite”, transgrediam o Código de Posturas Municipal e maculavam a pretensa imagem de urbanidade e modernidade desejada pelos grupos sociais dominantes. A fotografia, atribuída a Jacques Huber, é datada de 1900.



Fonte: CRISPINO, Luis Carlos Bassalo; BASTOS, Vera Burlamaque; TOLEDO, Peter Mann de. **As origens do Museu Paraense Emilio Goeldi: Aspectos Históricos e Iconográficos**. (1860-1921). Belém: Paka-Tatu, 2006. il. p&b.

⁵⁶ Os miasmas seriam todas as emanações nocivas, as quais corrompiam o ar e atacavam o corpo humano. A atmosfera podia ser infectada por eflúvios resultantes da alteração e da decomposição de substâncias orgânicas, vegetais, animais ou humanas

⁵⁷ A Teoria Miasmática foi uma dentre diversas teorias médicas dominantes no século XIX, como a telúrica, a da constituição epidêmica, a miasmática, a contagionista e a teoria social da doença que dominaram. Algumas delas ainda exerceram forte influência em médicos, higienistas e urbanistas do século XX.

Na imagem vê-se o “capinzal” que cresce no entorno das barracas, bem como cercas “indecentes” na lateral direita da imagem, delimitando o que poderia ser uma horta ou mesmo um curral. O chão de terra e o desalinho da “rua” e das edificações contribuíam para a impressão de que a “civilização” estaria a quilômetros de distância. A relativa compacidade das barracas deve-se a falta de recursos econômicos e pela própria fragilidade do material construtivo, que limitava o número e a dimensão de aberturas, não permitia construções maiores e não suportava peso excessivo. Assim, a cobertura de palha e as poucas concorriam para dificultar a aeração e conseqüente renovação do ar interno que estagnado tornava-se um elemento perigoso à saúde pública. Daí as barracas, palhoças e casebres serem vistos como vetores epidêmicos. Outros elementos, além do ar, foram gradativamente sendo responsabilizados pela disseminação de doenças, dentre eles a água. Da mesma forma, o lixo, os dejetos e a sujeira não poderiam ficar muito tempo acumulados sob pena de corromperem-se e produzir miasmas.

Logo, para a teoria miasmática os espaços de maior concentração populacional, onde sujeira e detritos acumulavam-se, favoreceriam o surgimento de males e epidemias, como nos bairros mais afastados de Belém. Neles “fervilhava” uma multidão de pobres e operários, o estado sanitário era precário pela ausência de água tratada, de esgoto e de coleta de lixo, tornando tais áreas potencialmente perigosas para a saúde pública. Visando combater as moléstias, os médicos e higienistas, eivados do ideário higienista da época, propunham o isolamento – ou expulsão – de equipamentos insalubres através da reorganização do espaço urbano secundado por medidas de “saneamento” que propugnavam a “limpeza profunda do meio físico e social” (COSTA, 2004, p. 60).

A crônica de João Graves aponta para a estreita relação que foi estabelecida entre as classes “miseráveis” e os locais insalubres. Com efeito, Corbin apud Costa (2002, p. 65) comenta que segundo as interpretações das enfermidades como fenômenos sociais largamente difundidos no século XIX e início do XX, existia uma população mais exposta a epidemias: aquela que apodrecia na lama fétida, ou nos pântanos e estercais, usando as palavras de Graves. Destarte, a pobreza, o excesso de trabalho, a má alimentação, a falta de moral e de costumes “civilizados”, a promiscuidade e o ambiente deletério passaram a ser classificados como “vetores” de diversas enfermidades.

As condições de higiene dos subúrbios e da atmosfera “viciada” das habitações miseráveis ainda nas primeiras décadas do século XX continuavam a preocupar os médicos e higienistas, que passaram a considerar uma intervenção direta no espaço de moradia deste grupo social específico, engendrando uma nova forma de habitar que Costa (2002, 65) declara ser tributária da “medicalização” do espaço privado. Assim, a medicina higienista do século XIX e início do XX é calcada em propostas intervencionistas de controle do meio, dos espaços insalubres e doentios – como matadouros, cemitérios, quartéis, instalações portuárias, hospitais, prisões e as casas dos pobres – através do seu isolamento no tecido urbano e posterior aplicação direta de medidas sanitárias.

Esta corrente de aplicação dos princípios da medicina social é denominada por Foucault (2010, p. 93) de “medicina da força de trabalho”, do “operário”, ou “medicina dos pobres”. A difusão desta corrente se dá principalmente na Inglaterra, durante a Revolução Industrial, principalmente após a criação da “Lei dos Pobres”, que representava

[...] um controle pelo qual as classes ricas ou seus representantes no governo asseguram a saúde das classes pobres e, por conseguinte, a proteção das classes ricas. Um cordão sanitário autoritário é estendido no interior das cidades entre ricos e pobres: os pobres encontrando a possibilidade de se tratarem gratuitamente ou sem grande despesa e os ricos garantindo não serem vítimas de fenômenos epidêmicos originários da classe pobre. (FOUCAULT, 2010, p. 95)

A partir de então sucedem as intervenções no espaço privado, principalmente nas casas dos pobres, que além de sujeitar-se às rígidas inspeções, submetiam-se compulsoriamente às normas de comportamento e às regras de construção estabelecidas. A população pobre passou a ser considerada “perigosa” pelas autoridades sanitárias por serem vetores de disseminação de doenças e epidemias, e para o próprio Estado, por representarem uma força potencialmente capaz de revoltar-se, como aconteceu no Rio de Janeiro entre os dias 10 e 18 de novembro de 1904, durante o episódio que ficou conhecido como a Revolta da Vacina.

Após ser expulsa das áreas centrais da cidade pela reforma urbana conduzida por Pereira Passos, a população pobre ainda se viu acuada pela Lei da Vacina Obrigatória, datada de 31 de outubro de 1904, que permitia às brigadas sanitárias acompanhadas por policiais entrarem nas casas para aplicar à força a vacina contra a varíola. Mostra Sevchenko (2010, p.42) que a resistência popular, apoiada por positivistas e pelos Cadetes da Escola Militar da Praia Vermelha, saiu

às ruas e transformou o centro do Rio de Janeiro em uma praça de guerra. A massa de insurgentes depredou e quebrou lojas, atacou as forças policiais com paus, pedras e pedaços de ferro, construiu barricadas e aquilo que especialmente simbolizava o governo e o progresso era destruído “ritualisticamente”, como os postes de iluminação e os bondes, que tiveram seus trilhos arrancados do leito férreo, foram derrubados e incendiados, como mostra a fotografia 45.

Fotografia 45 – Durante a Revolta da Vacina, a área central do Rio de Janeiro foi transformada em uma verdadeira praça de guerra. Símbolos do progresso e também do governo, os bondes foram virados, incendiados e em alguns trechos das linhas centrais os trilhos foram arrancados do leito férreo.



Aspecto da Praça da República no dia 14 de Novembro de 1904

Onvidor 01

Fonte: IMAGESHACK, 2011.

De forma semelhante ao Rio de Janeiro, o espaço urbano central de Belém passou a ser organizado segundo orientações econômicas e ideológicas, e não condizia com a presença de pobres. Desta forma, através de políticas “assistenciais” à “população carente”, o poder público passou a “tratar” dos pobres, dos inúteis e socialmente inoportunos como os indigentes, os mendigos, os desabrigados, os incapazes, os doentes mentais que estampavam nas ruas uma estética de miséria que mais incomodava a “elite” do que comovia. Este grupo era afastado do centro e isolado em hospitais e manicômios, à semelhança do Hospício dos Alienados,

fundado em 19 de julho de 1892, no Bairro do Marco da Légua, e do Asilo de Mendicidade, inaugurado por Antônio Lemos em 1901, localizado na Estrada de Bragança, distante 6 km de Belém. Tal prática evidenciava a reprodução e a ampliação das desigualdades sociais, ademais,

Tal postura configura-se como violência e está em contradição com a exigência fundamental para que se possa agir eticamente: afastar dessa ação tudo que possa impedir a manifestação integral da condição humana.[...] Essa forma de violência, como todas as outras, tem como característica principal ser um “abuso”. Historicamente, as sociedades constroem modelos de discriminação e exclusão, alimentados por sistemas de valores fundados sobre a estigmatização de determinados segmentos do grupo social ao mesmo tempo em que fornece os paradigmas as serem seguidos e prestigiados pelos membros da comunidade. (SOUZA, 2003, p. 79-80)

Os contrastes socioespaciais entre os territórios de uma Belém gentrificada tornam-se mais evidente através de outra narrativa coletada por Rodrigues (2010, p. 74), na qual a Sra. Terezinha de Jesus Monfredo Silva, moradora do Umarizal, descreve o aspecto das ruas e de algumas casas do bairro. Contíguo à Nazaré e ao Reduto, o Umarizal inicialmente era

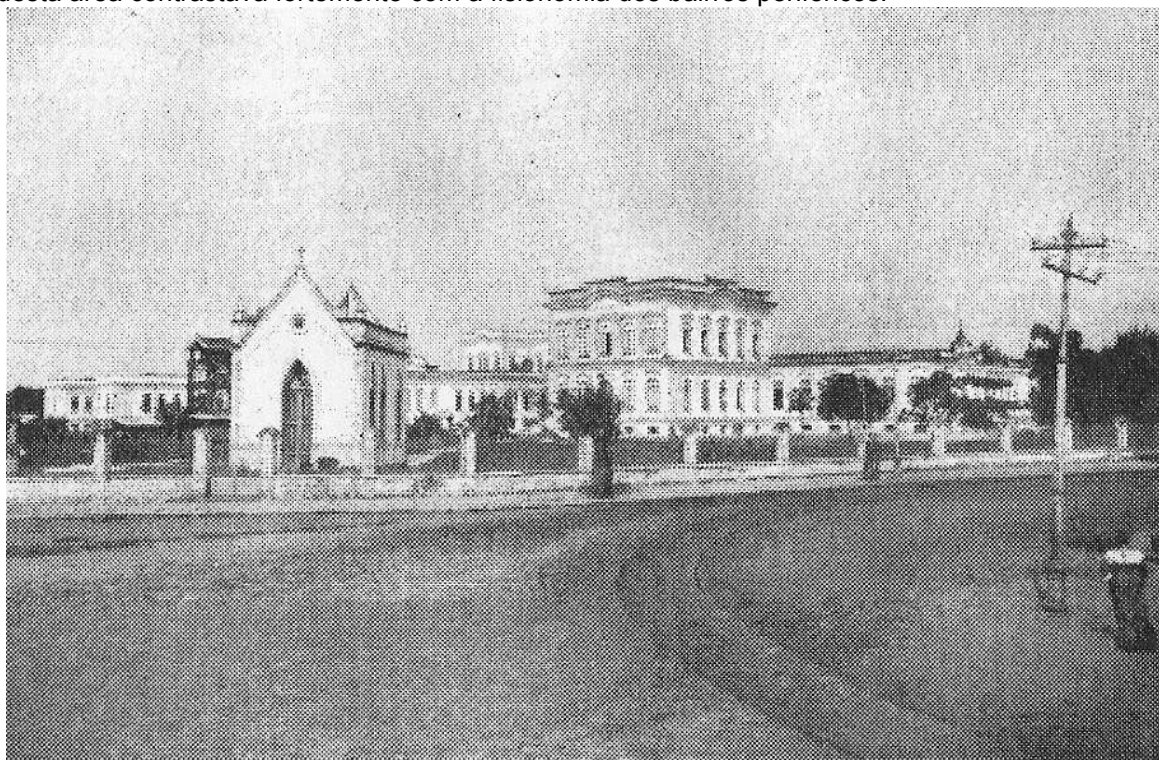
[...] o típico aglomerado humano, popular e proletário de antigamente, onde os indivíduos negros e forros habitavam mais ou menos segregados. Tal era a abundância de negros ou seus descendentes mestiços naquela zona de Belém, que se prolongava até o Bairro de São João do Bruno e se canalizava, além, pela estrada da Pedreira acima. À medida que o bairro se urbanizou e aburguesou, a população negra foi sendo expelida dali e se adensando na Pedreira. (SILVA, 2005, p. 225)

Com efeito, O processo de urbanificação das áreas centrais de Belém – e a consequente gentrificação do espaço – gradativamente desfez o núcleo negro, que se espalhou por outros bairros, majoritariamente na Pedreira. Na mesma medida o Umarizal foi sendo ocupado pela “elite” econômica, que passou a habitar inúmeros casarões, sobrados, palacetes e amplos *bungalows* que não só modificavam a fisionomia das ruas do bairro, distinguindo-o daqueles habitados por populares, como também afirmavam a presença dos grupos social e economicamente dominantes. A proximidade com o bairro de Nazaré facultou ao Umarizal o acesso a equipamentos e infraestrutura urbana, o que contribuiu para a crescente especulação imobiliária no decorrer dos anos.

Ao longo do principal eixo de circulação do Umarizal, a Avenida Generalíssimo Deodoro, se estabeleceram a Santa Casa de Misericórdia, o Mercado de Santa Luzia, a Faculdade de Medicina, o Hospital D. Luiz – hoje Beneficente

Portuguesa – além dos trilhos dos bondes que serviam o bairro. Um aspecto de um trecho do Umarizal pode ser observado na fotografia 46, que mostra o início da Av. Generalíssimo Deodoro.

Fotografia 46 – Aspecto do início da Av. Generalíssimo Deodoro, no Umarizal, por volta de 1910. Observa-se a via adequadamente pavimentada, os trilhos dos bondes, e ao fundo, a Capela da Santa Casa de Misericórdia. O tratamento urbanístico, bem como o aspecto asseado e organizado desta área contrastava fortemente com a fisionomia dos bairros periféricos.



Fonte: SARGES, Maria de Nazaré. **Belém**: Riquezas produzindo a Belle-Époque (1870-1912). Belém: Paka-Tatu, 2002. il. p&b.

Percebe-se a via bem calçada e pavimentada, com trilhos evidenciando a passagem dos bondes; ao fundo, a capela da Santa Casa de Misericórdia. O posteamento à direita da imagem sugere que o mesmo era servido de rede distribuidora de energia elétrica. Quando tais instalações existiam nos subúrbios, era de forma muito precária. O padrão arquitetônico e construtivo das edificações também contrastava com aquele observado nas periferias: construções em refinadas, edificadas com material resistente e perene, com predominância de planos vazados nas fachadas para permitir a entrada de luz solar e facilitar a renovação do ar interno, evitando assim a proliferação de miasmas e outras moléstias.

No Umarizal, a Sra. Terezinha Silva morava

[...] numa casa muito bonita, muito grande, confortável, [...] de alvenaria, uma casa excelente, muito luxo. Limpavam as ruas, uma vez ou outra, os donos das casas também limpavam as casas. Tinha muitas casas boas nesse perímetro porque moravam muitas famílias importantes, por exemplo, eu lembro da família do doutor Klautau, era até um médico, e também morou aquela família Duarte, que tem negócio de funerárias, eles tinham até uma casa em Nazaré, Avenida Nazaré, que era de funerária, eles moravam lá na Boaventura. Os móveis eram de palhinha, de palhinha, formato de madeira com tudo de palhinha, mas era cada feitiço bonitinho, tinha um coberto assim que sentava duas, três pessoas. A copa, a cozinha, mas mesmo na copa, na varanda, eles colocavam cada móvel lindo [...] (SILVA, 2004 apud RODRIGUES, 2010, p. 74)

Beleza, conforto e espaço certamente não eram palavras que pudessem ser empregadas para adjetivar as barracas das fotografias 42 e 44. As ruas pavimentadas, conforme relato da Sra. Terezinha, eram limpas frequentemente, o capim que insistentemente crescia nas juntas dos paralelepípedos era retirado, o lixo e a sujeira eram recolhidos e desta forma o asseio e a higiene eram mantidos, conservando o aspecto “civilizado” e “urbano” do Umarizal. Os bondes que cortavam o bairro, principalmente no eixo da Av. Generalíssimo Deodoro, contribuía para a manutenção de tal aspecto. Já na década de 1910, os veículos automotores passaram a compor a fisionomia das ruas dos bairros centrais de Belém, reclamando para si o *status* de símbolos de modernidade e progresso que até então era exclusivo dos bondes elétricos.

Com efeito, com a mudança de orientação relativa ao modelo de transporte adotado no país, aliado às pressões externas das grandes montadoras, o governo brasileiro passa a subvencionar a importação e veículos automotores. Esta política foi decisiva para o progressivo abandono dos bondes como modelo de transporte urbano, que passou a ser preterido inicialmente pelos ônibus, que desde 1911 já percorriam as ruas de Belém. Nos bairros suburbanos, os ônibus e carros particulares eram vistos como uma novidade, e sua passagem por estas áreas era um verdadeiro acontecimento, como se percebe no trecho do artigo publicado em periódico:

Leitor supercivilizado e morador da Estrada da Independência e outras ruas que tais, tu nem sequer avalias o delicioso reboliço que causa um automóvel nos bairros escuros, sujos e lamacentos, onde nem sequer o Bnss [?] se digna fazer passar os sujíssimos bondes. São nove horas da manhã. Feriado, um dos milhares do ano do centenário; para matar o tempo, leio à janela, o jornal que o meu vizinho taverneiro tem a bondade de me emprestar. De repente ouço um ruído desabitual. Ergo a vista. É um automóvel que vem aos solavancos, conduzindo um cidadão encasemirado. O bairro freme num alvoroço de incêndio ou de desastre. Cerca de cinquenta meninos nus estão na rua assarapantados. No capim coram peças de roupa alva. O auto vem.

– Mamãe, mamãe! Lá vem um tomóve!...

– Lá vem um otomóvi...a mãe correndo do quintal, com a saia a tira colo, os seios pulando dentro da camisa de morim guarnecida de gregas encarnadas. Chega, olha e grita:

- D. Ana, ú D. Ana!...Não diz para que é, dona Ana corre também; todas correm para o portão onde formam rodas comentadeiras: - Quem será? [...]. Afinal o auto parou e dele saltou um passageiro. Os comentários continuam; o carro vem de costas e manobrando põe-se no canto, cercado por quarenta molecões vadios. Até o meu amigo taverneiro chega à grade da porta com a faca de cortar jabá, na mão. Um moleque vem dar um recado e o auto volta sem o passageiro. Os comentários fervem mais descontraídos ainda. [...] O chofer, quase sempre um pretinho, vem devagar, o carro solto, enrolando um cigarro e gozando a admiração veemente estampada naqueles duzentos pares de olhos que se assestam sobre ele e a máquina [...]. (GRAVES, 1922, p. 1)

Os duzentos pares de olhos fazem lembrar aquele mesmo encanto, fascínio e sede de descoberta da *famille d'yeux* de Baudelaire⁵⁸ em frente à vitrine iluminada de um fino restaurante em um bulevar parisiense nos fins do século XIX. Contudo, no conto baudelairiano, a família de pessoas humildes foi ao bulevar para observar a “modernidade”, enquanto na crônica de Graves, a “modernidade” adquire concretude através daquela curiosa – e quase mítica – máquina que para trafegar não dependia de trilhos tampouco de eletricidade, e assim alcançava aquele subúrbio que, comparado às áreas centrais da cidade, era alijado de “quase tudo”.

A crônica mostra que naquela Belém de 1920 os automóveis – novos símbolos de modernidade e progresso – já disputavam o espaço das vias com os bondes. Inaugurando uma nova dimensão no paradigma de mobilidade urbana, estes veículos gozavam da liberdade de trajeto – uma vez que não trafegavam por percursos pré-determinados por trilhos – e assim sendo, poderiam alcançar locais mais distantes da cidade, onde a via férrea dos bondes não existia. Sob a égide dos automotores, Belém passaria a se desenvolver de maneira dendrítica, ou seja,

⁵⁸ O texto em questão pode ser encontrado em: BAUDELAIRE, Charles. Os olhos dos pobres In: Baudelaire. **Pequenos poemas em prosa**: o spleen de Paris. Tradução Dorothée Bruchard. São Paulo: Hedra, 2007.

ramificada, distanciando-se do padrão “linear” de crescimento urbano influenciado pelas linhas dos bondes.

Os elétricos, a seu turno, são adjetivados por “sujíssimos”. Certamente o cronista referia-se aos bondes de segunda classe, ou mesmo aos bondes bagageiros, utilizados majoritariamente por pobres que neles levavam quase toda sorte de objetos e embrulhos. Por conduzirem carga – e não somente passageiros – os carris adquiriam “feições” consideradas desagradáveis para os grupos hegemônicos, principalmente quando aqueles se dirigiam aos subúrbios, partindo da feira do Ver-o-Peso. Paneiros de frutas, peixes, carnes, sacolas com hortaliças e verduras misturavam-se aos passageiros e quase travestiam os carris em uma espécie de “feira ambulante”.

O cotidiano dos bairros suburbanos transparece na crônica, mas não sem certa dose de preconceito, uma vez que o cronista descreve as ruas, as pessoas e seus comportamentos de forma a deixar evidente o “atraso”, a falta de “desenvolvimento” e de “civilização” do subúrbio. O aspecto das ruas distanciava-se do “padrão” de asseio e “organização” observados no centro de Belém, deixando patente que a cidade refletia, através da apropriação e produção do seu espaço, as distorções e as desigualdades existentes entre os distintos grupos sociais. Nestes bairros, as ruas surgiam de forma quase “espontânea”, delimitadas através dos percursos feitos pelos moradores, ou pelo espaço delimitado pelas barracas e casebres erguidos.

Suja, lamacenta e escura, a “rua” era o local onde meninos nus brincavam e onde as roupas tranquilamente secavam ao sol. Na periferia a rua adquiria outro uso – e conseqüentemente outro significado – distinto daquele das áreas centrais de Belém. No centro, território dos grupos sociais dominantes, a rua era “o lugar onde as coisas acontecem” (PESAVENTO, 1996, p. 08). Os atores sociais, portadores de novas ideias e novas práticas de socialização⁵⁹, transitavam em ruas emolduradas

⁵⁹ Analisando o processo de “socialização” através da perspectiva eliasiana da configuração, observa-se que a “modernidade” traz consigo novas práticas de interação entre indivíduos que forjam um sistema de referências baseado em hábitos, práticas e comportamentos que distinguem os grupos sociais existentes. Assim, na aurora do século XX a “elite” belenense, ao sair às ruas, cumpria uma espécie de “ritual de aceitação/reconhecimento” através do qual os indivíduos legitimavam seu pertencimento a este grupo social. Fosse para um footing na área comercial, uma matinê no Olímpia, ou um Baile em um clube refinado, como a Assembleia Paraense, homens e mulheres agiam e relacionavam-se com “educação”, “polidez” e “civildade”, de acordo com padrões comportamentais que identificavam em “seus pares”, que por sua vez reconheciam o mesmo padrão de conduta e de controle instintivo em outros indivíduos do mesmo grupo social. Para um quadro mais exato sobre a

por edificações “modernas” e dotadas de melhorias higiênicas, como calçamento e pavimentação adequada, rede de esgoto. A luz elétrica, a seu turno, proporcionava a este cenário urbano uma atmosfera quase feérica.

Nas ruas centrais, os antigos bondes a burro deram lugar aos bondes elétricos, que encurtariam distâncias, e também levariam a cidade para mais longe. Percebia-se também que a hegemonia destes como modal de transporte era lentamente quebrada pelos ônibus e automóveis. A rua tornou-se um local de passagem, mas também de encontros e de troca; um “espaço de prazer e uma vitrine imensa e viva, que se contrapõe aos objetos imóveis das vitrines das lojas” (PESAVENTO, 1996, p. 64). Ainda que este cenário urbano fosse povoado por homens e mulheres bem vestidos, a flunar pelas ruas do centro *by foot or by tram*, os contrastes ainda eram perceptíveis através da “incômoda” presença dos moleques gazeteiros, dos vendilhões de tabuleiros na cabeça, dos vendedores de peixe, dos vassoureiros. Na multidão das ruas, famílias ricas, médicos, bacharéis em direito, professores, entrecruzavam-se com carroceiros, domésticas, pedreiros, estivadores, pedintes, desocupados e mendigos, que eram mais um objeto de suspeita pela subversão da “ordem social” que de compaixão.

A atmosfera que se estabelecera com a urbanificação e “espetaculização” do centro de Belém que, com efeito, instaurou uma nova ordem social também foi um elemento de “destruição” na medida em que ameaçou valores e práticas cotidianas de grupos sociais considerados “inferiores” por seus *habitus* e práticas cotidianas, que algumas vezes eram estratégias evidentes contra a “dominação” pelos grupos hegemônicos. Assim, segregados do novo espaço, foram impelidos aos bairros suburbanos ou aos locais ainda insalubres do centro, como as margens de igarapés e cursos d’água, ou os covões, referenciados por Dalcídio Jurandir no romance Belém do Grão Pará. Assim,

Mora na cidade quem puder preencher as condições de cidadão ou então vá povoar os arrabaldes [...]. Na cidade propriamente dita, só deviam residir os que podiam sujeitar-se às regras de higiene e da moral. (PESAVENTO, 1996, p. 39).

Na crônica de João Graves o preconceito é nítido quando o mesmo refere-se aos “quarenta molecões vadios” e ao chofer do automóvel, que era “quase sempre um pretinho”. Em meio aos pobres e estigmatizados, muitos eram trabalhadores “informais”, como as lavadeiras, os vendilhões de rua, os carroceiros. Aqueles que engrossavam as fileiras do desemprego, às vezes por falta de oportunidade ou mesmo por falta de qualificação para o desempenho de determinadas atividades, eram classificados como “vadios”, o que punha estas pessoas no patamar de igualdade com os bêbados, os malandros, os mendigos, os desordeiros e os “vagabundos profissionais” (SEVCENKO, 2010, p. 101).

A gravidade da questão era tamanha que o combate à vadiagem – por meio das incisivas medidas regulatórias que compunham o Código de Polícia – foi uma das preocupações de Lemos enquanto Intendente Municipal em Belém. Na década de 1940, conforme mostra Lima (1995, p. 55) a vadiagem tornou-se um estigma “institucionalizado” pelo Decreto-Lei nº 3.688, de 2 de outubro de 1941, que a definia, junto com a mendicância, como contravenções penais. Assim, os “molecões vadios” moradores dos subúrbios eram considerados uma “ameaça” à ordem social estabelecida no centro da cidade por serem considerados pela “elite” dominante como propensos à indisciplina e afeitos à balbúrdia.

O comentário sobre o chofer do automóvel mostra que as pessoas de cor “quase sempre” desempenhavam um papel subalterno numa sociedade de fortes raízes escravocratas, onde a “aceitação” do negro era apenas aparente. O termo “pretinho” é utilizado de forma depreciativa, denotando um desprezo quase ostensivo pela origem racial do motorista, que mesmo em sua condição de subalternidade, diferenciava-se dos demais negros, mestiços, trabalhadores ou desempregados. Gozando da “admiração veemente” daqueles “duzentos pares de olhos”, o “pretinho” distinguia-se por guiar um automóvel, este bólido motorizado – e não mais o bonde - que na década de 1930 fascinava e seduzia as pessoas.

O fascínio exercido pelos automóveis poderia ser comparado ao exercido pelos ônibus. Mais rápidos que os bondes, mais novos, e assim como os carros que circulavam por áreas onde os bondes não alcançavam, os ônibus também foram caindo no gosto dos usuários de transportes urbanos, que em seus passeios dominicais, preferiam o “circular” motorizado ao bonde elétrico. Como se inaugurando uma nova época nos transportes de Belém, os quiosques de madeira

junto às paradas dos bondes deram lugar aos modernos *clippers*, com linhas arrojadas de influência Decò.

Comenta Pinto (2008, p. 128) que os *clippers* que inumaram os antigos quiosques das paradas de bondes foram definitivamente extintos durante a gestão do Tenente-Coronel Alacid Nunes na prefeitura de Belém⁶⁰. Construídos para servir como abrigo para passageiros dos ônibus, as lanchonetes de suas extremidades foram paulatinamente transformadas em pequenos bares, ou nas palavras de Pinto (2008; p.128) “pontos de ajuntamento de desocupados e marginais”.

O primeiro a ser demolido, já sob o Regime Militar, foi o *clipper* de Nazaré, seguido do Brasil-Portugal, situado confronte à sede do Serviço de Navegação da Amazônia e de Administração do Porto do Pará – hoje Sede Administrativa da Companhia de Docas do Pará, no início da atual Avenida Presidente Vargas – e outro mais atrás, que servia como terminal para os ônibus que iam para Icoaraci. Posteriormente, demoliu-se o *clipper* da Praça Barão do Rio Branco – ou Praça das Mercês – e o do Ver-o-Peso, na Av. Portugal. Curiosamente, a trajetória dos *clippers* foi semelhante à dos quiosques, que de graciosas construções consoantes às tendências arquitetônicas europeias, passaram a ser vistos como locais imundos, onde se amontoavam bêbados, desocupados e outras pessoas classificadas pela “elite” como de baixa moral.

Quando de sua extinção em 1947, papel dos bondes como transporte urbano já era bastante questionado, posto que a muito tempo sua lentidão dificultava o trânsito dos carros e ônibus que se multiplicavam pelas ruas. De objetos de fascínio e sedução, os carros rapidamente transformaram-se em “vilões” das ruas, e passaram com sua velocidade a meter mais medo nos transeuntes do que o bonde, que a seu turno, tornou-se cada vez mais vagaroso e obsoleto em comparação com os automotores.

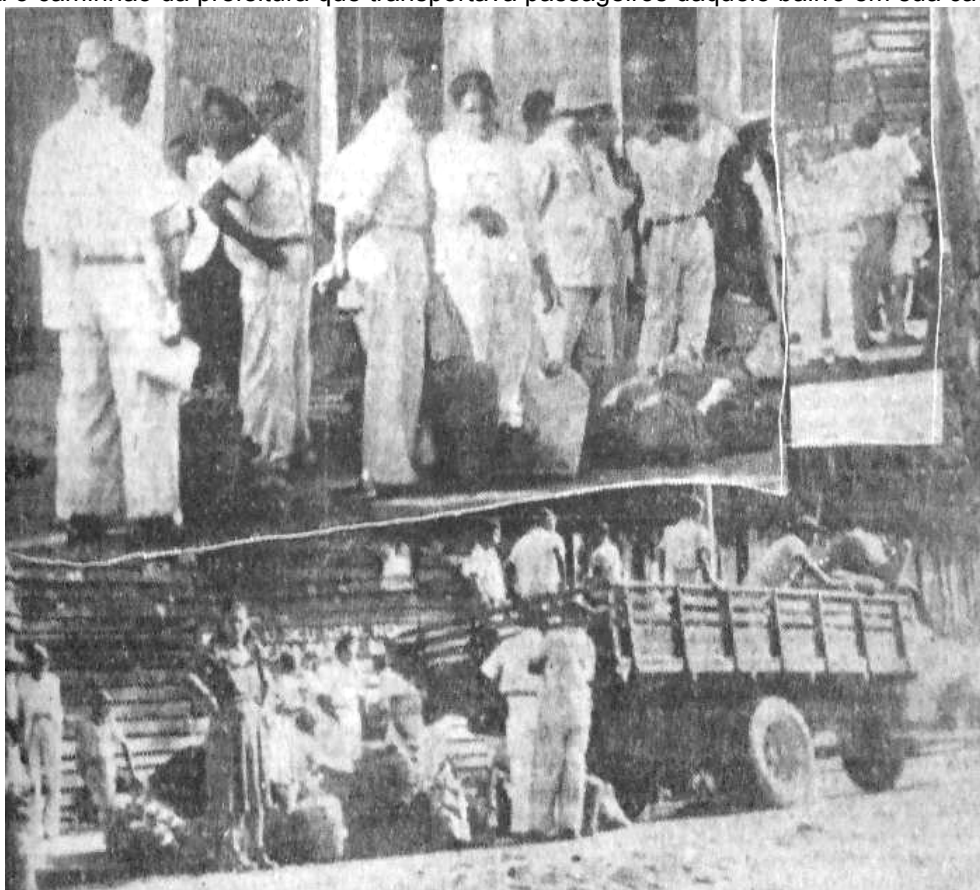
A própria imprensa veiculou artigos indicando que a supressão dos serviços de bonde não estava a fazer falta para “a população de menor poder aquisitivo”, que naquela época, era o público que majoritariamente se servia dos carris para

⁶⁰ Alacid da Silva Nunes, militar e político paraense, foi prefeito de Belém e governou o Estado do em duas ocasiões. Como militar, alinou-se aos objetivos do Golpe de 1964, onde o cenário político paraense mudou bruscamente com a deposição do então governador Aurélio do Carmo. Em seu lugar assumiu o Tenente-Coronel Jarbas Passarinho, que na condição de novo ocupante do Palácio dos Despachos, nomeou Alacid Nunes Prefeito de Belém em 1964. No entanto, Nunes renunciaria ao cargo em tempo hábil para concorrer às eleições para o governo do estado, em 1965, sendo eleito pela extinta UDN.

transitar. As diversas companhias de viação, segundo a imprensa, suportariam a demanda pelos serviços de transporte. No entanto, temerosa de que essa população não contasse com uma oferta adequada de transporte e isto viesse a prejudicar as atividades do comércio e serviços da cidade, a prefeitura municipal mobilizou caminhões-caçamba para conduzir esta população da periferia até seus locais de trabalho, no centro.

Os caminhões sujos, com diversas pessoas se apertando em sua caçamba, proporcionava uma visão curiosa, quase cômica. Os ônibus não deram conta da demanda. As filas formadas nas paradas, principalmente no início da manhã, meio dia e final da tarde – deixavam a população exasperada, como se pode observar na fotografia 47.

Fotografia 47 – Com a extinção dos bondes em 1947, os moradores dos bairros afastados, como a Pedreira, formavam filas nas ruas à espera de uma alternativa de transporte. Observa-se na Pedreira o caminhão da prefeitura que transportava passageiros daquele bairro em sua caçamba.



Fonte: FOLHA VESPERTINA, 1947, p. 1. il. p&b.

A época dos bondes havia passado, mas os carris deixaram traços indelévels no imaginário coletivo. As ruas e avenidas que configurou ou ajudou a consolidar a ele não mais pertenciam. Os poucos trilhos que permaneceram foram

paulatinamente arrancados ou cobertos pelo azeviche asfáltico, deixando na memória uma época na qual, em Belém, a “modernidade” também andava de bonde.

Assim, com o intuito de interpretar a história e o cotidiano da Belém dos bondes, o presente trabalho busca dar “vez” e “voz” a alguns de seus moradores, que através do recurso das narrativas trazem à luz suas práticas e experiências vividas ao longo de suas avenidas, travessas e ruas. Estas, lembra Rodrigues (2010, p. 66), são depositárias da memória individual e coletiva que identificam certas pulsações sociais. Junto às ruas, perfilam-se outros elementos como a casa, o bairro, os bondes, as pessoas, as praças e demais marcos visuais, concorrem para a construção destas mesmas memórias individuais e coletivas das quais são fiéis depositários.

5.2 MEMÓRIAS E COTIDIANO ATRAVÉS DE NARRATIVAS DA GERAÇÃO DE 1930

Sobre a década de 1930, Meira Filho (1973, p. 181) relembra que os belenenses abastados ainda se concentravam nas áreas vizinhas do Largo da Pólvora (atual Praça da República), tornando-se “o centro de todas as atenções, dos fuxicos, das realizações de caráter beneficente e social”. Sendo um polo gerador de atratividade, diversas linhas de bondes por lá passavam. Deslizando em suas vias metálicas, porém nem sempre de maneira suave, os bondes de Belém conduziam a população pela cidade. Estar na rota do bonde, ou em áreas próximas às linhas que cortavam a cidade representava uma importante vantagem locacional que aumentava sensivelmente os preços praticados pelo mercado imobiliário de Belém, bem como poderia garantir lucro a determinados empreendimentos, dentre eles a Pensão Universal.

Como atesta Pinto (2008, p. 16), em anúncio de saudação do início do ano de 1945 publicado em periódico da época, a referida pensão advertia que o estabelecimento era “essencialmente familiar”, pautado pelo “respeito, ordem e moralidade”. Localizada na Rua Santo Antônio n° 143, a Pensão Universal era

“próxima do porto de desembarque e do centro do comércio, servida por onze linhas de bondes e auto-ônibus”.

Relembra Meira Filho (1973, p. 180) que a vida social e urbana de Belém no início da década de 1930 era tranquila:

Não havia aviões, nem televisões. As viagens para o sul e nordeste, traziam, ainda, aquele sabor de despedida no cais [...]. As matinées do Olímpia, a novidade do Iracema, os bancos corridos do Poeira, a Feira de Nazareth, o Dr. Beleza anunciando os produtos da ‘Fabrica Palmeira’. O sorvete bolachinha, o ‘Charlotine’ do Grande Hotel que nos saciava a sede com água gelada de graça [...] e as meninas da terra dando bola aos cadetes que chegavam [...]. (MEIRA FILHO, 1973, p. 180)

Nascido em São Luis em 1933, Ivens Coimbra Brandão viveu sua infância e adolescência em Belém. Nas memórias de sua meninice figuram os folguedos infantis que geralmente tinham a rua como palco. Nela, a distinção entre os edifícios arquitetonicamente mais elaborados no centro da cidade, e mais simples na medida em que os bairros tornavam-se mais afastados. Pessoas caminhando pelas ruas calçadas, meninotes de colégio, vendedores ambulantes, as portas das dos cafés, padarias e mercearias se abrindo. Neles, o tilintar matinal das xícaras e pires, juntamente com o aroma de café recém passado, atraíam os transeuntes e comerciários que, em meio a um burburinho, paravam para tomá-lo com pão antes de iniciarem mais um dia e trabalho.

Na memória de Brandão (2005), a rua ganha dimensões olfativas, sonoras e visuais. Através desta última, a presença dos bondes transitando nas ruas figura como parte indelével de suas memórias de juventude. O autor recorda de maneira nítida o aspecto dos bondes que então trafegavam nos anos 1940:

[...] os bondes que transitavam em Belém na década de 40, eram dos mais modernos do Brasil. Veículos de grande porte, também atendiam às exigências do clima chuvoso da cidade, daí por que eram fechados nas laterais, e providos de janelas, evidentemente, dispendo de corredor central. Haviam aqueles bancos estofados revestidos de ‘palhinha’. Os trilho eram de bitola larga, conforme o que pode ainda ser observado, nos raros trechos de avenidas da cidade, onde ainda estão expostos. (BRANDÃO, 2005, p. 30)

As recordações de Brandão são ratificadas pelo engenheiro Antônio Lemos da Silva, que nascido em 1924, ainda mantém as lembranças dos bondes de Belém. A despeito do nome, garante que não é descendente do antigo chefe da Comuna de Belém, “sabe, do Intendente Lemos. A dele é outra família” (SILVA, 2010). Segundo

o engenheiro, que no ano de supressão dos serviços de bondes na cidade tinha 23 anos, os carris

[...] eram muito bonitos, eram considerados os melhores bondes do Brasil, certo? E o engraçado é que era tudo estufado...estufados... e o pessoal, o condutor e o cobrador, usavam gravata azul marinho, quepe. Depois, quando estava pra terminar, apareceu o boró [...] (SILVA, 2010)

Durante sua existência, a passagem dos bondes pelas vias de Belém era marcante, não só por sua presença visualmente perceptível, mas também pelo ruído metálico característico do atrito entre as rodas e os trilhos. Ao longo das ruas estreitas da Cidade Velha e Campina, a passagem do bonde chegava ao ponto de atrapalhar o desenvolvimento das mais simples atividades, como atender a um telefone:

Naquele tempo era comum, quando uma pessoa estava falando ao telefone, a conversa ser interrompida dizendo-se assim: “deixa o bonde passar”. De fato, quando o bonde passava gerava um ruído se não ensurdecedor, mas capaz de interromper uma conversa ao telefone. O interlocutor, do outro lado da linha, tinha os ouvidos tomados pelo forte ruído. (BRANDÃO, 2005, p. 30)

O comentário de Brandão (2005) adere às lembranças do engenheiro Antônio Lemos, que durante sua mocidade morou na Rua Manoel Barata. O bonde, quando passava em frente sua casa fazia

[...] um barulho danado, por que eu morava na Manoel Barata, né? Era descida, né? VlamVlamVlamVlamVlamVlam (Imitando o barulho do bonde) era uma descida danada, mas a gente se acostumava, a gente se acostuma a tudo, né? [...]. (SILVA, 2010)

Comenta Ávila (2008, p. 27) que nas lembranças dos belo-horizontinos, o bonde também surge como objeto de cena e parte indelével da sonoplastia da cidade. Segundo a autora em tela, o memorialista mineiro Pedro Nava resume bem o efeito sonoro dos bondes:

[...] os dias, as noites, o marulho dos Arrudas, o barulho dos bondes subindo a Bahia – iam-me impregnando de Belo Horizonte como se a cidade fosse um perfume. (NAVA apud ÁVILA, 2008, p. 27)

Citando o autor mineiro Benone Guimarães, professor do Instituto Padre Machado na capital mineira, a autora mostra que, em algumas circunstâncias, o som metálico dos bondes nada tinha de “evocativa”. Antes, parecia o clangor de uma orquestra infernal a perturbar o sono:

O Bonde Santo Antônio, que ia até a rua Congonhas, passava bem debaixo da minha janela. Até aquela parte havia linha dupla. Daí até o final era uma linha só, de modo que, às vezes, o bonde que subia precisava ficar parado, esperando o que descia do Santo Antônio. Na hora de arrancar, o carro fazia uma barulheira infernal. Nos primeiros dias, eu só conseguia dormir depois que parava o movimento do dos bondes. (GUIMARÃES apud ÁVILA, 2008, p. 27)

O ruído áspero e metálico das rodas nos trilhos mais pareciam o ranger de dentes de uma fera que, ao movimentar-se, chacoalhava manifestando ruidosamente a potência de seu corpo, conformado por um esqueleto metálico coberto e por peças de madeira. Sua lanterna – semelhante ao único olho de um ciclope – rasgava a escuridão das noites. Assim, como uma criatura mitológica mantida a muito custo pelos trilhos e pelos fios elétricos que predeterminavam seu trajeto tanto em terra quando no ar, os bondes abriam caminho pelas ruas.

Em Belém, o ruído das rodas nos trilhos e o barulho dos solavancos dos bondes também caracterizavam as ruas do centro. Adequadamente niveladas e pavimentadas, diferiam sensivelmente daquelas observadas nos bairros afastados, mesmo naqueles que eram servidos pelos carris. A dificuldade de tráfego e acesso era o que caracterizava tais áreas. Através da narrativa do Sr. Oswaldino de Oliveira, coletado por Rodrigues (2010) é possível perceber a dificuldade de acesso a estes bairros:

A dificuldade na circulação dos transportes era imensa, pois as ruas, além da lama, do aguaceiro provocado pelas constantes chuvas, eram cheias de buracos.[...] A Tito Franco era cheia de vala, já alargaram aquilo, aterraram tudo. Tinha uns toletes de madeira de dois metros, ele atravessava a vala. Era muito forte para aguentar o peso do bonde. Então eles cavavam com aqueles parafusos grandes pra aguentar o bonde. (OLIVEIRA, 2004 apud RODRIGUES, 2010, p. 77)

No entanto, em boas condições de tráfego, os bondes, na memória do Sr. Oswaldino, era relativamente veloz. Afirma que

[...] sabia dirigir essa máquina que tinha cinco graus ou marchas. A quinta era a última, aí ele pegava força e ia embora. Corria que só, isso quando estava atrasado. O motor era de cinco e o freio era lá em baixo, no pedal. Pisava e arriava. Se atropelasse alguém...uma vez até assisti um atropelamento e fiquei horrorizado. (OLIVEIRA, 2004 apud RODRIGUES, 2010, p. 77)

A Belém dos bondes também é lembrada pelo Sr. José Nascimento Pinho, nascido em 1938. Até a idade adulta, morou na Rua Ó de Almeida, que por ser no

centro da cidade, era uma área servida por diversas linhas de bondes. Pinho guarda lembranças dos tipos de carris que trafegavam pelas ruas da cidade:

Eu sei que tipo de bonde tinha: tinha um fechado e tinha o aberto. [...] Tinham uns que eram abertos, que o pessoal entrava, que eram, como é que chama? “Tomara que chova”, por que era todo aberto, e o pessoal apelidava. [...] No bonde eram uns bancos corridos, de ripado, né? Que eu me lembre eram desses ripados. Meu irmão disse que tinham uns de mais luxo, que inclusive eram meio fechados, eu digo: esses eu não me recordo. Agora esses outros, não. Era ripado. Entrava por um lado, saía pelo outro, e o motoneiro ficava andando do lado de fora no estribo para receber os borós, né? O inglês pegava, vendia aquele papelzinho, sabe? Não recebiam dinheiro no bonde, só boró. Então, você tinha que comprar no quiosque, em mercearia [...]. E o banco era ripado, eram bancos ripados. Do que eu me recordo. Entrava aqui, acolá, saía pelo outro, era aberto [...] (PINHO, 2010)

A diferença existente entre as lembranças de Brandão (2005) e Lemos sobre os bancos estofados, e os bancos ripados das recordações de Pinho atestam a diversidade de acabamentos dos carris segundo sua classe. Os de “primeira” eram carris fechados, de acabamento interno mais elaborado, era utilizado, preferencialmente, pelos “economicamente mais aquinhoados”. Os de “segunda”, à semelhança dos bagageiros, eram abertos, mais simples, e utilizados pela população em geral. Mesmo com a unificação das passagens em 1926⁶¹, a distinção das classes dos bondes ainda era visível através dos seus acabamentos. O Sr. José Pinho recorda de uma curiosidade sobre bancos ripados dos bondes de segunda classe:

[...] naquela época, falavam que quando chegava a Avenida Portugal, o bonde vinha, né, e dobrava na João Alfredo. Quando ele fazia aquela curva, os bancos eram de ripa, aí elas fechavam, se a pessoa não se levantava pegava um beliscão (risos). Um beliscão [...] eu nunca peguei [...] mas eu acredito que sim, né, porque devido à oscilação, ele também oscilava todo, né? Aí vinha embora, chegava na Carrapatoso, no Largo das Mercês, a sapataria Carrapatoso, também fazia a curva, o bonde, e lá tinha o pessoal levantar, onde tivesse curva tinha que levantar (risos). Era muito atrasado. Atrasado não, era o certo para aquela época, né? (PINHO, 2010)

A presença dos bondes como elemento característico das ruas de Belém também é lembrado pela Sra. Adalgisa Ribeiro Oliveira, nascida em 1930. Durante sua adolescência, morou na Travessa de Breves, no bairro do Jurunas. A Sra. Adalgisa recorda que o bonde da linha Circular, que costumeiramente apanhava, era

⁶¹ Em Janeiro de 1926 a Pará Electric pleiteou junto à Prefeitura a unificação de todas as passagens para 200 réis, não havendo mais distinção de valor em função do percurso ou de classe dos bondes.

[...] aberto, tinha aquelas janelas assim (descrevendo a forma com a mão), tinha a porta que a gente entrava, tinha o condutor, aí tinha o outro [...], motorneiro, e tinha a outra porta atrás. [...] Tinha aquele, ia lá pela 15 de novembro, aí pegava ali a 16, vinha, aí passava lá na Praça Amazonas. A gente saltava lá. Tinha o Gasômetro também, que vinha por dentro, aí a gente saltava lá na Breves [...] (OLIVEIRA, 2010)

A Sra. Adalgisa Oliveira também utilizava o bonde para ir até o Clube do Remo, onde eram realizadas as apresentações de Canto Orfeônico, disciplina presente, à época, na matriz curricular dos colégios. Através de suas recordações também é possível perceber as diferenças existentes no material rodante da concessionária, bem como o *status* que estas diferenças conferiam aos passageiros:

[...] nós íamos pro Clube do Remo, tinha Canto nesse tempo e era no Clube do Remo, aí nós íamos de bonde pra lá. Tinha o bagageiro que chamavam, que a pessoa podia levar bagagem, e tinha o de primeira classe, agora o de primeira classe não! O nego ia sozinho, não tinha negócio de levar bagulho. Aí quando vinha o primeira classe os outros não queriam ir no bagageiro e a gente brigava, se metia no primeira classe (risos). Aí sim! A gente ia de primeira classe! [...] Era muito bom. (OLIVEIRA, 2010)

Os bondes belenenses utilizados cotidianamente pelos trabalhadores e operários rumo aos empregos, pelos ginásianos – como a Sra. Adalgisa Oliveira – rumo a mais um dia letivo, pelas domésticas e cozinheiras que acorriam já nas primeiras horas do dia ao Ver-o-Peso em busca de produtos ainda frescos, também proporcionavam o lazer dos passeios dominicais, como mostra as lembranças da Sra. Adalgisa.

Nas décadas de 1930 e 1940 a Praça da República e áreas circunvizinhas eram um dos poucos polos de atratividade na cidade que concentravam as possibilidades de entretenimento refinado no Teatro da Paz, no “terrace” do Grande Hotel, na Cervejaria Paraense. Para aqueles que não dispunham de recursos para frequentar os bailes e *soirées* nos clubes refinados da 15 de Agosto – atual Presidente Vargas – vestir-se condignamente para as programações do Teatro da Paz ou tornar-se *habitué* das sessões do Olímpia, o passeio de bonde figurava como alternativa:

O circular, a gente andava de circular. Tinha o circular de ônibus, que eu ia pra Igreja de Nossa Senhora do Perpétuo Socorro nele, mas também tinha o circular, o bonde. A gente ia lá pra baixo nele, ia pro Ver-o-Peso, ia pro cinema, pro comércio. [...] os condutores, o motorneiro, eram mais educados que esses motoristas de ônibus, só era! E era muito bom! Não tinha não esse negócio de as vezes a gente querer pegar o ônibus e o ônibus passar, não parar, não senhor! Parava naquela parada, saltava quem tivesse que saltar, entrava quem tivesse que entrar, aí seguia, ia

embora.[...] Andava tudo direitinho, ia todo mundo bonitinho, nada de desarrumado, não. Não é como hoje. (OLIVEIRA, 2010)

O relato da Sra. Adalgisa Oliveira mostra que o ônibus figurava como alternativa de transporte na Belém de 1930. Não obstante, era o bonde que a levava para o Ver-o-Peso, para o comércio, para o cinema. Eram modais de transporte sensivelmente diferentes, e nestas diferenças residiam vantagens que “ainda” continuavam a fazer o bonde um veículo atrativo. Analisando o cotidiano operário de Santos, Tavares (2007, p. 190), aponta algumas diferenças entre os bondes e os ônibus, dentre elas, está o fato de que o espaço interno dos ônibus era confinado, o que restringia sua articulação com o espaço externo, ao contrário dos bondes, que possuíam modelos abertos.

Nestes, o passageiro poderia ser visto pelos pedestres, poderia interagir com eles através de um aceno, ou mesmo descendo para cumprimentá-lo, se assim a velocidade ou o estado de inércia do carril o permitisse. O pedestre, por sua vez, poderia correr e “pegar o bonde andando”, prática masculina corriqueira. No ônibus, o elo com o espaço da cidade era sensivelmente menor, posto que neles, o passageiro entrava e saía pela mesma porta – em alguns modelos mais modernos, entrava e saía por portas diferentes, posicionadas nas extremidades do carro – e descia somente em pontos determinados. Os bondes também possuíam paradas determinadas, mas o fato de alguns carris serem abertos possibilitava aos passageiros mais “experimentados” a descerem em qualquer lugar, mesmo com o bonde em movimento.

A Sra. Yolina Herreira também guarda na memória boas lembranças dos bondes. Mesmo quando os mesmos tornaram-se fechados, pois gostava de passear em bondes abertos:

[...] era muito gostoso a gente passear de bonde. Adorava passear de bonde, eu sempre estava querendo inventar ir ao bosque, porque eu morava perto do Museu, não podia andar de bonde, porque era perto, era só andar. (HERREIRA, 2004 apud RODRIGUES, 2010, p. 78)

O comentário das senhoras, em certos aspectos, contradizem o discurso oficial do governo e da imprensa. Nestes discursos, é possível observar, de um lado, a renitência da Intendência, e depois da Prefeitura, relativa à severa obediência ao contrato e aos serviços prestados, sempre reclamando da péssima maneira como a concessionária tratava os usuários dos transportes urbanos. De outro, o discurso da

imprensa também não era tão positivo. Em alguns deles, incitavam a população contra os bondes, que tomavam como veículos de morte, de flagelo e aflição. Em outros, corroboravam o discurso oficial da municipalidade sobre o péssimo estado de conservação e dos serviços prestados, e também dos eternos conflitos entre passageiros e funcionários da companhia concessionária.

Decerto que tais problemas existiam, porém o grau de correspondência do discurso à realidade dos fatos deve ser, necessariamente, ponderado. Primeiro porque a Municipalidade, com intenção de “modernizar” e “urbanizar” a Belém das décadas de 1930 e 1940, passou a observar os bondes como elementos retrógrados, como entraves ao progresso, que segundo o paradigma da mobilidade, deveria correr pelas artérias da cidade. Segundo porque diversos periódicos de Belém tinham finalidades partidárias, o que tornava a prática da informação um mero viés de expressão política, nunca desperdiçando uma oportunidade de criticar uma ou outra conquista ou revés dos partidos de situação. No entanto, relatos como os da Sra. Yolina Herreira mostram que, a despeito dos problemas observados, a população de Belém se servia dos bondes com certa satisfação, guardando do veículo uma lembrança positiva em suas memórias afetivas.

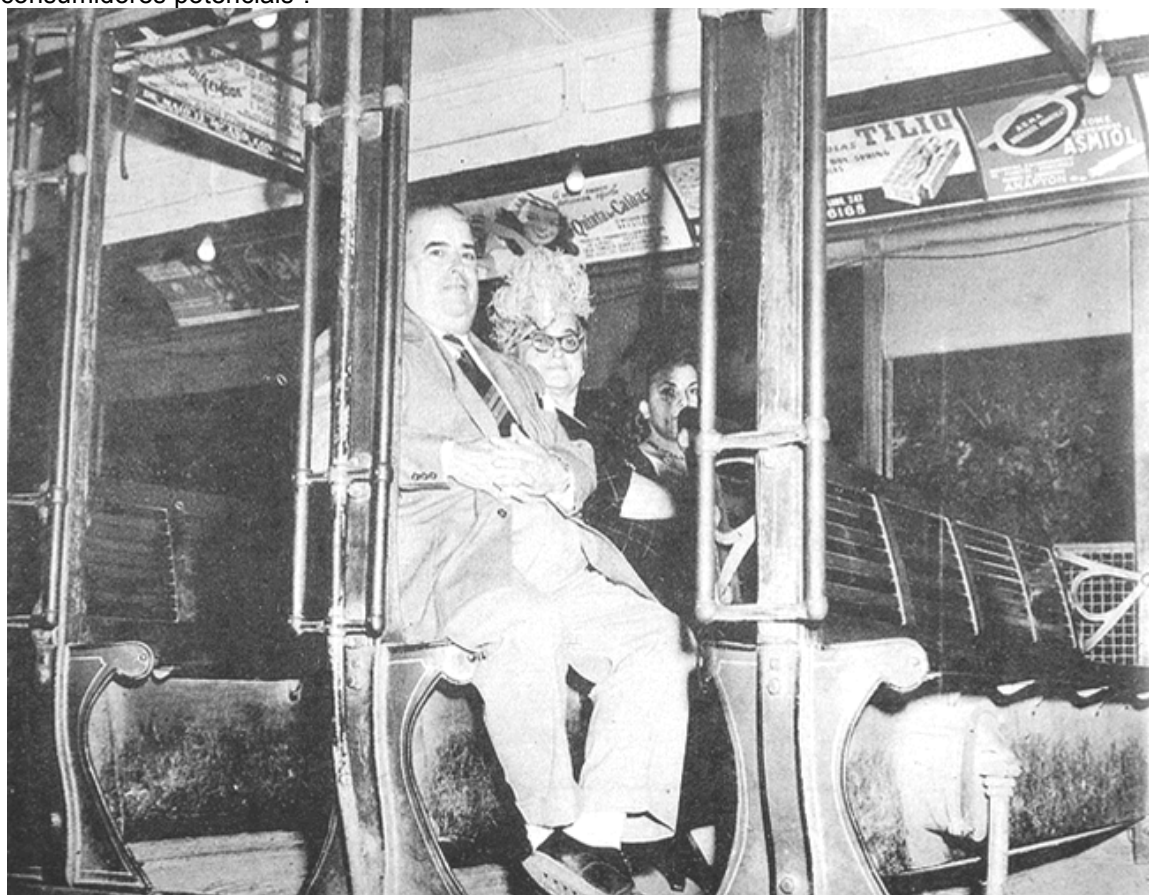
Em depoimento coletado por Rodrigues (2010, p. 77), o Sr. Mário de Nazareth de Souza lembra as diversas linhas de bonde, como o Cremação, Alcindo Cacela, Curro, o Ferreira Gomes, o Independência, o bonde do Marco e o Circular. Mário também recorda que havia alguns bondes velhos, e alguns outros muito bonitos, e havia “[...] trilho por toda a cidade e fio também, porque era bonde elétrico. Embora se andasse muito a pé, os bondes serviam”. (SOUZA, 2004 apud RODRIGUES, 2010, p. 77). A Sra. Raimunda da Silva Nazaré também recorda o aspecto dos bondes que pegava para trabalhar:

Era de bonde que eu andava, os bondes era assim quadrado, sabe? Era tudo sentado, mas uns iam em pé. Quem tinha pressa, queria amorcegar, mas não deixavam porque era perigoso. Se chovesse...ele era todo coberto, mas a chuva sendo muita, né? Não chegava a molhar porque era umas caixa tipo um armazém, tudo tapado. O bonde passava próximo ao meu trabalho, no Telégrafo, passava. Aí os bondes passavam e paravam nos canto, num sabe? Porque ele ia por onde ia a eletricidade. (NAZARÉ, 2004 apud RODRIGUES, 2010, p. 77)

Independente da classe, o material rodante da *Pará Electric* era basicamente construído com um arcabouço metálico, que garantia a estabilidade e a resistência estrutural. O revestimento era feito em placas ou régua de madeira, que poderiam

ser tratadas com verniz, pintadas ou mesmo revestidas com outros materiais, como os papéis de parede eventualmente utilizados nos bondes de primeira classe. Internamente, na linha divisória entre as paredes e o forro convexo do carril, os primeiros momentos da moderna publicidade brasileira deram os ares de sua graça através dos mais variados tipos de anúncios, como pode ser observado na fotografia 48 o interior de um bonde carioca no ano de 1944.

Fotografia 48 – Interior de um bonde carioca, no ano de 1944. Os anúncios e propagandas de produtos diversos aproveitavam-se do espaço do carril para alcançar o maior número de “consumidores potenciais”.



Fonte: Arquivo pessoal Roberto Tumminelli.

Lembra Sevcenko (1998, p.551) que o suporte “privilegiado” das primeiras campanhas publicitárias com pôsteres e cartazes eram as paredes internas e externas dos bondes. Para o autor, o êxito das propagandas nos bondes tinha uma razão: o veículo – ao contrário das antigas caleças, cabriolés e charretes alugadas por grupos de pessoas que se conheciam – introduz a convivência com a multidão de estranhos, anônimos e desconhecidos uns aos outros, que isolavam-se em sua “privacidade”, muitas vezes limitada pelos próprios limites do corpo de cada um, e que em geral implicava em absorver-se no silêncio de suas próprias reflexões. Para

o autor, era exatamente “[...] dessa disponibilidade que a publicidade carecia, captando-a com truques sensoriais, cativando-a pelas promessas e seduzindo-a pelo desejo” (SEVCENKO, 1998, p. 552).

As peças eram elaboradas por artistas gráficos, como Henrique Mirgalowski – ou Mirga, como era comumente conhecido – do Atelier Mirga, que em São Paulo, durante os anos de 1928 e 1970 produziu mais de oitocentas peças gráficas, entre pôsteres e cartazes, para os bondes - através da Companhia dos Anúncios em Bondes - cuja propaganda pode ser observada no pôster 1 – e ônibus da cidade.

Pôster 1 – Peça gráfica da Companhia dos Anúncios em Bondes, de São Paulo, elaborado pelo Atelier Mirga, componente da Exposição *Veja Ilustre Passageiro: Atelier Mirga e os Cartazes de Bondes*, no Instituto Tomie Otake, visitado em 12 mar. 2011.



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Muito informativos e superadjetivados (Emulsão de *Scott* - o melhor óleo de fígado de bacalhau), os anúncios gradativamente passam a ganhar argumentos subjetivos de venda (Torne mais linda a sua vida, visite a exposição do automóvel Hudson e peça uma demonstração). O grande apelo ao consumo de bens e mercadorias era feito, também, através de determinados artifícios de sedução (Veja ilustre passageiro o belo tipo faceiro que o senhor em ao seu lado [...]). O “mecanismo intrincado que enredava os bondes, as mercadorias, os anúncios e as fantasias íntimas das pessoas” (SEVCENKO, 1996, p. 552) é lembrado com clareza por Zélia Gattai em *Anarquistas, Graças a Deus*:

Wanda e Vera liam em voz alta os anúncios de remédios fixados no bonde. Até eu, que não sabia ler (não lia mas podia apontar com o dedo, sem errar, o remédio anunciado), entrava no páreo, repetindo rapidamente os textos decorados de tanto ouvir. Muita gente se admirava ver criança tão pequena ler daquele jeito: [...] "Cantando espalharei por toda a parte: Tosse? Bromil!"; quem tomava Bromil era Bruno, meu primo, sempre com bronquite. "Pílulas de vida do dr. Ross", o remédio de tia Clara, mulher de tio Remo, que sofria de prisão de ventre crônica. "Tônico Iracema, conserva os cabelos negros, naturalmente", esse era de tio Augusto, marido de tia Dina. "Fermento

Láctico Fontoura, contra azia e má digestão", esse o da mamãe; inventei muitas vezes dor de estômago para ganhar algumas das deliciosas pastilhinhas. "Abaixo drogas cacetes/ no mundo dos sabonetes/ raiou deslumbrante sol/ apareceu o bendito/ sabonete de Eucaliptus/ denominado Eucalol." Esse mamãe não comprava; ela gostava de um — não lembro a marca — perfumado a heliotrópio. "Biotônico Fontoura — o mais completo fortificante!" Jamais contei a ninguém o que acontecia comigo sempre que via o rótulo verde-claro desse conhecido remédio, pois eu guardava segredo acerca da associação de ideias, insólita se eu não tivesse uma explicação para ela, que me ligava àquele anúncio. O frasco do "Biotônico" me fazia lembrar um chapéu de toureiro, todo bordado de miçangas coloridas.[...] Os anúncios de remédios, nos bondes, nos distraíam tanto — a mim pelo menos, com as associações de ideias — que me faziam esquecer a canseira de viajar de pé, encurtava o tempo do trajeto. Quando menos esperava, já estávamos chegando. (GATTAL apud SEVCENKO, 1996, p. 552).

Dos produtos anunciados, desde saponáceos, cigarros e até papéis higiênicos, os remédios eram os principais. Alguns deles veiculados em anúncios regionais, como os do Xarope São João e Cafiaspirina, do sudeste; outros apresentavam veiculação nacional, como o do Xarope Bromil, Regulador Xavier, Biotônico Fontoura e Rhum Creosotado, como mostra o anúncio do pôster 2.

Além da promessa de eficácia contra gripes, tosses, rouquidões e bronquites, o anúncio – ou reclame, como se dizia à época – também vendia (ou reforçava) um padrão de beleza “ariano”, baseado na alvura da pele. Tal padrão deve-se ao fato de que ainda em meados do século XX, a sociedade brasileira, emergida de um forte processo de mestiçagem (WISSENBAACH, 1998, p. 58), guardava traços e valores do século anterior: patriarcalismo, machismo e principalmente, preconceito com negros, mestiços e imigrantes. Este preconceito, bem como a valorização de um padrão estético “ariano” acentuou-se gradativamente a partir da segunda metade do século XIX, quando a sociedade brasileira passa a adotar valores nitidamente europeizantes.

Pontua Freyre (2009, p. 56) que durante o século XIX, a “elite” nacional importava, para suas meninas, bonecas francesas de pele alva – a cabeça e extremidades eram feitas de porcelana e o corpo, de enchimento costurado – loiras e róseas. Isto contribuiu para que se fixasse nas crianças a associação do padrão de beleza com esta tipologia antropológica de mulher. Estratégia deliberada, ou não, fato é que tal padrão foi valorizado durante muito tempo pela sociedade brasileira, perpassando a primeira metade do século XX, conforme constatado na peça gráfica do pôster 2.

Pôster 2 – Cartaz do “Rhum Creosotado”. O antigo anúncio, que mostrava o rosto de um rapaz acabrunhado, foi substituído pelo “tipo faceiro” de pele alva, cabelos ondulados, mostrando através do traje de duas peças, sugerindo vitalidade – e também certa sensualidade – ganha com o “Rhum Creosotado”.



Fonte: TEMPORÃO, José Gomes. **A propaganda de medicamentos e o mito da saúde**. Rio de Janeiro: Graal, 1986. il. p&b.

Analisando a ênfase dada às propagandas de remédios nos bondes, Sevckenko (1996, p. 553) mostra que uma de suas razões evidentes é o “surto” de urbanização que atraía para as cidades toda a sorte de pessoas, sobretudo as de origem rural. Para o autor, o fenômeno teria rompido com o tradicional conhecimento das ervas, tratamentos e outros processos que eram transmitidos no contexto familiar. Tal lapso, na análise de Sevckenko (1996, p. 553), foi rapidamente preenchido pelos novos laboratórios químicos. Ademais, os remédios também seriam um índice relevante de “modernidade”, uma espécie de “seguro” contra as fraquezas e vulnerabilidades do corpo, característicos do “mal-estar da vida moderna”.

Alguns anúncios apelavam para a malícia, por vezes cruzando a tênue linha da vulgaridade. Lembra Mota (1997) que nos antigos bondes do Recife existia o reclame de um produto denominado de *Catuabom*, que se dizia específico no “levantamento” do vigor sexual masculino:

A propaganda apresentava a figura de um velhote sapecado, de pernas bambas, mas metido a conquistador, abraçando uma mulata jovem e forte, de porte alentado e formas ondulantes, que a rapaziada, hoje, chama de ‘boazuda’. O velhote, derretido, babando-se; a mulata, porém o repelindo, com esta expressão, sorridente e maliciosa: - Não, não adianta velhinho: tome Catuabom primeiro! (MOTA, 1997, p. 83)

Tais anúncios também passaram a figurar nos bondes de Belém por volta da década de 1920, especialmente nos carris de segunda classe e nos bagageiros, estes últimos, majoritariamente utilizados pela parcela da sociedade de “menor poder aquisitivo”. Lembra Mendes (1998, p. 72) que os bondes bagageiros, costumeiramente, pela manhã, postavam-se junto ao mercado do Ver-o-Peso, aguardando os passageiros que faziam a feira para então transportá-los até seus bairros. Esses bagageiros só “se movimentavam daí algum tempo depois da ‘viração’ dos preços da carne, que permitia aos mais pobres adquirirem os saldos desta a um preço mais acessível” (MENDES, 1998, p. 72).

Nos últimos anos de circulação dos bondes em Belém, o número de carros com capacidade de tráfego era reduzido, e os usuários transportavam suas cargas de forma indiscriminada em qualquer carril. Segundo Malato (1947, p. 1), articulista do jornal *O Estado do Pará*, os bondes representavam muito no dia-a-dia dos grupos “economicamente inferiores”, sendo muito mais que meros veículos de transporte, e sim grandes “facilitadores” da vida dessas pessoas, que iam e vinham de um canto a outro da cidade, apertando-se sem conforto nos velhos carros, e neles carregando tudo. Segundo o articulista, o bonde era um “carregador de pobreza” que perdia suas feições naturais de transporte coletivo para travestir-se em “gaiolas de bananas, em tabuleiros de peixe e florescência de paneiros e embrulhos de toda espécie”. (MALATO, 1947, p.1)

Comenta Pinto (2008, p. 17) que a falta de investimento precipitou a decadência dos carros e da qualidade dos serviços de transporte coletivo em Belém, que além de perder, nas palavras do autor, um dos melhores serviços de bondes do Brasil, ficou também sem um motivo para gozação. Os bondes bagageiros, identificados por dois grandes “bês” em letras maiúsculas, conforme mostra a

fotografia 49, eram usados como motivo para troça lusófoba: o BB virou bonde “Bai e Bolta”. Contudo, não era somente em Belém que os lusitanos – e os bondes – eram alvo de brincadeiras, anedotas e casos picarescos.

Fotografia 49 – Bonde bagageiro – ou “bai e bolta” - trafegando pela Av. Nazaré. O carril não era o único a receber apelidos divertidos: havia o “tomara que chova”, o “balagandã”, o “bonde de ceroulas”. Nos últimos anos de funcionamento regular das linhas, os bondes já arruinados eram conhecidos pelos epítetos de “fascinado” e “paralítico”.



Fonte: PARÁ. Secretaria de Cultura do Estado. **Belém da Saudade**: A memória da Belém do início do século em cartões postais. 3 ed. Belém: SECULT, 2004. il. p&b.

Conta Mota (1997, p. 105) que no Recife, de certa feita um português viajava em um bonde elétrico. Ao grito do motoneiro de “olha a direita” – para que os “pingentes” atentassem para os postes metálicos junto ao leito férreo – o luso olhou para o lado indicado, e não vira nada senão um cavalo cobrindo uma égua na beira da estrada. No dia seguinte, viajando em companhia da esposa, em dado momento, ao escutar a advertência do motoneiro, apressou-se em tapar a visão da esposa, dizendo: “Não, não olhes, filha, que é safadeza!” (MOTA, 1997, p. 105).

Os casos anedóticos também pontuaram o cotidiano dos passageiros de bonde em São Paulo. Conforme Stiel (1984, p. 176), certa feita o poeta e jornalista Emílio de Menezes viajava de bonde quando no banco imediatamente à sua frente sentaram duas corpulentas senhoras, que dificilmente entraram no carril. Com o exagerado peso das duas matronas, o frágil banco rangeu, estalou e gemeu pela carga excessiva. Menezes, que atento observara o fato, levou a mão à boca e pôs-se a rir em silêncio. E como seu companheiro de viagem o olhasse curioso, o poeta

explicou: “- Sim senhor! É a primeira vez que eu vejo um banco quebrar por excesso de fundos!...” (STIEL, 1984, p. 176).

A comicidade de algumas situações quebrava a tranquilidade das viagens de bonde, tornando-as alegres e divertidas. Lembra Mota (1997, p. 85) que nas linhas mais longas dos bondes do Recife, que iam do subúrbio à cidade, a qualquer momento poderia surgir um chiste, um gracejo resultante de um incidente sem importância, que provocava o riso entre os passageiros:

Por exemplo, um indivíduo que se recusava a pagar a passagem, um outro que, ao pedir a parada do bonde, ao invés de puxar o cordão da cigarra (tímpano), puxava a correia do registro de passagens, pelo que era então obrigado a pagar tantas passagens quantas houvesse registrado involuntariamente. Isso dava, quase sempre, em barulho, ou em patuscada que fazia rir. (MOTA, 1997, p. 85)

Embora houvesse condutores aborrecidos, mal-humorados, mal educados e brigões, muitos deles eram alegres, corteses e despachados. Conforme Mota (1997, p. 86), alguns condutores dos bondes do Recife faziam a cobrança das passagens, de banco em banco, rindo e pilheriando alguns passageiros com os quais já estavam familiarizados, pelo hábito de apanharem os bondes, todos os dias, no mesmo horário.

Tais condutores, ao darem a saída ou pedir parada do bonde, em vez de usar a campainha ou apito – que conduziam pendurado na alça da bolsa – o faziam por meio de sinais para o motorneiro, de gestos ou palavras que ocasionavam boas gargalhadas dos passageiros, principalmente nos carros de 2ª. classe, onde o ambiente era mais terra-a-terra. (MOTA, 1997, pg. 86)

Figura conhecida, e caricata, dos bondes recifenses dos idos de 1940 era um condutor de chapa nº 2046, que era conhecido pela alcunha de “Meu Pai”. O apelido lhe fora dado por seu hábito de chamar os passageiros desta forma: - “Faz favor, meu pai, a obrigação (a passagem); Olha o troco, meu pai; Acorda, olha a passagem, meu pai!” (MOTA, 1997, p. 86). A partida do bonde também era dada pelo 2046 por meio de frases e palavras jocosas, algumas vezes cheias de idiomatismos metafóricos:

Vire-se!, ‘Abane-se!’, ‘Fazendo vento!’, ‘Olha a moleza!’, ‘Não durma no ponto!’ Se acontecia, com o bonde já em movimento, um retardatário pedir para descer, ele gritava para o motorneiro: ‘Contra-marcha!’, ‘última formal!’, ‘Istópe!’ (stop) – e o colega freava o bonde com rapidez. As paradas normais, o engraçado ‘Meu Pai’ as solicitava pelo mesmo processo. ‘Manipule o ar!’ (freio de ar). ‘Desligue-se!’. Entretanto, se o carro era dos pequenos, de freio de travão, ele gritava: ‘Olha a roda do leme!’ - e o travão era acionado pelo companheiro. (MOTA, 1997, p. 86-87)

Em Belém, muitas situações e “casos” anedóticos envolviam os “caboclos do interior”, que esporadicamente vinham à capital para fazer compras, visitar os parentes e passear na “grande cidade”. Alvos da troça popular, sua presumida ingenuidade e falta de “costume” com o cotidiano célere da capital – diferente do ritmo de vida mais pacato das cidades do interior – poderiam provocar algum incidente ou situação sem importância, mas que logo eram transformados em anedotas que aumentavam a lista de “casos” dos “caboclinhos”. Um deles é contado pelo Sr. Lucas Souza, nascido em 18 de outubro de 1920:

Olha rapaz, andei muito de bonde. Eu me lembro até de uma parada. Eu já tava acostumado, conhecia Belém, que eu tinha uma namorada aqui em Belém. Eu era muito metido [...] rapaz, eu mexia com as meninas pra caramba, né? Aí um dia o papai disse: olha, tu vai acompanhar a gente que eu vou pra Belém fazer umas compras, que eu tenho um compadre, que nunca andou em Belém. E é preciso que tu esteja com a gente, por que se ele sumir da minha vista, ele vai se perder em Belém. [...] Aí eu me arrumei e vim com eles. Chegando aqui, nós fomos pegar o bonde, para um lado e para o outro.[...] Aí o meu pai disse: nós vamos lá no centro da cidade eu vou fazer uma compra na Casa Quatro e Quatrocentos, ali na João Alfredo. [...] Quando chegamos na frente da Casa Quatro e Quatrocentos, saltamos. E o compadre do meu pai do nosso lado. Não podia sumir, por que podia se perder. E ele era meio.... Papai fez as compras e coisas, e vambora. Nós távamos hospedados aqui em São Brás, na casa de um amigo nosso. Aí, fumo pegar os bondes, aí ficamos, é aqui, pára. Saltamos aqui, aqui é a parada dele, o que vier vai parar aqui e a gente vai. E o compadre do meu pai admirado com aqueles trem, aquelas casas bonitas...morava numa casa de palha, lá no interior, né? Admirado por tudo, aquelas coisas...Quando o bonde chegou, o papai era um velho muito ativo, foi o primeiro que embarcou e eu atrás do meu pai. E esperamos que ele embarcasse e ele não embarcou. Escuta essa! Quando ele pensou, o bonde tinha saído e nós tinha sumido no bonde. Ali na João Alfredo. Aí rapaz, ele marcou na traseira do bonde e largou o pé na carreira atrás do bonde. Lá na frente ia passando um praça da polícia, ele deu uma peitada no praça e o praça disse: o que é isso mestre? Ele disse: é o compadre Luis que vai aí! Rapaz, esse cara correu tanto que quando o bonde parou aqui em cima da outra parada, ele já tava do lado do bonde e embarcou com a gente. Eu só faltava morrer de rir, rapaz! (SOUZA, 2010)

Situações cômicas e risíveis, como a narrada pelo Sr. Lucas Souza, foram elementos que concorreram para constituir os fios da urdidura do cotidiano dos usuários de bonde em Belém. Nestas situações, o riso evidencia a pluralidade e heterogeneidade da sociedade (grupos e papéis sociais, idades, sexo), bem como possibilita a interpretação da dinâmica social de reconhecimento e exclusão. A situação do “compadre” interiorano que perdeu o bonde também envolve o estereótipo “do outro”. Admirado com a cidade, o “compadre” demonstra ingenuidade e inexperiência, enquanto o Sr. Lucas e seu pai, mesmo sendo interioranos, procuravam agir de acordo com os “modos” da capital, o que lembra a

atitude da personagem dalcidiana Alfredo, que recém-chegado à Belém, emulava um comportamento diferente do seu para não parecer “matuto”.

Ao perceber que havia perdido o bonde, logo o seguindo em desabalada carreira, o comportamento do “compadre” deixa evidente sua condição de inadequação aos padrões considerados como admissíveis ou “normais” pelos moradores da capital, reconhecidos pelo praça da polícia – que estranha a exasperação do homem – e dos passageiros do bonde que acharam graça da situação “insólita”. Não obstante, se por um lado a comicidade, a galhofa e o riso evidenciavam as distinções entre indivíduos e grupos sociais, por outro, permitiam que estes se aproximassem, ainda que momentaneamente, e compartilhassem de um mesmo estado emocional.

Através desta perspectiva os bondes de Belém ganharam epítetos engraçados, como o “bai-e-bolta” (bonde bagageiro), o “tomara que chova” (bonde com lonas laterais para proteção contra a chuva) e o “bonde de ceroulas” (alusivo às capas de brim branco usadas em alguns bondes de 1ª. classe). Os carris fabricados nas oficinas da *Para Electric*, com linhas mais “modernas”, e depois os carris ingleses – de segunda mão – fechados que transitavam até a extinção do tráfego de bondes em 1947, também receberam cognomes: eram conhecidos por “dengosos”, “fascinados”, “caprichosos”. Já próximos à sua extinção, a falta de conservação e manutenção regular contribuíram para a depreciação dos bondes, que passaram a ser chamados de “paralíticos”, jocosamente aludindo à empresa concessionária *Pará Electric*.

Por ser um espaço ocupado por diversas pessoas a caminho do trabalho, de volta para casa, ou a passeio nos dias de folga, o interior dos bondes, em diversas circunstâncias, induzia a aproximação das pessoas. Muitas vezes motivadas pela frequência diária das viagens, muitas amizades foram feitas entre passageiros que não se conheciam antes; negócios os mais diferentes foram tratados, e eventualmente resolvidos; muitos *flirts* acabaram em felizes casamentos; assuntos políticos, sociais e esportivos também foram pauta de animadas conversas nos bancos, ou mesmos nos estribos recheados de “pingentes”.

São estes fragmentos que compõem a tessitura do cotidiano da Belém dos bondes, cuja dinâmica é revelada através dos relatos e narrativas aqui reproduzidas, examinadas e interpretada. São registros de moradores que vivenciaram as distinções existentes entre o centro e os subúrbios de Belém. Nascidos

majoritariamente na década de 1930, conheceram – e utilizaram – os bondes durante sua infância e juventude. Desta forma, suas memórias também permitem examinar e interpretar a relação – nem sempre positiva – existente entre estes atores sociais, a cidade e os bondes.

5.3 ENTRE CALÇADAS E TRILHOS: OS RISCOS DAS BRINCADEIRAS INFANTIS.

Infância e adolescência, como categorias sociais, foram construídas historicamente de maneira lenta. De acordo com Carvalho (2008, p. 55) no século XVI, a infância não passava de uma fase de dependência física, após a qual se entrava diretamente no “mundo adulto”. No século seguinte, as crianças passam a ser consideradas como “adultos em miniatura”. A este contexto adere a observação de Darnton:

Ninguém pensava nelas (nas crianças) como criaturas inocentes, nem na própria infância como uma fase diferente da vida claramente distinta da adolescência, da juventude e da fase adulta por estilos especiais de se vestir e de se comportar. As crianças trabalhavam junto com os pais quase imediatamente após começarem a caminhar e ingressavam na força adulta de trabalho como lavradores, criados e aprendizes [...]. (DARNTON, 1986, p. 47)

Analisando a cultura e o cotidiano de crianças camponesas pobres na França dos séculos XV a XVIII, o autor mostra que a incompreensão da infância como uma importante fase de formação do indivíduo e a falta de uma distinção clara entre esta fase da vida humana e os demais períodos de desenvolvimento corroboram a compreensão das crianças como “adultos em miniatura”. Assim sendo, tão logo pudessem, deveriam integrar-se aos mecanismos de produção.

No século XVI surgiram os primeiros modelos ideológicos sobre a criança, exaltando sua inocência e afabilidade. Foram estas concepções acerca da infância que, nas palavras de Carvalho (2008, p. 57) foram trazidas para o Brasil por intermédio das ordens religiosas, notadamente os jesuítas. Não obstante, lembra Del Priore (2010, p. 84) que na mentalidade coletiva do período colonial brasileiro, a infância ainda era um tempo sem “maior personalidade”, um momento de transição e relativa dependência de adultos.

O século XIX ratificou as descobertas humanísticas que distinguiam a infância e a adolescência como idades de vida, bem como as especificidades de cada uma.

Aponta Mauad (2010, p. 140) que os termos “criança”, “adolescente” e “menino”, em contraposição aos “meúdos”, “ingênuos” e “infantes” (DEL PRIORE, 2010, p. 84) dos séculos anteriores, já se encontravam nos dicionários da década de 1830. O termo “menina”, no entanto, era utilizado inicialmente como tratamento carinhoso, e só mais tarde seria utilizado para designar uma criança do sexo feminino.

Lembra a autora que mesmo havendo distinção entre infância e adolescência, suas definições ainda não eram muito claras, principalmente por envolverem critérios relativos à capacidade física e intelectual. Conforme explica Mauad (2010, p. 140) na mentalidade oitocentista a infância era delimitada pela ausência da fala ou pela fala imperfeita, envolvendo um período de vida que ia do nascimento aos três anos de idade. Esta era seguida da puerícia, que ia até os doze anos, também relacionada aos atributos físicos e intelectuais, como fala, dentição, tamanho, caracteres e outras qualidades que distinguiam o gênero.

Tão antigos quanto a trajetória histórica de construção da infância e adolescência como categorias sociais, são os problemas relativos à “adequação” do espaço público às crianças e adolescentes. Em Belém, o bulício e agitação das ruas sugeriam, de um lado, uma fonte de atração contínua, mas por outro ângulo, as carroças, o vozerio, a sujeira, os capinzais e a violência, suscitavam inquietude e medo. As ruas da capital paraense mostravam-se configuradas como “espaços de adultos”, onde o mecanismo da dinâmica intrínseca a este espaço, bem como os diversos níveis de relações sociais que nele se desenrolavam, não estavam em concordância aos “cuidados” e “proteções especiais” (ARENDR, 1972, p.235) requeridos pelas crianças e adolescentes.

Analisando as memórias da infância em cidades amazônicas, Aldrin Figueiredo chama atenção para a relação existente entre as crianças de diferentes grupos sociais e os espaços públicos e privados. Crianças de famílias abastadas e de relativas condições econômicas viviam quase reclusas ao espaço doméstico, “à barra da proteção dos pais, tios e avós” (FIGUEIREDO, 2010, p. 332), onde a vida era relativamente monótona, como uma repetição ritual. O espaço por onde estas crianças transitavam raramente transpunha os limites da casa e dos fundos de quintal. Ainda que tais crianças parecessem alheias, como se não houvesse ligação entre o universo doméstico e o da rua, a proximidade de ambos acontecia através das visitas, das pessoas de fora e das notícias recém-chegadas da rua através das conversas dos mais velhos e dos comentários sobre as notícias nos periódicos. Para

estas crianças e adolescentes sair às ruas – devidamente acompanhadas por pais, familiares ou por outro adulto responsável – era um prazer, um verdadeiro “acontecimento” pautado por descobertas.

No caso das crianças de famílias humildes, a rua – em determinadas circunstâncias – representava um lugar de trabalho, às vezes ludicamente transformado em espaço para brincadeiras. As desigualdades econômicas, sociais e espaciais verificadas em Belém no recorte temporal da presente pesquisa, sobretudo a partir da última década do século XIX, causaram efeitos negativos sobre as condições das crianças e jovens de famílias pobres. Nelas, mães cozinheiras, costureiras, empregadas domésticas, e pais operários, pedreiros, estivadores, trabalhavam para compor a renda familiar, em geral, pequena, e com isso passavam menos tempo junto aos filhos, o que além de comprometer sua educação, estimulava, nas palavras de Carvalho (2008, p. 34), a entrada precoce no mercado de trabalho buscando a complementação da renda da família. Explica o autor que o ingresso prematuro no mercado de trabalho não melhorava a situação econômica das famílias pobres, pois as crianças e jovens abandonavam os estudos e se ocupavam de serviços “desqualificados” – como gazeteiros, vendedores de flores, bedéis – com baixa remuneração, o que reduzia as possibilidades de mobilidade social, econômica e “espacial”.

Lembra Carvalho (2008, p. 34) que parte destas crianças e adolescentes que se “inserem” no mercado de trabalho são expostas à influências negativas e aos vícios, quando deveriam ser protegidas a este tipo de contato pernicioso e “desvirtuante”. A este quadro, Arendt acrescenta que a “[...] responsabilidade pelo desenvolvimento da criança volta-se em certo sentido contra o mundo: a criança requer cuidado e proteção especiais para que nada de destrutivo lhe aconteça de parte do mundo” (ARENDR, 1972, p. 235). Acrescenta a autora que na medida em que a criança não tem familiaridade com o mundo, esta deve ser introduzida aos poucos a ele, para que possa compreender suas dinâmicas intrínsecas e gradativamente adaptar-se a elas, cuidado geralmente observado no cotidiano das crianças de “boa família” – através das restrições impostas pela permanência prolongada no espaço privado da casa – mas distante da realidade das crianças de famílias pobres.

Muitas destas crianças, conforme explica Rizzini (2010, p. 376), “ganhavam” as ruas por trabalharem precocemente para manterem a si e as suas famílias. Comenta a autora que nem sempre a família tinha distanciamento crítico suficiente para compreender a subversão da infância através do trabalho, que complementava a renda familiar com alguns trocados ganhos como gazeteiros, engraxates, exercendo alguma tarefa de menor importância em comércios perto de suas casas ou mercadejando coisas, como os pequenos vendedores de jasmims da fotografia 50.

Fotografia 50 - Os três pequenos vendedores de jasmims junto ao lago da Praça Batista Campos exemplificam o destino de muitas crianças de origem humilde na Belém das primeiras décadas do século XX: o trabalho precoce nas ruas.



Fonte: PARÁ. Secretaria de Cultura do Estado. **Belém da Saudade**: A memória da Belém do início do século em cartões postais. 3 ed. Belém: SECULT, 2004. il. p&b.

Ainda pequenos, os três garotos viveram nas ruas uma realidade diferente daqueles que permaneciam encerrados pelos planos limítrofes dos espaços privados das casas de “boa família”. Ao vivenciarem o universo polissêmico – e

polifônico – das ruas, as crianças trabalhadoras sofriam continuamente ação deste meio físico e social, e é precisamente através destas interações que as experiências humanas são formadas.

Assim, naquela Belém de 1930 e 1940 – cujo espaço refletia a distinção entre os grupos sociais, as estratégias de dominação e resistência e as tensões daí oriundas – as crianças trabalhadoras estavam expostas a toda sorte de influências, e as experiências que concorreram para a formação de seu caráter poderiam sofrer “sugestões” negativas, uma vez que nas ruas da cidade, como lembra Santos (2010, p. 214), os prazeres e as seduções eram inúmeros, os maus exemplos e as más companhias mais constantes.

Desta forma, tornava-se mais fácil subverter as crianças, que de trabalhadores mirins, passaram a ser encarados como um perigo para a coletividade, como mostra um artigo publicado pelo jornal *São Paulo*, em 1907, que enumerava os problemas cotidianos que os garotos provocam nas ruas da capital bandeirante:

[...] lembramo-nos de apontar a desenvoltura crescente, em atos e palavras, em que vão se salientando os garotos das ruas, aqui em lutas corporais, ali em jogatinas que ofendem a delicadeza e a boa educação e dando de nossa tolerância [...] um triste exemplo, a que é imprescindível pôr-se honroso termo. (SÃO PAULO apud SANTOS, 2010, p. 220).

Na aurora do século XX, as ruas de Belém são referenciais importantes em relação às atividades informais – e quase sempre mal remuneradas – que recrutavam as crianças mais pobres para “vender bilhetes de loteria” ao longo das vias públicas, para engraxar sapatos na frente das portas de igrejas e comércios, e para vender jornais em passos rápidos pelas ruas ou “pendurados nos estribos dos bondes” (MOURA, 2010, p. 274). Assim, adolescentes e crianças fluíam às ruas e nelas, além do trabalho, encontravam diversão, como mostram alguns periódicos de Belém que chamavam pais ao cumprimento de seus deveres em educar os filhos, que perigosamente tomavam os bondes “de assalto”:

Imprudência. Entre os meninos desta cidade, que não tem uma severa vigilância paterna, existe um perigoso costume de assaltarem os bondes quando em movimento, para os deixarem à aproximação do condutor. (A PROVÍNCIA DO PARÁ, 1922; p. 2)

O ímpeto da mocidade resvalava nos valores morais de uma sociedade pretensamente urbana e moderna que se incomodava com atos de vandalismo gratuito como os que ocorreram dentro de um bonde em 12 de março de 1938:

Menor turbulento. O guarda civil 77, comunicou ontem à central de Polícia ter efetuado momentos antes a prisão do ginasião Oswaldo Teixeira, residente à travessa Dom Romualdo de Seixas, 305, que cometeu depredações no interior de um bonde chapa 44, linha 'Circular' [...] quebrando vários encostos de bancos do referido bonde. (O ESTADO DO PARÁ, 1938; p. 6)

Na Belém das décadas de 1930 e 1940 – assim como atualmente – a rua, seus sons, seus aromas, seus edifícios, as pessoas que nela circulavam, os carros e os bondes, despertavam curiosidade na mesma medida em que fascinavam crianças e jovens. No entanto, crianças e jovens de idades e grupos sociais diferentes vivenciavam experiências nas ruas de forma desigual, reproduzindo as características e distinções dos grupos sociais aos quais pertenciam. Ganhar a rua, vivenciar sua dinâmica, representava, em certos aspectos, a liberdade dos espaços “fechados, segregacionistas e individualistas” (OLIVEIRA, 2004, p. 145), o que não significavam necessariamente, ser “aceito” neste mundo, “pertencer” a ele, ou mesmo integrar-se a ele de forma adequada. Além disto, a rua é o espaço natural das multidões, da individualidade e do anonimato, e nela os “diversos olhos não estão mais atentos para observar de forma solidária a comunidade” (OLIVEIRA, 2004, p. 149). Partindo desta assertiva, no “mundo da rua” as crianças, independente das distinções entre grupos sociais, estavam mais expostas a riscos.

5.3.1 Brincar de bonde, brincar com o bonde

Uma das maiores diversões da molecada nas ruas de Belém, até hoje, é empinar papagaio – ou pipa. No entanto, para incrementar a brincadeira, tornando a mesma praticamente uma disputa de habilidades na condução do pequeno aparato, os meninos trituravam cacos de vidro e os misturam a algum adesivo de contato. Esta mistura é passada nas linhas que sustentavam o papagaio, tornando-as cortantes. Assim, em um “duelo” de papagaios, sai vitorioso aquele que consegue cortar a linha do adversário. Na Belém das décadas de 1930 e 1940, o bonde era um importante elemento no contexto desta brincadeira. Para ajudar na fabricação do “cerol”, os cacos de vidro eram cuidadosamente postos nas cavidades dos trilhos do

bonde, que os triturava ao passar, sendo então rapidamente recolhidos com o auxílio de uma escovinha ou algum instrumento de cerdas.

A despeito de algumas brincadeiras serem predominantemente masculinas, Ávila (2008, p. 28) mostra, através das recordações da escritora mineira Beatriz Martins que, em Belo Horizonte, algumas meninas também se aventuravam a algumas traquinagens, como colocar objetos nos trilhos dos bondes, ainda que isto oferecesse certo perigo:

O movimento da rua Bahia era muito pequeno e enxergávamos o bonde que ia subir quando este saía da Av. Afonso Pena. Então, púnhamos alfinetes em cima dos trilhos – alguns isolados, outros cruzados – e ficávamos na varanda, esperando o bonde passar. Achatados, eles viravam pequenas espadas e tesouras. (MARTINS apud ÁVILA, 2008, p. 28)

Para os meninotes e jovens ainda imberbes a rua, além de espaço para os mais diversos folguedos, também oferecia a oportunidade para que buscassem seus referenciais de masculinidade e se afirmassem como tal. Assim, algumas atitudes violentas e perigosas travestidas de “brincadeiras” eram associadas à virilidade, como subir ou descer do bonde andando, “morcegá-los” ou viajar nos estribos. Para ser “homem de verdade” e tornar-se referência de coragem, virilidade e masculinidade para o seu grupo de convívio, os bondes serviam como “teste”:

E lá estava o bonde como instrumento de desafio. O meninote, juntamente com vizinhos do seu tope, aguardava o bonde da linha Circular, que vinha pela Av. Generalíssimo em direção a Nazaré. Quando parava na esquina da Av. São Jerônimo, hoje Gov. José Malcher, para deixar e (ou) receber passageiros, era oportunidade para os desafiantes se alçarem na porta traseira, e transitarem por todo o quarteirão até a esquina da Nazaré. Desciam do bonde ainda em movimento, assim obtendo impulso para sair correndo. Tudo sem pagar, é claro. Chegavam a repetir a façanha várias vezes, conhecida como ‘morcegar’ o bonde. (BRANDÃO, 2005, p. 31)

Não bastassem as traquinagens que punham suas próprias vidas em risco, a diversão da meninada eventualmente envolvia os passageiros dos bondes e os transeuntes. Sobre estas brincadeiras mais perigosas, o engenheiro Antônio Lemos relembra:

Agora o pessoal, o pessoal da Presidente Vargas, não sei se você sabe, tem uma ladeira, aí o pessoal de safadeza, os alunos faziam, passavam sabão nos trilhos, aí o bonde vinha iáááááááááá, pôu! Arrebetava o coreto lá de baixo!! Eles botavam pedra nos trilhos, eles passavam sabão, só de brincadeira, má brincadeira, né? E arrebetava, tinha um coreto bem aqui assim, até que eles tiraram o coreto, por que tinha arrebetado não sei quantas vezes, né? (SILVA, 2010)

As memórias do Sr. Pinho ratificam as do Sr. Lemos. No entanto, o coreto ao qual Lemos se refere, segundo José Pinho, era, na verdade, um quiosque:

[...] um quiosque, um quiosque pra entrada dos armazéns do cais.[...] E ele só foi tirado, isso eu me lembro por que eu trabalhei muito no cais, o meu pai tinha uma empresa de caminhões, e a gente ia pra lá com ele. Quando era mais novo, tinha uns dezessete anos, dezoito. O quiosque saiu quando fizeram aquela estátua, aquele monumento do Teixeira, então tiraram o quiosque. E também era um antro, sabe como é que é, estivadores, só de cachaça. Quando era 5 horas da tarde, 4 horas, era um “hotel de pouso” ali, o pessoal todo dormindo no chão. Aí tiraram. (PINHO, 2010)

O Sr. José Pinho também recorda de algumas brincadeiras “de mau gosto”, como passar sabão nos trilhos, e comenta um caso curioso ocorrido em uma casa:

Na Piedade, dobrava para subir a Manuel Barata [...] aí vinha, quando chegava na Manuel Barata, subia, tinha uma subida, a molecada passava sabão nos trilhos, aí o bicho “zzzzzzzzzzzzzz” desequilibrava e vinha de marcha ré, aí saía do trilho, e tinha uma casa bem na esquina, era de uma judia, não lembro o nome dela, o bonde batia lá, ‘pá! Derrubava a parede (risos). Aí ela mandou botar dois trilhos na frente, na calçada, e quando acontecia isso, não passava de lá, mas a prefeitura tirou os trilhos, que não podia colocar, né? Aí ela pegou os trilhos e colocou na parede! Cavou um buraco, botou lá e rebocou! Então o bonde vinha lá, batia, mas não derrubava mais. [...] O que eu me lembro que fazia o bonde sair fora era o sabão, agora manga, quando botava, assim, o pedaço da manga, quando aquilo batesse em cima o caroço pulava longe, e botavam pra carro também. Passasse um carro em cima de uma manga o caroço saía fora da casca, aí vem parece uma bala! (PINHO, 2010).

Recorda o Sr. José Pinho que, em sua juventude, também participou de algumas traquinagens típicas da molecada da época, como subir com o bonde em movimento, e descer sem pagar:

[...] eu era moleque [...] a gente fazia de propósito, não era pra pagar [...] aí chegava no canto, da Benjamin com a 28 de setembro, morcegava lá, aí vinha andando, quando chegava no meio do quarteirão, o cara vinha receber e a gente saía pelo lado outro lado e pulava! Não ia pra lugar nenhum, era só coisa de moleque (risos).[...] quando o cara ia pular pra descer e o motorneiro corria atrás, as vezes caía, né? Eu me recordo era da molecada, eu era moleque, e sabe como moleque é. Subia, ficava lá, quando ele vinha, pulava fora, ia esperar outro. E quando eles já ficavam com raiva, aí toda hora ficava fazendo naquele lugar a mesma coisa (risos).” (PINHO, 2010)

A narrativa do Sr. Pinho evidencia o que para Benjamin (1994, p. 253) é a essência da brincadeira: a repetição. Subir e descer do bonde no mesmo lugar proporcionava o prazer de saborear repetidamente, e de forma mais intensa, a “vitória” e o “triumfo” de não ser pego pelo motorneiro ou pelo condutor. Explica Benjamin (1994, p. 253) que o adulto livra seu coração de medos e goza duplamente

sua felicidade durante a narrativa de suas experiências. A criança, por sua vez, recria a experiência, recomeçando tudo de novo, desde o início. Partindo das considerações do autor, a essência da brincadeira *com o bonde* é “fazer sempre de novo”, é a transformação em hábito de uma experiência devastadora” (BENJAMIN, 1994, p. 253). As brincadeiras da juventude do Sr. Pinho repetiam-se não só no subir e descer do bonde andando: ele também era também exímio na arte de “morcegar” o bonde, o que fazia sem maiores preocupações com o perigo da situação:

[...] só acontecia acidente se fosse por descuido, porque o bonde ia na reta. Só batia se o cara metesse na frente, não dava nem pra dizer que encostou um no outro, assim, porque ele ia na reta, o cara passava pelo lado...olha, eu andava de bicicleta na Presidente Vargas morcegando o bonde. Era. Pegava a bicicleta, me pendurava lá, ia embora, que quando vinha o outro de lá, que um ia e outro voltava, na hora que ele passava eu me espremia ali. Podia passar, mas podia acontecer alguma coisa, né? Não tinha perigo, assim, perigo era, se fosse atropelado pelo bonde, era embriagado, sem noção, as vezes andando, atravessava sem olhar, como hoje também, o pessoal atravessa as avenidas a pé, ali na 16, quase toda semana um morre atropelado, tava embriagado. Ele olha, não enxerga direito, atravessa na frente, né? (PINHO, 2010)

Talvez o costume, ou a habilidade do Sr. José Pinho o tenha guardado dos frequentes acidentes que ocorriam com aqueles que morcejavam os bondes. Prática muito comum entre os jovens da cidade, o “morcegar” belenense apresentava o mesmo significado do “bigú” pernambucano e o “bochechar” fortalezense: pegar uma carona no bonde, tomá-lo de “assalto” em seguida descer sem pagar a passagem, apenas por diversão. Os motorneiros e condutores dos bondes de Curitiba também tinham problemas sérios com a molecada que insistentemente pendurava-se nas “rabeiras” dos bondes, como mostra a fotografia 51.

Ainda que José Pinho nunca tivesse sofrido nenhum acidente ao morcegar os bondes em Belém, esta não era a sorte de vários outros meninos que se arriscavam na perigosa prática:

Caiu de um bonde em baixo do segundo quando morcejava o primeiro. O guarda civil 192, Raimundo Penelva, apresentou ontem, às 5 horas da tarde, na Central de Polícia, o menor João Rodrigues, paraense, pardo, de 15 anos, sem profissão, residente à Vila Ypiranga, número ignorado, que na doca de Souza Franco ao pretender ‘morcegar’ um bonde da ‘Pedreira’ aconteceu cair e ser apanhado pelo bonde da linha ‘Circular’, que vinha logo em seguida ao outro. O motorneiro 588, Raimundo Nonato da Silva que trabalhava no elétrico da linha ‘Circular’ travou rapidamente o seu carro, ficando o menor dentro do salva-vidas. (O ESTADO DO PARÁ, 1938, p. 5)

Um traquinas que escapou das rodas de um bonde. O motorneiro de um bonde da linha 'Santa Isabel', quase no fim da mesma, deu marcha atrás no elétrico para que alguns passageiros retardatários pudessem alcança-lo. Neste momento, o menor José de Souza Silva, paraense, pardo, estudante, de 10 anos, morador à primeira travessa de Queluz n. 47, que vinha 'morcegando' o bonde referido, saltou do estribo do mesmo entrando para baixo do bonde, ficando no salva-vidas do mesmo. Dado o alarme, parado o bonde, o menor foi retirado dali, ao tempo em que era chamado o serviço de Assistência Pública que o medicou das contusões e escoriações [...]. (O ESTADO DO PARÁ, 1938, p. 3)

Fotografia 51 - Um garoto "morcega" o bonde da linha Água Verde, em Curitiba. Dependurar-se nas extremidades dos carris fazia parte das diversas brincadeiras *com* o bonde. Ainda que a prática fosse perigosa e sistematicamente combatida pelos funcionários das companhias concessionárias, a meninada divertia-se na medida em que também se afirmavam em seus próprios grupos sociais.



Fonte: GAZETA DO POVO, 2010, p. 8. il. p&b.

Mesmo com tantos acidentes noticiados quase diariamente entre crianças e jovens, surge uma pergunta: por que brincar com/no bonde era tão atraente? É possível responder tal questão considerando duas perspectivas diferenciadas. Na

primeira, determinadas brincadeiras dos meninos e rapazolas de Belém, como pegar o bonde andando, ou morcegå-los, faziam parte de uma espécie de ritual de afirmação, como aponta Rosaldo (1979, p. 45). Segundo a autora, para um menino se tornar adulto ele precisa provar sua masculinidade a si mesmo e a seus companheiros, e com esta finalidade, ávidos, lançavam-se aos/dos estribos do bonde ainda em movimento, ou a folguedos perigosos diversos, como morcegar o carril.

Através de outro prisma, as brincadeiras com/no bonde representavam uma forma de inclusão, uma maneira através da qual estes pequenos usuários – efetivos ou “em potencial” – pudessem sentir-se como tal – legitimando uma espécie de posse deste modal de transporte. Além disto, as brincadeiras, dentro de uma perspectiva psicanalítica, desempenha papel fundamental na formação dos sujeitos.

Lembra Oliveira (2005, pg. 1) que foi Freud quem primeiro levantou como questão da formação dos sujeitos a brincadeira infantil. Em suas reflexões, no “brincar” estariam os primeiros traços da atividade fantasiosa. Partindo desta premissa, a brincadeira seria um universo no qual a criança desenvolve-se emocional e afetivamente:

Para Freud, ao brincar, a criança tem prazer na onipotência manipulatória dos objetos cotidianos. A brincadeira é, em última instância, uma atividade regida pelo princípio do prazer, ou seja, lugar de realizações dos desejos. Sem se prolongar no estudo com crianças, Freud patenteia a brincadeira como um investimento objetual primordial da infância, carregado de simbologia. (OLIVEIRA, 2005, p. 2)

Além da possibilidade de domínio de objetos e circunstâncias cotidianas no brincar, lembra a autora que através de outra perspectiva, diferente da freudiana, a brincadeira representa uma possibilidade de alargamento de limites de verbalização das crianças. Assim sendo, o “brincar” representativo de uma linguagem apresenta aspectos comunicativos e auto reveladores que devem ser observados, analisados e interpretados. Não obstante, mostra Oliveira (2005, p. 3) que foi Winnicott quem conferiu ao “brincar” um novo universo - o da adaptação da realidade e da formação do “*Eu*” – por acrescentar outras vertentes à questão:

(1) a criança tem prazer em exprimir seus impulsos coléricos e/ou agressivos num campo conhecido por ela e aceito pelos outros. O brincar é uma autodisciplina da agressividade, o que promoverá mais tarde o jogo inverso, o uso da agressividade em atividades específicas; (2) a brincadeira é um espaço de controle das ideias e dos impulsos que conduzem à angústia, caso não sejam dominados; (3) o brincar é o modo principal pelo

qual as crianças contactam e experienciam o mundo, tanto interno como externo. É brincando que elas se inserem socialmente, fazendo 'amigos e inimigos', assumindo papéis e formando relações emocionais e (4) assim como as artes e a religião, a brincadeira tende à unificação e integração geral da personalidade. (OLIVEIRA, 2005, p. 3)

A importância das brincadeiras envolvendo os bondes pode ser percebidas através de artigo publicado por L.M. em O Estado de São Paulo, em março de 1964. O autor relembra a infância, período no qual sonhou ser motorneiro de bonde. Não se tratava de um capricho individual, uma vez que seus irmãos, bem como

[...] outros amiguinhos da nossa idade, pareciam não ter outro ideal na vida, se não o de se tornarem condutores de veículos da 'Light'. Brincar de bonde era um dos nossos divertimentos prediletos. Para isto, tínhamos de apelar para a imaginação, a fantasia e a boa vontade, pois o bonde não passava de uma série de cadeiras enfileiradas. E como ninguém queria ser passageiro, éramos obrigados a recorrer à sorte (ou, em casos extremos, partir para a ignorância), na disputa das funções de cobrador e, principalmente, de motorneiro – o que era o máximo. Um bonde feito de cadeiras resolvia, mas, evidentemente não era o ideal. Nos momentos de mais desvairada fantasia, ousávamos sonhar: 'Ah! Se tivéssemos um bonde de verdade!' Impossibilidade tão grande como conquistar o velocino de ouro ou possuir qualquer tapete mágico. (M, 1964 apud STIEL, 1984, p. 145)

Através do “brincar de bonde”, a criança traz para perto de si não só objetos, mas também fenômenos da realidade externa, conferindo-lhes uma roupagem pessoal – como a interpretação dos carris sendo uma “série de cadeiras enfileiradas”. As brigas pelo desempenho do papel de motorneiro ou cobrador é também uma busca pela “diferenciação”, pelo *status* que conferiam, uma vez que ambos os funcionários representavam o “domínio” do espaço do bonde, e por consequência, possibilitavam o “domínio” da brincadeira. Analisando os jogos infantis, Walter Benjamin (1994, p. 108) esclarece que estes são impregnados de comportamentos miméticos, que não se limitam à mera simulação de pessoas. Assim, a criança não brinca apenas de ser médico, engenheiro, comerciante ou professor, mas também moinho de vento, trem e bonde.

A simulação deste através de cadeiras enfileiradas é reveladora da sobriedade com a qual a criança utiliza objetos e materiais a fim de reunir em sua matéria “toda uma plenitude das figuras mais diversas” (BENJAMIN, 1994, p. 246). Para o sociólogo alemão, tal fato mostra que é a brincadeira de criança que determina o conteúdo ideacional do brinquedo, do objeto, ou do material usado na brincadeira, assim, a “criança quer puxar alguma coisa e se transforma em cavalo, quer brincar com areia e se transforma em pedreiro, quer se esconder e se transforma em bandido ou policial” (BENJAMIN, 1994, p. 247), quer brincar *de*

bonde e se transforma em motorneiro, cobrador ou passageiro. Assim, sonhando – mas sem alucinar – em ter um bonde de verdade, a criança exterioriza na brincadeira parte significativa de seu potencial onírico, e vive esta parcela de sonho em um ambiente escolhido – o espaço do carril – de fragmentos da realidade. Assim, brincando, a criança experimenta o contato e a manipulação de objetos e fenômenos externos a serviço de seus sonhos, atribuindo-lhes significado e sentimento.

O começar a ser, o sentir que a vida é real acontece através da sustentação ambiental das transacionalidades criativas⁶². Tanto o é que ao deter-se no estudo das teorias winnicottianas, Oliveira (2005, p. 5) mostra que nelas a experiência cultural é compreendida como uma ampliação, para a vida adulta, dos primeiros fenômenos transacionais da brincadeira infantil. Em outras palavras, o brincar se desenvolve para a existência do indivíduo em sentido mais amplo: o homem na cultura, vivendo e compartilhando sua vida, na mutualidade de ambições pessoais e na preocupação com os outros.

As traquinagens envolvendo os bondes, típicas da mocidade, não eram restritas à Belém, como se pode perceber nas memórias do escritor cearense Blanchard Girão (1997, p. 35), quando pelos idos de 1940, quando ainda aluno do Liceu do Ceará, fugira das aulas em companhia de outros alunos. A súcia caminhava pela calçada do prédio quando foram avistados por ninguém menos que o severo Diretor do Liceu, Prof. Otávio Farias:

Pela janela, ele determinou a nossa volta ao colégio. Raciocinamos com rapidez. Voltando, seríamos punidos. Continuamos a fuga, seria necessária uma investigação para identificar os fujões. E debandamos na carreira rumo ao bonde salvador no outro lado da praça, antes que um emissário fosse nos apanhar no flagrante. (GIRÃO, 1997, p. 35)

⁶² O termo faz referência direta a um método psicológico denominado de Análise Transacional (AT). Tal método, criado em 1958 pelo psiquiatra canadense Eric Berne, tem como pressuposto a psicologia individual e social. Consiste em um conjunto de técnicas destinadas a ajudar as pessoas a compreender e a modificar seus sentimentos e comportamentos a partir do tratamento do relacionamento humano como composto, basicamente, de “transações”. O termo, amplamente utilizado no campo comercial e organizacional para designar relações de troca de bens e/ou serviços, na Análise Transacional tem a mesma conotação, ou seja “eu lhe dou alguma coisa, e você me dá alguma coisa em troca”. A partir de relações estabelecidas desta forma, é possível perceber e compreender o funcionamento da personalidade humana, e como a mesma se comporta em diferentes circunstâncias. Para maiores informações sobre Análise Transacional, ver BERNE, Eric. **Os jogos da vida: análise transacional e o relacionamento entre as pessoas**. São Paulo: Nobel, 1995.

O bonde em questão era o “Jacarecanga”, cuja linha passava junto à referida instituição de ensino, ficando o mesmo conhecido como “o bonde do Liceu” por serem usualmente ocupados por dezenas de estudantes. A fotografia 52 mostra os alunos liceistas, com suas fardas e quepes, dependurados em um carril da capital cearense. Mesmo existindo normas que limitavam o número de passageiros nos bondes, os alunos deliberadamente infringiam tais regulamentos, lotando os bancos e dependurando-se nos estribos. Alguns mais afoitos, como mostra a fotografia, equilibravam-se em determinadas saliências, ficando assim com o corpo para fora do carro, e conseqüentemente, mais expostos a acidentes.

Fotografia 52 - Aspecto do bonde “Jacarecanga”, que por ser majoritariamente utilizado pelos alunos do Liceu Cearense, era conhecido como “bonde do Liceu”. O carril, além de apadrinhar as frequentes fugas de alunos dados à vadiagem, era palco de grandes algazarras.



Fonte: CAPELO, Peregrina; VELOSO, Patricia. CHAVES, Gylmar. **Ah, Fortaleza!** 2. ed. Fortaleza: Terra da Luz, 2009. il. p&b.

Relembra Girão (1997, p. 171) que a viagem no “bonde do Liceu”

[...] caracterizava-se pelas bagunças juvenis. Trocavam a posição dos bancos móveis, puxavam a lança do veículo, paralisando-o abruptamente, fugiam dos condutores responsáveis pela cobrança das passagens, cantavam músicas, faziam anedotas, faziam aquela barafunda. E tiravam pra vítima alguns motoneiros e trocadores. Um deles se exasperava com o apelido de ‘Mamãe Dorme Só’ e partia, como um louco, com aquela chave de abrir trilho, contra a estudantada, apenas para amedrontá-la. Inútil. Quanto maior a sua reação, mais os meninos o martirizavam [...] ‘Mamãe Dorme Só [...] Mamãe Dorme Só e o eco repetindo. (GIRÃO, 1997, p. 171)

O uso diário do bonde pelos liceistas fazia com que conhecessem alguns funcionários da companhia, sendo alguns deles, como o “Mamãe Dorme Só”, alvo das troças juvenis. Ao final das aulas diárias, já na volta para casa, Lembra Girão (1997, p. 207) que

[...] havia sempre um gaiato puxando a corda da sineta, obrigando o motoneiro a parar em todos os pontos. ‘Mamãe Dorme Só’, nervoso, pisava no pedal de alarme como se previsse algum perigo pela frente, quando ouvia o ruído de madeira estilhaçada, sinal de que os alunos mais fortes estavam quebrando, com os joelhos, o encosto dos bancos à sua frente. (GIRÃO, 1997, p. 207)

No Recife da década de 1940, muitos empregados do tráfego eram conhecidos pelos apelidos que os passageiros lhes davam – muitos deles cunhados em meio às brincadeiras juvenis – ou pelo número de matrícula na *Pernambuco Tramways* que ostentavam em uma pequena placa presa no quepe. Assim, existiram entre os condutores:

Anum Preto; Abafador (pegava na corrente elétrica sem que sentisse choque); Arranha-Céu (muito alto, dois metros e cinco centímetros); Arara; Batata, Macacheira (sic), Maniva (de uma mesma família); Casaca, Colete, Cueca (três irmãos); Cera do Santíssimo (muito pálido); Cabeção (medida do boné: 46); Cafuné; Meu Pai; Mama-na-Égua; Meia Noite (preto retinto); Meio Pão; Churchill (não tirava da boca o charuto, mesmo em serviço) [...]. Os motoneiros: Alvaiade (preto); Aratanha; Boi Velho; Chulé (sempre com o fardamento sujo, catिंगoso); Cachorro Doido; Cachorro Fardado; João dos Ovos; Mata Velha; Macaco Arretado; Papagaio na Vara; Pera-lá (Espera lá!); Paralelo; Pica-de-Aço; Suineiro (este por haver passado com o bonde, certa vez, por cima de uma manada de porcos, quando matou quarenta dos suínos). (MOTA, 1997, p. 87-88)

À semelhança do “bonde do Liceu” na Fortaleza dos anos 40, conta Ávila (2008, p. 29) que em Belo Horizonte existia uma “instituição” chamada “Bonde do Santa Maria”. Em verdade, o bonde que fazia a linha “Floresta” era a condução natural das alunas do tradicional Colégio Santa Maria, dirigido por freiras e um dos prediletos da classe abastada da capital. Com o intuito de preservar a boa fama do colégio e o recato das alunas, uma freira e uma “disciplinadora” estavam sempre presentes durante as viagens:

O ‘bonde do Santa Maria’ era um sucesso na cidade. Saía da Floresta cedo, com uma irmã e uma empregada [...]. Hilda e eu esperávamos na esquina da rua Bahia com a Timbiras, onde entravam, também, Dulce, Célia, e Nícia Baptista Ferreira, que moravam na Av. João Pinheiro. D. Ciduca tinha tanto cuidado com as suas filhas, que mandava uma empregada levar-lhes as pastas, para que não ficassem com as mãos grossas. [...] Muitas vezes, na Rua Pouso Alegre, encontrávamos uma boiada que ia para o matadouro. O bonde, então, parava e esperava que ela passasse. Descíamos depressa todas as cortinas, mas quase morríamos de medo de algum boi dar uma

chifrada nelas, que eram apenas uma lona.[...] Por onde passava, 'o bonde do Santa Maria' era esperado por vários rapazes [...]. (MARTINS apud ÁVILA, 2008, p. 29-30)

Através do trecho em questão é possível perceber alguns contrastes. O primeiro deles é o anacronismo da boiada pelas ruas de Belo Horizonte dos idos de 1940. Capital projetada segundo os preceitos do “moderno urbanismo”, pretendia-se progressista, como outras capitais brasileiras. Com amplas e largas avenidas arborizadas, a mobilidade era garantida pelos modernos bondes elétricos, que, no entanto, tinham de eventualmente interromper sua marcha para que uma morosa boiada cruzasse as ruas da moderna capital.

Enquanto as mocinhas do Santa Maria tinham seus “impulsos individuais” contidos pela presença de uma religiosa e uma “disciplinadora”, posto que era inaceitável para os padrões de comportamento feminino qualquer tipo de algazarra em público, os rapazes do Liceu do Ceará gozavam de relativa liberdade nos bondes, o que franqueava à sucia a possibilidade de promover algumas desordens, de pegar o bonde andando e mesmo “bochechá-los”.

Subvertendo a ordem e os padrões comportamentais femininos considerados “aceitáveis”, algumas mocinhas também se aventuravam em algumas travessuras, como descer do bonde sem pagar. Em Belém, a Sra. Adalgisa Oliveira recorda de uma situação na qual, por falta de dinheiro para a passagem, desceu do bonde, ainda em movimento:

Uma vez nós fomos pra Soure, era o Barata o Governador, aí ele deu férias, eu estudava no colégio Placídia Cardoso, lá no Tamoios, aí deu férias pra nós, e o Domingos (referindo-se ao irmão mais velho) deixou eu ir. A enfermeira e a servente foram com a gente, e tudo, e nós gastamos o nosso dinheiro lá (risos) e quando foi pra gente voltar não tinha dinheiro. Era eu e outra menina que morava lá na rua. Aí nós pegamos o bonde, quando o cobrador, aquele lá, que quando chegou lá na Praça Amazonas nós saltamos e olha! Ele nem viu! (risos) Ah, a gente achava graça! Eu e a Dorinha! Égua, Dorinha, quando ele for pra lá...foi chegando na Praça Amazonas e nós saltamos! (OLIVEIRA, 2010)

Em algumas circunstâncias, descer do bonde sem pagar representava uma aventura, uma transgressão das normas de “civildade” e “bom comportamento”. Em gestos rápidos, o passageiro (ou a passageira, como a Sra. Adalgisa Oliveira) precipitava-se do carril em movimento à primeira oportunidade, porém o contato com o solo nem sempre acontecia de maneira segura, o que frequentemente causava contusões, ferimentos físicos e “morais”, já que o desastrado – ou desastrada – tornava-se alvo de galhofas e caçadas por conta de uma infeliz “aterrisagem”.

Diversos acidentes – alguns resultado somente em ferimentos e escoriações, outros em fatalidades – permearam a relação cotidiana dos diversos grupos sociais com os bondes de Belém, mostrando não só que com a “civilização gradual” surgem certo número de dificuldades específicas civilizacionais, mas também revelando um lado pernicioso do “progresso” e da tecnologia.

5.4 A TÉCNICA QUE MUTILA, O MITO QUE MATA

Na noite do dia 7 de julho de 1922, às 20 horas, na Generalíssimo Deodoro, um infortúnio quase causa a morte de um soldado:

Caiu do Bonde. O soldado do Tiro 14, João Victor Gonçalves, ontem, às 20 horas, quando tomava de assalto o bonde da linha Circular, à avenida Generalíssimo Deodoro, entre as ruas Domingos Marreiros e Diogo Mória, perdeu o equilíbrio e caiu à via pública, magoando-se em diversas partes do corpo. O motorneiro do referido carro, Casemiro Henrique de Melo, foi preso por um soldado do Exército, sob o pretexto de que guiava o bonde muito ‘deconforça’. (A PROVÍNCIA DO PARÁ, 1922, p. 3)

A imprudência do soldado ao tentar pegar o bonde em movimento quase lhe custou a vida, e a responsabilidade pelo ocorrido foi imediatamente transferida para o motorneiro sob o pretexto de conduzir o carril de maneira imprópria. Ainda que frequentemente noticiados nos periódicos da cidade, fatos como este se repetiram cotidianamente durante a existência dos bondes em Belém. Os acidentes eram variados, independente de idade, sexo ou classe social, e a imprensa da época buscava mostrar o grau de perplexidade e inconformismo da população diante deste novo modal de transporte, símbolo indelével de progresso e modernidade.

Em alguns casos, como o do relato anterior, as consequências do descuido não iam além de escoriações. Em outros, os bondes revelaram-se como notáveis máquinas de mutilação e morte, contrastando fortemente com o sentido que adquiriram no imaginário popular, que os associam a uma atmosfera nostálgica e a um período no qual os transportes eram supostamente mais “humanos”. Sem embargo, a relação dos habitantes de Belém com os bondes da *Pará Electric* durante o intervalo compreendido pela presente pesquisa – 1869 a 1947 – foi pontuada por prejuízos materiais, mutilações, sofrimento e temor destes bólidos

metálicos que receberam – não raras as vezes – a denominação de “veículos da morte” pela imprensa local.

Durante o tempo em que Belém foi servida pelos bondes de tração animal, foram registradas diversas ocorrências. No entanto, pela morosidade característica das parselhas de muares ou cavalos, as consequências não eram grandes. Dentre os acidentes figuravam as colisões com carroças de madeira que trafegavam pelos trilhos dos bondes, tropeços e quedas dos passageiros, sem grandes danos físicos, e até inadvertidos coices dos animais.

Os maiores acidentes ocorridos nos bondes de tração animal, como o quebra-quebra nos carris em 21 de junho de 1907, foram motivados pelos próprios usuários, que ao excederem, em muito, a capacidade máxima de carga, impediam a movimentação das parselhas de tração. Os resultados desta falta de obediência quase sempre terminavam em tumulto, agressões aos funcionários da concessionária, bondes depredados e animais molestados. O advento da tração elétrica permitiu que os novos veículos transitassem em maior velocidade, fato este que vitimou por atropelamento a cadência da vida cotidiana de Belém. Assim, ainda em meio aos festejos de inauguração dos bondes elétricos, descobriu-se que a falta de domínio da nova tecnologia causava sérios acidentes.

A primeira notícia sobre acidentes envolvendo os novos carris movidos à eletricidade foi encontrada por Pinho (2001, p. 41) pouco mais de um mês depois do término das obras de implantação da primeira linha de tração elétrica, em 9 de setembro de 1907, e narrava o choque entre dois carros. O guarda-freios de um dos bondes, ao perceber a colisão iminente com o carril nº 105, que vinha à sua frente, tentou parar seu veículo, mas a manivela emperrou. O funcionário, no entanto, havia esquecido de acionar o isolador de corrente elétrica que existia no teto do bonde, e assim, não conseguiu evitar o choque entre os dois veículos, que ficaram em estado tal que não puderam mais transitar.

A partir de então, a imprensa local passou a publicar alertas sobre a velocidade excessiva dos novos veículos, à qual a população ainda não estava habituada, e sobre o risco iminente de acidentes de maiores proporções. As notas jornalísticas, explica Pinho (2001, p. 43) geralmente apontavam a imprudência dos motorneiros como a principal causa dos acidentes. Termos como *toda velocidade*, *vertiginosa carreira*, *rapidez diabólica*, dentre outras, apontam o início de uma percepção diferente sobre a presença e impacto deste implemento tecnológico no

cotidiano de Belém. Ainda segundo o autor, o primeiro acidente com ferimentos mais graves ocorreu em 06 de fevereiro de 1908, vitimando o estivador Espiridião Amorim, que teve toda a palma do pé arrancada pelas rodas de um bonde; em abril de 1908, é então noticiado o primeiro acidente fatal:

O acidente envolveu o português Manuel Araújo Campos, despenseiro do vapor 'Ipú', que residia em Pernambuco. Às 11:30 horas, o despenseiro, saindo do Café da Paz, correu para tomar um bonde em movimento, porém do lado que não podia fazê-lo, 'visto o estribo estar levantado e o travessão lhe impedir'. Ao saltar para o veículo, Manoel Campos caiu, 'ficando no vão entre o elétrico e o primeiro reboque, onde foi mutilado. Ao saber do fato, o motoneiro parou o veículo e o proprietário de uma farmácia próxima correu para acudir o acidentado. Já no interior da farmácia, ele morreu. (PINHO, 2001, p. 42)

Tal notícia não só causou comoção na população de Belém como evidenciou outros fatores como causa dos acidentes: os usuários que se precipitavam em subir ou descer do bonde ainda em movimento ou que insistiam em desembarcar do veículo pelo lado não permitido, os pedestres que displicentemente caminhavam sobre os trilhos dos bondes, idosos com suas limitações físicas, e os ébrios que não percebiam a aproximação dos carris ou não escutavam suas sinetas de alerta.

Os periódicos passaram então a noticiar quase diariamente sobre o bonde que mutila uma criança, o que atropela uma idosa, aquele que colide com uma carroça e leva seu proprietário a perder sua carga e seus animais, outro que esmaga um cachorro, ou então aquele que põe fim a vida de um pedestre que ao cruzar desavisadamente o leito férreo, tem seu corpo dilacerado e seus membros separados. A presença dos bondes elétricos fez com que a dinâmica das ruas de Belém sofresse sensíveis alterações, passando a exigir da população – mesmo daquela parcela que por insuficiência de recursos não poderiam usufruir de uma viagem no carril – a compreensão deste novo ritmo da cidade e a interiorização de uma série de novas regras de comportamento e disciplina para melhor convívio com o novo trânsito e a nova velocidade.

A pesquisa de Pinho (2001, 44) mostra que em Belém, as crianças figuravam como vítimas efetivas dos acidentes com bondes, como evidenciam diversas notas publicadas em periódicos no ano de 1908: em 17 de março o menor João Tavares foi colhido por um bonde quando "sonolento e despreocupado" fazia a limpeza dos trilhos, às 5 da manhã; em 31 de março, Maria Dolores (12 anos, doméstica) acidentou-se quando se dirigia "distraidamente" para os trilhos; em 22 de abril, Fabriciano Campos (12 anos, trabalhador em um armazém) foi apanhado por um

bonde quando brincava de bola com outros menores em frente ao seu local de trabalho; em 1 de agosto, Pedro Rodrigues (14 anos, empregado da *Pará Electric*) seguia em um bonde que distribuía carnes para os açougues, às 3 da manhã, quando um “desastre inesperado” o precipitou sobre os trilhos; em 18 de agosto Juvenal Ratisbonne (crido de um estabelecimento comercial) fora fazer compras em uma mercearia, e enquanto as mesmas eram aviadas, o rapaz pôs-se a brincar na rua, pulando nos bondes que ali passavam, até que foi atingido por um elétrico.

De acordo com Pinho (2001, p. 44) estes e outros informes apontariam para o trabalho precoce enquanto promotores de acidentes. No entanto, as ruas de Belém, e de outras cidades, como São Paulo, não representavam somente espaço de trabalho para alguns menores. Para alguns, a rua era um convidativo espaço para os folguedos pueris. Estes, porém, não eram capazes de calcular os riscos aos quais estavam potencialmente expostos, como ocorrido com uma pequena menina de 3 anos, que acidentou-se em outubro de 1900 em São Paulo.

Com base em notícia publicada em *O Correio Paulistano* de 04 de outubro daquele ano, Messina (1991, p. 70) conta que a menina brincava na Rua Líbero Badaró, às 9:45 da manhã, quando pendurou-se no estribo do bonde nº 27 da linha Av. Paulista. Contudo, a pequena desequilibrou-se, escorregando então para baixo das rodas, e diante do fato de o motoneiro não ter conseguido parar o carril em tempo hábil, a criança teve sua perna esquerda dilacerada e, lamentavelmente, amputada. Diversas ocorrências vitimaram crianças nas cidades brasileiras servidas por bondes, no entanto, muitas vezes a petizada não eram as vítimas, mas os vetores de graves acidentes, conforme observou Messina (1993) em carta de um leitor enviada à redação de *O Correio Paulistano* :

A quantidade de crianças soltas nas ruas, e que se diverte colocando sobre os trilhos bombas, cápsulas de revólver, pedras, ferros etc, é tamanha que só por um verdadeiro milagre não se dá um acidente por dia. (MESSINA, 1993, p. 70)

Mesmo com o perigo representado pelos bondes, e pela “tal” eletricidade que corria nos cabos dependurados nos postes, a rua com suas pessoas, seu bulício, seu movimento, parecia exercer uma enorme atração nas crianças. E mesmo com a instituição de medidas protetivas visando a segurança dos passageiros dos bondes, os pequenos traquinas as burlavam através das mais variadas artimanhas, como no

caso da emulação dos sinais de partida dos bondes, instituídos em São Paulo em 1902.

De acordo com Messina (1993, p.72), um apito alertava os passageiros e motoneiro para a iminente movimentação do carril, e as crianças, devidamente munidas com seu “apitozinho”, matreiramente sopravam a plenos pulmões, dando partida aos veículos, causando muitos transtornos e quedas, já que o bonde saía enquanto as pessoas ainda estavam descendo ou embarcando. Percebendo a confusão causada, os pequenos fugiam em desabalada carreira, sempre às gargalhadas, logo buscando outros bondes, em local diverso, para continuar a brincadeira.

Dados analisados por Messina (1993, p. 71) sobre atropelamentos e quedas de passageiros de bondes na cidade de São Paulo mostram que nos anos subsequentes os bondes continuariam a mostrar mostravam a face perniciososa da tecnologia e da modernidade em sua rotina cotidiana como veículo promotor de acidentes, mutilações e mortes, como mostra a charge 1, feita por Klixto e datada de 1907.

Charge 1 – Inicialmente considerado como um ícone progresso, logo o bonde mostraria a face perniciososa da modernidade através dos acidentes, mutilações e mortes, como representa a charge de Klixto.



Fonte: SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnicas, ritmos e ritos do Rio. In: SEVCENKO, Nicolau. **História da vida privada no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 513-619. v.3. il. p&b.

Segundo pesquisa conduzida pela autora em tela, a maior causa de atropelamento por bonde na cidade de São Paulo, entre os anos de 1900 a 1905 foram as travessias da linha de bonde (38,8%), seguido pelo descontrole sobre a velocidade do veículo em áreas como declives ou ladeiras (33,3%). As brincadeiras de crianças, ainda que frequentemente causassem acidentes, pouco envolviam atropelamentos (5,5%). Os resultados deste tipo de acidente eram, majoritariamente, ferimentos leves e fraturas (66%). As mortes figuravam em segundo lugar (19,4%), e por último, ferimentos mais graves e mutilações (13,8%). Depreende-se então que em São Paulo, no período pesquisado pela autora, os acidentes eram motivados pela falta de atenção dos pedestres ao cruzar o leito férreo e pela topografia acidentada da cidade, cujas ladeiras provocavam o aumento da velocidade e o consequente descontrole do carril. Mais da metade dos atropelamentos resultavam em ferimentos leves ou fraturas, o que pode ser atribuído principalmente a determinados dispositivos de segurança, como o de proteção frontal – que os paulistas chamavam de “limpa trilhos” e à evolução dos sistemas de frenagem dos carris.

Em relação às quedas de passageiros dos bondes, Messina (1993, p. 71) aponta a descida dos bondes em movimento como a principal causa (39,14%), seguido dos “pingentes”, ou seja, passageiros que viajavam nos estribos dos carris (30,40%). Curiosamente, a subida nos bondes parecia ser mais segura, figurando como terceira causa de quedas, mas com baixa incidência de casos em relação à subida (apenas 17,40%). Na maior parte das quedas, os passageiros sofriam ferimentos leves e algumas fraturas (65,21%); os ferimentos mais graves e as mutilações resultante das quedas ficavam em segundo lugar (30,44%). As mortes eram poucas, mas existentes (4,35%). Depreende-se então que a maioria das quedas era provocada pelos próprios usuários dos bondes, que por imprudência, insistiam tanto em descer do carril em movimento quando em viajar nos estribos.

Os problemas com os acidentes nos bondes era tamanho que em 1938, certo Max Yantok publicou o *Guia do Passageiro de Bonde*. Com humor acentuadamente ácido – à semelhança de Machado de Assis em seu *Como portar-se no Bonde* – o Guia apresentava seis itens, nos quais discutia desde a pressa dos passageiros até a incômoda presença dos pingentes nos estribos. O “hábito” de alguns passageiros saltarem dos bondes ainda em movimento também foi alvo da troça:

[...] Saltar do bonde em movimento – coordenar os próprios movimentos com os do bonde é uma ciência tão complicada que o próprio Einstein deixou de estudar, com receios das consequências nas experiências. A força da inércia costuma divertir-se à custa da humanidade. O passageiro quer chegar antes do bonde, não se conforma com poucos segundos de espera, voaria por cima do motorneiro. Agacha-se afoitamente ao balaústre, esquece certo reumatismo, não tem tempo de resolver certos cálculos de probabilidade, não olha se o lugar onde vai por os pés é asfalto, paralelepípedo, uma poça d’água ou casca de banana. E salta. Em vez do pé chegou primeiro o nariz, esborrachou-se como mamão maduro e se não levantar logo a carcaça do lugar. Logo vem um auto para realizar a autópsia. Não se esqueça nunca, num caso desses, de fazer testamento para que os herdeiros possam abençoar sua providencial imprevidência. (YANTOK, 1938 apud STIEL, 1984, p. 57)

Sobre este lado negativo dos bondes, lembra Mota (1997, p. 99) que no Recife, muita gente morreu sob as rodas dos carris da *Pernambuco Tramways*, esmagadas nos trilhos, ou arrebetadas pelos violentos encontrões com os postes metálicos que margeavam o leito férreo:

A este respeito, isto é, quanto aos postes, que mais próximos ficavam dos trilhos, ao passar com o bonde perto destes postes, o motorneiro obrigava-se a avisar à retaguarda, com diminuição da marcha do veículo, um toque no tímpano, e o grito de ‘olha à direita!’ para indicar a aproximação do poste, que podia arrancar ou quebrar a cabeça dos incautos. (MOTA, 1997, p. 99)

Assim, por conta dos postes metálicos, viajar nos estribos dos bondes recifenses representava um perigo a mais aos passageiros. Bastava um descuido para que o “pingente” desse de encontro com um poste, o que, segundo Mota (1997), quase sempre significava morte em função do violento impacto, mas “quando o cara não morria, era certo ficar doido para o resto da vida” (MOTA, 1997, p. 100). Além dos problemas com os postes, os recifenses também sofriam acidentes ao cair dos bondes por serem empurrados voluntaria ou involuntariamente, por tropeçar ao subir ou descer dos estribos, por errar o balaústre nos quais iam agarrar, ou mesmo por conta de uma parada brusca e inadvertida.

No entanto, os diversos acidentes noticiados quase diariamente nos periódicos não obstaram o comportamento das crianças, que viam no bonde uma fonte de diversão garantida, a imprudência dos funcionários das companhias concessionárias, que continuavam a conduzir os bondes em grande velocidade, a ansiedade dos usuários mais precipitados que insistentemente subiam e desciam dos carris ainda em movimento, e a displicência dos pedestres que seguiam invadindo o leito ferroviário.

Em 22 de julho de 1922, Germano Cardoso, funcionário do gabinete do Governador Antônio Emiliano de Souza Castro, foi atropelado por um bonde que passava “sonolento” na Avenida Nazaré com a Travessa Quintino Bocaiúva. Por ter sido atirado violentamente contra o passeio, Emiliano perdeu os sentidos, e “esvaído em sangue”, foi conduzido até a Santa Casa (A PROVÍNCIA DO PARÁ, 1922, p. 3); em 31 de outubro do mesmo ano, o alfaiate João Joaquin Gonçalves, de 42 anos foi atropelado por um bonde na Praça Floriano Peixoto, em São Braz, enquanto atravessava a linha férrea lendo distraidamente um jornal. Ao ser atirado ao solo, teve o pé direito esmagado pelas rodas do carril, que continuou a marcha até a Travessa Castelo Branco, onde o condutor parou e evadiu-se (A PROVÍNCIA DO PARÁ, 1922, p. 3). Ainda em 1922, no dia 22 de novembro, o militar Antônio Bezerra de Lima levou um “susto piramidal, durante o qual teve a impressão de estar como ‘mingau’ sob as rodas pouco amigas de um bonde”. Seguiu o dito “muito calmamente pela avenida 16 de Novembro”, quando já no Largo de São José – hoje Praça Amazonas – foi atirado ao solo pelo bonde de chapa nº 142, da linha Jurunas, ficando ferido no ombro e antebraço (A PROVÍNCIA DO PARÁ, 1922, p. 2.).

Em Belém, as notícias veiculadas em periódicos consultados - *A Palavra*, *A Província do Pará*, *Folha Vespertina* e *O Estado do Pará* - sobre os acidentes entre passageiros, pedestres e bondes mostram que os homens envolviam-se muito mais neste tipo de ocorrência que as mulheres. Um exemplo disto é o levantamento de acidentes – sem mortes – registradas somente em 1926, ano da expansão das linhas de bonde para o bairro da Pedreira. De janeiro a dezembro do referido ano, das 117 ocorrências publicadas no periódico *A Província do Pará*, 81% envolviam homens, e 19% mulheres⁶³.

Tal levantamento também foi revelador, pois em meio às ocorrências de acidentes, foi possível observar quem eram os usuários dos bondes belenenses em meados da década de 1920: trabalhadores, como operários e comerciários, que tomavam os bondes de segunda classe e bagageiros; muitos pertencentes à “classe média” - comerciantes e servidores públicos - que transitavam entre os bondes de segunda e de primeira classes, e a “elite” econômica, formada por juizes, médicos, administradores públicos, que isolados nos carros de primeira classe, ostentavam

⁶³ Foram levantados os acidentes sem mortes e ocorrências diversas, como quedas e outros pequenos acidentes, publicadas de janeiro a dezembro de 1926 em *A Província do Pará*. Chegou-se ao número de 117 ocorrências. Destas, 95 envolviam homens, e somente 22 envolviam mulheres.

sua posição através de trejeitos “amaneirados”, do refinamento de seus trajés e do “coquetismo” de suas mulheres.

Nos anos 1930, os acidentes observados na década anterior se repetiam, e a imprensa, aparentemente, passa a dar mais destaque para as fatalidades ocorridas com menores de idade e idosos, ainda que a pesquisa de Pinho (2001) aponte para a existência de acidentes envolvendo pessoas nestas faixas etárias desde os primeiros momentos da tração elétrica em Belém. No dia 08 de outubro de 1938, o menor Inácio de Loyola Ferreira Gomes, paraense, pardo, de 16 anos, residente em Muaná, ao tentar subir em um bonde em movimento, no Ver-o-Peso, foi projetado de encontro a um ônibus, sofrendo escoriações e fraturando o braço esquerdo (O ESTADO DO PARÁ, 1938, p. 6); em 31 de outubro daquele ano, o menor Waldemar Batista da Silva de 13 anos, aluno semi-interno do Colégio Salesiano do Carmo, viajava no bonde número 49 da linha Santa Isabel. Ao chegar ao ponto de descida do menor, na Travessa José Bonifácio, este deu sinal de parada, mas precipitou-se em descer do carril ainda em movimento, caindo no chão e rolando para as ferragens dianteiras do bonde, onde ficou preso, sofrendo diversas escoriações (O ESTADO DO PARÁ, 1938, p. 4). Em algumas situações, os acidentes envolvendo menores de idade assumiam proporções trágicas:

Um ciclista despedaçado sob as rodas de um bonde. O motoneiro do elétrico evadiu-se para evitar a prisão em flagrante. Às 8 e 10 minutos da noite de ontem, ocorreu na avenida Tito Franco, entre as travessas das Mercês e avenida Ceará, um atropelamento por bonde em que perdeu a vida de um modo horrível um ciclista [...]. Àquela hora regressava do ‘Souza’ o bonde desta mesma linha, nº 29, chapa 11 e que vinha recolher, por isto trazia a taboeta ‘Estação’.[...] Ao chegar o referido elétrico na esquina da referida travessa, tentou um rapaz que passeava de bicicleta, passar a frente do bonde que o apanhou violentamente, jogando a máquina a certa distância. O pobre rapaz ficou completamente retalhado pelas rodas do veículo, que separaram-lhe a cabeça do corpo, expondo os intestinos. O nosso companheiro Waldemar Seabra foi testemunha de vista do fato. Às 10 horas da noite era desconhecida a identidade do morto. [...]. (O ESTADO DO PARÁ, 1938, p. 2)

Através das narrativas de Girão (1997, p. 138) acerca do cotidiano fortalezense é possível perceber que os acidentes de bonde envolvendo menores não eram circunscritos à capital paraense. Recorda o autor que por volta de 1940, os moleques gazeteiros saíam pelas áreas ao redor da Praça do Ferreira, no centro da cidade, apregoando as principais manchetes dos jornais. Com destreza e agilidade os gazeteiros subiam e desciam dos estribos com os bondes ainda em movimento, oferecendo as edições que rapidamente eram compradas pelos

passageiros ávidos pelo noticiário, ou por aqueles que apenas buscavam uma distração para a viagem.

Certa feita estava eu na Praça do Ferreira, em frente ao Cine Majestic, esperando o bonde Jacarecanga para ir ao Liceu. Na Coluna da Hora o relógio apontava para as 12:30. As aulas haviam sido transferidas para o período vespertino naquele 1943 tomado de boatos. Os jornalheiros no seu vai-e-vem, gritando as manchetes do dia, subindo e descendo dos bondes em movimento. De repente, um dos garotos despencou do estribo do elétrico da Light, caindo sob suas rodas. Pasma, trêmulo, sem coragem de mover um passo, desviei o olhar para não ver o desfecho da trágica cena. Logo uma multidão acercou-se do bonde e uma dessas pessoas corajosas e solidárias recolheu o garoto nos braços, levando-o para a farmácia em frente [...]. O pobre gazeteiro, no dia seguinte, tornou-se ele próprio manchete dos jornais. Não morrerá, felizmente. Mas tivera um pé amputado. Por longos e longos anos acompanhei a sua trajetória de mutilado. Continuou a vender jornais, berrando as manchetes do dia, coxo, um toco de pé envolvido em molambos. Depois sumiu. Certamente finou-se. (GIRÃO, 1997, p. 138)

Por estar o coto envolvido em “molambos” é provável que o garoto não tenha recebido qualquer tipo de ajuda da concessionária dos bondes de Fortaleza, no sentido de mitigar os eventuais problemas advindos da amputação. A *Light* de Fortaleza, assim como a *Pará Electric* de Belém, e diversas outras concessionárias, procuravam eximir-se da responsabilidade da indenização de pessoas acidentadas em circunstâncias nas quais a imperícia e a imprudência dos passageiros iam contra as normas de uso e segurança estabelecidas pelas empresas de bondes.

Os acidentes envolvendo idosos, por sua vez, eram motivados muitas vezes por dificuldades e/ou incapacidades físicas. Em muitos casos, a falta de atenção e a lentidão de reflexos contribuía de maneira decisiva para acontecimentos infelizes envolvendo danos físicos, severas mutilações, e quase sempre, a morte. Em 19 de fevereiro de 1938, Eduardo José dos Santos, lavrador de 60 anos, saía de sua casa, na Vileta a caminho do Souza. Ao atravessar a Tito Franco, foi colhido por um bonde. Como habitualmente faziam motorneiro e condutor ao perceberem os acidentes, evadiram-se do local do sinistro, deixando o idoso agonizando sob as rodas do bonde. Com o auxílio de populares, um motorista que passava no local retirou Eduardo das ferragens. Este foi conduzido de ambulância até a Assistência Pública, onde faleceu em função de fratura dos ossos da coxa, esmagamento da perna esquerda e violento choque traumático (O ESTADO DO PARÁ, 1938, p. 5).

Em outra notícia, um elétrico da linha Circular que fazia a conversão da Av. Portugal para o Boulevard Castilhos França atropelou a idosa América Cunha, viúva e residente em Bujarú. Além de ser surda e ter a “vista curta”, a senhora

“atravessava aquele boulevard muito despreocupadamente”. Com o choque, América sofreu diversas contusões e escoriações, além de ter fraturada a clavícula direita. Após ser retirada do salva-vidas do bonde, a idosa foi levada à enfermaria da Santa Casa (O ESTADO DO PARÁ, 1939, p. 4).

Em meados da década de 1930, as notícias sobre acidentes envolvendo bondes aparentemente já não causavam o mesmo choque ou comoção na sociedade belenense, inclusive fazendo com que este tipo de relato fosse reduzido a planos secundários de importância nos periódicos da época, uma vez que os acidentes passaram a ser anunciados em pequenas notas, através de poucas linhas.

Já se conheciam os vetores causadores dos acidentes, bem como as possíveis consequências destes. Contudo, algumas ocorrências ficariam marcadas na memória dos usuários dos bondes, como na da Sra. Maria José Amaral, que dos carris guarda uma lembrança amarga. Aos 13 anos trabalhava em casa de família, desconhecia a cidade e tinha medo de perder-se. Em certa ocasião, acompanhada pela dona da casa onde trabalhava, Maria José sofreu um acidente:

Quando voltamos ela fez o sinal pro bonde, o bonde parou, em vez do motoneiro esperar, não esperou, ela ficou e eu fui no bonde, mas eu não sabia nada, não sabia o nome de rua, eu não andava, era só o meu trabalho, só trabalhando, não sabia nome do bonde, não sabia nem onde o bonde ia me deixar, peguei me joguei, eu tinha 13 anos de idade, eu caí lá em frente ao SNAPP, ali tem uma descida na avenida, então justamente nessa descida, eu acho que foi por isso que ele não parou, bati a sineta mas ele não parou, aí eu peguei e me joguei, quando eu voltei pra casa eu tava com o braço amarrado. (AMARAL, 2004 apud RODRIGUES, 2010, p. 78)

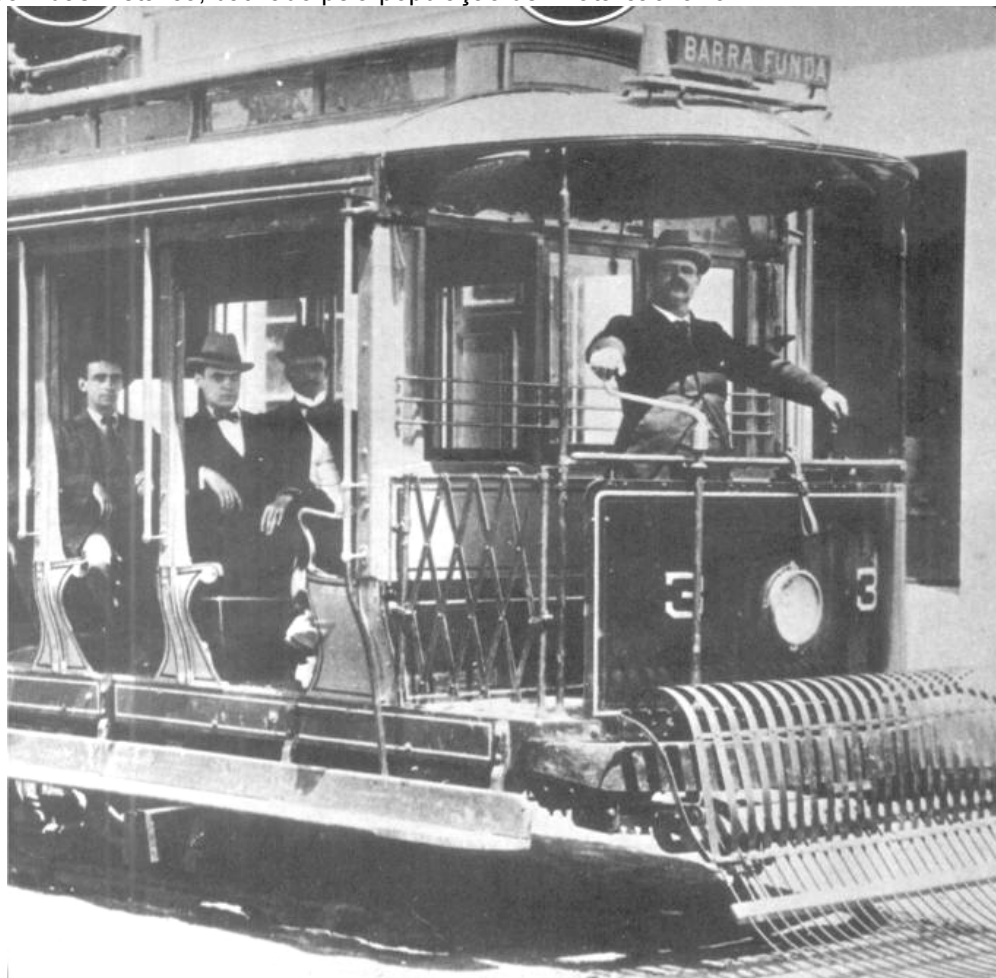
As lembranças dos acidentes também estão vivas no relato do Sr. José Pinho, que aponta como principal causa das ocorrências a imprudência dos passageiros e funcionários da concessionária, e a falta de atenção dos pedestres. Segundo José Pinho, muitos acidentes foram provocados pela embriaguez:

[...] eu me lembro, morreu muita gente atropelada naquela época, de bonde, sabia disso? Eu assisti dois casos, um lá no porto do Sal. Mas o cara estava embriagado, caiu na frente do bonde, e não tinha aquela proteção, aquela proteção, tava sem ela. Passou em cima, cortou o cara no meio! Eu lembro até hoje, tá gravado na minha cabeça esse negócio. Eu tava bem do lado assim, tava com o meu pai, aí quando ele saiu bêbado, caiu na frente do bonde... não dá pra parar, né? [...] Outro foi lá na Manoel Barata. Lá tinha um bar, aí tinha dois degraus, né, pra descer, e a Manoel Barata é estreita, ali próximo da Padre Eutíquio, e o bonde vinha. Então ele foi descer do bar, errou o cálculo do degrau, aí “pou, pou”, e caiu na linha quando o bonde ia passando, aí passou por cima, matou o cara. Agora o bonde pra parar,

demorava né? O cara tem de puxar o freio, eu não me lembro como era o funcionamento, só sei que ele demorava. (PINHO, 2010)

O relato revela um dispositivo metálico de segurança, uma espécie de “guarda-vidas” que era adaptado nas partes terminais do bonde, como pode ser observado na fotografia 53.

Fotografia 53 – Aspecto de um bonde aberto da Light, em São Paulo. Observa-se na parte frontal o guarda vidas metálico, batizado pela população de “mata-cachorro”.



Fonte: Nosso Século. **Memória fotográfica do Brasil no século 20**. 1900-1910. São Paulo: Abril Cultural, 1980. v.1. il. p&b.

Com este dispositivo, buscava-se diminuir o número de acidentes com mutilações e o número de óbitos, uma vez que ao ser atropelado por um bonde, o pedestre seria colhido pela peça metálica, evitando assim que o mesmo caísse para baixo dos bondes, podendo sofrer algum esmagamento ou mesmo vir a óbito. Contudo, José Pinho, além de questionar a eficácia de tal dispositivo, comenta que eram poucos os bondes em Belém que tinham

[...] a proteção na frente, mas aquela proteção as vezes a gente se relaxava, então deixava assim muito solto, tanto que quando batia na pessoa, em vez dela arrastar, ela virava ao contrário aí o cara ia pra baixo. [...] Parecia uma concha, então quando a pessoa batia , caia ali, e com a trepidação ele caia pro lado , não tinha perigo de ser atropelado porque o bonde só ia na reta, né? (PINHO, 2010)

Dentre as ocorrências noticiadas, os diversos suicídios cometidos por pessoas que se atiravam sob as rodas dos bondes abalavam e mobilizavam a opinião pública. O motivo para ato tão desesperado eram inúmeros: dívidas, desemprego, desilusões amorosas, inclusive a falta do gozo pleno das faculdades mentais, como foi o caso de uma tentativa de suicídio ocorrida em 18 de março de 1938:

Enforcou-se nas grades do xadrez onde estava preso, depois de ter tentado suicidar-se sob as rodas de um bonde. Às 4 e 50 minutos da manhã de ontem, tentou contra a existência atirando-se aos trilhos de bondes na praça Santa Luzia, no momento em que por ali passava um bonde da linha 'Pedreira'. Um cabo da polícia militar evitou o suicídio, agarrando o homem levando para o posto do Umarizal onde notaram que ele parecia estar louco. À tarde seria enviado para a Central de Polícia, de onde seria recolhido ao manicômio para o devido tratamento. Sua identidade nos forneceu a Polícia do Umarizal, é João Pimentel, paraense, pardo, solteiro, de 24 anos, sem profissão, residente com uma irmã na travessa Manoel Evaristo n. 358. O escrivão Oswaldo Silva [...] ao voltar do almoço às 2 horas da tarde, foi encontrar João Pimentel que estava recolhido ao xadrez n. 1, enforcado na grade da janela do referido xadrez. Serviu-se ele para o seu enforcamento da própria blusa de mescla que vestia e que amarrou com a manga esquerda na grade da referida e a direita no pescoço. [...] (O ESTADO DO PARÁ, 1938, p. 5)

No entanto, em alguns casos, como a tentativa de suicídio ocorrida em 5 de setembro de 1938, os motivos que conduziam certos indivíduos a atentarem contra suas próprias vidas eram desconhecidos:

Tentou suicidar-se, projetando-se de um bonde em que viajava ao solo.[...] Às 4 horas da tarde de ontem, viajava em um bonde da linha 'Independência', a senhorita Maria de Nazaré Maroja, paraense, branca, de 20 anos, solteira, moradora à Praça do Centenário n. 81. Ao chegar o elétrico à praça Brasil, Maria projetou-se ao solo, quando o veículo desenvolvia marcha regular. É presunção de todos que aquela criatura, por motivos desconhecidos ainda, tivesse a intenção de se suicidar, projetando-se do bonde ao solo. Recebeu ela a fratura da abóbada craniana com hemorragia cerebral.[...] Ainda mais se confirma a ideia de que Maria de Nazaré Maroja teve a intenção de suicidar-se, ao sabermos que se empregara há dois dias, em uma residência familiar, como serviçal. E quando empregada, ela só saía aos domingos, para visitar sua avó, com quem reside. Porém, ontem à tarde, pediu permissão aos seus novos patrões para ir fazer aquela visita, saindo das normas habituais, naturalmente por estar decidida a suicidar-se. Não há esperanças algumas de que a tresloucada senhorita possa sobreviver [...]. (O ESTADO DO PARÁ, 1938, p. 4)

Os jornais subsequentes não informaram nada mais sobre o estado de saúde da jovem, sendo impossível, através dos periódicos, saber se a protagonista do incidente foi a óbito. Talvez porque fosse mais uma humilde desconhecida a acidentarse em um bonde, a situação não prescindia de maiores envolvimento. As duas notícias, diante de fatos tão funestos, aparentam ter certo distanciamento e passividade, como se os repórteres estivessem reduzidos a meros observadores e narradores do cotidiano de Belém. No entanto, não eram acontecimentos triviais. Antes, duas fatalidades que, nas palavras de Pinho (2001, p. 48) evidenciavam um grave estado em que a sociedade se encontrava, onde morrer ou permanecer vivo parecia ser mais um detalhe banal.

No entanto, os pobres não eram a única parcela da sociedade suscetível de acidentarse. A classe mais abastada, que na aurora da década de 1940 já preteria os bondes em função dos veículos automotores particulares e os auto-ônibus, também estava exposta aos acidentes com os carris. Tome-se como exemplo o acidente que causou a morte de José Girard, 76 anos, artista e “lente” de desenho na Escola Normal. Na tarde de 8 de maio de 1938, enquanto saltava de um ônibus da Companhia de Viação Geral, linha São Braz, na avenida 15 de Agosto, esquina com a rua Aristide Lobo, Girard foi violentamente apanhado por um bonde da linha São Braz, ficando sob as ferragens do salva-vidas. O choque fora tão forte que o corpo do professor atropelado formou um “semi-circulo, tendo os pés junto ao rosto”. Como de costume, motoneiro e condutor evadiram-se do local.

Foi somente com a chegada da polícia que o bonde foi erguido, com ajuda de diversos populares, e retirado o professor ainda com vida, sendo este imediatamente medicado pela equipe de profissionais da Assistência Pública. Contudo, devido à gravidade dos ferimentos e a quantidade de fraturas, José Girard faleceu minutos após receber os primeiros socorros. A narrativa prossegue com uma sensível mudança na forma com que o jornalista aborda o episódio. Já não mais se tratava de um acidente corriqueiro, mas uma tragédia envolvendo um conhecido artista e professor da Escola Normal, pai de um “alto funcionário da Panair do Brasil, S/A”. Aparentemente mais envolvido com o acidente, o jornalista relata a chegada do filho de Girard ao local do sinistro com clara expressão de consternação:

Quando seu filho Reinaldo chegou ao local do desastre presenciamos um quadro deveras desolador. Reinaldo abaixou-se junto ao cadáver do pai e com a cabeça deste entre as mãos, chorando, pedia-lhe que o olhasse. (O ESTADO DO PARÁ, 1938, p. 1)

O tratamento dado a este acidente contrasta fortemente com os outros dois, seja pela maneira como foi noticiado em periódico, pela forma como foram mobilizados os praças de bombeiros municipais, polícia militar, guarda civis e mesmo alguns alunos da Escola da Marinha Mercante, para compor o cordão de isolamento no local, e pelas informações sobre o velório, o cortejo fúnebre e a cerimônia de enterramento. Por ser o professor Girard sócio do Clube do Remo, sua diretoria, em sinal de pesar, transferiu a matinal dançante que seria realizada no dia seguinte à morte do dileto professor.

6 OS “MARGINAIS” E EXCLUÍDOS DA BELÉM DOS BONDES

Belém, Belém.

Do rush à cata do ouro negro que proporcionaria lucros astronômicos: a borracha. Das flotilhas de gaiolas atracando e desatracando, subindo e descendo os rios. Do flagelado nordestino, ‘severino’ tangido pela seca ou pelos coronéis do sertão, chegando para a desdita dos seringais. E Belém recebendo a hévea que o arigó colhia na floresta, enfrentando febre, onça e flecha envenenada. E o látex das tigelinhas, transformado em bolas na fumaceira do muru-muru, pulando do inferno verde para as fábricas do exterior. E os seringalistas, de brilhantão no dedo, gastando dinheiro a rodo em Belém [...] enquanto o arigó anônimo, mão de obra do esplendor, morria nos cafundós da miséria abjeta.

Alfredo Oliveira

Belém, Belém; 1983.

Outro dia, numa festa, contaram uma história que merece registro.

Era há dois meses. Andava por aqui a célebre concertista de harpa Léa Bach. A famosa e formosa artista quis conhecer Belém. O Dr. Emílio de Macedo foi apontado como ‘cicerone’ gentil e distinto. Ela aceitou com agrado.

Combinaram um passeio no bosque. O Dr. Macedo foi buscá-la. Mas, ao saírem do Grande Hotel, em vez do Dr.

Macedo chamar um automóvel, como era de esperar, disse democraticamente:
- Lá vem um bonde do ‘Sousa’! [...].Aquele nos serve [...] É ‘bagageiro’!

E tomaram o bonde.

Ao aproximar-se o condutor, para cobrar, em lugar de puxar os níqueis, o Dr. Macedo deitou uma ‘pose’ importante e exclamou:

-Tenho ‘passe’!

E Léa Bach pagou o bonde.
Esta é autêntica, diz o Mecenas.

A Semana. 23 de Março de 1920. p. 6

Políticos, Sanitaristas, arquitetos, engenheiros, técnicos, homens letrados, muitos ajudaram a pensar e realizar mudanças no cenário urbano de Belém a partir de meados do século XIX. Conceberam edificações monumentais – como o Teatro da Paz – que tornar-se-iam marcos visuais de um território da cidade notadamente “elitista”. Elaboraram os sistemas de iluminação urbana à gás e à eletricidade, sistemas de drenagem, de abastecimento de água e de esgoto – estes últimos ainda hoje servindo parte dos bairros centrais. Praças, largos e ruas calçetadas com

paralelepípedos ou macadame foram pensadas de forma a melhorar o tráfego de pessoas e veículos, como também modificar a fisionomia urbana, tornando-a mais agradável e compatível com o gosto refinado dos grupos sociais economicamente dominantes. Projetaram linhas férreas que entrecortavam importantes eixos viários da cidade e facilitavam a locomoção. Nelas trafegariam máquinas – os bondes – que seriam representantes legítimas do progresso e da “modernidade” que se processava em Belém. Pensaram, elaboraram, conceberam e projetaram. Mas, à semelhança das muitas perguntas de Brecht (1982, p. 9-10) e seu “operário que lê”: construíram sozinhos?

Muitas mãos que calçaram e pavimentaram ruas, muitos rostos cujas gotas de suor argamassaram os tijolos que deram robustez e resistência aos edifícios monumentais, e muitos outros corpos que exaustivamente assentaram os trilhos dos bondes não puderam fruir de seus esforços. Não passaram em frente às refinadas vitrinas das ruas calçadas do comércio, não assistiram as companhias estrangeiras que se apresentavam no Teatro da Paz, ou sequer viajaram de bonde. Eram pessoas comuns, operários, trabalhadores que faziam parte de um grupo social “marginal”, deliberadamente excluído do processo “elitista” e preconceituoso de “modernização” urbana de Belém.

O emprego do termo “marginal” para identificar um grupo social específico é tão ambíguo quanto controverso, seja por seu reconhecimento enquanto fenômeno social concreto e significativo, por sua aceitação como categoria portadora de status teórico “legítimo” (PAOLI, 1974, p. 15), e principalmente pelo consenso – ou falta dele – sobre quem sejam os sujeitos sociais “empíricos” considerados como “marginais”. A dificuldade é apontada por Paoli (1974) em diversos trabalhos que tem a marginalidade como categoria principal de análise:

[...] a massa marginal [...] indica o baixo grau de integração do sistema, devido a um desenvolvimento capitalista desigual e dependente [...] e que ...viver na América Latina é estar comprometido com esta problemática. De outro lado, afirma-se que ‘o problema pode ser real e, de qualquer modo, aponta um fenômeno empírico visível na superfície da vida social, mormente nos países dependentes’, mas acrescenta-se que o conceito ‘assume, no plano epistemológico, a conotação de um conceito heurístico e operacional e não de uma contradição necessária’. No plano político, alternam-se as esperanças e desilusões sobre as possibilidades de ação transformadora das populações ‘marginais’: ‘A mão-de-obra marginalizada...introduz uma nova fonte de conflitos sociais ao nível global da sociedade, que não só se acrescenta aos conflitos existentes antes...mas também necessariamente pressiona para um aguçamento desses conflitos, ao combinar-se com eles. [...]’ Os marginais urbanos são

...cadáveres vivos disseminados pelo campo de batalha...não decidem nem participam...O resultado é a passividade própria do fatalismo suicida, que é o denominador comum dos setores marginais [...] (PAOLI, 1974, p. 15-16).

A diferença de conceitos, a ambiguidade e a indecisão a respeito de quem deve – ou pode – ser fundamentalmente considerado como marginal permeiam as pesquisas apontadas pela autora. As “inadequações” teóricas do conceito de “marginal” também são apontadas por Amaral Filho (2002, p. 23) como mutáveis no tempo e no espaço, principalmente quando esta está diretamente associada à pobreza. É partindo desta associação que são tratados como “marginais” os operários, camponeses, índios, favelados, migrantes, pobres e desvalidos de toda espécie. Percebe Paoli (1974, p. 17) que tal pressuposto engloba imagens e fatores diversos, reunidos sem uma reflexão maior, nas ideias de pobreza, falta de participação, desorganização urbana e familiar, falta de emprego produtivo e estável, etc. Isto torna, na opinião da autora, as “populações” ou “grupos” marginais mais uma “suposição hipotética” do que efetivamente uma “presença concreta”.

O pauperismo como fenômeno social não foi uma “invenção”, conforme esclarece Geremek (1995, p. 20), tampouco tem uma “certidão de nascimento”. Explica o autor que todas as sociedades denominadas históricas evidenciam uma diferenciação das condições materiais de seus indivíduos. Historicamente, a pobreza manifesta-se de maneira latente, outras vezes como caminho para redenção e salvação, como no cristianismo medieval. Conforme esclarece o autor, observa-se de maneira frequente na história da humanidade o aparecimento de mendigos como uma espécie de “grupo profissional”. Suas origens, como aponta Geremek (1995, p. 20), estão ligadas, sobretudo, ao processo de urbanização, uma vez que somente a concentração de indivíduos pode garantir-lhes um “modo de vida” relativamente “estável”, sem a necessidade de peregrinarem em busca da “compaixão” alheia.

Sobre a “mendicância profissional” apontada por Geremek (1995), é possível citar os “esmolantes de santo”, figuras típicas em Belém até os primeiros anos do século XX. Comenta o memorialista belenense Antônio Ribeiro de Campos que a cena era corriqueira:

Palmas sonoras à porta, quem a fosse abrir forçoso era deparar, sem surpresa, com aquele tipo tão frequente nas ruas de Belém [...]. Gaforinha partida no meio, as duas bandas, bem altas sobre as orelhas [...] calçando chinelas que mal chegava ao meio do pé, o crioulinho ou mulato-sarará. [...] E os olhos quebrados de pudicícia, como se apanhado a fazer feia coisa, era aflautada e semitonada a voz que lhe saía no pedido: – “Esmola para o glorioso”...ou, numa variante: – “Esmola pra Santíssima”...Junto ao peito e à sombra da umbela, a bandeja. Nela, ordinariamente tosca, e ataviada de fitas, uma imagem qualquer de Santo [...]. E tudo isso de envolta com as moedas, na maioria de cobre ou níquel, raramente uma prata de dois mil réis, que as almas crentes iam deixando cair [...]. (CAMPOS, 1966, p. 25)

Destes esmolantes o Umarizal – bairro originalmente habitado por negros e mestiços – foi fértil. Iam de porta em porta, vestidos de maneira “ordinária”, distintiva da “classe” – calças acima do tornozelo, apertadas, altas até em cima do estômago, chinelas gastas, e no peito a medalhinha níquelada de um Santo qualquer – apelavam, com uma “docilidade hipócrita”, para a religiosidade das pessoas devotas e tornavam-se “sócios” dos Santos no produto das esmolas. A prática “infame”, no entanto, representava uma estratégia de sobrevivência de alguns indivíduos que naquela Belém de outrora eram tidos pela “elite” como “marginais”.

Considerando o contexto da presente investigação, bem como seu recorte espaço-temporal, os grupos sociais “marginais” são representados pelos homens e mulheres que em maior ou menor grau são inseridos na sociedade, principalmente através de ocupações rentáveis, sem que, no entanto, gozem de benefícios sociais e econômicos, políticos e culturais. Desprovidos de laços materiais e dos comprometimentos da propriedade, como explica Geremek (1995, p. 7), os “marginais” expressam uma espécie de “conhecimento universal” da verdade sobre a existência humana e também “[...] são portadores da imagem e da voz ‘de baixo’, dos níveis inferiores da sociedade, da consciência e da cultura populares” (GEREMEK, 1995, p. 7).

Sobre a “imagem” dos “marginais”, o autor esclarece que ela encontra-se relacionada de maneira íntima ao valor negativo que a sociedade – entenda-se a “elite” econômica e política – atribui a um determinado grupo de práticas cotidianas e *habitus* distintos daqueles aceitos como “educados, civilizados e urbanos”. Analisando as sociedades europeias, Geremek explica que

A sociedade urbana produziu argumentos para uma valorização social da riqueza e para que esta pudesse ser tratada como um sinal da Graça de Deus. Consequentemente a miséria constituía a prova da falta de ajuda divina e talvez até da sua ira. No plano societário o pobre era tratado como

alguém que subvertia a ordem social e era socialmente perigoso. (GREMEK, 1995, p. 10)

Outro elemento que, segundo o autor polonês, definia os pobres e miseráveis era o seu aspecto externo. Não apenas o modo de vestir era significativo. O fato de também não terem roupa era importante. No caso dos mendigos, o próprio corpo representava o papel de “meio de vida”: a exposição de uma face geralmente encovada e “sofrida”, de membros esqueléticos, de úlceras e feridas pelo corpo, deveriam despertar compaixão. Em verdade, despertavam também sentimentos de aversão e repulsa. Assim, delineia-se um limite tênue que revertia a miséria e o desamparo em feiura para os olhos, em atraso e preguiça; transformava as “vítimas” em “causas” das mazelas sociais.

Ainda que a presente pesquisa opere com a definição de uma categoria de análise presente no trabalho de Geremek (1995), deste ela guarda certa distância, posto que o autor se detém nas representações de vagabundos e miseráveis da Europa no período de 1400 a 1700, enquanto a presente investigação explora o universo dos “marginais” na Belém dos bondes, abarcando os trabalhadores informais e “formais” dos grupos pobres, os negros, mulatos e mestiços, os migrantes nordestinos. Outras diferenças residem nas fontes de consulta, posto que no presente estudo utilizam-se os periódicos, os livros de memorialistas, e não somente a literatura. Além disto, os prismas através dos quais os grupos “marginais” serão observados são suas práticas cotidianas, seus *habitus* e os mecanismos por eles criados contra a dominação pelos grupos social e economicamente hegemônicos.

6.1 RECÉM LIBERTOS: UMA REALIDADE MARGINAL

Em 1869, data de inauguração da primeira linha de bonde, parte considerável da mão de obra utilizada na construção civil belenense, segundo os estudos de Bezerra Neto (2001), era negra, índia e mestiça. Conforme mostra o autor, no ano de 1872, o contingente populacional de cativos em Belém era de 5.087, ainda que muitos deles fossem arrolados pelo Censo como “lavradores”, o que “[...] não os

excluía *a priori* da vida urbana, considerando-se as diversas ‘rocinhas’ existentes [...]” (BEZERRA NETO, 2001, p. 67).

Quanto à ocupação dos demais trabalhadores escravos, segundo o Censo de 1872, os mesmos foram classificados como pescadores (37), marítimos (62), criados e jornaleiros (767), atividades manuais ou mecânicas (873), serviços domésticos (1.130), além de outra parcela cujas atividades não receberam qualificação definida (1.184). O processo de mestiçagem na Amazônia ocorreu, nas palavras de Bezerra Neto (2001, p. 45) de maneira multifacetada, envolvendo grupos indígenas, os colonizadores europeus e seus escravos africanos que foram compulsoriamente introduzidos na região. O escravo, especialmente o negro, era visto como um degenerado propenso à balbúrdia. Um vadio turbulento. O agrupamento de negros era considerado um indicativo das rodas de capoeira, prática sistematicamente combatida à época. No entanto, Leal (2008) mostra que tal prática representava uma das formas de resistência desta parcela social contra os instrumentos de vigilância e punição estabelecidos pelos grupos hegemônicos, como os códigos de polícia e de posturas.

Lembra Salles (2004, p. 116) que a capoeira era “primitivamente” associada aos malandros lusitanos, no entanto os negros, que ocupavam posição social inferior àqueles, acabaram herdando a expressão associada à rebeldia. A capoeira em Belém não chegou a evoluir para um jogo de destreza ou tipo de luta, como no Rio de Janeiro e Salvador, o que não significa que a destreza das lutas corporais e suas armas tradicionais – faca, navalha, cacetes – não deixassem abundantes registros nas crônicas policiais. Em função da sistemática perseguição policial, ela restringiu-se e conservou-se nos círculos de “malandragem”, durante muito tempo, até desaparecer quase completamente. A prática da capoeira esteve associada, durante muito tempo, aos folguedos de boi-bumbá. Foi esta ligação que acabou determinando as proibições desta e de outras folias populares através de forte repressão policial, a fim de evitar nestas festas o encontro de grupos rivais que se insultavam mutuamente e tinham suas diferenças resolvidas na ponta da faca ou no fio da navalha.

Esta população negra e mestiça morava em áreas apontadas como “insalubres” e que não eram então “valorizadas como morada burguesa” (LEAL, 2008, p. 32). Assim, bairros como Jurunas e Umarizal foram aumentando demograficamente em função de uma

[...] população pobre, de maioria negra ou cabocla, mantinha práticas culturais que muito se distinguiam do modelo de civilização que os grupos dirigentes pretendiam implantar na capital paraense. (LEAL, 2008, p. 32)

A intervenção da “elite” não era circunscrita ao aspecto arquitetônico-urbanístico de Belém. Buscava-se também a “eliminação” dos *habitus* e práticas da população negra e cabocla que eram considerados “negativos” e “indesejáveis”. Desta forma, práticas autônomas, batuques, crenças, folguedos de rua e outros elementos culturais negros e indígenas respondiam “negativamente” à proposta modernizadora dos grupos dominantes, sendo vistos como símbolo de “atraso” e “barbárie”. Com a abolição em 1888, sob o ponto de vista do benefício dos escravos, pouco – ou quase nada – estava ao seu favor. Segundo Fernandes (2008, p. 29), os senhores de escravos foram eximidos da responsabilidade pelos recém-libertos. Igreja, Estado ou qualquer outra instituição assumiu o encargo de prepará-los para o novo regime de organização de suas vidas e de seus trabalhos. Desta forma, o liberto

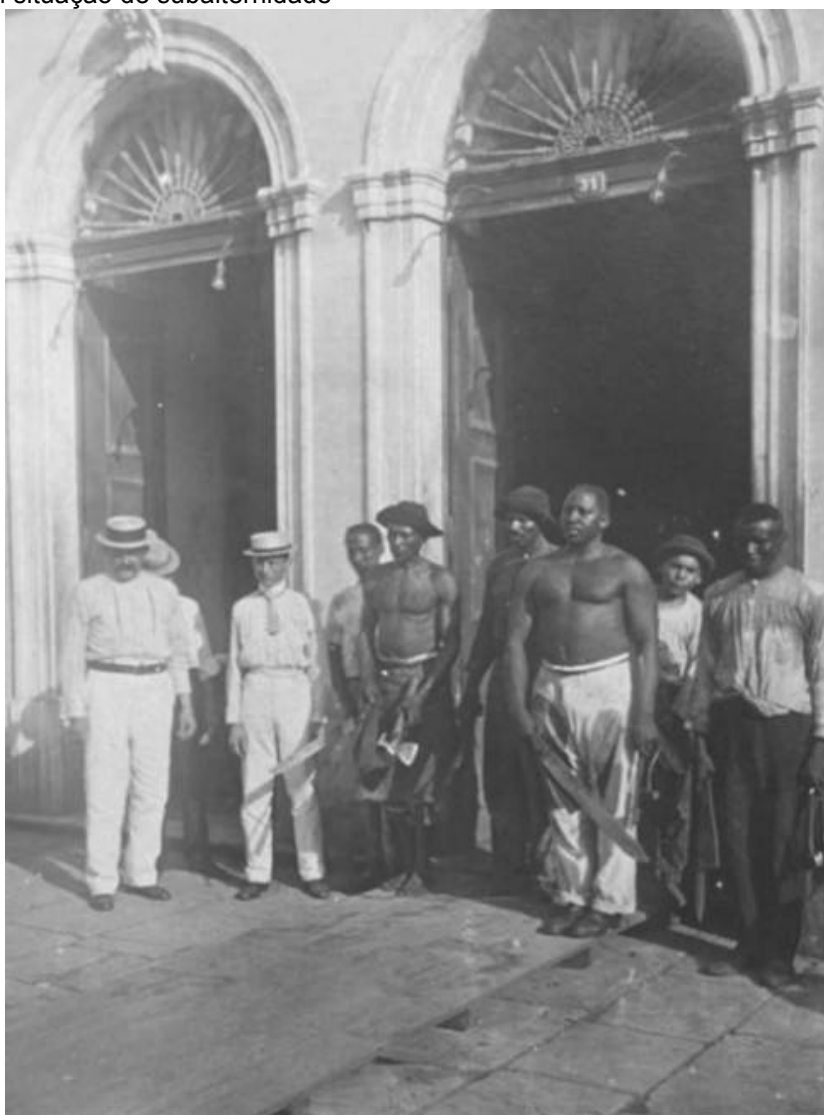
[...] se viu convertido, sumária e abruptamente, em senhor de si mesmo, tornando-se responsável por sua pessoa e por seus dependentes, embora não dispusesse de meios materiais e morais para realizar essa proeza nos quadros de uma economia competitiva. Essas facetas da situação humana do antigo agente do trabalho escravo imprimiram à Abolição o caráter de uma espoliação extrema e cruel. (FERNANDES, 2008, p. 29)

Com efeito, Fernandes (2008, p. 32) afirma que o aparato legal do Estado, os poderes públicos e os círculos politicamente ativos da sociedade mantiveram-se inertes e indiferentes diante do drama material e moral que sobrevieram à libertação dos escravos. Do ponto de vista econômico e político, os interesses dos senhores de escravos foram – de certa maneira – “favorecidos” ao ser realizada uma abolição onde nenhuma indenização foi assegurada, ou qualquer tipo de obrigação social por parte dos antigos senhores para com os homens e mulheres que passaram a ser livres, e que foram deixados à margem da sociedade. Comenta Amaral (2004, p. 66) que tal quadro proporcionou maior dificuldade para o escravo negro, que recém-liberto, passaria a concorrer no mercado de trabalho com homens brancos e mestiços. Estes, ao contrário dos negros, sofriam um pouco menos com a discriminação e o preconceito de cor.

A absorção deste grupo no cenário de uma economia competitiva foi lenta, conforme mostra Fernandes (2008), e aconteceu a partir das ocupações mais

“humildes” e mal remuneradas, como aconteceu em Belém, onde muitos negros foram absorvidos pela concessionária de bondes para quebrar pedras e confeccionar o leito da via para assentamento dos dormentes e posterior fixação dos trilhos, atividade esta que antes já era tradicionalmente desempenhada por braços negros. Outros, juntamente com “caboclos mais pobres” passaram a se dedicar “à profissão de embarcação” (LEAL, 2008, p. 39), outros tantos se tornaram estivadores, como mostra a fotografia 54.

Fotografia 54 – A imagem mostra alguns estivadores dos armazéns do porto em frente a um sobradão no Boulevard da República (atual Castilhos França), na primeira década do século XX. Ainda que fossem livres, negros, mulatos e mestiços desempenhavam atividades simples que os mantinham em situação de subalternidade



Fonte: Pará. Companhia de Docas. **Porto de Belém**: Primeiro Centenário. Belém: Publicarte, 2009. il. p&b.

A imagem mostra, de um lado, um grupo de trabalhadores negros, e do outro, os possíveis proprietários de um armazém em frente ao porto. Ainda que estivessem juntos na fotografia, o posicionamento – em lados distintos – do grupos de brancos e negros, bem como a forma com a qual foram fotografados, aponta para as distinções sociais e raciais da época. Alguns negros posam de torso nu (comportamento considerado “vulgar” pela “elite” dominante e pelo Código de Posturas da época), outro, à direita, com a camisa manchada pelo suor da labuta. Carregando instrumentos de trabalho (uma machadinha, um terçado e outro instrumento que parece ser uma espécie de arco-de-serra) os negros posam de forma muito “rígida”, com membros inferiores e superiores juntos ao corpo e sem fitar a câmara – diferente do que fazem os homens de branco – indicando respeito e sua posição de subalternidade. Mesmo desempenhando tarefas simples, às vezes relacionadas ao emprego de força física, e ocupando posições inferiores no sistema produtivo, os negros, mulatos e mestiços ocuparam-se de atividades tão diversas que sua presença na cidade não passava despercebida:

Eram negros por toda a parte, vendedoras de tacacá, amassadeiras de açai, lavadeiras, doceiras, cozinheiras, pedreiros, pintores, artesãos de toda espécie. (MENEZES apud LEAL, 2008, p. 40).

No que tange a relação entre o mercado de trabalho e os negros e mestiços, o trabalho de Fernandes (2008) é de relevante importância. Não obstante, ele apresenta alguns aspectos “generalistas” sobre o grupo em questão, o que, de certa maneira, dificulta a observação dos matizes existentes entre os distintos graus de instrução e qualificação e a maior ou menor possibilidade de acesso ao mercado de trabalho “formal”.

Neste sentido, lícito lembrar os estudos de Vicente Salles (2004) sobre os negros e mestiços na formação da sociedade paraense. Explica o autor que desde o começo da década de 1860 é notória a presença de imigrantes europeus em Belém, atraídos pela economia gomífera. Juntos com estes imigrantes desembarcam em Belém “ideias mutualistas como iniciativa eminentemente popular, associando trabalhadores” (SALLES, 2004, p. 58). Assim, diversas categorias de profissionais negros e mestiços reuniram-se em torno de sociedades e ligas operárias, como a Sociedade Beneficente Artística Paraense, instalada em 1865 e formada por serralheiros, ourives, sapateiros, alfaiates, quase todos negros ou mulatos.

Outras iniciativas apontadas por Salles (2004, p. 59-60) e dignas de menção são a fundação da Associação Filantrópica de Emancipação dos Escravos em 1869, por iniciativa do livreiro austríaco Carlos Seidl, a Escola Noturna para Adultos Livres, mantida pela Sociedade Propagadora da Instrução Popular, da Escola Noturna para Adultos Escravos, criada através de iniciativa de um grupo de cidadãos e a Escola Noturna da Câmara Municipal. Estas três últimas fundadas em 1871.

Mesmo existindo tais iniciativas, as dificuldades em ocupar postos de trabalho eram consideráveis. Assim, alguns poucos serviços proporcionaram alguma remuneração a este grupo social, como engraxar sapatos nas áreas centrais de Belém, vender frutas e verduras no Ver-o-Peso, na doca do Reduto, ou mesmo transportar peixes e outros gêneros nestes mesmos locais. As funções de pedreiros, carpinteiros, calafates, escultores, carroceiros, jornaleiros ou sapateiros também foram alternativas para obter alguma renda. Aqueles que encontraram trabalho no serviço público assumiram as funções menos qualificadas, como “porteiros de repartições, nas tarefas de limpeza pública, no calçamento das ruas, nos mercados e matadouros públicos” (AMARAL, 2004, p. 95).

Devido às dificuldades e à relativa escassez de oportunidades de trabalho para o recém-liberto, muitas vezes o sustento da família, que era tradicionalmente providenciado pelo homem, vinha do trabalho feminino. Assim, as mulheres foram se ocupando com atividades relacionadas ao preparo de alimentos, como “cozinheiras, amassadeiras de açaí, vendedoras de tacacá, mingau” (AMARAL, 2008, p. 95). As mulheres também se tornaram “empregadas” domésticas, área de mercado de trabalho braçal, em regra mal, remunerado, e que em muitos pontos assemelhava-se à escravidão, tanto pela precariedade da jornada de trabalho quanto pelo controle excessivo da vida da empregada.

Conforme Martins Junior (2005), na virada do século XIX para o XX

[...] o trabalho doméstico constituía uma das principais atividades femininas. Devido à sua mobilidade, a doméstica facilitava o intercâmbio entre os membros da elite e a rua, o que [...] a transformava num elemento [...] perigoso, pois colocava a ameaça da degenerescência física e moral no interior das ‘casas de família’. Acrescente-se por outro lado, que a doméstica que morava no emprego estava distante do universo protetor-repressivo do seu próprio ambiente familiar e, ainda que muitos filhos da elite tinham nas criadas da casa uma fonte habitual e ‘natural’ de iniciação sexual [...] (MARTINS JUNIOR, 2005, p. 49).

Mesmo desempenhando um papel importante na manutenção da “casa burguesa”, as empregadas domésticas carregavam o estigma de “degeneradas em potencial” por seu contato direto com a rua. Não obstante, muitas sofriam com o assédio sexual dos rapazes da “elite”, o que era visto com certa “indulgência” por seus pais. Porém, quando as “brincadeiras sexuais” davam origem a uma queixa na polícia, a família tratava de proteger seus membros mais jovens (MARTINS JUNIOR, 2005, p. 50). Desta forma, o quadro mostra que a condição de trabalho da mulher pobre – negra ou mestiça – era tão ruim, ou até mesmo pior que a dos homens.

Foi considerando as dificuldades de inserção do negro (como indivíduo e como grupo) no mercado de trabalho que Florestan Fernandes afirmou que para estes, viver na cidade pressupunha “condenar-se a uma existência ambígua e marginal” (FERNANDES, 2008, p. 35), tendo de disputar oportunidades residuais com outros componentes “marginais” do sistema, como os mestiços, e os migrantes nordestinos, que a partir de 1877, em Belém, passaram a aumentar as fileiras daqueles que “não serviam para outra coisa” ou “estavam começando bem por baixo” (FERNANDES, 2008, p. 24).

Desta forma, explica o autor, para os negros e mestiços havia duas escolhas irremediáveis: restava-lhes aceitar uma paulatina incorporação ao grupo de trabalhadores urbanos que desempenhavam tarefas “mediócras” e “inferiores”, como os carregadores de aluguel da fotografia 55, ou procurar no “ócio dissimulado, na vagabundagem sistemática e na criminalidade fortuita” (FERNANDES, 2008, p. 44) meios de garantir sua sobrevivência e as aparências de homem liberto.

Muitos adotaram como estratégia de sobrevivência a segunda alternativa disponível, e decorrente desta opção os negros e mestiços viveram o primeiro decênio republicano em Belém, conforme explica Salles (2004, p. 82), acuados pela aplicação sistemática da força de repressão policial, principalmente no que se refere aos considerados “folgedos turbulentos” dos negros, capoeiras e brincantes de boi-bumbá. Segundo Salles (2004, p. 27) entre as festas tradicionais de negros, duas eram particularmente apreciadas: a do Divino Espírito Santo e a de São Raimundo. A primeira, durante muito tempo, realizava-se no bairro do Umarizal, habitado quase exclusivamente de negros. No entanto, o que se pretendia naquela Belém do alvorecer da República era, nas palavras de Salles (2004, p. 124), limpar os vadios, principalmente os negros e capoeiras, que após a abolição, erravam por todos os cantos da cidade, sem ocupação definida e provocando variados distúrbios.

6.1.1 Negros e mestiços: entre conhecidos capoeiras e anônimos trabalhadores.

Conforme explana o memorialista Antônio Ribeiro de Campos, a Belém do começo do século XX, até meados da segunda década, “se não chegou a ser um empório de capoeiragem, chegou bem perto disso” (CAMPOS, 1966, p. 51). Denominados cronologicamente de “bichos beliches”, depois “batutas”, “bichões”, “marretas”, “tacos”, “bambas” e “cobras” (CAMPOS, 1966; p. 51) os negros, mulatos e mestiços “iniciados” na capoeiragem antes compunham uma malta de desordeiros e “valentões de costas quentes” que se encontravam, majoritariamente, nos bairros da Campina e Cidade, e já nos primeiros anos da República tornam-se “capangas” de alguns políticos.

Fotografia 55 – Carregadores de aluguel eram comuns nas áreas próximas ao porto de Belém, principalmente no período em que a economia gomífera movimentava o comércio da região. A fotografia mostra alguns destes carregadores selecionando a balata para alguns compradores em frente uma casa comercial no Boulevard da República. Ao fundo e à direita, os antigos armazéns do porto, demolidos para a construção de um terminal de passageiros em estrutura metálica.



Fonte: Pará. Companhia de Docas. **Porto de Belém: Primeiro Centenário**. Belém: Publicarte, 2009. il. p&b.

A capoeira, conforme identifica Leal (2008, p. 23), era uma atividade “grupal”, com lideranças designadas, territórios demarcados, hierarquia e normolégio internos. Suas atividades consistiam na competição entre si, através de violência, pela posse de novos territórios e pela manutenção do domínio dos antigos. De acordo com o autor, os “capoeiras” eram uma das preocupações capitais da força policial e o “desconforto” dos grupos sociais hegemônicos. Sob o olhar da repressão, o indivíduo “capoeira” possuía características prontamente observáveis:

A maioria dos capoeiras porta navalhas, porretes, ou facas no ato da prisão, e muitos dos detidos por ‘desordem em grupo’, e também por porte de arma e arremesso de pedras, provavelmente eram enquadrados na atividade genericamente denominada de capoeira. Alguns eram presos até mesmo por ‘assobiar como capoeira’ – emitindo um som por meio do qual o membro das maltas se comunicavam quando fora de vistas uns dos outros. (HOLLOWAY apud LEAL 2008, p. 26)

Em Belém, os primeiros anos republicanos foram caracterizados pela intensa repressão contra a capoeira e a vadiagem. Diversos motivos eram arrolados para justificar tal perseguição: a pressão do poder público pela “elite”, que desejava maior segurança e moralização nas ruas, bem como ver livre a cidade desta “malta de vagabundos e desordeiros profissionais”, que constituíam uma séria ameaça à ordem e à disciplina públicas; a carência de mão-de-obra para lavoura nas colônias estabelecidas ao longo da Estrada de Ferro Belém-Bragança, dentre outras justificativas.

Em pesquisa sobre a capoeiragem na Belém dos primeiros anos da República, Leite (2008, p. 54) identificou que esta não era a única prática da população pobre associada à vagabundagem e à vadiagem. Existiam indivíduos identificados como vadios por sua notória ociosidade, outros eram identificados como tal por conta das desordens nas quais se envolviam ou provocavam. Na primeira situação enquadrava-se certo Antônio Gomes de Souza, conhecido com “Miquilino”, apontado por Leal (2008, p. 54) como vagabundo por não ter ocupação e perambular de taberna em taberna, embriagando-se, falando mal da vida alheia e mesmo detratando a polícia. Na segunda classificação enquadra-se o “façanhudo, perigosíssimo ‘Macaco’[...] especialista em brigas com a Cavalaria, delas saindo ileso e deixando no chão gente sangrando [...]” (CAMPOS, 1966, p. 52).

Um exemplo significativo do preconceito contra os negros e mestiço, apontado por Leal (2008; p. 168), é o caso menor alagoano Manoel dos Santos. Em 09 de junho de 1905, contando então com 16 anos, Manoel fora solto após 30 dias

de reclusão na Cadeia de São José por vadiagem. O menor fora preso diversas vezes por “gatunagem”, e segundo seus denunciantes, andava sempre em “má companhia”. Sem emprego, sem residência fixa, e com o termo de bem-viver já assinado, o menor caminhara muito tempo por Belém sem encontrar alternativa de trabalho.

Às 11 horas da noite, depois de caminhar o dia todo, sem nada conseguir, Manoel dos Santos disse que ‘estava brincando com um grupo de soteiros (sic) da Companhia Urbana, na Praça da Independência, quando por ali passou um cabo do regime militar do estado’ e o prendeu. Como capoeira não se joga sozinho, Manoel foi recolhido juntamente com um de seus companheiros, ‘devido a algazarra que faziam’. (LEAL, 2008, p. 168-169)

Alguns indivíduos ganharam fama como desordeiros e exímios “capoeiras”, ágeis no “rabo-de-arraia” ou numa entrada “de tesoura”. Era o caso de “Pé de Bola”, mestiço, valentão do Jurunas; Teodoro “Medonho”, mestiço e funcionário do Tesouro do Estado; “Mané Baião”, um “pretinho” operário do Arsenal da Marinha. Conforme aponta Leal (2008, p. 57) diversos “desordeiros” acabavam compulsoriamente recrutados para as forças militares. Contudo, não era somente o corpo policial que abrigava os ditos brigões e arruaceiros, pois boa parte dos soldados do exército e dos marinheiros eram

[...] elementos desordeiros e maus, recrutados nos meio civis, onde predominavam os manejadores de facas, exímios ‘capoeiristas’ e destros jogadores de ‘rabo de arraia’. O chanfalho, a calça encarnada e o dolman azul, apavoravam a pacata população civil, que se escondia à aproximação de um praça de ‘pré’ ou de um marujo (PEREIRA, 1962 apud LEAL, 2008, p. 57)

O caso de muitos destes “desordeiros” e “vagabundos” aponta para uma estreita relação existente entre negros e mestiços e a prática da capoeira. Também mostra que nem todos os indivíduos acusados de serem “capoeiras” de fato eram “vagabundos” – no sentido de não terem profissão nem residência, tal como previa a legislação penal da época (LEAL, 2008, p. 119), pois o quadro mostra que muitos estavam inseridos em variados campos de trabalho. Ainda assim, eles eram conhecidos subversores da ordem, mesmo que tal prática representasse uma estratégia de “sobrevivência” e uma forma através da qual negros e mestiços mostravam sua presença e sua existência para uma sociedade “elitizada” que procurava, através de diversos dispositivos legais, reprimir determinadas práticas socioculturais desta população pobre e afastá-la das áreas “enobrecidas” da cidade.

Não obstante, nem todos os membros deste grupo social “marginal” tornaram-se conhecidos capoeiras, vadios, vagabundos e subversores da ordem. Muitos deles, no anonimato de suas profissões, tornaram-se elementos característicos da cena urbana de Belém. Neste sentido Campos (1966, p. 68) relembra de personagens características das ruas do Umarizal, onde morou nas primeiras décadas de 1900. Eram pregoeiros de doces e mingaus, de ovos e galináceos, garrafadas e raízes miraculosas que não se restringiam à circunscrição do Ver-o-Peso. Dos vendedores, o autor recorda de maneira vívida da velha e gorda “mingauzeira”,

[...] muito limpa no seu vestido de saia ramalhuda e cabeção branco rendado, cuja voz dava às manhãs uma nota vibrante para a alegria das crianças e gente grande: – “Mingau de miiiiilho!”. Aquilo era canto de guerra, alarme de sirena, soando longamente, estridentemente, chamando às portas a criançada, com cuias, tigelas de esmalte, canecos de lata [...]. A velha mingauzeira era simpática. E ainda longe subindo ao ar seu canto – “Mingau de miiiiilho!” – não raro uma conversinha de porta de rua entre vizinhas: – “A freguesa uma mulher velha, trabalhando todo o dia...E a filha, uma vadona [...] (CAMPOS, 1966, p. 69)

À tarde, por volta das duas horas, outra figura quebrava o silêncio das ruas entoando seu pregão: o homem do “doce da Regina”, conhecido pelo epíteto de “cocadinha” por razões óbvias:

O cognome nascera-lhe precisamente do pregão, de tenor, aflautado e esbofado na pressa com que caminhava o doceiro, com sua montra encarapitada sobre quatro pés para as rápidas paradas... – “Cocadinha! Pandeló! Beijo de moça!”. Se algum garoto divertido, por trás de um cercado, de uma janela, imitava-lhe o agudo canto – “Cocadinha!” – ele não quebrava o ritmo da caminhada nem do pregão. A resposta, no mesmo tom, saía, em cima da bucha – “É a mãe! [...] Cocadinha! (CAMPOS, 1966, p. 69)

Outra figura não menos interessante era o “homem dos remédios da terra”. Matinal como a “mingauzeira”, passava pelas nove ou dez horas, infalivelmente, com seus brados enérgicos:

– ‘Olha a cabeça de nêgo! Olha o batatão! Olha o leite de Amapá pra doença do peito!...Olha o estoraque, o apií, casca de losna pra mulhé...’. E o negro desempenado, na cara luzidia o contraste da branca dentadura bonita, sempre à mostra, tabuleiro à cabeça lá se ia, ligeirinho devido ao peso de sua farmácia indígena ambulante – ‘Olha a cabeça de nêgo! Olha o batatão! [...] (CAMPOS, 1966, p. 68-69)

A dualidade existente na inserção do elemento negro e mestiço no panorama social de Belém é patente no romance naturalista *Hortência*, de João Marques de Carvalho através do comportamento das personagens protagonistas: Hortência, a

ingênua e trabalhadora mulata, e seu irmão, Lourenço, malandro “capoeira”, devasso e amante da boemia. O mulato é descrito como

[...] um rapagão de vinte e cinco anos, de rosto severo e antipático, andava agora cozinhando em casa duns comerciantes, mas era um vadio consumado, um desses gênios essencialmente paraenses, – voluptuoso, amigo da boa vida, dos dias inteiros passados na rede, abraçado à viola, tocando melopeias fáceis, acompanhadas pela monotonia do ranger dos esses nos ganchos das paredes. A mãe nunca pudera fazer dele um homem de bem. (CARVALHO, 1989, p. 40)

Hortência era a antítese do irmão. Com 15 anos, era

[...] um desses espíritos inofensivos, que veem tudo pela melhor face. Passava os dias a cantar, trabalhando valentemente com a mãe, lavando roupa, com os fortes braços metidos na barrela. Crescera naquele meio operoso e adquirira na convivência com a mãe um intenso amor ao trabalho. [...] Ela também tinha ojeriza ao gênio vadio do irmão, por instinto, e pelo impulso natural de seu temperamento trabalhador. (CARVALHO, 1989, p. 40-41)

A mulata, que trabalhava no Hospital da Caridade – atualmente “transmutado” e “espetaculizado” em “Casa das 11 Janelas”, junto à Fortaleza do Presépio – buscava juntar algum pecúlio para si e para ajudar a pobre mãe lavadeira. A dedicação de Hortência ao trabalho valera-lhe a estima e proteção dos administradores do nosocômio:

Cumpria regularmente as suas obrigações – sem faltar a nenhuma, por menor que fosse – com uma consciência exemplar. O seu modo de proceder era apontado às outras enfermeiras como um exemplo a ser seguido. Os superiores gabavam-na constantemente, dispensavam-lhe considerações relativas à sua posição. (CARVALHO, 1989, p. 67)

Amante anônima do trabalho que lhe dignificava, Hortência distinguia-se do irmão Lourenço, ladino e farrista. Todo o dinheiro dado pela mãe ou amealhado através de pequenos trabalhos que não lhe ocupavam por muito tempo, gastava sistematicamente em “pândegas imorais” com prostitutas, regadas a muita cachaça e outras bebidas vulgares. Frequentemente deixava-se

[...] ficar pelas ruas, a vagabundear como um João Ninguém, por quantos cortiços e alcouces de ínfima espécie conhecia. Umaz vezes pernoitava em casa de algum amigo, contando-lhe histórias e façanhas de si próprio, muito exuberante em exageros molhados de perdigotos outras, porém, dormia ao relento nas praças públicas, sobre a frescura dos capins rasteiros, num completo sossego de embriagado.[...] A par disso, muito bebida, muito cachaça na taberna da esquina[...] Andava, às vezes, com uma pequena embriaguez incipiente, por causa desse abuso da cachaça, do conhaque ordinário fritzmackeado [...] Nas rodas dos amigos , à noite, mostrava-se, em certas ocasiões, de uma rispidez quase brutal, falando alto, rudemente,

com uma ponta de insolência a arregaçar-lhe as frases ditas por cima do ombro. (CARVALHO, 1989, p. 87)

Ainda que romanceadas, as condições em que viviam muitos negros e mestiços são representadas na obra de Marques de Carvalho. Além disto, o comportamento das personagens adere à opinião de Fernandes (2008, p. 44) quando este menciona que para negros e mestiços havia apenas duas escolhas: aceitar uma posição “inferior” no grupo dos trabalhadores urbanos ou buscar no ócio e na vagabundagem meios de garantir sua sobrevivência. A par da situação estavam os migrantes nordestinos, que também engrossavam as fileiras dos “marginais” e “excluídos” naquela Belém dos bondes.

6.2 ARIGÓS ARRIBADOS NA BELÉM DOS BONDES

A partir da década de 1880, acentua-se o decréscimo de cativos no Pará relativamente ao crescimento cada vez maior do que Bezerra Neto (2001, p. 53) chama de “segmentos livres” da população, cujo aumento beneficiava-se pelo significativo ingresso de migrantes nordestinos, particularmente a partir de 1878. Tangidos dos sertões pela seca, a penetração dos nordestinos na região era favorecida pela necessidade de mão-de-obra para movimentar a “indústria” da extração do látex. Pelos navios à vapor que saíam dos portos de Pernambuco e Ceará, muitos nordestinos chegavam à Belém doentes e muito debilitados, ficando, desta forma, impedidos de continuar a viagem até os seringais do Amazonas e Acre.

Assim, os nordestinos acabaram se aglomerando nas grandes cidades amazônicas, como Belém e Manaus. Conforme esclarece Amaral Filho (2002, p. 69), os migrantes não eram bem vistos, tampouco bem aceitos pelos grupos sociais locais, principalmente pelo misto de receio e desprezo que o migrante provocava. Isto se deve ao fato de que ele encarnava “todas as formas possíveis de dominação: é, simultaneamente, operário, colonizado, delinquente, alienado mental, desempregado, etc.” (LENOIR apud AMARAL FILHO, 2002, p. 69).

O preconceito com os migrantes por parte da “elite dominante” aderiu à intolerância com outros grupos sociais considerados “marginais” e que não se adequavam às normatizações comportamentais, às posturas e outras convenções

sociais que não só foram estabelecidas pelos grupos hegemônicos como também eram mecanismos distintivos entre estes e os demais grupos sociais. Sobre tal questão Bourdieu (2008) explica que grupos sociais distintos têm concepções diferentes de ordem moral e valorativa. Desta forma o modo de vida, o cotidiano e o *habitus* dos que agem fora dos padrões considerados “aceitáveis” ou “normais” pela maioria dos membros de uma sociedade são observados com desdém ou desprezo.

De acordo com Laraia (2001, p. 72), se o indivíduo avalia a cultura dos outros através da sua cultura, certamente estranhará o modo de vida alheio e considerará que o seu modo de vida é o “correto”. Tais atitudes geram estereótipos, ocasionando em muitas situações, o desrespeito, a intolerância, e mesmo a violência em conflitos sociais. Essa postura pode manifestar-se por meio de “piadas” e “apelidos”, como “retirantes” e atualmente “gabirús” e “paraíbas”, como os de origem nordestina são generalizadamente denominados, principalmente nas metrópoles do sudeste do Brasil.

Os “retirantes” – ou arigós, nome de uma ave migratória que os próprios migrantes utilizaram para se auto referirem – inicialmente estabeleceram-se em área contígua ao bairro da Cidade Velha. Tal área posteriormente daria origem ao bairro do Jurunas, onde a população era majoritariamente de migrantes do interior ou da região das ilhas próximas à capital. Esta população passou a segregar os nordestinos, que se remanejaram para outra área, mais distante do centro, nas proximidades do terminal da Estrada de Ferro de Bragança, aglomerando-se nas cercanias de uma “via” denominada “Rua dos Cearenses”, como mostra a fotografia 56.

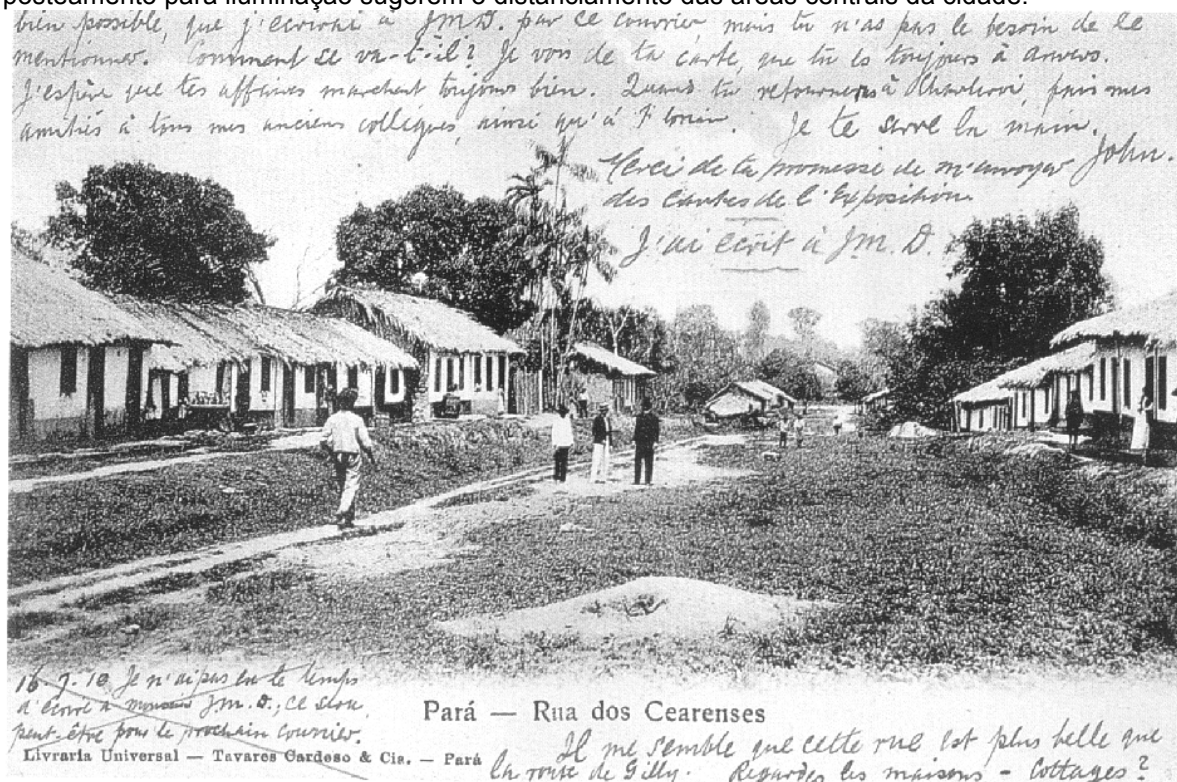
A rua dos cearenses diferia sensivelmente daquelas observadas no centro. O calçamento era inexistente, bem como a pavimentação. A via nada mais era que um caminho forrado com vegetação rasteira entremeado de montículos de terra. A ausência de posteamento indica que à noite ela não era iluminada. Provavelmente, a escuridão era quebrada pela luz débil de candeeiros ou lamparinas acesas dentro das barracas. Estas, possivelmente edificadas de taipa de mão, eram habitações rústicas, cobertas com palha.

A perspectiva da imagem conduz a vista do observador para o fim da rua, onde a densidade e o porte da vegetação sugerem o distanciamento das áreas centrais de Belém. Junto à parte inferior da fotografia, uma nota curiosa: o remetente do cartão parece fazer uma comparação (*Il me semble que cette rue est plus belle*

que il...) em tom de ironia: “*Regardes les maisons-cottages?*”. Em francês o termo *maison-cottage* significa “pequena casa de campo elegante de estilo rústico”, tipologia arquitetônica que se distancia bastante daquela observada nas construções vernáculas da Rua dos Cearenses e de outras áreas da cidade que também ocupavam:

[...] o elemento nordestino dominava em alguns subúrbios pobres de Belém. Por natural psicologia dos povos, as gentes nativas costumavam repudiar os adventícios humildes, imigrantes que vinham de outras terras. E os cearenses e seus companheiros de miséria, eram desdenhosamente tratados pelos filhos do Pará, que não queriam reconhecer neles, as qualidades de primeira ordem, que lhe ornavam a enfiatura e o caráter. (MENEZES apud LEAL, 2008, p. 69)

Fotografia 56 - Aspecto da Rua dos Cearenses, atual Av. Ceará, principal via do atual bairro de Canudos. A via sem pavimentação e calçamento, a simplicidade das barracas e a falta de posteamento para iluminação sugerem o distanciamento das áreas centrais da cidade.



Fonte: PARÁ. Secretaria de Cultura do Estado. **Belém da Saudade**: A memória da Belém do início do século em cartões postais. 3 ed. Belém: SECULT, 2004. il. p&b.

As condições de habitabilidade evidentes na fotografia 56 e o comentário de Murilo de Menezes indicam que as posições “territoriais” e econômicas reservadas aos cearenses eram de subalternidade. Para os grupos social e economicamente dominantes, Belém recebia, na época, “parasitas” em vez de trabalhadores (LEAL, 2008, p. 37). Em cada migrante “flagelado” da seca estavam presentes

características negativas, já que muitos deles chegavam à Belém em condições precárias de saúde, como mostra a fotografia 57.

Fotografia 57 – Retirantes da seca que assolou o sertão nordestino em 1877 e 1878. Os “retirantes” e “flagelados” – como eram pejorativamente denominados – chegavam à Belém em precárias condições de saúde. A legenda da fotografia diz: “O filho, como uma fúria, ergueu-se e um pão pediu! Pobre pai, ante a penúria, tremeu de fome e caiu! Seca de 1877 e 78, Ceará”.



Fonte: NEVES, Frederico de Castro. A fome em ação. **Revista de História da Biblioteca Nacional**. Rio de Janeiro, ano 3, n. 35, p. 40; ago. 2008. il. p&b.

Combalidos pela miséria, os retirantes nordestinos chegavam a Belém nas mesmas condições daqueles retratados pela imagem em questão. Muitos não resistiam à viagem para o norte e morriam nos porões dos navios. Os que chegavam, magros pela desnutrição, às vezes apresentavam o corpo tomado pela “bexiga” (como a varíola era denominada na época) ou sofriam de outras moléstias.

Lembra Nunes que

A administração provincial do Pará procurou aliar os interesses da região com a necessidade de garantir abrigo aos que desejassem migrar para o Pará. No entanto, observamos nos pronunciamentos do governo provincial a necessidade de regular e controlar a migração nordestina. Em fala apresentada à Assembleia Legislativa Provincial, o Presidente do Pará destacava 'a necessidade de regularizar o serviço, dando-lhe uma certa organização'; ressaltando ainda a necessidade da construção, com urgência, de 'regras e preceitos que lhe deem uma certa organização, consentânea assim aos interesses do retirante, com aos da província e aos do estado. (NUNES, 2007, p. 120)

Sobre as providências tomadas pela Presidência do Pará para o recebimento dos migrantes o autor destaca a importância a criação de um "serviço de recebimento", responsável em garantir alimentação e acomodação adequadas aos retirantes, além de estabelecer um conjunto de regras às quais estariam submetidos os migrantes. Tão logo desembarcavam no porto, os "arigós" eram direcionados a alojamentos, especificamente a Hospedaria dos Imigrantes, no Outeiro, onde distantes do centro da cidade recebiam cuidados e alimentação durante o tempo estritamente indispensável para que lhes fossem dado "destino". Assim, nos alojamentos os retirantes deveriam passar o menor tempo possível.

Os que permanecessem no Pará, segundo Nunes (2007, p. 121) teriam o prazo de apenas três dias para obter o arranjo ou meio de subsistência através de uma ocupação lícita, caso contrário seriam compulsoriamente empregados na agricultura ou em obras públicas que compreendiam desde a abertura, calçamento e pavimentação de estradas. Empregados nesta última, os migrantes desempenhavam as funções de carpinteiros, pedreiros e serventes braçais. Para aqueles que espontaneamente desejassem se dirigir às colônias agrícolas, o governo garantia o transporte, os meios de trabalho e, conforme o número de pessoas de mesma família, receberiam um pequeno auxílio pecuniário para as primeiras despesas.

Aqueles que ficavam em Belém, eram praticamente entregues à própria sorte, e acabavam impelidos aos bairros afastados, como Queluz – atual bairro de Canudos – onde a comunidade de nordestinos avultava-se a cada vapor cheio de "retirantes" que atracava no porto. Aglomerados em torno da Rua dos Cearenses, o sentimento de pertença e de comunidade era presente e estreitava os laços entre os migrantes não só pelas condições de vida, pela semelhança da forma através da

qual muitos haviam chegado à capital paraense. Não obstante, torna-se necessário matizar esta migração nordestina, conforme adverte Barroso:

[...] em primeiro lugar, porque à época a ideia de nordeste ainda não estava formada e sua utilização pode decorrer em um anacronismo; em segundo lugar, o termo engloba populações que, entre si, possuíam valores sociais e culturais bastante diferenciados. Não podemos, por exemplo, crer que um pernambucano e um cearense possuísem exatamente as mesmas noções de moralidade e família, nem mesmo que entre um cearense da capital e outro do sertão estas noções fossem idênticas. (BARROSO, 2010, p. 8-9).

Não obstante a origem do nordestino – ainda que a maioria fosse oriunda do Ceará – os mesmos agrupavam-se socialmente através de certos padrões e normas de convívio, e muitas delas reproduziam as formas de convívio e os níveis de sociabilidade que vivenciavam em sua terra-natal. Neste sentido, os cearenses constituíam um caso emblemático. Casavam-se geralmente entre si, conforme aponta Barroso (2010, p. 13), sendo rara a existência de enlaces matrimoniais com paraenses. O mais curioso, na opinião do autor, é que dos casamentos pesquisados na Belém do início do século XX os paraenses sequer representavam uma “segunda preferência” de casamento pra os cearenses, posto que quando não casavam entre si, procuravam preferencialmente pelos pernambucanos.

O fato aponta para a tentativa de manutenção de uma “identidade”, que poderia basear-se na semelhança das histórias de vida – quase sempre permeadas por dificuldades em função da seca – do sotaque, de expressões idiomáticas comuns, e mesmo de práticas cotidianas e *habitus* similares. Por outro lado, representava a intenção deliberada de não se tornarem membros – através do matrimônio – de uma sociedade que os estigmatizava e, não raro, os classificava como elementos “sórdidos” e “espúrios”.

Assim, os nordestinos que não seguiam para as colônias agrícolas estabelecidas ao longo da Estrada de Ferro de Bragança ou no Amapá, ocupavam diferentes postos de trabalho na capital paraense, muitas vezes disputando com negros e mestiços:

Constituíam a maioria dos pretorianos do Regimento Militar do Estado; eram quase a totalidade dos trabalhadores da Estrada de Ferro de Bragança, então fervilhando de colonos cearenses; compunham pela metade o quadro de boleiros e cobradores da Companhia Urbana de Viação; formavam a maior parte dos batalhões federais: 4°, 15° e 36°; depois saíam dela, os vendedores de arroz doce, rapaduras, rendas e outras indústrias” (MENEZES apud LEAL, 2008, p. 39)

Com efeito, o memorialista belenense Antônio Ribeiro de Campos lembra que os nordestinos e suas “indústrias” eram elementos característicos da Avenida Independência antes de 1930, tornando-a uma espécie de “feira sui generis”:

A ninguém arrepiava a presença de tabuleiros com guloseimas de feitura nordestina, manipuladas ninguém sabia por quem, lá para os lados de ‘Canudos’, então circunscrito à sua avenida ‘Ceará’. Nem a ausência total de rudimentar higiene nos carrinhos de bucheiros à entrada mesmo da ‘Vila Teta’, enchendo o ar de emanções nauseosas: ou os sujos mercadeiros de passarinhos aboletados junto ao gradil do ‘Museu’ [...]. (CAMPOS, 1966, p. 121).

O comércio informal praticado pelos nordestinos na Avenida Independência devia-se à relativa proximidade desta com o atual bairro de Canudos – até os primeiros anos do século XX denominado de Queluz – o que facilitava o acesso à via e às áreas circunvizinhas. Não obstante os esforços, lembra Amaral Filho (2002) que muitos nordestinos que “tentaram a sorte” na capital paraense encontraram a “miséria, a cadeia, a prostituição e raramente o reconhecimento social” (AMARAL FILHO, 2002, p. 29). Muitos migrantes tiveram de criar suas próprias oportunidades através de estratégias de sobrevivência, quais sejam: a necessidade de resistir em barracas insalubres, o trabalho informal, o trabalho doméstico, a prostituição, o roubo, a mendicância, e as jornadas de trabalho desumanas em algumas das indústrias que se estabeleciam em Belém, como mostra a obra de Lauro Palhano intitulada *O Gororoba: cenas da vida proletária do Brasil*:

O progresso crescente de Belém seduzia as populações nordestinas, fugidas à agressividade dos sertões. Os contratos de colonização agrícolas por imigrantes estrangeiros, a tanto por cabeça, enricavam os felizardos concessionários, atraindo aqueles. No Nordeste vinham flagelados e inválidos; da Europa, inválidos e espertos. Dos nacionais, os fortes iam para a seringa; os europeus atiravam-se ao comércio e outras profissões ativas. Os inválidos de ambas as procedências invadiam a cidade esmolando e furtando. (PALHANO, 1943, p. 79)

O romance⁶⁴ narra as desventuras de um cearense de Caicó, José Amaro – ou Cazuzza Amaro, como é mais comumente referido – nascido durante a seca de 1877. Fugindo da miséria da região, arrisca a sorte na região na busca de trabalho nos seringais, sina de numerosos nordestinos como ele. Chegando a Belém – que é apresentada como cidade “desenvolvida” e “moderna”, porém dependente da

⁶⁴ A narrativa é dividida em duas partes distintas, a saber: a primeira, que registra o ambiente de miséria e sofrimento do nordeste durante a seca de 1877 e o florescimento de Belém e Manaus em função da exportação do látex. A segunda parte mostra o ambiente urbano do Rio de Janeiro durante o início do processo de industrialização, e a forma como o operário se insere nesta conjuntura.

economia gomífera – em vez de seringueiro, Cazuza emprega-se na indústria naval como ajudante de ferreiro. Por seu jeito moleirão, sempre cansado, Cazuza passa a ser chamado de *Gororoba*. Ainda que diversas áreas do comércio paraense ainda estivessem fortemente relacionadas com a exportação da borracha, o romance evidencia a existência de indústrias – majoritariamente localizadas no Reduto – e oficinas navais que também contribuía, cada qual com seu quinhão, para o “desenvolvimento” econômico e o “crescimento” da cidade, este último em muito impulsionado pelo avultamento de bairros pobres, nos subúrbios de Belém, habitados por negros, mestiços, migrantes, trabalhadores informais, pedreiros, calafates, carregadores, e pela “classe operária”:

Seis horas. Apita. A motora, na languidez da partida, espreguiça-se. Gemem, estalam as transmissões, correias aderentes às polias e tudo vibra no movimento que há de levar a vida aos molossos inertes. O operário cérebro da máquina dirigia. O ferro em obra reage: - embota as ferramentas, agride o homem, ora em estilhaços, em fagulhas, ora desprendendo-se bruscamente, partindo-se ferindo, matando. E o autômato executa a sua tarefa, na monotonia dos movimentos ritmados, o artífice volta, em pensamento, aos idílios da noiva, aos carinhos da esposa, aos beijos dos filhos, às alegrias e vicissitudes de seu lar, indiferente à obra, à máquina e a tudo” (PALHANO, 1943, p. 37)

A citação é um pequeno retrato – ou em termos benjaminianos, um “instantâneo” – das condições de trabalho dos operários de Belém da década de 1930. O ritmo destes trabalhadores, que na obra de Palhano (1943) são representados por Cazuza Amaro, passa a ser regulado pelo ritmo da máquina. As condições da “classe operária” naquela Belém que dava seus primeiros passos rumo à “industrialização” eram tão degradantes quanto insalubres, mas por falta de qualificação e de opção, muitos migrantes submetiam-se às extenuantes jornadas de trabalho. Depois de uma breve estada no norte, Cazuza muda-se para o Rio de Janeiro, onde passa na casa de um antigo Barão, transformada em um cortiço. Lá a dificuldade de posicionamento no mercado era tão difícil quanto no norte, havendo ainda o agravante da disputa com os “estrangeiros”.

Mudou-se a cidade, mudaram-se as perspectivas, mudou-se o mercado de trabalho, no entanto José Amaro permanecia

[...] o mesmo operário do Norte: - mal instruído, mal dormido, mal alimentado, mal remunerado, de rendimento quase nulo, lutando com o concorrente estrangeiro, mais bem defendido com mais experiência, melhor instrução profissional e literária, melhor compleição física e maior solidariedade entre si, patriotismo maior [...]. (PALHANO, 1943, p. 251).

O trecho acima deixa evidente a imagem – e o estigma – que carregavam os nordestinos: de indivíduos acomodados, de ânimo fraco, conformados em aceitar as dificuldades da vida, ignorantes, sem vontade de traçar melhores caminhos e definir, para si e para os seus, melhores perspectivas.

A partir de 1942, uma nova corrente migratória rumo ao norte se estabelece, decorrente de outra grande seca na região nordeste e do envolvimento do Brasil na Segunda Grande Guerra. Além de fornecer contingentes para as frentes de combate, o governo estabeleceria um convênio com a *Rubber Reserve Company*, entidade criada em 1940 durante o governo de Franklin D. Roosevelt devido à vulnerabilidade das indústrias estadunidenses em função do corte de quase 90% da borracha natural imposto pela Grande Guerra. Após a grande retração na comercialização da borracha amazônica no mercado internacional devido à alta produtividade dos seringais racionalizados da Malásia, a região novamente despontava novamente como um “grande celeiro” de produção “natural” da *hévea*. Assim, o Brasil assina os denominados *Acordos de Washington* que visavam o incentivo e o aumento da produção de borracha na Amazônia.

Assim, como explica Secreto (2007, p. 25) a Segunda Guerra Mundial e os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil demandavam “extrativismo”. No biênio 1942-1943 a ideia de “povoamento” de uma região “vazia”, e de famílias inteiras sendo encaminhadas para a região amazônica, sistematicamente propalada pelo discurso do governo varguista, foi substituída pelo recrutamento de trabalhadores, principalmente do Ceará. Eram homens sós, trasladados em caráter de urgência para a Amazônia. Segundo a autora, na época esta medida era denominada de “migração planejada”, que diferente do “êxodo espontâneo” de nordestinos observado principalmente no período de secas pronunciadas, como a de 1877 a 1879, a de 1888-1889 e a de 1915.

De maneira célere, a Coordenação da Mobilização Econômica criou, em 1943, o Serviço Especial de Mobilização de trabalhadores para o Amazonas, posto que o empenho do Departamento Nacional de Imigração não era suficiente para agilizar a condução de trabalhadores para a região norte. A par disto, também foi criado o Serviço Especial de Saúde Pública, que dentre suas atribuições figurava a de “sanear” a Amazônia, principalmente as áreas produtoras de látex. A Superintendência de Abastecimento do Vale Amazônico se encarregaria, dentre outras atividades, de “internalizar” os trabalhadores nas regiões produtoras a partir

de Belém. Assim, “colocou-se em marcha toda uma maquinaria para conduzir rapidamente 50 mil trabalhadores ao Amazonas” (SECRETO, 2007, p. 59) para que estes cumprissem com as cotas de produção da borracha previamente estipuladas.

No entanto, chegando a Belém e Manaus, a situação dos “soldados da borracha” era em muito similar ao dos “flagelados” da seca de décadas anteriores. Muitos chegavam doentes, outros adoeciam nas pousadas onde eram “jogados”. Após cotejar depoimentos dos “soldados da borracha”, Nascimento (1998, p. 12) mostra que nestas pousadas e alojamentos eles ficavam esperando dias ou meses até chegarem aos seringais, amontoados “como animais”, passando fome e sofrendo humilhações. Ainda que majoritariamente composto por nordestinos, o batalhão de “soldados da borracha” também era composto por homens recrutados nas diferentes regiões do país, como esclarece Martinello:

Enquanto o primeiro movimento migratório havia sido organizado, de início, à maneira tradicional com os sertanejos [...] este novo contingente ampliou-se e “enriqueceu-se” com outros elementos regionais desconhecidos e estranhos ao próprio meio e à história econômica e demográfica da Amazônia, cariocas do morro e da cidade, fluminenses de Niterói e do interior do Rio, capixabas de Vitória do Espírito Santo, baianos de Ilhéus e de Salvador, pernambucanos de Recife, mineiros da capital e das serras. De todas as classes, cores, profissões e idades. Ferreiros, carpinteiros, engraxates, choferes de caminhão, operários de fábricas e usinas, cansados das máquinas e seduzidos pela oportunidade de conhecer, à custa do governo, terras e paisagens distantes; trabalhadores braçais e agricultores, cujo sedentarismo não podia vencer a emoção psicológica da aventura há muito recalcada e comprimida, eis a grande ‘arca de Noé’ que formava esta segunda leva de ‘soldados da borracha’ .(MARTINELLO, 1985 apud NASCIMENTO, 1998, p. 7)

Com efeito, vários migrantes foram “arrebanhados” do sudeste, do sul e do centro-oeste do país. Muitos fugiam dos abrigos e alojamentos e largavam-se em Belém e Manaus numa vida de farra, arruaça e bebedeira, aumentando a má-fama e degradando ainda mais a imagem dos nordestinos, pois como esclarece Nascimento (1998, p. 7), a partir destes eventos todos os “soldados da borracha” passaram a causar medo nos moradores das cidades, como ilustra a citação a seguir:

Na impossibilidade do regresso, essas novas levas de imigrantes, mal chegados, fugiam das hospedarias, e dos albergues de recepção [...]. Muitos se marginalizavam logo, outros desafogavam o desespero no crime, na valentia e na cachaça [...]. Ficavam amontoados e ociosos nos acampamentos à espera inquieta do verão que não chegava para o início do fabrico. [...] a atitude desse novo tipo de imigrante, mesmo aventureiro, preferia ficar na cidade ao léu, com seu uniforme típico de “soldado da borracha”: calça de mescla, chapéu de palha virado, blusa larga de algodão, mochila às costas, alpercata de rabicho, barba grande, a peixeira à ilharga. Andavam aos bandos a procura de emprego, da birosca para comer sua

gororoba, do boteco para beber e esquecer os malditos, e das festas e dos arrasta-pés dos bairros pobres, onde iam à procura de diversão; não raro, transformavam-nas em cenas de bebedeiras, de valentia e de pega-pracapar [...] (BENCHIMOL, 1992, p. 229)

O resultado desta "desordem" era o medo e o preconceito da população local, e os nordestinos recebiam a culpa pela ação praticada por todos os outros, fossem estes nordestinos ou não. Num balanço entre rupturas e continuidades desta nova leva de migrantes rumo a Amazônia, predominou a segunda. O destino dos "soldados da borracha" em muito se assemelhou ao daqueles "arigós arribados" em Belém no início do século XX, que foram oprimidos pela força das "tradições" oligárquicas, dos aviadores, das falsas promessas, do desencanto, da violência com a qual muitos migrantes eram deixados à própria sorte. Mesmo sendo representados e estigmatizados de maneira negativa, foi com resignação que diversos nordestinos sobreveram às agruras como "marginais" numa sociedade "elitista", preconceituosa e pretensamente "moderna".

Não obstante, não eram somente os pobres, os migrantes, os negros e mestiços que, na Belém dos bondes, estavam sujeitos à subordinação e a desempenhar papéis de importância secundária na conjuntura socioeconômica. A mulher, ainda que não seja classificada como marginal, partindo do conceito aqui adotado, também foi violentada – moral e fisicamente – sobre elas também caíram representações – algumas idealizadas, outras negativas – e seu cotidiano, à semelhança dos "marginais", envolviam "sutis" mecanismos de "contra-dominância". Assim, as práticas e comportamentos diários das mulheres oriundas de diferentes grupos sociais que vivenciaram e habitaram os distintos territórios na cidade proporcionam, a partir dos bondes como locus de observação, a análise das contradições e tensões sociais que se estabeleceram em Belém no recorte temporal aqui adotado, bem como a relação entre elas e conjuntura sociocultural na qual estavam inseridas.

6.3 GÊNERO: PRÁTICAS COTIDIANAS, REPRESENTAÇÕES E OS BONDES DE BELÉM

O transporte urbano de massa através dos bondes surge na presente investigação como um lócus privilegiado onde a sociabilidade pode ser percebida em seus diversos níveis, bem como a interação da tecnologia e sociedade pode ser analisada. O advento tecnológico representado pelos bondes produz o que Schmucki (2006, p. 64) denomina de “espaço semi-público”, onde o comportamento social é determinado e controlado pela instituição de regras tácitas – posturas e comportamento socialmente aceitos por determinados grupos sociais – ou estabelecidas através de força política – por meio dos códigos de Polícia e/ou de Posturas. Além disto, a autora esclarece que no âmbito das relações de gênero, a tecnologia não ocupa posição de neutralidade, posto que o bonde como artefato tecnológico, não representava a mesma coisa – tampouco apresentou o mesmo sentido – para homens e para mulheres. Não obstante, este modal de transporte deu continuidade às distinções e hierarquias sociais advindas, dentre outros fatores, das diferenças de gênero.

Explica Gonçalves (2006, p. 12) que as distinções entre o masculino e o feminino foram, antes de tudo, construídas socialmente e sofreram alterações no decorrer do tempo, distanciando-se de abordagens tradicionais através das quais as diferenças de gênero eram estabelecidas biologicamente. Assim, apontar as diferenças inatas entre os sexos através do “determinismo biológico” como único viés de análise limita a compreensão do papel de homens e mulheres na sociedade. Tampouco permite analisar satisfatoriamente as tensões oriundas das relações de dominação/resistência entre ambos. Assim, através da análise das práticas e dos *habitus* cotidianos, das representações dos gêneros, e dos bondes como lócus de observação, o presente estudo buscou ressaltar a natureza relacional da construção social entre homem/mulher, entre masculino/feminino.

A análise das relações de gênero através do fio condutor dos bondes de Belém é um passo no sentido de superar as dicotomias que durante muito tempo permearam a historiografia através das relações homem=trabalho=público e mulher=dona de casa=privado. Também permitem interpretar alguns aspectos que conformam estas mesmas relações ao longo do período aqui estudado. Além disto,

Rosaldo e Lamphere (1979, p. 26) comentam que até pouco tempo, grande número das descrições de processos sociais relegaram o “segundo sexo” a planos de importância inferior, seja porque a mulher, como objeto de estudo, era considerada “desinteressante”, ou pela própria condição “masculina”, que usualmente vincula o homem a papéis sociais de domínio e autoridade.

Lembra Walsh (2002, p. 1) que os estudos que correlacionam gênero e transporte têm despontado como uma forma de investigação que desafia as brumas que encobriam a categoria *gênero*, proporcionando tanto novas perspectivas e insights sobre a dinâmica do passado quanto a compreensão do presente, principalmente no que se refere à própria história dos transportes. Lembra a autora que por muito tempo, tal área da historiografia permaneceu como predominantemente masculina:

Written primarily by men for a male audience, and focusing on machinery, technology and the operation of transport companies, it has become ghettoised. Professional or academic historians have written splendid histories of operations and business concerns or investigations of competition and technological change. Amateur historians or enthusiasts have been more involved with transport equipment and its preservation or with the nuts and bolts of routes. If these types of transport history have not been male-dominated they have been perceived as such, and few women have successfully crossed their threshold until recently. Thus the feminine side of transport ventures has, for the most part, been ignored. The traditional clarion cry of female historians, 'Missing from history', has been and still is the most appropriate description of transport history. (WALSH, 2002, p. 1)

Tradicionalmente, a história dos transportes apresentava forte conteúdo narrativo, focado basicamente em companhias, nos diversos modais, nos empresários e nas iniciativas governamentais. Em muitos casos, tal história consistia em micro estudos, o que de certa maneira limitou seus objetos e âmbitos, além de pouco contribuir para a discussão sobre o transporte como fenômeno técnico e social. Contudo, Walsh (2002, p. 2) explica que em meados do século XX, a história dos transportes penetrou em áreas tão amplas quanto controversas, e dentre estas áreas, está o estudo das relações de gênero.

Neste sentido, Schmucki (2002, p. 60), ao analisar as relações de gênero nos bondes alemães durante o período entre guerras, comenta que de maneira recente, tornou-se evidente que o espaço está substancialmente comprometido com a modelagem da sociedade em geral, e particularmente com a construção das identidades de gênero e o sentido das relações entre eles estabelecidas. Isto posto,

a corriqueira experiência feminina de deambular, ou *flanar* pela cidade é diferente da masculina, posto que seu itinerário em locais públicos fosse muito mais influenciado por áreas de “reputação mais ou menos duvidosa”.

Sem embargo, os bondes afetaram de maneira sensível a vida das mulheres belenenses: enquanto usuárias, mesmo tendo as mesmas experimentado, durante certo tempo, algumas “limitações” de uso em função das rígidas convenções sociais da época; em relação à assimilação e instituição de novas formas de sociabilidade, pois como lembra Benjamin (1989, p, 36), “antes do desenvolvimento dos [...] bondes no século XIX, as pessoas não conheciam a situação de terem de se olhar reciprocamente por minutos, ou mesmo horas a fio, sem dirigir uma palavra umas as outras”; como elemento – ou “veículo” – através do qual as mulheres passam a “fruir” a cidade, afirmando não só sua gradativa “emancipação” como seu crescente papel na conjuntura socioeconômica belenense e brasileira.

Como tecnologia aplicada aos transportes coletivos, o bonde proporcionou uma nova forma de apreensão do espaço urbano, no qual a cidade não era totalmente pública, tampouco era completamente privada. Através dos breves momentos de duração de uma viagem, homens e mulheres submetiam-se ao confinamento voluntário no estreito e íntimo espaço de um carril, e assim, a viagem de bonde se constitui em um evento de importância ímpar que permite analisar como se construiu a categoria “gênero” através de um processo de experiências e comportamentos considerados ‘masculinos’ e ‘femininos’.

A implantação dos bondes em Belém deu-se ainda no Império, especificamente em 1869. Ainda que a investigação conduzida por Pinho (2004, p. 83) aponte para uma sociedade “elitizada” que “se tomou da febre das reuniões, dos bailes, dos concertos, das festas”, tal quadro não deve ser tomado como regra geral do período imperial brasileiro. Nesta época, a vida pública das mulheres pertencentes aos grupos sociais economicamente hegemônicos apresentava pouca significância se comparada à importância que possuía sua vida privada: matriarcas responsáveis pela educação dos filhos, perfeitas donas de casa na condução dos escravos e serviçais, esposas amáveis e obedientes às imposições e caprichos dos maridos. Estes, por sua vez, desempenhavam o papel de “provedores” do lar, exerciam poder sobre seus dependentes e fruía do espaço público com muito mais intensidade. Assim, praticamente confinadas na extensão íntima limitada por seus lares, frequentar espaços públicos, para muitas mulheres, era um verdadeiro

acontecimento. Mas, neste momento surge a indagação: Por que as “boas” mulheres e as jovens “decentes”, em um determinado período histórico, eram confinadas aos lares?

A tentativa de responder a tal questão apoiar-se-á no estudo realizado por D’Incao (2006) sobre a família burguesa do final do século XIX. Nestas famílias, a figura masculina estava associada à ideia de “homem público”, aparentemente autônomo, envolto em questões de política e economia. No entanto, em certo sentido

[...] os homens eram bastante dependentes da imagem que suas mulheres pudessem traduzir para o restante das pessoas de seu grupo de convívio. Em outras palavras, significava um capital simbólico importante, embora a autoridade familiar se mantivesse em mãos masculinas, do pai ou do marido. Esposas, tias, filhas, irmãs, sobrinhas (e serviçais) cuidavam da imagem do homem público [...] (D’INCAO, 2006, p. 229)

Nesta época a imagem de mulher doce, pura, boa mãe, esposa zelosa e diligente na administração do lar estava fortemente relacionada aos códigos religiosos e morais da época, mas também ao controle sobre a sexualidade, especificamente ao controle do desejo e comportamento femininos, como assinala Foucault (1993). Tal controle – ou *intermediação*, como denomina D’Incao (2006, p. 236) – visava separar e vigiar os corpos, que quando se “encontravam” causavam transtornos para o sistema de casamento, que por sua vez impediam as alianças econômicas e políticas muitas vezes desejáveis e esperadas pelas famílias. Destarte, toda moça ou mulher “candidata” a um bom casamento era extremamente cercada de cuidados e devidamente “trancafiada” em suas casas. Assim, no contexto dos enlaces matrimoniais das “elites”

[...] a virgindade feminina era um requisito fundamental. Independentemente de ter sido ou não praticada como valor ético propriamente dito, a virgindade funcionava como um dispositivo para manter o status da noiva como objeto de valor econômico e político, sobre o qual se assentaria o sistema de herança de propriedade que garantia linhagem de parentela (D’INCAO, 2006, p. 235)

No tocante às viagens de bonde, as diferenças intra e extragenéricas já são existentes desde os primeiros momentos da implantação deste modal de transporte em Belém, ainda que as convenções sociais da época⁶⁵ impusessem algumas

⁶⁵ Dentre elas, uma advertia que não era de bom tom que uma dama de boa índole possuísse demasiada autonomia para acorrer às ruas sozinhas. Tal “convenção” era extensiva às viagens de bonde, e assim sendo, as moças e mulheres da “elite” deveriam evitar tomar o carril desacompanhadas por seus pais, esposos ou outra pessoa da família.

restrições às damas e senhoras de “elite” quanto ao uso dos bondes. Assim, na qualidade de “usuárias”, as mulheres guardavam diferenças entre si e em relação aos usuários masculinos. As passageiras da “elite” da terra distinguiam-se através dos modos fino, trajes e acessórios mais requintados, e por quase tomarem o bonde acompanhadas por seus maridos, filhos ou outro membro da família. As de nível econômico “inferior”, dentre elas as trabalhadoras “informais” – e posteriormente as comerciárias e operárias – diferenciavam-se daquelas por sua indumentária mais simples, gestos e modos menos “educados” e “civilizados”, e principalmente por viajarem sozinhas com muito mais frequência.

Relativo aos homens, estes viajavam de bonde sozinhos sem maior preocupação de transgredirem normas ou convenções sociais. Entre eles, as distinções entre grupos ocorriam de forma similar à das mulheres: através dos modos e da indumentária. Os passageiros com maior poder aquisitivo calçavam sapatos, botas ou botinas devidamente engraxadas, trajavam o “fato completo”, composto pela calça, paletó e camisa de gola alva e bem engomada. O chapéu de palhinha forrado com seda ou chapéu-coco – e eventualmente as bengalas feitas de madeira nobre – eram detalhes indefectíveis. Os tipos “populares”, a seu turno, trajavam-se de forma mais “comedida” e de acordo com suas posses. As calças e camisas de manga eram de tecido barato – uma espécie de linho grosso. Alguns também usavam “fatos”, porém de feitura ordinária como os chapéus confeccionados em feltro. Algumas vezes um colete de tecido grosso substituía o paletó, e com frequência eram vistos em “mangas-de-camisa”⁶⁶.

Os homens, em geral, tomavam o bonde de “assalto”, bem como desciam com o carril ainda em movimento. Isto era possível pela agilidade masculina, que em parte era proporcionada pelas vestes. Um exemplo da destreza masculina ao tomar o bonde em movimento foi descrito pelo memorialista mineiro Pedro Nava. O fato era quase um “espetáculo”:

⁶⁶ O termo “mangas-de-camisa” era utilizado na época em questão para identificar os homens que vestiam camisas sem mangas. Por não ser uma peça que habitualmente compusesse a indumentária do rico comerciante, do profissional liberal bem-sucedido, do proprietário investidor ou dos funcionários do governo, ela geralmente identificava aqueles pertencentes a um extrato socioeconômico “inferior”.

Quando descíamos no Floresta, a viagem começava a ficar interessante já na descida de Contorno. O moço Orosimbo Nonato nunca esperava o bonde perto do poste. Decolava de seu alpendre verdejante, vinha correndo, fraque ao vento, mantendo o coco com a mão esquerda e zás! a direita atracava firme o balaústre e ele pegava o estribo em pleno voo [...]. Nem estremecia – na face sorridente do bacharelado – o pince-nez de trancelim. (NAVA apud ÁVILA, 2008, p. 31)

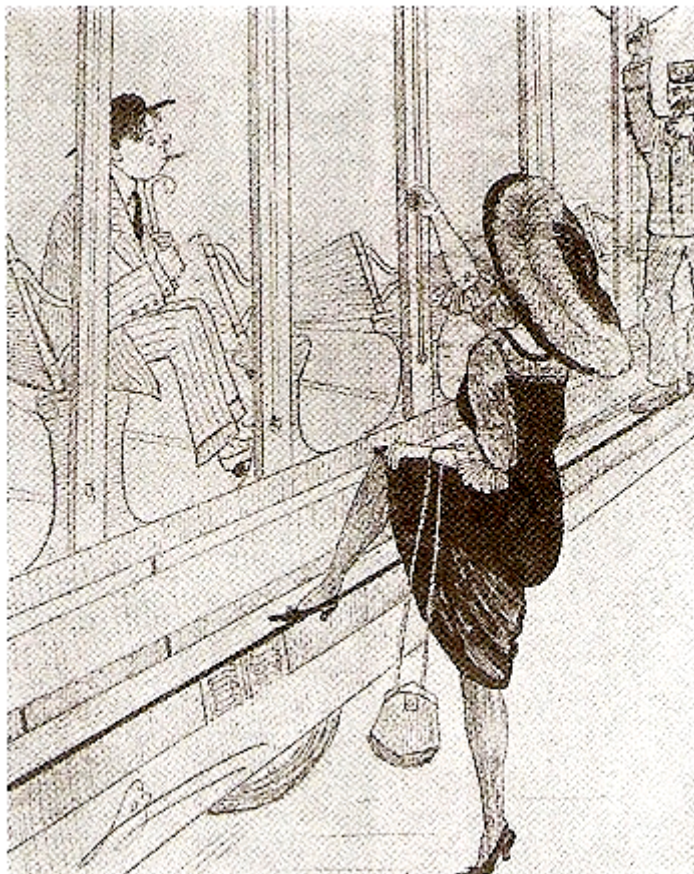
No caso das mulheres, os longos e largos vestidos restringiam a liberdade de seus movimentos, dificultando que as passageiras subissem nos estribos do bonde, exigindo, em muitos casos, que fossem auxiliadas pelo condutor a subirem ou descerem das plataformas. Nestas ocasiões era necessário que as mulheres levantassem ligeiramente as saias, permitindo maior mobilidade e firmeza para os pés, operação esta que era avidamente observada por olhos masculinos afoitos por vislumbrar de relance modestos centímetros do pé de uma dama, quiçá as curvas delicadas de uma canela. Mesmo nas décadas de seguintes, quando o exibicionismo deliberado da elite belenense distinguia seus membros através dos ditames da moda por intermédio de tecidos importados, luvas, penteados elaborados, calçados desconfortáveis, acessórios externos, aperto e alongamento do corpo por meio de espartilhos que mal permitiam a respiração regular, não era incomum observar, nas paradas dos bondes, o ajuntamento de homens a espera que uma dama subisse nos estribos para, quem sabe, observarem de relance, as delicadas curvas das pernas femininas, como se pode observar na charge 2. A erotização deste simples ato continuava a ser proporcionado pela altura dos estribos, que dificultava o acesso das mulheres no bonde.

Os dias de chuva em Belém também proporcionavam a maior erotização do simples ato de uma dama subir no bonde. Para não molhar a barra de seus vestidos, as mulheres eram forçadas a “arrebanhar” suas saias e anáguas, exibindo assim, alguns centímetros a mais. O preço de tal indiscrição era alto, pois expunha em “demasia” o corpo feminino e obrigava muitos homens a verdadeiras ginásticas.

As dificuldades encontradas pelas mulheres em subir nos primeiros bondes de Belém em função da altura dos estribos deixa transparecer que desde seus momentos iniciais o sistema de transporte coletivo – fossem os trajetos das linhas, a quantidade de paradas, e as características físicas dos carris – era planejado sem que fosse levada em conta algumas dificuldades, padrões de deslocamento e necessidades específicas femininas. Tal fato tem uma de suas justificativas baseada nas diferenças de gênero: os planejadores do sistema de bondes eram unicamente

homens, engenheiros civis, mecânicos. Estes, além de projetar as linhas de maneira segundo um notório racionalismo técnico, elaboravam carris mais adaptados à mobilidade masculina.

Charge 2 – A subida das mulheres no bonde era dificultada pela altura dos estribos, o que as forçavam levantar as saias, expondo assim algumas partes do corpo, como pés e canelas, e eventualmente joelhos, detalhes anatômicos do corpo feminino que acabavam se transformando em verdadeiros fetiches masculinos.



Fonte: MALUF, Marina; MOTT, Maria Lúcia. Recônditos do mundo feminino. In: SEVCENKO, Nicolau. **História da vida privada no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 367-422. il. p&b.

Na fotografia 58, detalhe de um “instantâneo” feito na Praça D. Pedro II por volta de 1890, é possível observar um grupo de mulheres e algumas crianças, prontas para subir em um bonde de tração animal. As vestes relativamente elaboradas sugerem que tratam-se de pessoas de “posses”. Ao redor do pequeno grupo junto ao bonde, diversas figuras masculinas, alguns com trajes mais simples – apenas “mangas de camisa” e calça – outros, com trajes mais elaborados – paletó, calça e chapéu – ratificando o domínio masculino sobre o espaço público.

Através do Código de Polícia Municipal em vigor a partir de 1º. de janeiro de 1901, a Intendência Municipal buscava extinguir vícios notadamente masculinos, como a frequente lotação nos carris, a ponto de impedir a movimentação dos animais de tração, bem como advertia para o risco potencial existente na ação de se tomar o bonde de assalto e pular do mesmo ainda em movimento. Contudo, esta parecia ser a rotina dos usuários masculinos ou daqueles que a agilidade permitia tal prática, favorecida inclusive pela relativa morosidade dos bondes de tração animal. Todavia, estes vícios em particular não estavam associados à tecnologia de tração empregada nos carris.

Fotografia 58 - Aspecto de um grupo de mulheres engalanadas junto a um bonde de tração animal na Praça D. Pedro II. As vestes femininas frequentemente dificultavam a subida e descida no estribo do carril, e para tal operação, era frequente a ajuda do condutor.



Fonte: LEMOS, A. J. de. **O Município de Belém** – Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na Sessão de 15 de novembro de 1902 (1897-1902). Belém: A. A Silva, 1902. il. p&b.

Com efeito, tal prática masculina foi um problema que persistiu durante toda a existência dos bondes de tração animal, mas a chegada da eletrificação nos transportes, em 1907 não deu fim à situação. Os periódicos belenenses publicavam quase diariamente notícias sobre acidentes ocasionados pela imprudência de meninotes, jovens e homens adultos que insistentemente subiam ou desciam dos estribos com os bondes em movimento. A situação chegou a ser mitigada com a introdução dos bondes elétricos, especificamente os carros de luxo e de primeira classe, que por serem fechados, só permitiam o acesso dos passageiros através de plataformas posicionadas nas extremidades dos carris. Entretanto, nos carros de segunda classe e bagageiros, a presença dos estribos laterais continuavam a permitir a prática de “pegar o bonde andando”. Analisando as atitudes masculinas nos bondes alemães, Schmucki (2002, p. 62) demonstra que este comportamento

deve ser compreendido como uma parte significativa da construção da identidade própria do indivíduo, e “pegar o bonde andando” era sinônimo de masculinidade.

Na década que se seguiu após a inauguração dos bondes elétricos em Belém as gradativas mudanças nos paradigmas sociais permitiram que as senhoras e damas da “elite” experimentassem – desde que devidamente acompanhada por seus maridos, pais ou mesmo por outras mulheres – algumas das diversas e agradáveis possibilidades que o espaço urbano oferecia: a maior frequência nos passeios de bonde, o *footing* pelas ruas do comércio, os passeios nas praças e largos da cidade, as *matinéés* do Cine Olímpia, os animados *soirées* nas residências da sociedade elegante, os encontros vespertinos nos diversos cafés da cidade, como mostra a fotografia 59.

Fotografia 59 – As mulheres elegantes e *rafinées* da “elite” belenense frequentavam lugares aristocráticos e “cosmopolitas” como o Café da Paz, movimentado ponto de encontro da “burguesia”, da intelectualidade e de vários estrangeiros. A fotografia foi feita por volta de 1915.



Fonte: Pará. Companhia de Docas. **Porto de Belém**: Primeiro Centenário. Belém: Publicarte, 2009. il. p&b.

O Café da Paz, assim como outros estabelecimentos congêneres de Belém, era verdadeiro ponto de encontro da sociedade “ilustrada” da época. No seu salão revestido por ladrilhos hidráulicos importados da Europa, e iluminado por lustres de

crystal, reuniam-se políticos, médicos, advogados, prósperos comerciantes, além das damas da “elite” que desfilavam suas elegantes indumentárias e passam a marcar presença nos acontecimentos da vida social belenense. Vale acentuar a importância deste tipo de espaço de sociabilidade que se configurava como lócus de interação entre ambos os sexos, pois a mulher já não mais se inibia na presença masculina de estranhos. Desacompanhadas de seus esposos e pais, as senhoras elegantemente vestidas da mesa do primeiro plano da fotografia fruem *do* – e convivem *no* – mesmo espaço que outros homens e mulheres, certamente desconhecidos, sem que haja receio aparente em transgredir normas e condutas sociais vigentes.

Nas reuniões sociais a mulher da “elite” se deixava admirar como um símbolo da futilidade, do ócio e do *dolce far niente* burguês, atestando seu nível econômico e de sua família. Neste contexto, Margareth Rago observa que

[...] não há como negar a possibilidade de projeção social que a mulher das classes mais privilegiadas conseguia nesses momentos [...] ao se tornar objeto de comentários nas revistas culturais, literárias ou das colunas sociais. (RAGO, 2008, p. 72)

Esta nova “estampa” das mulheres “burguesas” passa a definir, segundo Rago (2008, p. 68), um ideário de “futilidade” que em muito se distanciou da imagem “passiva” e “sedentária” que antes a elas eram associadas. Alegres e ágeis, estas mulheres redefiniram com a “modernidade” sua posição na sociedade. Tornaram-se gradativamente transeuntes e passageiras mais assíduas dos bondes, que as conduziam pela cidade a passeio, às compras nas lojas de moda da João Alfredo ou da 15 de Novembro, às confeitarias, e as festas e bailes dos clubes mais nobres, como a Assembleia Paraense, como se pode observar na fotografia 60.

O “instantâneo”, datado de 1919 e feito no salão da Sede Social da Assembleia Paraense, clube exclusivo da elite social e intelectualmente refinada de Belém, mostra um ambiente festivo e alegre por ocasião de um baile de carnaval. Os senhores da boa sociedade belenense em seus trajes de gala tornavam o espaço predominantemente masculino. No entanto, é possível perceber algumas figuras femininas, e sua maior presença na vida pública reforçava a posição social e o *status* econômico de seus respectivos cônjuges, através de suas vestes refinadas, joias caras e modos polidos. Contudo, mesmo em momentos como o da fotografia em questão, em que pareciam ser relativamente mais “livres” – e como explica D’Incao (2006, p. 228) a convivência social dá maior “liberdade às emoções” – elas

continuavam a rigidamente vigiadas por seus maridos, pais e pelos outros indivíduos que compunham seu mesmo grupo social.

Fotografia 60 – Baile de Máscaras realizado na Assembleia Paraense por ocasião do carnaval de 1919. No salão, a presença masculina é predominante, mas é possível observar algumas figuras femininas, devidamente acompanhadas de seus esposos ou familiares.



Fonte: A SEMANA, 1919, p. 16. il. p&b.

Paralelamente à crescente exposição da figura das damas e senhoritas da “elite” belenense que circulavam pela cidade, as mulheres pobres e as trabalhadoras como a mulata doceira das memórias de Campos (1966), as floristas, as costureiras, as cozinheiras – e posteriormente as operárias – também evidenciavam sua existência pelas ruas, deixando patente sua condição socioeconômica. A par destas mulheres trabalhadoras, encontravam-se perambulando em torno das áreas mais nobres aquelas de “ínfima classe”, as mulheres da vida, prostitutas de luxo ou putas ordinárias, de variadas raças e origens. Algumas conduzidas à “vida fácil” pela impossibilidade de ocupação “digna”, outras eram escravas de seus próprios ímpetos sexuais ou dos caftens que exploravam o lucrativo ramo das diversões sexuais, como denunciava um periódico belenense de 1917:

[...] a tal escravatura não se extinguiu, é que as escravas brancas estão aí enchendo a cidade, enchendo as ruas, as casas de espetáculo, os cafés, os automóveis, os bondes, cobertas de joias, cobertas de seda, acotovelando-se em toda parte com as senhoras honestas, afrontando-as mesmo com a ostentação insolente do seu luxo e do seu despudor. Para transportá-las, qualquer vapor, qualquer transatlântico, por mais limpo que pareça, é navio negreiro. Elas aí aportam todos os dias acompanhadas dos seus traficantes que as exploram. [...] Enquanto o pobre povo sofre privações, enquanto a

lavadeira, a engomadeira, a cozinheira, a criada de servir entregam-se a um labor penoso para obter o estritamente necessário para cobrir a nudez e matar a fome [...] as escravas húngaras, polacas, russas, judias, turcas e ou de outras nacionalidades ganham o bastante para comprar brilhantes, pagar criadas, ter boa mesa, bons vinhos, boa casa, divertir-se, e por cima de tudo, satisfazer as pesadas contribuições que lhes impõem os caftens [...] (A PALAVRA, 1917, p. 2).

O novo ideário “burguês” cobrava das mulheres uma aparência mais cuidada, na mesma medida em que delas exigia “absoluta contenção de seus impulsos desejanter e das pulsações corporais” (RAGO, 2008, p. 77). Tal quadro, além de denotar um processo “civilizatório” em curso – segundo a teoria eliasiana – procurava orientá-las em como aparecer socialmente sem que fossem identificadas como prostitutas. Assim, uma senhora que fosse a um jantar, ou a um *soirée* deveria evitar os decotes, ou pelo menos utilizá-los sem “exageros”, dentro do “limite do honesto, simples, ainda que elegante, sem grandes profusão de joias” (Revista Feminina, 1917 apud RAGO, 2008, p. 77). Por trás destas recomendações relativas aos “excessos” da moda, havia sempre o “espectro da prostituta”, como mostra o comentário da senhora América Leão Condurú, publicado em um periódico belenense:

Não falo, porém da moda singela, moderada, decente. Refiro-me aos exageros, às representações ridículas que transformam as moças em manequins grotescos, quando não as tornam alvo de olhares maliciosos e ávidos de escândalo. Pobres vítimas. [...] Se ouvísseis os ditos mordazes, os comentários desairosos que se fazem à vossa passagem, certo coraríeis revoltadas. Mas que importa o juízo de cada um? É a moda e a moda fascina, seduz, domina. E as moças submetem-se facilmente aos seus caprichos, usando vestuários impróprios à sua idade e posição, inutilizando o rosto, às vezes bem mimoso, com pinturas e arrebiques intoleráveis. E o papai não vê ou finge que não vê tais exageros. A mamãe não os condena, porque os adota e quer que sua filha seja “social”. A moça, então, senhora de si, emprega todos os artifícios, todos os encantos para ser bela e agradar. [...] Vai adquirindo, assim, hábitos levianos, costumes soltos e condenáveis.” (CONDURÚ, 1917, p. 2.)

Embora não seja diretamente citada, existia a constante “ameaça” de que uma dama de sociedade fosse confundida com uma meretriz de luxo caso usasse uma roupa mais decotada, exibisse muitas joias, pintasse exageradamente o rosto e acesse às ruas desacompanhada. Desta forma, por mais que à mulher fosse dada maior oportunidade de fruição do espaço público, a “boa sociedade” ainda reclamava pela manutenção de algumas posturas e costumes sociais, e mantinha a “rua” sob domínio do “sexo barbado”.

6.4 A RUA: GÊNERO MASCULINO

Através do romance *Lucíola*, José de Alencar apontava, no fim do século XIX, para as diferenças existentes entre as “senhoras de boa família” e as “mulheres libertinas”. A cena abaixo transcrita passa-se no adro de uma Igreja onde Paulo é apresentado à Lúcia por um amigo em comum:

— Já vi esta moça! disse comigo. Mas onde? [...]
 Ela pouco demorou-se na sua graciosa imobilidade e continuou lentamente o passeio interrompido. Meu companheiro cumprimentou-a com um gesto familiar; eu, com respeitosa cortesia, que me foi retribuída por uma imperceptível inclinação da fronte.
 — Quem é esta senhora? perguntei a Sá.
 A resposta foi o sorriso inexprimível, mistura de sarcasmo, de bonomia e fatuidade, que desperta nos elegantes da corte a ignorância de um amigo, profano na difícil ciência das banalidades sociais.
 — Não é uma senhora, Paulo! É uma mulher bonita. Queres conhecê-la?... Compreendi e corei de minha simplicidade provinciana, que confundira a máscara hipócrita do vício com o modesto recato da inocência. Só então notei que aquela moça estava só, e que a ausência de um pai, de um marido, ou de um irmão, devia-me ter feito suspeitar a verdade. (ALENCAR, 1988, p. 3)

Indícios da desqualificação social e moral encontram-se inicialmente na forma com a qual Lúcia é tratada por Sá: é uma “mulher bonita”, não uma “senhora”. O fato de estar sozinha num espaço público, sem marido, irmão ou pai também contribuía para a “degradação” de sua imagem. Com efeito, durante as décadas finais do século XIX e os primeiros decênios do XX o produto da relação entre mulheres de “família” e espaço público era uma linha muito tênue que dividia a moralidade e os bons costumes da vulgaridade e da libertinagem. Explica Esteves (1989, 43) que quando surgiam “motivos” para que mulheres vistas como “honestas” ganhassem a rua, estas deveriam preocupar-se com quem, aonde e a que horas ir. Aponta a autora que o horário, a companhia e o destino eram grandes referências de honestidade que recaíam sobre a mulher, além disto, reforça D’Incao (2006, p. 228) que não só “os maridos ou o pai vigiavam seus passos, sua conduta era também submetida aos olhares atentos da sociedade”.

Assim, para conviver com outros indivíduos locais públicos de maneira educada e evitar constrangimentos, as mulheres tiveram de aprender a se portar em público e, através da perspectiva eliasiana, a controlar suas emoções e seus

impulsos segundo a “ordem social” estabelecida. Para Bourdieu (2010), a ordem social

[...] funciona como uma imensa máquina simbólica que tende a ratificar a dominação masculina sobre a qual se alicerça: é a divisão social do trabalho, distribuição bastante estrita das atividades atribuídas a cada um dos sexos, de seu local, seu momento, seus instrumentos; é a estrutura do espaço, opondo o lugar de assembleia ou de mercado, reservados aos homens, e a casa, reservada às mulheres [...]. (BOURDIEU, 2010, p. 18).

É o que se pode observar na fotografia 61, que mostra a Av. Independência no dia da inauguração dos bondes elétricos. Os homens tomam a rua, com se dela fossem donos. Os mais afoitos aproximam-se dos carris denotando certa admiração ou curiosidade pelo ar de progresso e modernidade que a cidade passaria a ter a partir da presença – do mito – da máquina, representante legítima de uma era na qual a tecnologia era – ou pelo menos deveria ser, segundo o pensamento positivista então vigente à época – posta a serviço do homem.

Fotografia 61 - Aspecto da Av. Independência no dia da inauguração dos bondes elétricos. Observa-se que a multidão nas ruas seria constituída unicamente por homens, não fosse pela presença discreta de um pequeno grupo de mulheres que se pode perceber no detalhe da imagem. O sistemático controle de ímpetos e atitudes visava afastar das “boas mulheres” o espectro da prostituta.



A saída dos bondes, para a inauguração



Fonte: LEMOS, A.J de. **O Município de Belém** – Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na Sessão de 15 de novembro de 1907. Belém: A. A Silva, 1908. Il. p&b.

A maioria dos expectadores apresenta-se bem trajada; alguns meninos evidenciam suas origens humildes através de suas vestes, ou por estarem de pé no chão. Dentro dos carris, motorneiros, condutores e autoridades engalanadas. A multidão que acorreu à inauguração dos bondes elétricos seria composta unicamente de homens, não fosse a discreta e reservada presença de um pequeno grupo de mulheres, como se pode perceber no detalhe da imagem.

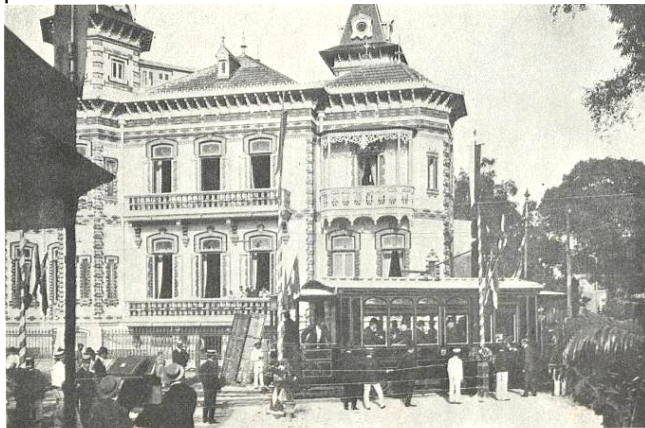
A posição e as atitudes assumidas por estas mulheres são substancialmente distintas daquelas observadas nos homens, e por isso, bastante reveladoras das diferenças oriundas do gênero: a elas parecia estar reservado somente o espaço do passeio público, impedindo com que se precipitassem ao leito férreo em busca de maior aproximação dos novos bondes, como faziam os homens.

Em atitudes reservadas – talvez para não ultrapassar a tênue linha limítrofe entre a boa postura feminina e a vulgaridade – as mulheres mantêm-se de pé, unidas, junto ao portão de uma provável residência. A figura mais alta aparenta, por suas vestes alvas, blusa de gola alta, fechada no pescoço e chapéu de abas largas, uma melhor condição econômica. A mulher da esquerda parece ter mais idade, e usa um vestido estampado, talvez de chita ou outro tecido mais ordinário; possivelmente fosse uma criada que estivesse em companhia de sua senhora.

O papel secundário da mulher como “atriz social” no âmbito do espaço público ainda pode ser observado na saída dos bondes elétricos para a inauguração a partir da Estação da São Jerônimo, percebida na fotografia 62. A imagem sugere um espaço social mais “elitizado”, diferente daquele observado na fotografia 61. Tal impressão é reforçada pela monumentalidade da arquitetura eclética, impressa no palacete que se verticaliza, destacando-se na horizontalidade da paisagem urbana de Belém, e que toma o segundo plano da imagem quase completamente. Também não se observam na imagem os tipos populares, com trajes mais simples ou meninos de pé no chão. Em vez disto, homens trajando melhores “fatos” – condizentes com a importância do momento em público – devidamente arrematados por bengalas e chapéus.

Novamente as fotografias sugerem que o espaço público é dominado pela figura masculina. Através das janelas dos bondes, veem-se as autoridades convidadas a participar da cerimônia de inauguração da tração elétrica. Na via, os homens de um lado a outro da calçada, e também no leito férreo, junto aos carris, como se ratificando sua presença hegemônica nas ruas e seu domínio sobre o bonde, sobre a novidade, sobre a tecnologia. No cenário em tela, uma única mulher aparece no balcão do palacete, como mostra o detalhe da fotografia 62. Aqui, sua presença é mais contida e reservada que a das mulheres observadas na calçada da fotografia 61. A julgar pela presença de três figuras masculinas no balcão, que mantém grande proximidade com a mulher revelando assim relativo grau de intimidade, possivelmente esta estaria em companhia de membros de sua família.

Fotografia 62 - Aspecto da Passagem Joaquim Nabuco, entre Av. Nazaré e São Jerônimo, na inauguração dos bondes de tração elétrica, em 1907. O espaço “elitizado” é dominado pela arquitetura eclética e pelas figuras masculinas que tomam o passeio público. Resguardada do bulício da rua, uma mulher observa a cerimônia a partir do balcão do palacete, como se pode perceber no detalhe à direita.



Inauguração do serviço de bondes elétricos



Fonte: LEMOS, A.J de. **O Município de Belém** – Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na Sessão de 15 de novembro de 1907. Belém: A. A Silva, 1908. Il. p&b.

A posição da mulher que observa o espaço público a partir de seu espaço íntimo e pessoal é reveladora do cuidado com a imagem do “segundo sexo” que fazia parte do ideário burguês de então. Fortemente baseado na crença de uma natureza feminina que, nas palavras de Maluf e Mott (1998, p. 373) dotaria a mulher biologicamente para desempenhar as funções da vida privada, tal ideário valorizava a imagem da “mãe-esposa-dona de casa”, e dentro desta ótica, não existiria realização possível para as mulheres fora do lar. Assim, a mulher sensata, de boa índole, principalmente se fosse casada – condição esta que parece ser a da figura feminina observada no detalhe da fotografia 62 – deveria evitar sair à rua “com um homem que não seja o seu pai, o seu irmão ou o seu marido” (MALUF; MOTT, 1998, p. 389). Assim, a mulher do balcão – circunspecta e quase anônima - busca não violar o sentido da “ordem social” estabelecida, sob pena de comprometer sua honra e a de seu esposo.

Mas, subjacente ao comportamento discreto e recatado da mulher observada na figura, existe o próprio reconhecimento de seu papel secundário e de sua posição social como submissa, como bem explica Bourdieu (2010):

Quando os dominados aplicam àquilo que os domina esquemas que são produtos da dominação ou, em outros termos, quando seu pensamento e suas percepções estão estruturados de conformidade com as estruturas mesmas da relação da dominação que lhes é importa, seus atos de conhecimento são, inevitavelmente, atos de reconhecimento, de submissão (BOURDIEU, 2010, p. 22)

Segundo Rosaldo (1979), a esta discussão de comportamentos e papéis sociais desempenhados pelos gêneros, há outras implicações:

Na medida em que os homens são definidos em termos de sua conquista nas instituições sociais elaboradas, eles são participantes, por excelência, nos sistemas das experiências feitas pelos homens. Num nível moral, o mundo da “cultura” é deles. As mulheres, por outro lado, dirigem as vidas, que parecem ser irrelevantes. Seus status é derivado de seu estágio no ciclo de vida, de suas funções biológicas e, em particular, de seus laços sexuais e biológicos a homens específicos (ROSALDO, 1979, p. 47).

A partir da assertiva, observa-se no final do século XIX e primeiros decênios do XX que a ideia do papel da mulher na sociedade apresentava forte determinismo biológico, e tal fato, na opinião de Ortner (1979, p. 102) tem suas raízes associadas ao corpo feminino e sua função natural de procriação, que parece condená-la eternamente à reprodução da vida. Os homens, por sua própria fisiologia, não tem funções naturais de criação e gestação, o que lhes possibilita maior liberdade para assumir o que a autora denomina “esquemas da cultura”. Agindo assim, “ele cria objetos relativamente duradouros, eternos e transcendentais, enquanto a mulher cria seres perecíveis – os seres humanos” (ORTNER, 1979, p. 104).

A autora comunga da mesma opinião de Bourdieu (2010, p. 20) quando este comenta que a própria anatomia dos órgãos sexuais pode ser vista como justificativa natural da diferença socialmente construída entre os dois gêneros, e principalmente da divisão social do trabalho. Ainda segundo esta lógica, as funções fisiológicas femininas – como a gestação e amamentação - tenderiam a limitar seus movimentos sociais. Não obstante, a supervisão, cuidado e orientação dos filhos eram atividades interpretadas como extensão da responsabilidade natural da mulher em alimentar as crianças, o que também contribuía para o confinamento da mulher a certos contextos sociais, como o grupo familiar doméstico, e a sua classificação numa ordem de cultura inferior ao homem.

Acrescenta Ortner (1979, p. 116) que além de estarem às atribuições femininas mais estreitamente circunscritas que as dos homens é oferecido às mulheres uma menor opção de escolha de atividades e lhe é franqueado direto a uma variação substancialmente menor de instituições sociais. Além disto, a mulher é, na análise da autora, um ser quase completamente socializado para apresentar um padrão comportamental mais rigoroso, contido e conservador que os dos homens. Os contextos sociais, como a inauguração dos bondes de tração elétrica em Belém, observada nas figuras anteriores, reforçam tal situação.

Este conservadorismo e tradicionalismo do pensamento feminino engendrado pela sociedade é outro – talvez o pior, certamente o mais perverso – modo de restrição social e estaria claramente ligado a sua função tradicional de geradora de membros bem socializados do grupo (ORTNER, 1979, p. 116).

As relações de poder entre gêneros na família e na sociedade são práticas que se refletem materialmente nos comportamentos e atitudes de cada um. É o tecido social que fornece pistas para que seja possível perceber a cristalização de sentidos que são atribuídos a cada gênero, bem como dos papéis por eles desempenhados, cuja análise conduz à percepção de continuidades, estratégias de resistência e rupturas deliberadas.

Assim, mesmo com o poder⁶⁷ e autoridade masculina estabelecidos nos âmbitos da vida pública e privada, através de determinadas estratégias, a mulher poderia obter certo poder, mas de maneira encoberta e “simbólica”. Bourdieu (2010, p. 7) define este tipo de poder como um “poder invisível o qual só pode ser exercido com a cumplicidade daqueles que não querem saber que lhe estão sujeitos ou mesmo que o exercem”. Na análise de Lamphere (1979, p. 124), tais estratégias femininas representam uma reação à distribuição desigual do poder e da autoridade, e diferirão conforme a capacidade feminina de tomar decisões, ou se determinadas decisões forem tomadas pelos homens. Assim, como as mulheres não estavam em posição de autoridade, a autora aponta como conceito chave para a compreensão de suas estratégias a influência, uma das formas de persuasão mais importantes.

Uma mulher exerce a influência quando é capaz de induzir alguém na decisão de agir de certo modo [...]. A influência também podia ser exercida pelo interesse numa norma específica no lugar de outra, num contexto de normas igualmente apropriadas. Onde homens mantêm posições de autoridade, uma mulher (em seu papel de esposa, mãe ou irmã) pode ser capaz de influenciar uma decisão masculina (pressionar a divisão de um patrimônio comum, por exemplo, persuadindo-o de que tal decisão é em seu próprio interesse ou talvez no de seus filhos ou outros parentes (LAMPHERE, 1979. p. 124)

Não obstante, a sistemática bajulação das vaidades dos maridos e a forte influência exercida sobre os filhos não eram as únicas formas de exercer poder. Conforme explica Rosaldo (1979, p. 55), a cooperação – e mesmo discordância – entre mulheres de mesmo grupo doméstico e a solidariedade com mulheres de

⁶⁷ Entende-se aqui o termo “poder” dentro de uma perspectiva weberiana, na qual o mesmo é definido como “toda oportunidade de impor sua própria vontade, no interior de uma relação social, até mesmo contra resistências, pouco importando em que repouse tal oportunidade”. (WEBER, Max. **Ensaio de sociologia**. 2. ed. Rio de Janeiro: J. Zahar, 1971; p. 219)

outros grupos poderiam forjar um mundo sociais para elas próprias - como as associações de caridades, ligas femininas das mais variadas, comuns à época do recorte temporal da presente pesquisa - nos quais pudessem transitar, dominar e principalmente exercitar a sociabilidade fora do âmbito doméstico.

É neste contexto que se insere a investigação de Álvares (1990). A autora busca, entre os anos de 1910 e 1937, identificar as práticas sócio-organizacionais das mulheres que eram excluídas do cenário público – e conseqüentemente excluídas dos espaços que são privilegiados em grande parte das narrativas históricas – bem como as formas de conciliação necessárias para manter a convivência entre as obrigações domésticas (“dona do lar”, mãe e esposa) e sua presença no espaço profissional, acadêmico, sua formação intelectual e ativismo político.

Observa a autora que segundo o que era repassado às mulheres pela educação tradicional, a responsabilidade do lar não deveria ser prevaiente sobre os interesses pessoais. Com efeito, no período compreendido por sua investigação, o processo de educação e formação das “boas” mulheres era pautado pelo que Álvares (1990, p. 15) denomina “padrão matrimonial” no qual o casamento, além de assegurar sua “segurança econômico-financeira”, era considerado a “carreira mais promissora da mulher”.

Ainda que os retratos esperados da “mulher submissa” se mantivessem no discurso masculinizado dos dois gêneros, a autora identificou rupturas formais com este retrato através de um detido reexame nos níveis de poder que regulavam as relações interfamiliares. Quer no espaço privado, quer no espaço público, a “ideologia dominante” estabelecia formas de predomínio masculino, interditando a possibilidade feminina de ascense à “política do marido”.

Contudo, Álvares (1990) observa que a despeito da “ideologia dominante” na sociedade machista, patriarcalista e preconceituosa da época, existiam alguns “poderes fragmentados” que pertenciam às mulheres,

[...] quer no papel de mãe (atribuindo-se a esta a “potencia civilizadora”), quer como administradora do lar, quer como reprodutora da espécie humana, quer como “presença de pontuação”, nas práticas de caridade e filantropia, quer nas festividades e nos encontros sociais e culturais e, insistentemente, demonstravam a hegemonia oculta feminina (ÁLVARES, 1990, p. 17)

Desta forma, ainda que a as convenções sociais procurassem fortalecer uma imagem na qual mulher era submissa à domesticidade impingida pela sua condição biológica de reprodutora, um número expressivo de mulheres já demonstrava, de diferentes maneiras, manter alguns níveis de resistência a esta imagem instituída. Uma destas formas foi o ativismo político através de associações e ligas femininas. No entanto, a política mantinha-se como um espaço público fortemente masculinizado, e as mulheres que nele “[...] se inscreviam eram consideradas lésbicas ou ‘amantes dos líderes políticos’. Inadmissível a vocação política do gênero feminino!” (ÁLVARES, 1990, p. 20).

Não obstante, a imprensa garantiu, através das páginas de diversos periódicos, o registro da participação feminina no cenário político naquela Belém dos bondes. Foi através destes registros que a investigação de Álvares (1990) “reconstruiu” e “reinterpretou”

[...] a militância política de grupos organizados de mulheres paraenses pertencentes ao segmento social médio, em dois momentos das lutas político-partidárias locais: em 1912 – as ligas femininas Lauro Sodré e Arthur Lemos – a partir do descenso oligárquico do Senador Antônio Lemos e a “guerra da conquista” do Senador Lauro Sodré pelo mando local; e em 1935, a Legião Feminina Magalhães Barata, criada após a crise de hegemonia gerada pelas tensões entre os revolucionários de 1930, que resultou no descenso do poder do Interventor Joaquim Magalhães Cardoso Barata. (ÁLVARES, 1990, p. 27).

Na Belém de 1912, em plena crise econômica em função da desvalorização da borracha amazônica no mercado internacional, as novas forças sociais – representadas por comerciantes, em geral, da produção gomífera – e as velhas oligarquias – representadas pelos republicanos históricos, ou radicais – se aglutinavam para estabelecer uma nova política de mando e garantir a hegemonia de seu grupo. Assim, cada facção buscava arregimentar forças auxiliares “[...] em função de sua nova proposta política de acesso ao poder do estado, forças que vão buscar, num segmento de mulheres, no interior de uma sociedade rígida e rígidamente orientada pela mentalidade senhorial [...]”. (ÁLVARES, 1990, p. 28).

Em agosto de 1912 foi criada a Liga Feminina Lauro Sodré, que objetivava contribuir para o fortalecimento da campanha política do então senador Sodré ao cargo do Governo do Estado. A Associação, formada por um grupo de mulheres da elite e das camadas sociais médias, exercia, nas palavras de Álvares (1990, p. 28), suas práticas quer na área partidária, realizando comícios e “meetings” isoladamente ou acompanhada de outras associações, quer na área social, onde a filantropia e a

beneficência surgiam como força política porque realizadas para marcar grandes “efemérides”, em nome de Lauro Sodré. A criação da liga pró-Sodré precipitou o surgimento de uma outra, mas do lado adversário: a Liga Feminina Arthur Lemos. A despeito de sua efêmera duração, não só evidenciava a “guerra” entre correntes partidárias adversárias, mas também o engajamento de homens e mulheres que, mesmo parceiros no jogo político que então se estabelecera, desenvolviam artifícios específicos relativos às práticas masculinas e femininas.

A cena política no Pará mudaria sensivelmente a partir de dezembro de 1931 com a fundação do Partido Liberal do Pará, que aponta para uma ruptura com o quadro oligárquico anterior. O novo cenário político do Estado se organiza em torno da Interventoria Federal de Magalhães Barata, que através de uma política de cunho “liberal”, mantinha a “ordem” através

[...] do autoritarismo de governo, cooptação das categorias profissionais, das classes populares, controle e coerção sobre a máquina administrativa, em especial, sobre o magistério, principalmente o primário, responsável pela formação cívica dos ‘cidadãos do amanhã’.” (ÁLVARES, 1990, p.43).

Desídias e tensões internas no governo alimentaram uma crise interna que culminou com a Revolução de 1935, quando um grupo dissidente do partido liberal, sob a liderança de Abel Chermont, alia-se à Frente Única Paraense, que aglutinava forças da velha oligarquia da Primeira República, para depor do poder local o Interventor Magalhães Barata. Neste momento de tensão política surge uma outra associação feminina, composta pelas esposas de “figurões” do Partido Liberal e pelas professoras da escola pública primária que, segundo Álvares (1990, p. 43), tinha a finalidade de fortalecer o “lobby” armado pelos correligionários de Magalhães Barata para reverter o quadro político que se instalara após os conflitos.

A Legião Feminina Magalhães Barata foi criada em maio de 1935 e incorporou-se, durante dois meses, a todas as manifestações públicas organizadas pelas diversas agremiações e associações políticas organizadas em torno do Interventor. Passeatas, comícios, jantares e reuniões particulares com o Comando da 8ª. Região Militar na tentativa de influir na decisão legal da Justiça eleitoral sobre a permanência de Barata no Governo. A legião cria

[...] sucursais, postos de alistamento nos bairros de Belém e nos municípios do Pará, promove festas, quermesses, para angariar fundos para as campanhas eleitorais, realiza sessões comemorativas nas datas cívicas e nas efemérides particulares, principalmente no aniversário de Magalhães Barata, participa de comícios em favor dos candidatos do partido entre os quais uma ou outra legionária. (ÁLVARES, 1990, p. 44)

Ainda que a esta participação feminina ativa no cenário político paraense fosse, em última análise, tanto um exercício de “autonomia” quanto uma experimentação de certo nível de “poder”, Bourdieu (2010, p. 43) afirma que tais estratégias além de não serem suficientes para subverter de maneira efetiva a dominação masculina sobre a mulher, elas acabaram resultando, eventualmente, na confirmação da representação da mulher como um ser “maléfico”, cuja identidade é inteiramente negativa.

Enquanto as mulheres da “boa sociedade” eram cercadas de cuidados e orientadas a seguir as normas vigentes para uma boa conduta social, as esposas e mães de pertencentes aos grupos sociais economicamente “inferiores”, conforme explica Del Priore (2005, p. 266), expunham-se cotidianamente aos espaços públicos em função de seus trabalhos, e como consequência, estavam mais suscetíveis a estigmas negativos – não raro eram confundidas com “mulheres fáceis” – e sujeitas a crimes passionais, como observou Esteves (1989, p. 45) ao examinar um processo datado de 1905 contra o condutor de bonde Antônio Correa Madeira, “branco”, possível namorado de Laura, a pretensa ofendida.

O advogado do condutor acusara Laura, também “branca”, de não ser honrada e honesta:

[...] a convicção de seu procedimento o afirmam as testemunhas de defesa, e entre estas diz a de nome José da Motta ‘que assiduamente via a menor Laura entrar fora de horas na casa de cômodos da Rua General Pedra, esquina da travessa dos Ferreiros’, e como é público e notório esta casa é frequentada por prostitutas, e da pior espécie.
A testemunha Ernesto da Silva também afirma em seu depoimento que, em tempos, ao entrar em casa de uma prostituta, a menor Laura convidou-o a acompanhá-la. Para que fim? É pois uma moça de família honrada a menor Laura, que fora de horas frequenta casas suspeitas e convida transeuntes para acompanhá-la?!!![...] (Antônio Correa Madeira, proc. n° 76, 1905 apud ESTEVES, 1989, p. 45).

Laura, moça de vida simples e trabalhadora, foi seduzida por Antônio, e depois apontada como prostituta, e quando confessa ter mantido relações sexuais com ela, seu advogado afirmava que o homem era cômico de que “gozava de uma mulher de vida fácil, mediante retribuição em dinheiro” (ESTEVES, 1989, p. 45). O

fato do acusado não ter atentado para a menoridade de Laura e das testemunhas de defesa terem declarado abertamente frequentarem prostíbulos parece não macular suas imagens como cidadãos de respeito. Antônio, segundo seu advogado, era um irrepreensível e exemplar funcionário da Companhia Carris Urbanos, no Rio de Janeiro, portanto “incapaz” de atentar contra a honra de uma menor. Na análise de Esteves (1989, p. 45), o “homem” Antônio era julgado por seu trabalho, e a “mulher” Laura por seu “suposto” comportamento.

Os crimes passionais eram uma modalidade de violência urbana bastante frequentes em meio às “camadas desfavorecidas”. Em vez de serem respeitadas como “boas trabalhadoras”, à semelhança dos homens em igual condição, as mulheres pobres tinham de defender sua reputação contra a poluição moral e principalmente contra o forte assédio masculino. Aquelas classificadas como “desonradas”, “adulteradas” e “desvirginadas” ultrajavam normas reconhecidamente respeitáveis, e por isso eram praticamente impedidas de fazer um bom casamento, posto que a “virgindade é um cristal que não deve ser quebrado à toa” (DEL PRIORE, 2005, p. 262).

Analisando o cotidiano das mulheres pobres – e “marginais” – de Belém, Amaral Filho (2002, p. 52) esclarece que elas eram menos protegidas e vigiadas por suas famílias, que muitas vezes eram completamente desagregadas. Assim, tornavam-se alvos preferenciais de aproveitadores que nelas anteviam a possibilidade do sexo sem a necessária remuneração à prostituta. Caso cedesse aos “libidinosos impulsos” e fosse descoberta, isto poderia

[...] redundar em uma viagem para fora da cidade, no caso das mais favorecidas, ou mesmo na expulsão de casa. Nessas condições, o caminho mais curto para a sobrevivência era o ambíguo trabalho nas casas de família ou mesmo a Zona do Meretrício. (AMARAL FILHO, 2002, p. 52)

Os “sedutores” assediavam as jovens – que em sua maioria eram empregadas domésticas ou operárias – com promessas de casamento, uma família estável, filhos, ou seja, uma vida que em muito se afastava da realidade destas moças. A única exigência feita era a “primazia” no rompimento do hímen da “suposta pretendida”. Uma parte dos casos ia parar na polícia, como mostram algumas notas de periódicos belenenses, uma vez que o crime de sedução atentava contra a moral vigente, um delito identificado no Código Penal como “crime contra os costumes”:

Defloramento – Raimunda Augusta de Souza, moradora à Rua Carlos de Carvalho, n. 14, queixou-se, ontem, à polícia contra o soldado do 1º B/C., José Maria da Silva, atualmente entre nós, que, como antigo namorado de sua filha Francisca Emilia Dias, de 18 anos de idade, voltando agora à Belém, desvirginou aquela menor, sob promessas de casamento. A queixa ficou devidamente registrada. (A PROVÍNCIA DO PARÁ, 1922, p. 3)

Defloramento - Em companhia de sua mãe, residente na Baía do Sol, Januaria dos Santos Medeiros, de 16 anos de idade. Entretinha namoro com a menor o indivíduo Manoel Rodrigues de Sant'Ana, que sob promessas de casamento, conseguiu desonrá-la. Sua mãe, Maria Alexandrina de Medeiros, sabedora do que se passava, resolveu levar o fato ao conhecimento da Polícia, que vai tomar providências. (A PROVÍNCIA DO PARÁ, 1922, p. 3)

Não bastasse preocupante situação pela perda do hímen – este “selo” que atestaria a honestidade das jovens moças – seus nomes e endereços eram expostos a uma sociedade machista e preconceituosa, na qual o valor atribuído à mulher era proporcional à sua capacidade de manutenção do hímen. Embora sob promessa de que, com o registro da queixa, a polícia iria tomar as providências cabíveis, as questões, se não eram tratadas sem importância, geralmente acabavam como o caso da menor carioca Laura, que aponta para uma situação corriqueira que transpunha limites geográficos: os homens eram eximidos de sua culpa, e as mulheres “desvirginadas” eram manchadas em sua honra.

Outro tipo aproveitador de jovens e mulheres surge com a “modernidade”: o bolinador. Figura de boa “estampa”, bem vestido e de aparência “respeitável”, buscava contatos furtivos no meio da multidão das ruas e dos passageiros dos bondes. De maneira calculada, o bolinador escolhia sua vítima, que em geral, eram as mulheres sozinhas ou pertencentes a grupos desacompanhados da figura masculina. Dentro dos bondes, procurava sentar-se nos bancos vazios, esperando que as “vítimas” ocupassem o assento ao lado. Em outros casos, ele sentava-se junto a sua “escolhida”. De maneira dissimulada, o bolinador aproveitava-se dos solavancos dos carris para roçar suas pernas às das mocinhas e damas, ou tocava – em muitos casos apalpava – outras partes do corpo da vítima, como mãos, braços e nádegas. Alcançado o prazer momentâneo pelo tato, o bolinador aguardava que a vítima apeasse do bonde, ou ele próprio descia, para em seguida tomar outro carril e continuar sua libidinosa prática.

Dependendo da “destreza” do bolinador, algumas mulheres nem sequer notavam que estavam sendo tocadas ou apalpadadas. Algumas percebiam, mas ruborizadas e aturdidas pelo atrevimento, não esboçavam reação. No entanto a

maioria das mulheres, ao perceber a ousada prática, gritava escandalizada, com o que rapidamente formava-se um ajuntamento de pessoas à cata do bolinador, como mostra a fotografia 63.

Fotografia 63 - Nos primeiros decênios, as mulheres não estavam livres de alguns aproveitadores mais afoito, como “Little Alvin”, conhecido bolinador que “atuava” no centro do Rio de Janeiro. Alvin personificava o tipo social, cujos trajés alinhados e a aparência “respeitável” ocultavam uma personalidade libertina.



Fonte: COHEN, Alberto A.; GORBERG, Samuel. Rio de Janeiro: **O cotidiano carioca no início do Século XX**. Rio de Janeiro: A.A Cohen, 2007. il. p&b.

A fotografia feita no Largo de São Francisco, em frente à antiga loja Parc Royal, mostra a flagrante prisão do diáfano “Little Alvin”, conhecido bolinador de moças e distintas senhoras da sociedade carioca. Alvin agia sempre em meio à multidão: nos magazines, nas saídas do Teatro Municipal, no bonde lotado. Finalmente capturado pela Polícia, como mostra a imagem, foi conduzido à Cadeia Pública, onde permaneceu encarcerado durante algum tempo.

6.5 ENTRE “FÁCEIS” E “HONESTAS”: A DIFICULDADE DA EMANCIPAÇÃO FEMININA

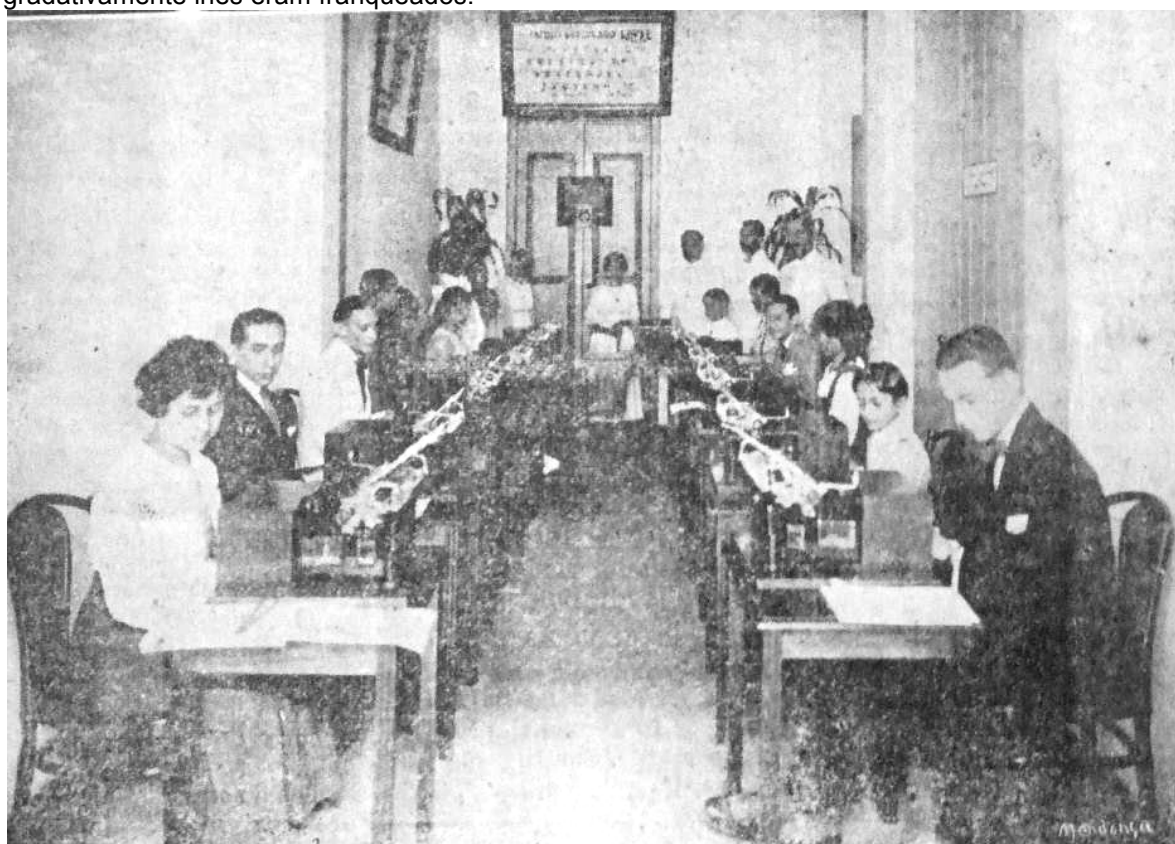
Na década de 1930, os homens ainda representavam a maior parte dos usuários “efetivos” dos espaços públicos, dos bondes, dos largos, dos cafés. Não obstante, ocorrem sensíveis mudanças na imagem pública das mulheres em função de sua inserção no mercado de trabalho, o que afetaria não só a forma através da qual elas fruía o espaço da cidade, como também seu cotidiano como usuárias de bondes. A respeito de tais mudanças, Cândido (1951) soube bem sintetizá-las:

By imposing the participation of the woman in the work of the factory, the store, and the office, urbanization disrupts the traditional sequestration of the Brazilian family, rich and poor, and alters in a decisive manner the status of women, bringing it ever nearer that of men. The immediate consequences are seen in the new types of recreation and of courting, which at present imply much more frequent and direct contact between boys and girls, among the common people as well as among the bourgeoisie. The habit of going to the dances, to the movies, and the almost universal establishment of “footing” are destroying (by substituting more intimate processes) the traditional organization of courtship, notes, pretty speeches, serenades-chaperons. Above all they are modifying the initiative in marriage, transferring it from the parents to the interested parties themselves, since with the dissolution of the kinship system it is becoming more and more of an individual and less of a group matter. In the urban centers, large and small, it may be said that courtship now is essentially the same for all classes. Now general in the smaller cities is the institution of “footing”, which has brought a genuine revolution in family customs. (CÂNDIDO, 1951, p. 312)

Segundo Louro (2006, p. 449), indícios destas mudanças já podem ser observados na década de 1920, e nas palavras da autora, elas apresentam estreita relação com o processo de urbanização e industrialização das cidades brasileiras, que ampliava as oportunidades de trabalho para os homens. Estes então gradativamente abandonaram alguns postos, como a sala de aula e outras atividades relativas à carreira docente, dando início a um processo de “feminização do magistério”. Assim, de forma legitimada, as mulheres dos grupos sociais relativamente “mais altos” – e mesmo aquelas de camadas “mais populares” – passam a abraçar o magistério como função, ainda que à época fosse visto como extensão da maternidade ou destino primordial do sexo feminino, e a ampliar seu universo, muitas vezes circunscrito à casa, à Igreja e aos trabalhos assistenciais das ligas, clubes e demais organizações femininas do gênero.

Mesmo com a associação frequente entre a mulher no trabalho e a questão da moralidade social, apontada pela pesquisa de Rago (2006, p. 585), elas persistiram no desempenho de um papel produtivo na sociedade. Com a introdução da máquina de escrever no mercado brasileiro, já nos últimos anos do século XIX, os escritórios, bancos e repartições públicas foram gradativamente oportunizando o trabalho feminino como secretárias e datilógrafas, como mostra a fotografia 64.

Fotografia 64 - Funcionando na Conselheiro João Alfredo, em plena área comercial de Belém, a Escola Datilográfica Royal, de propriedade do Sr. Sebastião Rolla, era dirigida pela mlle. Adalgiza Condurú. O ensino “moderno e prático” atraía bom número de alunos e alunas, estas buscando capacitação para melhor desempenhar as tarefas relativas aos postos de trabalho que gradativamente lhes eram franqueados.



Fonte: A PALAVRA, 1919. p 2. il. p&b.

Publicada em um periódico, a fotografia mostra o interior da Escola de Datilografia Royal. A presença de algumas damas na turma majoritariamente composta por homens aponta para a busca feminina por instrução e capacitação para melhor ocuparem os postos de trabalhos que paulatinamente eram oferecidos a elas. O progressivo ingresso de mulheres no mercado de trabalho possibilitou novas experiências no espaço público e nos bondes. Sua presença tornou-se cada vez mais percebida nas ruas, onde damas de classes mais abastadas passaram a ser

observadas ao lado das trabalhadoras de “classe média” – professoras, secretárias, enfermeiras datilógrafas– e das “classes mais simples” – operárias, costureiras, cozinheiras:

O que, porém, dá a essa rua um tom alegre e festivo é a grande quantidade de formosas paulistas e italianas que percorrem-na em todas as direções, trajando, umas, ricas *toilettes*, outras, um vestuário mais simples, mas elegante, todas alegres, risonhas, distinguindo-se pela excessiva delicadeza e amabilidade com que se dirigem aos conhecidos que encontram. (PINTO, 1900 apud RAGO, 2006, p. 586)

No comentário, o autor dá ênfase à presença feminina nas ruas do centro de São Paulo, área de vocação tradicionalmente comercial. Não obstante, válido notar nas entrelinhas do discurso alguns elementos que apontam para algumas alteridades já processadas nos valores morais da época, outros para a manutenção dos mesmos. No primeiro caso, “as formosas paulistas” estavam desacompanhadas de pais ou maridos, denotando certa “liberalização” dos costumes; no outro, as italianas – migrantes e em grande parte operárias – usavam “vestuário mais simples, conservando as roupas como elemento distintivo dos grupos sociais.

A ambiguidade do uso do espaço público pela mulher também é subjacente à atenção dada às suas vestes: é como consumidora trajando rica *toilette*, ou como trabalhadora de vestes mais simples, que as mulheres usufruem, passeiam e enfeitam o centro comercial de São Paulo, provavelmente em seu horário de maior movimento. Observa Rago (2008, p. 67) que como consumidoras, as mulheres legitimavam a capacidade produtiva tradicionalmente atribuída aos homens. Como trabalhadoras, muitas vezes desempenhavam funções – como professoras e enfermeiras – que frequentemente representavam “extensões” das atribuições femininas como dona de casa e mãe.

Sem embargo, na medida em que as mulheres ganham a possibilidade de vivenciar de maneira mais efetiva o espaço público, as relações entre gêneros também sofrem alteridades, dentre elas a corte, o galanteio, os namoros e flertes. Antes, de maneira disfarçada nas saídas das igrejas, nas festas, ou devidamente vigiado nos portões das casas, o namoro “[...] pulara a janela. Fora da porta para a rua” (DEL PRIORE, 2005, p. 283), passando a gradativamente a acontecer nos cafés, nos bancos de praça, nos teatros, no cinema e dentro dos bondes, como é possível perceber nas memórias de Cardoso (1968, p. 203-204), que em companhia de uma amiga, flertava através dos carris belo-horizontinos:

Depois da aula, saíamos juntas tomando o bonde de Lagoinha, numa esquina da Avenida Afonso Pena, perto da Escola Normal. Procurávamos um banco vazio para nos sentarmos e o bonde partia, numa corrida desabalada pela longa avenida, sob a copa frondosa dos fícus, até o Bar do Ponto, onde fazia parada por alguns minutos. Antes que andasse de novo, Oscar surgia no estribo e, apesar de combinado conosco, fingia sempre surpresa pela nossa presença no bonde àquela hora. [...] tomava lugar ao lado de Anita e lá íamos os três; ela, os olhinhos azuis brilhando de contentamento, ele rindo e contando histórias, enquanto eu os olhava calada. (CARDOSO, 1968, p. 203-204)

No entanto, nem sempre as mocinhas tinham liberdade de saírem desacompanhadas à rua. Algumas vezes, tias, empregadas, e mesmo irmãs mais velhas tornavam-se tenazes vigilantes, sob o pretexto de acompanhá-las, impedindo assim qualquer ímpeto provocado por arroubos amorosos. E assim, Ávila (2008, p 34) mostra através das memórias de Beatriz Martins que em Belo Horizonte, mesmo os bondes contribuía para o “timing” da sedução:

Na época, a Maria do Carmo Penido andava de namoro com o Gil César. Ele e alguns amigos costumavam ficar na Av. Afonso Pena em frente à Joalheria Diamantina, onde o bonde fazia uma parada para arrumar os trilhos. Uma tarde, quando este estava parado, a Maria Penido, como era chamada, querendo ver o namorado, jogou sua pasta, aberta, no chão, fingindo que ela havia caído. A irmã teve de deixá-la descer e ela, então, catou os objetos, um a um, bem devagar, enquanto, de vez em quando, arriscava uma olhadela para o Gil! (MARTINS apud ÁVILA, 2008, p. 34)

Para alguns casais apaixonados, bastavam alguns olhares, discretos acenos, ou breves sorrisos para ratificar o romance. Não obstante, mesmo com a discrição de tais gestos, o expediente não passava despercebido por olhos argutos de certos cronistas sociais, como se pode perceber na nota a seguir:

Seriam onze e meia da manhã. O bonde era da linha de Nazaré, viajando ele que é acadêmico de direito e uma das figuras de relevo da guarda avançada do Club do Remo, na plataforma, com o amigo, também acadêmico, e pertencente ao Paysandú. Quando o veículo passou, elas encostadas na janela que dá para a travessa tiveram um sorriso de contentamento, sorriso que foi correspondido por eles. Nem um adeus, nem um leve tremelicar de dedos. Apenas o telegrafo sem fio dos olhares, aliás, invenção magnífica dos namorados, que precedeu a célebre descoberta de Marconi. (A SEMANA, 1919, p. 7)

O bonde fazia a linha de Nazaré, circulando no bairro de mesmo nome e em outros circunvizinhos. Assim, o trajeto do veículo estava circunscrito às áreas mais nobres de Belém, o que naturalmente “selecionava” seus passageiros entre as “camadas economicamente mais altas” da sociedade. O cronista dá ênfase para o fato de serem os rapazes acadêmicos de direito – profissão muito bem vista e

considerada “aristocrática” na época – e pertencentes a grêmios desportivos – Clube do Remo e Paysandú – insinuando que ambos também fossem atletas.

A posição da janela na qual as mocinhas se encostavam sugere que a casa – certamente alguma residência nobre ou algum palacete – estivesse localizada na Avenida Nazaré. Assim, provavelmente as moças também pertencessem a famílias abastadas. As regras e o convencionalismo das posturas socialmente aceitas certamente refrearam o ímpeto e as emoções das mocinhas, que esboçaram seu contentamento por verem seus “pretendentes” somente através de um sorriso. Depreende-se então que a cena, limitada por convencionalismos e regras de postura, passa-se entre iguais, pertencentes a um grupo social economicamente mais alto. Não obstante, os namoros e flertes nos bondes não era privilégio, tampouco prática exclusiva da sociedade abastada. Mesmo nas linhas que percorriam os subúrbios de Belém era possível perceber os rituais de galanteio através de gestos e sorrisos dissimulados, que também não passavam despercebidos pelos cronistas da época:

Felizmente ele tem passe de bonde. Porque, se assim não fora, a Pará Electric enriqueceria em breve, ou ele se arruinava numa semana [...] Basta dizer que ele não sai mais do bonde de Santa Isabel. Os condutores já o conhecem:

- É o rapaz da ‘fitinha’...

E, no entanto, mlle. Não sabe de uma coisa [...] Ele é um rapaz ‘encrecadíssimo’! Ah! Se ela adivinhasse! [...] (A SEMANA, 1920, p. 6).

O bairro de Santa Isabel correspondia a uma área do atual bairro do Guamá. Apresentava esta denominação em função do estabelecimento da segunda necrópole belenense em 1874, após uma epidemia de varíola que reclamou a vida de vários belenenses. A presença do rapaz no bonde era constante a ponto de os condutores o conhecerem. A “fitinha” mencionada na nota talvez fosse um pequeno mimo para aquela a que cortejava e que aparentemente correspondia ao flerte do jovem, dada a constância de suas viagens na mesma linha de bonde. Contudo, o cronista adverte para o fato de o mesmo ser “encrecadíssimo”. É provável que o termo aludisse ao fato de *mademoiselle* não era a única a quem a galanteria do moço fosse dirigida, o que era relativamente comum para os rapazes dados ao hábito do “flirt”, como se pode perceber na crônica seguinte:

[...] flirt (sic), essa doença da moda, que é uma obsessão da elite, nos centros adiantados. Ali, como nas eras recuadas em que pontificavam os nossos avós, namorava-se ainda platonicamente, à saída das novenas, dando-se o enamorado por feliz se recebesse a graça de um olhar. [...] Será o flirt (sic) um bem? Será um mal? Para os encantadores, essa família de despreocupados, pouco de perigoso terá ele. O mesmo, porém, não acontece com as melindrosas [...] que se deixam deslumbrar pela lisonja, como a lavandisca da noite, pela luz que a apaixona e mata. (A SEMANA, 1919, p. 6).

A nota mordaz mostra que influenciadas pela modernidade e urbanidade, muitas moças distanciavam-se de muitas matriarcas ociosas e passivas de “antigamente” e aproximava-se da mulher “fácil”, fútil e desfrutável. Surge então a “melindrosa” como o “outro lado da moeda”, a antítese das moças que mantinham as regras e as convenções sociais. As “melindrosas” eram dadas à excessiva coqueteria feminina, viviam sob o “efêmero ritmo da moda”, e como lembra Del Priore (2005, p. 281), faziam o possível e o impossível para atrair as atenções. No entanto, o preço pago por seus “excessos libertários” era o da enorme vigilância sobre seus mínimos gestos. Ao transgredirem os padrões de moralidade e a “ordem social”, tornavam-se alvo de duras reprimendas que vinham de todos os lados. Constrói-se então a imagem de uma mulher “artificial”, que abusava de recursos externos, como trajes da moda e cosméticos, e cujo comportamento e postura corporal eram considerados excessivamente afetados. Sem densidade e preocupada apenas com trivialidades, a “melindrosa”, como a do pôster 3, investia suas “energias” no cultivo do ócio e do consumismo fútil.

A peça gráfica em questão representa bem esta imagem feminina que surge com a modernidade: uma figura jovial sem nenhuma densidade, a da mulher fútil, ocupada apenas com o cultivo de sua própria imagem, absorvida excessivamente pelo embelezamento de seu corpo em detrimento do espírito. Percebe-se em segundo plano o *skyline* do centro do Rio de Janeiro, provavelmente nas imediações da Rua do Catete, área onde passava tanto o bonde da linha Águas Férreas quanto o bonde da linha Humaitá, aos quais a peça gráfica se refere. O cenário urbano – de “ares cosmopolitas” – aparece bastante movimentado, com um grupo de pessoas transitando ao fundo, no passeio público. No leito carroçável, veículos automotores imprimindo uma nova dinâmica no espaço urbano através de velocidades sensivelmente maiores do que as dos bondes.

Pôster 3 – Representação da “melindrosa”, figura esguia, narcisista e fútil, moldada no bojo da modernização e urbanificação das grandes cidades brasileiras. Por subverter a forma moralidade ainda vigente nos primeiros decênios do século XX, sobre a “melindrosa” pairava o estigma de mulher fácil, da meretriz, da prostituta de luxo.

Esperando o bend



Será um Aguas Ferreas? Um Humaytá, talvez. Mas, pensativa como está,... não é um nem outro... — *Elle aime.*

Fonte: ALMANAQUE BRASIL, 2010.

Dentre os passantes representados, é possível observar a figura de duas mulheres. A julgar pela silhueta das vestes e pelos acessórios – sombrinhas e chapéus – seriam damas de classe social abastada. Caminham juntas pelo passeio, segundo o “tradicional” comportamento das mulheres de boa família, contrastando com a figura esguia da “melindrosa”, que **sozinha** aguarda pelo bonde através do qual possivelmente flanará pela cidade. Nas cidades brasileiras pretensamente “modernas” das primeiras décadas do século XX, a “melindrosa” passa a personificar a mulheres de “elite” que

[...] torna-se extremamente consumista, narcisisticamente obcecada pela própria aparência, com as novas modas e perfumes, com as maquiagens importadas, com novos cortes de cabelo, e esquecera-se do espírito. Ao contrário de sua avó, ociosa e desleixada, recuperara o corpo, porém, apenas ele. (RAGO, 2008, p. 74)

Para muitos que prezavam pela manutenção dos padrões de moral e bons costumes, a sociedade parecia viver uma espécie de “retrocesso geral” da civilização. Nas festas e bailes do primeiro decênio do século XX, onde os “smarts” da sociedade belenense se reuniam, as mulheres portavam-se com discrição e recato, posto que sua imagem pública de boa esposa, boa mãe e mulher honesta assim a exigia. No entanto, nas décadas de 1920 e 1930, a “liberdade excessiva” dos novos modos e posturas sociais fizeram com que muitas normas sociais então vigentes fossem quebradas pelas “donzelas” e “moças” de “boas famílias”. Nos bailes e festas onde a *jeunesse dorée* belenense se reunia, o que se via eram,

[...] jovens quase nuas até a cintura, que mostram as pernas até os joelhos ou mais ainda, que tocam com a sua pele a do companheiro e se agiram em movimentos enérgicos mais ou menos rítmicos, tomando atitudes provocativas e adotando posturas de languidez excitante e de ataque audaz; pulando, brincando e mantendo assim constantemente despertada a atenção do homem [...]. Evidentemente, por isso, conseguem inspirar a um companheiro de bailes desejos violentos [...]. O que o esposo quer encontrar não é uma bacante nua, é um ser modesto, decente, contido, é uma jovem educada, reservada, com cultura, que pense [...] que seja laboriosa, séria, capaz de tomar obrigações e que inspire confiança. [...] Teriam mais êxito matrimoniais as jovens, se baixassem as saias e subissem mais os decotes, dançassem menos o tango e meneassem menos os quadris. Animariam menos seus companheiros de saraus e tees (sic) dançantes e atrairiam e reteriam mais os homens recomendáveis. (CONCEIÇÃO, 1921, p. 3).

A elite ebulia em torno das festas, dos bailes nos clubes *chics* da cidade, na *terrace* do Grande Hotel, onde se reuniam as “rodas das finas boemias” e as senhoritas faziam “cantar” nos ladrilhos do passeio os saltos dos sapatos através de “passos miudinhos e cadenciados” (A SEMANA, 1920; p. 6). O cenário social movimentado pela *jeunesse dorée* belenense era notícia em periódicos como *A Semana*, onde frequentemente as “melindrosas” e os “flirteurs” garantiam presença em notas e crônicas, chegando, em alguns casos, a serem mencionados nominalmente por alguns cronistas sociais. A agitação da vida social parecia ser a verve que os inspirava. E ressentiam-se em momentos em que as festas escasseavam, como se pode perceber na crônica a seguir:

Melindrosas e Encantadores – Com a cerimônia das Cinzas entramos na semana insípida, percussora da Semana Santa, em que a nossa jeunesse dorée morre de tédio por ausência das festas. Belém agora é triste, é propícia a esse deprimente fainéanter, sem bailes de máscaras, sem os guinchos dos dominós e os sorrisos de Colombina. Sem o circo que nos foi raptado pelo ‘Alban’; sem o teatro, apesar da presença da sra. Cremilda de Oliveira, que se encontra de passagem por aqui, erguemos as nossas preces a Nossa Senhora da Saudade e recolhemo-nos, para o enlevo, ao cinema, o eterno Refugium Peccatorum dos que amam a vida no que ela possui de adorável e delicioso. (A SEMANA, 1919, p. 6)

A ausência de bailes e festas tornava enfadonha a vida da “jeunesse” da cidade, que avidamente acorria ao cinema com o intuito de afastarem-se do marasmo e do tédio. Lembra Mendes (1998, p. 100) que um dos passeios mais elegantes na Belém de 1920/1930 eram as sessões noturnas do Cine Olímpia, nas quais era obrigatório para as damas o uso de chapéus:

Minha irmã mais velha recorda-se mais, que da janela de casa, nos altos do Cristal, com as amigas [...] ficavam, nas tardes de domingo, debruçadas às janelas, admirando as senhoras da sociedade que iam para a parada esperar os bondes que as levariam ao ‘Olímpia’, todas de chapéu e luvas. E que, após a ‘matinée’, realizada à tarde apesar do nome, iam para o terraço do Grande Hotel sorver os deliciosos sorvetes que ali se ofereciam [...]. Muitas delas tinham ido pela manhã à missa das 10, na Basílica, igualmente de chapéu e luvas, com direito a foto de ‘saída da missa’ na primeira página dos vespertinos da segunda – feira. (MENDES, 1998, p. 100)

O bonde, nesta época em que as mulheres ensaiavam novas e distintas experiências nos espaços públicos, passa então a adquirir um sentido “libertário”. Através do veículo, mocinhas e senhoras eram conduzidas para os passeios que já faziam desacompanhadas por pais e maridos, eram levadas para seus trabalhos, enfim, através dos carris as mulheres puderam vivenciar o espaço público como nunca havia feito. Mas também foi libertário no sentido das mulheres poderem desfilarem suas “modas e modos”.

Ao lado dos bailes e festas nos clubes “chics”, a missa na Basílica, ou na Catedral, transformou-se também em um “evento social”, como se pode perceber através do relato de Mendes (2008, p. 100) e através da fotografia 65. Enquanto os homens vestiam seus melhores “fatos”, as damas e senhorinhas exibiam-se em seus melhores trajes domingueiros, devidamente adornados com chapéus, luvas, bolsas, colares e outros acessórios.

Sublinha Del Priore (2009, p. 11) que através dos vestuários, dos acessórios, da moda, enfim, é possível dar conta de mudanças sociais, de transformações de códigos culturais, e mesmo permanência de algum deles. No caso da elite

belenense, observa-se que mesmo após o faustoso tempo da borracha, alguns hábitos adquiridos então, como trajar-se bem para viajar de bonde ou para compromissos “sociais” diversos – e a missa na Basílica era um deles – haviam se arraigado nesta “parcela” da sociedade, que continuava a frequentar as boas casas de moda do comércio e a consumir produtos que estivessem consoantes à última moda dos grandes centros.

Fotografia 65 – As saídas das missas domingueiras na Basílica de Nazaré transformavam-se em oportunidades ímpares para que a elite de Belém desfilasse sua condição econômica através de fina indumentária e ricos acessórios.

INSTANTANEOS



A' saída da missa das 10 horas, domingo ultimo em Nazareth

Fonte: A SEMANA , 1920, p. 8. il. p&b.

Cabe também considerar que a maneira através da qual as senhoras casadas se apresentavam em público constituía-se em um dos meios de seus maridos firmarem-se como prósperos perante a sociedade, ou, pelo menos, no dizer de Freyre (2009, p. 53) socioeconomicamente bem situados. Assim, era necessário que os vestidos das esposas e das filhas, bem como as vestes dos filhos, fossem devidamente caros e adornados, como se observa no “instantâneo” da fotografia em

questão. O costume de bem vestir-se tornou-se expressão do aumento da prosperidade ou, segundo Freyre (2009, p. 53), de ascensão econômica ou política, e mesmo na ocupação de cargos ilustres por seus maridos ou pais.

Comenta Hollander (1996, p. 14) que as roupas constituem um fenômeno social. Além do que, as mudanças no vestuário refletem as transformações políticas e sociais. Elias (1994, p. 165) comenta sobre o surgimento e evolução dos sentimentos de vergonha e o cuidado com a exposição excessiva ou indevida do corpo, apontando tais fenômenos como características observáveis de um processo civilizador em curso. Elemento que desperta fetiches, bem como suscita autoridade, a formalidade e a distinção entre diferentes grupos sociais, as roupas, conforme explica Hollander (1994, p. 33), unificam membros de um grupo, refletindo a auto percepção e os valores em comum.

Não obstante, adverte Freyre (2009, p. 29) que do ponto de vista social, à moda se impõem considerações que vão além dos gostos e inclinações pessoais. É a pressão do que Freyre (2009, p. 29) denomina “consenso coletivo”, havendo a possibilidade de ocorrerem combinações destes gostos pessoais com o consenso coletivo, firmados através de imposições do geral sobre o particular/individual. Contudo, ocorrem também, de maneira esporádica, como argumenta Freyre (2009, p.30), divergências entre eles, e nestes casos, a preferência individual tende a “capitular”. Explana o autor que

[...] tais capitulações corresponderiam ao fato objetivo de importar, para a mulher – como para o homem –, em estar ‘fora da moda’ na sua aparência – traje, penteado, calçado etc. – em condenação social à sua posição na sociedade ou na cultura de que participe. Pois estar ‘fora de moda’ é, para uma mulher ou um homem moderno [...] uma situação herética semelhante à da pessoa desgarrada de atitudes e comportamentos predominantes ou representativos de pensares e sentires consagrados como ortodoxos em ética, religião, política, economia e noutros setores caracteristicamente socioculturais. (FREYRE, 2009, p. 30)

Distanciando-se diametralmente dos modos e formas de vestir das camadas mais simples da sociedade, que basicamente consumiam chitas e outros tecidos mais baratos, a “elite” belenense (re)afirmava seus *status*, posição social e seu gosto refinado, conservando a moda como um elemento distintivo de classes. Neste contexto, notória é mudança processada na figura feminina, pois de senhorinhas com suas sombrinhas na mão, “esmagadas pelo patriarcalismo do século XIX foram capazes de ressurgir, gloriosas, com o relógio no pulso marcando o tempo da modernidade, vestidas, paramentadas e embelezadas pela moda do século XX”

(DEL PRIORE, 2009, p. 14) e desfilando nos bondes segundo o último grito da moda das grandes capitais mundiais:

Se vai a um passeio, á casa de uma amiga, um só pensamento a preocupa: -fazer-se elegante e atraente! [...] Assim sai; toma um bonde e o seu primeiro cuidado é cruzar as pernas n'um requinte de coquetismo [...]. Toma de um livro que abre mas não lê. Os seus olhares dirigem-se para tudo e para todos. (A PALAVRA, 1927, p. 2)

E assim, os carris serviam como passarela através da qual a “elite” endinheirada da terra desfilava segundo a nova moda de Paris, ou de Londres, e procedia consoante novas regras de comportamento, tornam-se também uma espécie de vitrina a legitimar uma espécie de “ritual de reconhecimento” das “elites”. Em Belém, a evolução dos padrões da moda, os trejeitos *coquettes* e a crescente sociabilidade feminina no espaço urbano acabaram sendo vistos como transgressões, desvios de comportamento. Afrontavam as normas sociais tradicionais, gerando tensões entre a liberalidade feminina e “costumes provincianos” arraigados:

Por toda a parte começa a reação contra as modas indecentes, fruto da moral sem Deus, com que muitas moças e senhoras aparecem em publico, esquecendo o papel ridículo a que se sujeitam, e a ofensa aos bons costumes e ao decoro das famílias honestas (A PALAVRA, 1919, p. 3).

O comentário mostra que a despeito de toda “modernização” das práticas sociais, do surgimento de novo *habitus*, e da lenta conquista da emancipação feminina, as relações familiares continuavam a ser calcadas em um forte moralismo, principalmente nos grupos mais abastados da sociedade. É o que mostram diversas notas dos periódicos belenenses, que atacavam sistematicamente o excesso de liberdade das mulheres em relação aos trajés.

Senhoras elegantes, que primais em dar o tom em nossos salões, tratai da elegância de vossa alma, procurai aformoseá-la mais que o vosso corpo, e não vos esqueçais de que cada uma de nós cabe o seu quinhão de responsabilidade no exemplo que apresentar à sociedade (A PALAVRA, 1921, p. 2).

A moda se transformou num agente perigosíssimo entre as mãos da impiedade e, atingindo a família, vai solapando toda a base da sociedade. Sabe todo o mundo que a Moda é o espelho de uma época, e basta termos os olhos abertos para verificarmos a que extremo vamos chegando.[...] Nos nossos dias a Moda parece que pretende reunir o desvario de todas as épocas passadas: retirou as golas, lançou o decote franco, encurtou as saias, e tirou-lhes a roda (batendo o record de todos os tempos neste ponto) suprimiu os dessous e hoje arranca os ombros e as mangas. E com que intuito? (A PALAVRA, 1921, p. 3)

Explica Rago (2008, p. 41) que a “liberdade” gradativamente conquistada pelas mulheres, expressa através de modismos e comportamentos considerados “inadequados”, não só afrontava os bons costumes da sociedade, como também poderia erroneamente identificar a “moça de família” e a “mulher da vida”. Na Revista Feminina de fevereiro de 1920, uma articulista advertia suas leitoras para este perigo:

Como exigir o respeito que se deve às mulheres honestas se nos vestimos como as hetairas, se fumamos como fumam as favoritas dos haréns, se nos enchampanhamos como as marafonas, se nos debruçamos aos ombros dos homens como fazem as chinas embiagadas, e se chegamos – já se chegou a isso! – a fazer, a apregoar, no ‘grande mundo’, as célebres farras? Felizmente este fenômeno, se nos atingiu, foi só nas grandes cidades, e ainda nestas, apenas uma certa sociedade desnacionalizada, de tipos que se envergonham de ser brasileiros [...].(MALHEIROS, 1920 apud RAGO, 2008, p. 41)

Observa-se nas entrelinhas do discurso contra a subversão dos costumes pelas mulheres demasiadamente liberais a permanente ameaça de identificação com as cortesãs e prostitutas. O exagero das novas modas que encurtavam as saias e aumentavam sobremaneira os decotes, o excessivo uso de perfumes, joias e outros acessórios eram percebidos, através moral extremamente rígida da época, como artifícios de sedução comumente utilizados pelas “mulheres públicas”. Estas, nas palavras de Rago (2008, p. 41) eram desconectadas “com os vínculos sociais tradicionais”, podendo comercializar o próprio corpo como desejasse, desempenhando assim um dúbio papel: de vendedora e de mercadoria.

Comenta a autora que a prostituição desempenhava um papel “civilizador” na sociedade, pois era aí que se realizava a iniciação sexual de muitos rapazes de família “nobre”. Além do que, a prostituta representava uma “alternativa” para a preservação da virgindade das moças “casadoiras”. A sexualidade masculina deveria ser despendida enquanto jovem, para que na vida adulta o homem se dedicasse exclusivamente ao lar e à labuta diária em seu trabalho. Assim, a prostituição, segundo Rago (2008, p. 197), era parcial e socialmente “aceita”. Não obstante, sua existência e sua exibição deliberada gerava muita repreensão:

A avenida 15 de Agosto, que abrange o perímetro do Cais do Porto ao largo da Pólvora, é, indiscutivelmente, o trecho mais movimentado da cidade. Ademais, é ali que estão localizados os principais hotéis, motivo por que sempre há sempre grande número de pessoas estranhas. [...] observamos ali cenas degradantes, que além de constituírem um atentado à moral, oferecem uma péssima apresentação para aqueles que nos visitam. Depois das 18 horas, as mariposas perdidas, que só à noite dão as caras, passam

a fazer da avenida 15 de Agosto o ponto predileto do “footing”. Da Pedreira, do Marco, de Santa Isabel e, sobretudo, da zona do Meretrício, que fica a dois passos da 15 de Agosto, surgem as odaliscas, infiltrando-se entre as famílias, na mais condenável promiscuidade. Os males que inevitavelmente advirão desse agrupamento são de todos conhecidos e não é preciso que a eles nos reportemos. (FOLHA VESPERTINA, 1947, p. 3)

A Avenida 15 de Agosto (atual Av. Presidente Vargas) ainda era nas décadas de 1930/1940 um importante ponto para onde convergiam os membros da intelectualidade e da “boa sociedade” belenense, além de concentrar os melhores hotéis da capital. As aglomerações representavam “clientes” em potencial, e assim, as prostitutas vindas dos subúrbios – o que apontava para sua condição econômica “inferior” – e da “zona da arrelia” faziam seu *trottoir* noturno, imiscuindo-se em meio aos membros de famílias decentes. Assim, a “cidade noturna vingava-se da cidade diurna [...]” (RAGO, 2008, p. 196): pela manhã, o *footing* das elegantes damas “burguesas”, à noite, o *footing* de putas ordinárias.

Denominadas “horizontais”, “decaídas”, “mariposas”, as prostitutas evidenciavam sua existência não só através do *trottoir*. Consideradas mundanas e rebeldes, frequentemente provocavam tumultos e confusões nas “pensões alegres” e “casas de tolerância” da capital, acontecimentos estes que quase diariamente iam parar nas páginas dos periódicos:

Novo sururu na Pensão Moulin Rouge. Na Pensão ‘Moulin Rouge’, de propriedade de Francisca Souza, localizada na zona da arrelia, à rua Padre Prudêncio n 240, rara a semana que não ocorre uma desordem ou um ‘sururu’, nem que seja de pequena monta. [...] na madrugada de ontem chegou à Central de Polícia, toda chorosa a Edith Moreira, residente na tal pensão, que formulou queixa ao comissário Floriano Peixoto de Moraes [...] de ter sido agredida por Chiquinha após ligeiro ‘bate-boca’ entre ambas. Edith, ao querer retirar-se para outra casa, onde está residindo, teve sua bagagem interdita por Chiquinha[...]. O Comissário Floriano Moraes mandou que Chiquinha entregasse a bagagem de sua ex-inquilina, no que não foi atendido. Trazida Francisca Souza à Central, esta se portou indelicadamente com aquela autoridade policial razão por que esteve no xadrez [...]. (O ESTADO DO PARÁ, 1938, p. 4)

Esgro na Pensão Moulin Rouge. Seriam 11:40 da noite de anteontem, quando pelo telefone a mulher de nome Francisca Souza, proprietária da pensão alegre ‘Moulin Rouge’, situada à rua Padre Prudêncio n. 240, onde a pouco tempo ocorreu um conflito em que perdeu a vida o comerciante Alvaro Duarte, saindo vários outros rapazes feridos, comunicou à autoridade policial de permanência que estavam ali promovendo desordem João Bezerra e Orlando Figueiredo [...]. (O ESTADO DO PARÁ, 1938, p. 5)

Localizada na rua Padre Prudêncio, que junto com outras ruas como a 1º de Março, General Gurjão e Riachuelo, área que até hoje compõe a zona do “baixo meretrício”, a Pensão Moulin Rouge, pelas diversas notas nos periódicos da década

de 1930 e início de 1940, parecia ser uma das mais famosas, senão pela “clientela” ou “qualidade” dos “serviços”, certamente pelas desordens lá promovidas. Para muitos envolvidos, algumas resultariam em profundos cortes no corpo feitos com lâmina “gillet”, em um “pernoite” no xadrez da Central de Polícia, e outras mais na morte de algum cliente *habitué*, um cáften ou uma puta qualquer que provavelmente ninguém prantearia.

Na década de 1940, as mídias de massa passam a ter grande importância não só como veículo de comunicação – no caso do rádio e dos periódicos – mas também como vetores de instituição de novos *habitus* e novos padrões comportamentais. Neste sentido, nenhum outro veículo foi tão importante como o cinema. O efeito que exerceu na mudança de comportamento, de gosto e de consumo foi profundo, de forma que “o jeito de sentar, de dirigir o carro, de acender o cigarro, de olhar a moça de lado, de namorar ao pôr-do-sol, de segurar um copo, de implicar com a moça, de ser esnobado por ela, [...] o meio sorriso sarcástico, a mudança repentina de humor, de acender o isqueiro num golpe só, tudo vem da tela do cinema” (SEVCENKO, 1998, p. 600). Nas salas de projeção, os pares românticos hollywoodianos perdidos de paixão encenavam “tórridas” cenas de amor:

Nas telas, os beijos eram sinônimos de final feliz. Beijos tornam-se mais demorados, uma verdadeira arte da sucção bucal instala-se e todos a imitam. O de Regis Toomey e Jane Wyman em *You are in the Army now*, de 1941, demorou três minutos e cinco segundos: um recorde. Beijar também passa a ser sinônimo de namorar. (DEL PRIORE, 2005, p. 283)

Homens e mulheres procuravam vestir-se como seus ídolos, manipulavam suas próprias aparências – através de cortes de cabelo, tinturas, cílios e unhas postiças – para tornarem-se mais próximas às estrelas do cinema. Neste contexto, também era frequente a emulação dos comportamentos das personagens, o que muitas vezes causava escândalo, como pode ser percebido pela crítica publicada em periódico de Belém:

Cenas de Imoralidade nos Cinemas (do Repórter Amador). Anda aí um rapaz alto, magro, claro, cujos cabelos tem a cor do carvão coque, e cuja imprudência nos cinemas, não tem cor e excede a craveira comum. Este indivíduo, que parece planta de outro clima, surge nas salas de cinema, onde já o está esperando uma senhorita de cabeleira oxigenada ou coisa parecida, que se faz acompanhar de uma bimbazinha a quem a família da moça delega o papel de cão vigilante. [...] Quando a projeção começa, ele começa também[...]cinge com o braço o busto da pequena, chama-a aos peitos, cola seu rosto ao dela e daqui a pouco, daqui a pouquinho, a sua boca busca, com sofreguidão de sedento, a passiva ‘paternaire’ que serra as pálpebras docemente e saboreia o mel e o sarro dos lábios que a beijam.

Quase sempre o beijo desce à categoria de chupão. [...] Quarta feira tive o ensejo de assistir no Moderno, a uma dessas tristes cenas, cujos protagonistas eram os mesmos. Só faltou que a possuísse. Desconheço-os e nem quero saber de onde são ou de onde vem. A verdade, entretanto, é, pelo que deixa fazer ela parece vir de qualquer zona suspeita da cidade. Moça de família, sobretudo família humilde, onde o sentimento do pudor é objeto de constante zelo por parte dos pais, não seria capaz, por decoro próprio, de representar papel tão indecente. (FOLHA VESPERTINA, 1947, p. 4)

A imprensa da época conduzia uma enérgica campanha contra a licenciosidade de alguns casais desrespeitadores dos bons costumes. Sem se importar com as pessoas ao redor, beijavam-se e acariciavam-se de tal forma que “[...] transformavam o ambiente em verdadeira alcova [...]” (FOLHA VESPERTINA, 1948, p. 5), ofendendo – e revoltando – os expectadores mais conservadores. Mostra Del Priore (2005, p. 283) que na década de 1940, os homens permaneciam presos aos tradicionais esquemas: aqueles que achavam muita “facilidade” por parte de suas pretendidas facilmente se desencantavam. Assim, as mulheres muito “dadas” acabavam sem nenhum “mistério” ou atrativo. Lembra a autora que a longa espera, as dificuldades, a recusa do contato mais íntimo em nome da “pureza” ainda eram os ingredientes que atraíam o sexo masculino, como se pode perceber na crítica publicada em um periódico de Belém:

Parece que estamos vivendo numa terra despolicuada, onde as moças aceitam todas as paradas que lhe possam trazer a finalidade de casamento. Mas, não nos parece ser este o melhor caminho para chegar aos seus fins. Peixe que come a isca não fica no anzol: zarpa. O que elas conseguem com isso é desmoralizar-se. Conhecemos vários casos com esse triste desenlace. Dizia-me, uma vez [...] um aviador da Panair que por onde tinha andado não encontrara moças mais fáceis do que em Belém. E explicava: – Sentam-se conosco, na ‘terrace’ do ‘Grande Hotel’, bebem coquetéis a nosso lado, partilham os nossos jantares e se as convidamos, à noite, para ir de passeio ao Igarapé São Joaquim, ou dar um bordo pela cidade, ei-las que aceitam prontamente, sem nenhum constrangimento. E lá vamos de coração em festa e ânimo alegre. Mas quando eu tiver de casar-me, não é entre essas boas companheiras que buscarei aquela a quem unirei meu destino. (FOLHA VESPERTINA, 1947, p. 2)

O comentário mostra que mesmo com as transformações observadas no comportamento da mulher em função de sua “emancipação”, bem como as mudanças nas relações entre gêneros, não era de bom tom que “moças de família” sentassem com estranhos e abusassem de bebidas alcoólicas. De preferência, nem deveriam beber. Piadas jocosas e picantes eram consideradas impróprias, e o avanço masculino como explica Del Priore (2005, p. 284), deveriam ser firme e cordialmente evitados: nada de abraços e beijos em público, nem contatos físicos entre os corpos. Passeios a lugares ermos – como o Igarapé São Joaquim –

desacompanhada de algum irmão, parente ou pessoa conhecida, também estava fora de cogitação. Ainda que existisse nas moças o desejo de agir espontaneamente, as aparências e as regras de conduta ainda pesavam, pois de acordo com os “conselhos” de diversas revistas femininas, “[...] mesmo que ele se divirta, não gostará que você fuja dos padrões, julgará você leviana e fará fofoca a seu respeito nas rodas de amigos” (DEL PRIORE, 2005, p. 284), e assim, o rapaz só lembraria da moça pelas “liberdades” concedidas.

Na época, as revistas femininas de grande circulação como *Querida*, *Vida Doméstica*, *Você*, *Jornal das Moças* e as seções femininas de *O Cruzeiro* promoviam todo um “esforço” para ajudar a mulher a integrar-se no espaço psicossocial de características tão cambiantes, oferecendo-lhes “[...] meios, no plano do pensamento, para elaborar estratégias de autodefesa, trabalhar novas informações, saber como agir criando-lhe parâmetros referenciais de conduta” (RAGO, 2008, p. 79). Nestas revistas discutiam-se a nova missão social da mulher como “educadora”, seu relacionamento com a prole e o cônjuge, e sua conduta no espaço público em processo de modernização. Informavam também sobre as conquistas de mulheres em outros Estados e Países, apontando para seu ingresso no mercado de trabalho em condições quase semelhantes às dos homens. Isto, segundo Rago (2008, p. 80), desmistificava muitos preconceitos ainda arraigados sobre a inferioridade intelectual da mulher em relação aos homens.

No entanto, a tensão entre as mudanças desejadas por muitas mulheres e jovens e o antigo “modelo repressivo” era tamanha que foi expressa na carta de uma leitora à seção feminina da revista *O Cruzeiro*:

[...] quando uma mulher sorri [para um homem] é porque é apresentada. Quando o trata com *secura*, é porque é de gelo. Quando consente que a beije, é leviana. Quando não permite carinhos, vai logo procurar outra. Quando lhe fala de amor, pensa que quer 'pegá-lo'. Quando evita o assunto é 'paraíba'. Quando sai com vários rapazes é porque não se dá valor. Quando fica em casa é porque ninguém a quer [...] Qual é o modo, pelo amor de Deus, de satisfazê-lo? (O CRUZEIRO, 1951 apud BASSANEZI; URSINI, 1995, p. 245-246).

Ignorando as regras, muitas vezes mulheres, principalmente as mais jovens, subvertiam os padrões aceitos do recato e do pudor e tomavam a iniciativa do beijo na boca, optavam por vestes mais decotadas, consideradas indecentes, despertavam ciúmes nas esposas com seus modos “levianos”, de sair com vários rapazes ou manter compromisso com dois ou três ao mesmo tempo, de desprezar

as prendas domésticas em favor das diversões, de esquecer os estudos pensando nos namorados, de desprezar os homens maduros – considerados bons partidos, porém “velhos” pelas moças – preferindo os jovens, mais animados e que possuíam carro (BASSANEZI; URSINI, 1995, p. 248).

Lembra Sevckenko (1998, p. 558) que os automóveis chegaram ao Brasil ainda muito cedo, sem que o país possuísse uma estrutura viária, sinalização e Código de Trânsito específico, gerando uma situação calamitosa pois passam a dividir – de forma desigual – as ruas com os bondes. A situação era agravada pelos constantes acidentes e atropelamentos provocados pela imprudência dos motoristas. Ainda assim, a “aparição” dos automotores particulares na cena urbana foi, segundo o mencionado autor, decisiva para a sua instantânea identificação com o clímax da “modernidade”.

Além disto, havia outra associação que “assinalaria em definitivo o destino mitológico do automóvel, tornando-o base para a vaidade masculina [...]” (SEVCENKO, 1998, p. 558): ele tornou-se um emblema de poder, força e prestígio, indispensável para atrair as mulheres. O carro permitia, ao contrário dos bondes e ônibus, maiores oportunidades de contato, convívio e desfrute da companhia feminina. A nova máquina – o carro – surgia e inumava a antiga – o bonde - como no mito do jovem e ágil Teseu que desbanca o grande e pesado Minotauro.

A mídia cedo apercebeu-se do potencial “subjetivo” dos automóveis, em alguns casos explorando o erotismo a ele associado, como mostra a charge 3 de autoria de Belmonte. Conduzindo um elegante carro, o motorista convida a “pequena” para “dar uma chispada”. Supostamente a “paixão” entre os dois nasceria como uma “explosão”, similar à “combustão interna” do motor do veículo que os conduziria. A charge também é reveladora da moda vigente e dos novos padrões de comportamento feminino: a “pequena” caminha sozinha pela rua, elegantemente vestida, com pernas e braços à mostra em função do encurtamento das longas saias e supressão das mangas das blusas de décadas anteriores.

O olhar insinuante sugere que provavelmente aceitará o convite para o passeio no bólido motorizado, situação que, anos atrás seria reprovada de imediato, pois entrar sozinha no veículo de um desconhecido significaria por sua reputação de “boa moça” a perder. No entanto, o interior dos carros rapidamente tornou-se “alternativa” para os “hotéis onde um casal só entrava exibindo atestado matrimonial” (DEL PRIORE, 2005, p. 283).

Charge 3 - Na imagem, o carro surge como um importante elemento de conquista, e o amor surgiria à semelhança da “combustão interna” do motor, que dava um novo ritmo à sedução.



Fonte: SEVCENKO, Nicolau. **História da vida privada no Brasil**. v.3 São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 513-619. il. color.

Já no pôster 4, a associação entre o veículo e a mulher parece mais direta. O *Buick* é apresentado como “irresistível”, característica que a figura feminina do centro da imagem parece ter. O perfil “aristocrático” da mulher também sugere que a peça é direcionada para um público-alvo específico: a “elite”. Enquanto as novas e “irresistíveis” máquinas ganhavam as ruas e a predileção da “classe aquinhoadada”, seu cotidiano por ela também ia sendo alterado. Seus padrões de deslocamento na cidade modificaram, distâncias maiores passaram a ser vencidas em espaço de tempo menor.

Pôster 4 - Na peça gráfica, o robusto Buick surge com associado à figura feminina: tanto a mulher quanto o carro são “irresistíveis” ao homem.



Fonte: CARRO ANTIGO, 2011.

Chegava-se às áreas da cidade que os bondes não serviam. Os carros proporcionavam um novo *status* socioeconômico, bem como contribuíram para a segregação entre grupos sociais, uma vez que os grupos “abonados” passaram a adotar o veículo automotor como principal de transporte, enquanto os bondes de Belém morosamente conduziram homens e mulheres que não podiam custear o luxo de um carro particular. E até 1947, o bonde permaneceu como um palco onde de tensões, rupturas e continuidades que permearam as relações entre gêneros.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Anuncia-se que os bondes serão paralisados daqui para domingo. O governo do Estado mostrou-se impotente para resolver a situação da Pará Elétrica, visto que não dispõe de verba para custear as suas próprias despesas e, muito menos para auxiliar aquela companhia. Ficará, portanto, nossa população pobre sem o seu transporte predileto. E pior ainda do que a falta de meio de locomoção para o povo, será a situação dos empregados da Companhia, cerca de mil que passarão a figurar no rol dos desocupados. Com o fechamento do tráfego elétrico, além de ser Belém a primeira cidade do Brasil onde tal acontece, vamos deparar com dois sérios problemas: o da falta de transporte e o desemprego dos funcionários da Companhia inglesa.

[...] O fiscal 18, Augusto Ferreira da Silva, com cerca de 9 anos da Pará Elétrica, inquirido pelo repórter, sobre o que pretendia fazer, caso fosse despedido e indenizado, demonstrando grande conformismo com a situação, limitou-se a responder:

- Vou viver do que Deus quiser.

É religioso e tem esperança na magnanimidade do Onipotente. Outros, porém, não encaram esta situação com tanta serenidade.

Quase mil pessoas desempregadas

Folha Vespertina, quinta feira, 24 de abril de 1947.

De volta a uma das cenas iniciais. Naquela manhã de 27 de abril de 1947 quando Belém amanheceu sem os característicos rangidos metálicos das rodas dos bondes sobre os trilhos, um padrão na utilização de tecnologias de transporte mostrou-se claro. Este padrão baseou-se na progressiva assimilação da maquinaria na vida cotidiana, e numa constante modernização que inumava o antigo em detrimento do novo. Desta maneira, as liteiras e cadeirinhas do período colonial brasileiro foram substituídas pelas caleças e tálburis no Império. No alvor da República, as maxambombas e os bondes de tração animal inauguraram um novo momento relativo às tecnologias de transporte e nos padrões de deslocamento. Estes, a seu turno, foram preteridos pelo “progresso” e “modernidade” que os bondes elétricos representavam. Não obstante, estes também tornaram-se obsoletos, sendo gradativamente abandonados na medida em que o uso de veículos automotores crescia.

No entanto, o desenvolvimento de uma sociedade na qual os padrões de sociabilidade, de deslocamento e de fruição do espaço urbano são fortemente influenciados pelos automotores, oculta, na verdade, um caráter “elitista” que cerceia, restringe e limita o próprio direito à locomoção e ao transporte. Ainda que os discursos oficiais da Intendência Municipal – e posteriormente Prefeitura – e dos Chefes de Estado apontem para o bem comum como horizonte norteador de políticas públicas no setor de transporte, estas respondiam mais a anseios “individuais” ou de “grupos” que tanto “promoveram” quanto demandaram o surgimento de uma complexa infraestrutura dedicada à utilização de novas tecnologias. Neste sentido, o discurso do Intendente Antônio Lemos sobre a implantação dos bondes em Belém é bastante sugestivo.

Subjacente a seus “esforços pessoais” em dotar a cidade de um sistema de transporte urbano eficiente e “moderno”, consoante os padrões “europeus”, havia a intenção de legitimar o discurso progressista – e de forte influência positivista – da Intendência através de determinados elementos que utilizassem a tecnologia na vida diária, dentre eles, a luz elétrica e os bondes. Tais implementos e aparatos tecnológicos reforçavam o ideário, e a fé quase inabalável, de que o progresso humano não era divorciado da ciência, e que esta, aplicada à vida cotidiana, promoveria mudanças substancialmente positivas na vida dos homens.

Por outro lado, tais elementos representavam uma resposta aos grupos sociais enriquecidos pela economia gomífera – a “elite burguesa” da terra – que direta ou indiretamente pressionava o poder público por melhorias no espaço urbano de Belém. Era necessário que este refletisse não só o alto padrão econômico da “elite”, como também os novos valores “burgueses”, calcados no modismo efêmero, na futilidade das reuniões sociais e no vazio do esteticismo. Foi neste contexto que a cidade passou por transformações urbanas que alteraram significativamente sua fisionomia e favoreceram a manutenção do *status quo* da “elite”, ou seja, a manutenção das distinções entre os grupos economicamente hegemônicos e os grupos sociais pobres. Desta forma, a “pretensa” modernidade da capital paraense foi “vista” por muitos, mas “fruída” por poucos: a luz elétrica, até os primeiros decênios do século XX, era praticamente circunscrita aos bairros centrais da cidade, e os bondes, até a adoção definitiva do rodoviarismo como modelo de transporte no Brasil, reproduzia nos carros de primeira e segunda classe as distinções sociais.

Durante sua existência, o bonde foi percebido como um elemento indelével na paisagem urbana de Belém. Um implemento tecnológico culturalmente expressivo que interligava os territórios estabelecidos pelos distintos grupos sociais, e que através dos vários significados que lhes foram atribuídos ao longo do tempo – dentre eles urbanidade e exclusão, ruptura, e continuidade, progresso e decadência – expressou também diversos traços de uma modernidade cambiante.

Na intenção de revelar os bondes enquanto meio de transporte, de comunicação, como vetor de configurações/reconfigurações socioespaciais, bem como identificar e interpretar a maneira através da qual eles interferiram na dinâmica das práticas cotidianas dos grupos sociais belenenses, buscou-se inicialmente contextualizar não só seu surgimento na Europa, mas também explicitar sob que conjuntura social, política e econômica os mesmos foram introduzidos em Belém.

No continente europeu, os bondes surgiram como resultado dos impactos positivos gerados pelo desenvolvimento das ferrovias, que a seu turno, despontaram no contexto dos avanços tecnológicos observados na Revolução Industrial. Redimensionando os parâmetros então conhecidos entre “lento” e “rápido”, “distante” e “perto”, o transporte ferroviário promoveu um maior deslocamento de pessoas e coisas, aumentou a integração territorial e acelerou o processo de urbanização de diversas cidades europeias. Interferiram também na vida cotidiana em função da estrita obediência aos horários de partida e chegada dos trens. Tal fato contribuiu para a disciplinarização do cidadão em relação a um novo padrão temporal, agora ditado pela máquina. Com certa brevidade as ferrovias que interconectavam cidades passaram a conectar diversos pontos **dentro das cidades**, através das primeiras linhas de bondes, e neste sentido, diversas nações contribuíram de maneira indelével para o desenvolvimento deste modal de ferrovia intra-urbana.

Não obstante, o padrão de implantação das linhas de bonde na Europa diferiu substancialmente do padrão estadunidense. O liberalismo econômico, aliado às características empreendedoras de diversos inventores como John Stephenson, J.G Brill, Alva Edison e Julian Sprague, disseminou o novo modal de transporte de maneira célere por diversas cidades estadunidenses. Se comparadas às seculares urbes européias, aquelas eram cidades relativamente “novas” e isto, aliado a outros fatores, as tornava mais “receptivas” às novas tecnologias no campo dos

transportes, que neste momento já eram símbolos de “modernidade” e do progresso atingido pelas sociedades.

No “Velho Continente” muitas capitais, como Londres, possuíam legislações bastante restritivas em relação às instalações das linhas de bonde, principalmente os elétricos. Segundo o pensamento da época, o sistema de alimentação aérea – composto por posteamento, cabeamentos, hastes horizontais, conectores, isoladores de corrente, dentre outros elementos – comprometeriam beleza e a estética das ruas e de suas edificações. Assim, fatores como as severas normas e legislações limitativas, o estranhamento e o receio da população face ao uso da energia elétrica, dentre outros, concorreram para o retardo no desenvolvimento das redes de bondes em diversas cidades do Velho Continente. Não obstante, contribuições decisivas para o desenvolvimento tecnológico dos bondes foram dadas por muitos inventores, dentre eles o alemão Werner von Siemens.

No Brasil, a implantação da primeira linha ferroviária pelo Barão de Mauá corrobora a tese de dissociação entre as políticas públicas no campo dos transportes e o “bem comum”, também aponta para um padrão comum relativo à instituição das companhias ferroviárias e concessionárias de bondes: sua organização a partir da iniciativa privada. Num país cuja economia ainda era essencialmente agrícola, a introdução do novo modal de transporte respondia inicialmente aos interesses individuais do Barão – pois o trajeto iniciava no Porto da Estrela, de sua propriedade – mas também favorecia os grupos hegemônicos, já que o ponto terminal era a base da serra que conduzia à Petrópolis, que durante o verão, tornava-se a “capital” do Império com a mudança de quase toda a corte, acompanhada pela “burguesia” carioca.

Na segunda metade do século XIX a ferrovia foi definitivamente adotada, no Brasil, como modelo de transporte de passageiros e cargas, sendo consolidado através da progressiva implantação de “ferrovias urbanas” em diversas cidades, dentre as quais Belém foi a quinta. No entanto, a capital paraense foi a primeira cidade da região norte a contar com um serviço de transporte urbano regular por meio de bondes. As circunstâncias de implantação nas diferentes urbes do país, bem como as dinâmicas intrínsecas de cada sistema de carril urbano, fez com que suas características distanciassem da uniformidade. Não obstante, no decorrer deste processo foi possível observar três padrões básicos que se repetiram com maior ou menor frequência em diversas cidades brasileiras, inclusive em Belém.

No primeiro, tem-se a prática da concessão de exploração de serviços urbanos de transporte e subvenção do governo. Esta foi uma característica marcante das “políticas públicas”, em diversas cidades brasileiras, relativa à implantação dos bondes. Tal prática atraía o investimento da iniciativa particular no setor, fazendo com que muitos empreendedores – como o Barão de Mauá, no Rio de Janeiro, James B. Bond e Manuel Pimenta Bueno em Belém, Estácio da Bittencourt e o francês Emilio Gengembre em Porto Alegre – se tornassem concessionários das primeiras linhas de bonde em suas respectivas cidades. Por outro lado, mostrava a falta de articulação do poder público no tocante às políticas específicas para o desenvolvimento do setor de transporte.

O segundo é marcado pelo encampamento das pequenas empresas pelos grandes concessionários, caracterizando, em muitos casos, a prática de monopólio, como aconteceu em Belém. A Companhia Urbana de Estradas de Ferro Paraense, primeira concessionária dos carris, passou a concorrer com a Companhia de Bondes Paraense, e através de manobras políticas, a Urbana ampliou os termos de sua concessão de forma que dificultava sobremaneira a ampliação dos serviços da concorrente e impedia com que outras empresas se estabelecessem para explorar o sistema de transporte nas áreas não servidas por bondes. Assim, em 1894 a Urbana assumiu por completo a exploração da concessão dos bondes em Belém. Fato semelhante ocorreu no Rio de Janeiro, em 1879, quando diversas pequenas empresas (Locomotora, Carril Fluminense, Carris de Santa Tereza e Carril Carioca) fundiram-se, criando a Companhia de Carris Urbanos, que já em 1900 estendia-se por toda a cidade, porém, sem a prática de monopólio configurada como ocorrido em Belém.

O último padrão observado alude ao estabelecimento de empresas estrangeiras como concessionárias dos transportes por meio de bondes. Muitas delas apresentavam capital inglês, como a Manáos Tramways e a Pará Electric Railways no norte, a Brazilian Street Railway - Estrada de Ferro de Caxangá e a The Ceara Tramway, Light and Power Co. Ltd. no nordeste e da The Rio Grandense Light and Power Co. na região sul. Muitas adquiriram a concessão através da compra das antigas companhias, outras se estabeleceram como a Pará Electric, que passou a explorar os serviços de transporte urbanos por meio de bondes em função da perda da concessão da Companhia Urbana.

A implantação dos bondes de Belém inicia durante uma época na qual a economia da região amazônica era fortemente relacionada à exportação do látex. Na historiografia, inúmeros discursos denominam este período como *Belle Époque*, ou “época da borracha”, na qual Belém e Manaus surgem como cidades habitadas por uma “elite burguesa” endinheirada e poderosa. Cidades de “fausto”, lócus da “modernidade”, dos bulevares, das grandes avenidas arborizadas, dos palacetes neoclássicos e ecléticos, e do urbanismo “higienizado”, fruto de um ideário alienígena de racionalidade que se estabeleceu derrubando matas, aterrando igarapés, abrindo ruas e implantando bondes. Pretensamente “afrancesada”, Belém era a cidade do *flanêur*, da *jeunesse dorée*, dos *soirées*, dos *habitués* das *matinées* no Cine Olímpia, do Teatro da Paz, dos *cafés chics* que serviam de palco para o “ritual de reconhecimento” entre os membros da “elite” *raffiné*. Mas a cidade também dava espaço aos *smarts* da *high-life* e ao “aristocrático” hábito do *five o’clock tea*.

Não obstante, tal visão é anacrônica e unilateral, posto que em muitos casos, ela “reifica” a extinta “modernidade” da *Belle Époque*, e frequentemente toma como única fonte de interpretação da dinâmica socioespacial e do cotidiano de Belém a forma através da qual ela *era* percebida e representada pela “elite”. Também é saudosista, pois parece “apelar” para a volta de uma “harmonia perdida”, um “tempo” perdido, que também foi o “tempo dos bondes”. Além disto, observou-se que muitos discursos não consideram os grupos sociais economicamente “inferiores” como importantes atores sociais. Neles, os pobres e “marginais”, seus *habitus*, suas práticas e estratégias de resistência contra a dominação dos grupos hegemônicos permanecem sem interpretação. Suas bocas continuam sem voz, e seus rostos, sem face.

O processo de urbanificação que marcou a segunda metade do século XIX e os primeiros decênios do XX, legitimava esta visão “elitista” da cidade, e uma de suas consequências foi a gentrificação dos espaços centrais, fenômeno este que compeliu para os subúrbios parcela considerável da população que tradicionalmente habitava o centro. O aparato jurídico-administrativo municipal apresentou forte relação com este processo através dos Códigos de Postura instituídos, que buscavam defender a “ordem urbana” e disciplinar as práticas cotidianas da população pobre e “marginal”, ou por meio de uma “política repressiva” travestida de “assistencialismo” que excluía dos espaços sociais da “elite” os miseráveis, os

pedintes, os mendigos, os loucos, e os confinava no Asilo de Mendicidade, a quilômetros de distância do centro de Belém.

Como consequência direta do processo de gentrificação tem-se o agravamento das tensões socioeconômicas, que se tornaram explícitas através da relação dicotômica entre os territórios que se estabeleceram na cidade: em um, o centro, habitado pela “elite”, palco da “modernidade”, de inovações e implementos tecnológicos, e as áreas “suburbanas”, destinadas aos pobres, aos trabalhadores, aos grupos sociais “inferiores” que não podiam sustentar o novo *status quo* estabelecido com a “nova cidade” que surgiu em meio à “antiga”.

No entanto, os “fragmentos” da velha cidade não desapareceram. Durante o dia, as ruas do centro eram frequentadas pelas damas e senhoritas da “boa” sociedade que, durante o *footing*, rendiam-se ao fetiche das vitrines e mercadorias importadas. Ao cair do sol, estas mesmas ruas eram frequentadas por bêbados, vagabundos, cafetões e putas que nelas faziam seu *trottoir*. A rua, como espaço social, representava para os grupos “marginais” um território que poderia ser marcado através de uma imbricada tessitura simbólica na qual as práticas cotidianas e o *habitus* são reconhecidos e reproduzidos pelos indivíduos que compartilhavam tal espaço. Assim, as práticas distintas de construção/legitimação territorial pelos grupos sociais hegemônicos e “marginais”, além de demarcar fronteiras identitárias que conservaram a distância entre os extratos sociais, transformaram Belém numa “guerra de lugares” que só aumentava as tensões entre eles.

Neste contexto o bonde surge como um vetor de conexão entre espaços geográficos socialmente hierarquizados. Era através dos carris que muitos habitantes dos subúrbios chegavam até seus trabalhos no centro de Belém, o que tornava sua rotina diária um movimento “pendular” entre os territórios estabelecidos: o “centro” e a “periferia”, o “ordenamento” e a “desordem”, o “progresso” e o “atraso”, distinções produzidas pelas desigualdades culturais, sociais e econômicas espacializadas na cidade. Ainda que o veículo proporcionasse alguma interação entre grupos, seu caráter como transporte “popular”, “congregador”, “democrático” e “nivelador de homens” – como de certa feita celebrou Olavo Bilac – é questionável.

A configuração dos bondes em carros de 1ª e 2ª classe, bem como o aspecto interno dos carris, também eram elementos distintivos entre os grupos sociais: para a “elite”, o melhor carro, fechado, finamente revestido. Para os demais grupos, os de “segunda”, aberto – e por isso sujeito ao intemperismo – onde os passageiros

eventualmente dividiam espaço com embrulhos, pacotes e cargas de todas as espécies. O próprio Machado de Assis, em suas crônicas, chamou atenção para as tensões oriundas das diferenças de comportamento – e de grupos sociais – nos primeiros bondes do Rio de Janeiro, que ainda não eram divididos por “classe”.

Desta forma, observou-se que os bondes de Belém, ao longo de sua existência, foram distintivos: no período de seu apogeu – até as duas primeiras décadas do século XX – conferiam certo *status* a seus passageiros, distinguindo a elite – e eventualmente aqueles de menores posses – dos passantes e daqueles que não poderiam pagar pela viagem; no período de estagnação e decadência do modal de transporte – 1930 e 1940 – ele passa a distinguir os “populares” da “elite”, que progressivamente preteriu os bondes pelos ônibus, pelos automóveis de “aluguel” (taxis) e particulares.

Também foi possível entrever nas viagens dos bondes de Belém práticas culturais significativas que, como fios, conformaram a urdidura da vida cotidiana dos diversos grupos sociais. Através dos relatos de memória foi possível compor uma espécie de mosaico – historicamente situado – de significados contidos em diversas cenas urbanas. Nelas, foi possível flagrar, a partir das experiências vivenciadas, continuidades imagéticas relativas ao uso do modal de transporte, novos padrões de sociabilidade e também o câmbio de significados que o bonde possuiu.

Para muitos passageiros eles representaram o único meio de transporte para o trabalho e para o desenvolvimento de outras atividades. Oportunizaram passeios para o bosque, praças, teatros, e para os cafés da moda. Também travestiram-se para o curso do carnaval e desfilaram nas ruas e avenidas repletas de foliões. Os bondes foram um dos alvos prediletos das brincadeiras do molecório, que astutamente subia e descia dos estribos ou morcegava os carris, infernizando os motorneiros e condutores. Alteraram a noção espaço-temporal ao diminuir distâncias e encurtar o tempo dos deslocamentos pela cidade. Promoveram alteridades no modelo de ocupação da cidade – que já mostrava indícios de “ordenamento” – pois eram vetores de atratividade que proporcionavam vantagens locais para comércios e residências. Não obstante, mostraram seu lado pernicioso atropelando, mutilando e matando.

Como palco de práticas sociais, os bondes foram arautos de um novo tempo no qual passar alguns minutos ao lado de um desconhecido, dividindo o mesmo assento sem dirigir-lhe a palavra, ou mesmo entabulando uma conversa informal

sobre política, costumes, amenidades em geral, tornou-se corriqueiro. Foram locais de muitos encontros fortuitos e ligeiros, outros propositalmente dilatados por animados colóquios, por flertes e muitos namoros que resultaram em casamentos. Representaram a possibilidade de observação, mesmo que distraída, de lugares, de cenas, de paisagens urbanas.

O ritmo cadenciado dos carris também proporcionou um tempo para o “ócio”, para o devaneio, para a divagação circunspecta, uma espécie de “intervalo” entre as atividades e as “obrigações” cotidianas. Este tempo livre também se fazia presente nas paradas enquanto os passageiros aguardavam seus respectivos bondes e muitos rapazes distraíam-se observando as pernas das moças que com dificuldade subiam nos estribos. Como “personagens”, protagonizaram situações engraçadas e anedóticas, como a do matuto que queria comprar um bonde, ou daquele caboclinho que perdeu o carril enquanto admirava-se da “cidade grande”.

De “primeira” ou de “segunda”, abertos, fechados ou bagageiros, os bondes de Belém foram espaços onde a *flânerie* também era possível. A brisa morna da cidade convidava o *flâneur* a tomar assento no carril e, sem pressa para acabar, circulava por Belém, observando fachadas, rostos, vitrines, detalhes, colhendo “instantâneos” singulares das diversas cenas urbanas ao longo do trajeto desta espécie de “posto móvel de observação”.

Como tecnologia de uso cotidiano, especificamente no campo dos transportes urbanos, os bondes também influenciaram a construção/afirmação das relações entre gêneros. Por volta de 1900, as mulheres eram reprimidas por uma sociedade patriarcal, machista e preconceituosa. Nesta época os espaços públicos eram fruídos majoritariamente pelos homens. As mulheres de “elite”, a seu turno, só poderiam acorrer às ruas devidamente acompanhadas por pais, maridos ou familiares, e aquelas que desvirtuavam este padrão comportamental estabelecido eram estigmatizadas, tratadas como vulgares e “fáceis”. A situação agravava-se quando eram trabalhadoras, estigmatizadas e associadas a imagens de perdição moral, de degradação e prostituição.

Em virtude do exposto, as experiências das damas e senhoras da boa sociedade belenense foi mais lenta e permeada de restrições do que as experiências das mulheres das classes economicamente inferiores, que se expunham à rua e fruíaam do bonde com maior frequência, além de serem alvo de aproveitadores e outros tipos sociais similares, como os bolinadores. Assim, as

mulheres tiveram de aprender a conviver com normas e regras impostas de cima para baixo, muitas delas impossíveis de serem seguidas pelas de camadas populares.

O século XX trouxe consigo mudanças nos paradigmas sociais, permitindo que as mulheres de sociedade, ainda que sob forte vigilância, pudessem experimentar algumas das diversas possibilidades que o espaço urbano e a vida social ofereciam. Então, pelas ruas e vitrines do comércio, nos teatros, cafés e bailes elegantes as mulheres passaram a ser vistas com mais frequência, desfilando elegantes indumentárias e atestando o *status* e a condição econômica de suas famílias. O convívio social praticamente impunha a estas mulheres uma boa apresentação, um cuidado maior com a aparência, e a “sintonia” com as últimas tendências da moda. No entanto, esta maior “liberdade” acabou sendo subvertida pelas “melindrosas”. Figuras sem nenhuma densidade, preocupadas apenas com trivialidades, elas encarnavam a antítese das boas moças que mantinham as regras e as convenções sociais.

Na medida em que as mulheres de posição econômica mais alta se inseriram no mercado de trabalho – ainda que assumindo funções que similares a seu papel “natural” de mãe e dona do lar, como professoras e enfermeiras – ocorreram mudanças não só em sua imagem pública, como também na forma como fruía o espaço público. Desta maneira, a mulher ampliou seu universo anteriormente restrito às casas e às igrejas. Tornaram-se transeuntes e passageiras assíduas dos bondes de Belém que as conduziam ao trabalho, às compras na 15 de Novembro, aos passeios dominicais e às novas experiências cidadinas que a “emancipação” lhes franqueava.

Neste período, as percepções da cidade e o transcurso da vida cotidiana ocorrem de maneira mais dinâmica, em ritmo mais veloz, impresso principalmente pela presença cada vez mais intensa de veículos automotores no cenário urbano, espaço este de relações sociais coletivas, embora fugazes. Neste novo cenário, os novos modais de transporte impuseram-se aos antigos bondes de forma tensa e conflitiva, até que tomaram como espaço natural de seus domínios as ruas e avenidas que antes haviam sido conformadas pelos carris. Belém foi a primeira cidade brasileira a extinguir os bondes, mas subjacente à “extinção” deste modal de transporte urbano está o declínio de uma temporalidade, de maneiras específicas de

percepção, uso e representação do espaço da cidade, de práticas e *habitus* que caracterizavam territórios e grupos sociais distintos.

O bonde foi representante legítimo de uma época em que se enobrecia a técnica e a racionalização. No entanto, delas também foi vítima. Sua existência foi permeada por várias formas de “desenraizamentos” e “desidentidades”, num movimento contínuo de decadência e perda e posterior reposição destas perdas através do surgimento de “novos ícones” que passam então a ocupar a lacuna deixada pelos “antigos”. Assim aconteceu com os bondes e os veículos automotores, estes últimos vetores que legitimariam a constância do fenômeno de “perda e reposição” e à compreensão de sua historicidade. Apesar das opiniões contrárias a extinção dos bondes, predominou o sentimento “fatalista” quanto à inevitabilidade do progresso. O bonde teve seu momento, o seu “tempo”.

Referir-se ao tempo dos bondes é, portanto, referir-se ao tempo de uma Belém pretensamente moderna, gentrificada e territorializada, onde as relações sociais eram permeadas por distinções e tensões socioeconômicas, e onde as práticas cotidianas estavam fortemente relacionadas a estratégias de dominação pelos grupos hegemônicos e de resistência pelos grupos “marginais”.

Durante os anos em que Belém serviu-se deste modal de transporte a sociedade foi por ele influenciada, alternando assim seus costumes não só em função da reorganização do espaço urbano que o bonde promovia, mas também através dos diferentes padrões de sociabilidade que se estabeleceram, fazendo com que a educação no trato com o outro, os sentimentos de vergonha, a delicadeza e a polidez alcançassem significados especiais.

A grande lição que a análise dos padrões de sociabilidade e comportamento nos bondes deixa é a possibilidade de observar o mundo sob outra ótica e, no contexto atual, identificar similaridades com o cotidiano das pessoas nos metrô, nos ônibus e outros tipos de transporte coletivo. Os tempos são outros, diferente dos tempos dos bondes, mas é a comparação entre antigos e novos valores e paradigmas comportamentais que se perceberá, de maneira mais evidente, um “processo civilizador” em curso.

Neste sentido, a teoria eliasiana do “processo civilizatório”, enquanto campo sociohistórico de estudo, brindou a presente investigação com um meio através do qual foi possível uma maior aproximação, observação e interpretação das relações entre os distintos grupos sociais, seus valores morais, suas práticas e costumes

cotidianos, emprestando assim luminosidade à sociogênese de cada um destes elementos no contexto de uma cidade amazônica. Foi através da dialética existente entre grupos ricos e pobres, “elite” e “marginais”, homens e mulheres, que foi possível interpretar a sociedade belenense como dependente fundamentalmente destas relações para formar sua essência heterogênea, através das apropriações e objetivações de cada grupo ao longo deste processo de construção chamado “civilizador”.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. **Pedagogia: a arte de erigir fronteiras**. 2008. Disponível em: <http://www.cchla.ufrn.br/ppgh/docentes/durval/artigos/pedagogia_arte_de_erigir_frenteiras.pdf> Acesso: 23 mai. 2009.

ALENCAR, José de. **Lucíola**. 12. ed. São Paulo: Ática, 1988.

ALMANAQUE BRASIL. Disponível em: <<http://www.almanaquebrasil.com.br/especiais/para-nao-perder-o-bonde-da-historia>>. Acesso em: 22 dez. 2010.

ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. **A ideologia da decadência**: leitura antropológica a uma história de agricultura do Maranhão. Rio de Janeiro: Casa 8; Fundação da Universidade do Amazonas, 2008.

_____. Prefácio. In: ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de; SANTOS, Glademir Sales dos. **Estigmatização e território**: mapeamento situacional dos indígenas em Manaus. Manaus: Projeto Nova Cartografia Social da Amazônia; Universidade Federal do Amazonas, 2009. p. 09-13.

ÁLVARES, Maria Luzia Miranda. **Saias, laços e ligas**: construindo imagens e lutas (um estudo sobre as formas de participação política e partidária das mulheres paraenses – 1910/1937). 1990. 953 f. Dissertação (Mestrado Internacional em Planejamento e Desenvolvimento) - Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 1990.

ALVES, Fernando Brandão; GONÇALVES, José Luís. Que rosto de lugar público na cidade competitiva? In PEREIRA, Paula Cristina. **A Filosofia e a Cidade**. Porto: Campo das Letras, 2009. p. 101-126.

AMARAL, Assunção José Pureza. **Da senzala à vitrine**: relações raciais e racismo no mercado de trabalho em Belém. Belém: CEJUP, 2004.

AMARAL FILHO, Nemésio Clímico. **Belém oculta** – marginais no Pós-Guerra (1947-1955). 2002. 149 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2002.

ANDRADE, Oswald de. **Um homem sem profissão**. Memórias e Confissões I :Sob as ordens de mamãe. 3. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1976.

A PALAVRA. Belém, 10 mai. 1917. p. 2.

_____. Belém, 10 mai. 1917. p.3.

_____. Belém, 30 set. 1917. p. 2.

_____. Belém, 20 fev. 1919. p 2.

_____. Belém, 4 de set. 1919. p. 3

_____. Belém, 24 fev. 1921. p. 2

_____. Belém, 18 mar. 1921. p. 3

_____. Belém, 19 ago. 1927. p. 2

A PROVÍNCIA DO PARÁ. Belém, 08 jul. 1922. p. 3.

_____. Belém, 23 jul.1922. p. 3.

_____. Belém, 5 ago.1922. p. 2.

_____. Belém, 14 ago. 1922. p. 3.

_____. Belém, 28 set. 1922. p. 3.

_____. Belém, 1 nov.1922. p. 3.

_____. Belém, 23 nov.1922. p. 2.

_____. Belém, 16 mar. 1947. p. 2.

_____. Belém, 29 mai. 1947. p. 2.

_____. Belém, 6 jul.1947. p. 6.

_____. Belém, 25 de jul. 1947. p. 8.

_____. Belém, 6 out.1947. p. 2.

_____. Belém, 22 de out.1947. p. 2.

ARENDRT, Hanna. **Entre o passado e o futuro**. São Paulo: Perspectiva, 1972.

_____. **Origens do totalitarismo**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

A SEMANA. Belém, 1 mar. 1919. p. 7

_____. Belém, 22 mar. 1919. p. 6

_____. Belém, 28 fev. 1920. p. 6

_____. Belém, 23 mar. 1920. p. 6.

ASSIS, Machado de. **A Semana I**. São Paulo: Globo, 1997.

_____. **A semana II**. São Paulo: Globo, 1997.

_____. **Fuga do Hospício e outras crônicas**. São Paulo: Ática, 1998.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS - ABNT. NBR 6023. **Informação e documentação**: referências: elaboração. Rio de Janeiro, 2002.

_____. NBR-10520. **Informação e documentação**: citações em documentos: apresentação. Rio de Janeiro, 2002.

_____. NBR 14724. **Informação e documentação**: trabalhos acadêmicos: apresentação. Rio de Janeiro, 2007.

_____. NBR 6024. **Informação e documentação**: numeração progressiva das seções de um documento escrito: apresentação. Rio de Janeiro, 2003.

_____. NBR 6027. **Informação e documentação**: sumário: apresentação. Rio de Janeiro, 2003.

_____. NBR 6028. **Informação e documentação**: resumo - apresentação. Rio de Janeiro, 2003.

AVELAR, Rosimeiri Darc Cardoso. **A Literatura de 5ª a 8ª série**: da Produção à Recepção. 2002. 274 f. Dissertação (Mestrado em Letras) – Departamento de Letras, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2002.

ÁVILA, Myriam. **O retrato na rua**: memórias e modernidade na cidade planejada. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

AZEVEDO, João Henrique Rocha de. **Lisboa**:125 anos sobre carris. Lisboa: Roma, 1998.

BARBUY, Heloisa. **A Cidade-exposição**: comércio e cosmopolitismo em São Paulo, 1860-1914. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006.

BARROSO, Daniel Souza. Família e imigração: o casamento em Belém, no início do século XX. In ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 17., 2010, Caxambu. **Anais...** Belo Horizonte: ABEP, 2010. 1 CD-ROM.

BARRY, Michael. **Through the cities**: the revolution in Light Rail. Dublin, Ireland: Frankfort Press, 1991.

BASSANEZI, Carla; URSINI, Leslye Bombonato. O Cruzeiro e as Garotas. **Cadernos Pagu**: Núcleo de Estudos de Gênero, Campinas, v.4, p. 243-260, 1995.

BASTOS, Hermenegildo. Ficção e verdade nas cidades de Murilo Rubião. In: FERNANDES, Ronaldo. C; LIMA, Rogério. **O imaginário da cidade**. Brasília, DF: Universidade de Brasília: São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2000. p.37-66.

BATES, Henry Walter. **O naturalista no Rio Amazonas**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1944.

BAUDELAIRE, Charles. O pintor da vida moderna. In: COELHO, Teixeira. **A modernidade de Baudelaire**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

_____. À une passante. In: BAUDELAIRE, Charles. **Oeuvres complètes**. Paris: Robert Laffont, 1980. p. 68-69.

_____. **Pequenos poemas em prosa**: o spleen de Paris. Tradução Dorothée Bruchard. São Paulo: Hedra, 2007.

_____. Os olhos dos pobres. In **Pequenos poemas em prosa**: o spleen de Paris. Tradução Dorothée Bruchard. São Paulo: Hedra, 2007. p. 135-139.

BENCHIMOL, Samuel. **Romanceiro da Batalha da Borracha**. Manaus, Imprensa Oficial do Estado, 1992.

BENÉVOLO, Leonardo. **História da cidade**. 4. ed. São Paulo: Perspectiva, 2005.

BENJAMIN, Walter. **Charles Baudelaire um lírico no auge do capitalismo**. São Paulo: Brasiliense, 1989.

_____. Paris do Segundo Império. In: BENJAMIN, Walter. **Charles Baudelaire um lírico no auge do capitalismo**. São Paulo: Brasiliense, 1989. p. 09-101.

_____. Sobre alguns temas em Baudelaire. In: BENJAMIN, Walter. **Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo**. São Paulo: Brasiliense, 1989. p. 103-184.

_____. **Sociologia**. Organização dos textos por Flávio Kothe. 2. ed. São Paulo: Ática, 1991.

_____. Sobre o conceito da História. In: BENJAMIN, Walter. **Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura**. 7. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994. p. 222-232.

_____. O narrador – considerações sobre a obra de Nicolai Leskov. In: _____. **Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura**. 7. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994. p. 197-221.

_____. História cultural do brinquedo. In: _____. **Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura**. 7. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994. p. 244-248.

_____. Brinquedo e brincadeira – observações sobre uma obra monumental. In: _____. **Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura**. 7. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994. p. 249-253.

_____. Pequena história da fotografia. In: _____. **Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura**. 7. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994. p. 91-107.

_____. A crise do romance: sobre Alexanderplatz, de Döblin. In: _____. **Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura**. 7. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994. p. 54-60.

_____. A doutrina das semelhanças. In: _____. **Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura**. 7. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994. p. 108-113.

_____. Infância em Berlin por volta de 1900. In: BENJAMIN, Walter. **Obras Escolhidas II**. 5. ed. São Paulo: Brasiliense, 1995. p. 71-142.

_____. **Passagens**. Organização de textos por Willi Bolle. Belo Horizonte: UFMG; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2007.

_____. Paris, capital do século XIX (Exposé de 1939). In _____. **Passagens**. Organização de textos por Willi Bolle. Belo Horizonte: UFMG; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2007. p. 53-67.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia de Letras, 2007.

BERNE, Eric. **Os jogos da vida: análise transacional e o relacionamento entre as pessoas**. São Paulo: Nobel, 1995.

BEZERRA NETO, José Maia. **Escravidão negra na Amazônia (Sécs. XVII-XIX)**. Belém: Paka-Tatu, 2001.

BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine. **De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos**. São Paulo: Annablume, 2006.

BILAC, Olavo. **Julio Verne, o bonde, o burro e outros escritos**. São Paulo: Barcarolla, 2004.

BLOG DO BALEIXE. Disponível em: <<http://haroldobaleixe.blogspot.com/2010/02/obras-de-abertura-da-rodovia-tito.html>>. Acesso em: 28 nov. 2010.

BOUDON, R.; BOURRICAUD, F. **Dicionário crítico de sociologia**. São Paulo: Ática, 1993.

BOURDIEU, Pierre. **Razões práticas: sobre a teoria da ação**. 6. ed. Campinas: Papirus, 1996.

_____. **A distinção: crítica social do julgamento**. São Paulo: EDUSP, 2008.

_____. **O poder simbólico**. 13. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

BRANCHER, Vantoir Roberto; NASCIMENTO, Cláudia Terra do; OLIVEIRA, Valeska Fortes de. Indicadores de aceitação e rejeição social em um grupo de professores em formação: a face oculta do preconceito. **Revista Educação Unisinos**, v. 12, n.1, p. 42-47, jan./abr. 2008.

BRAGA, Theodoro. **Guia do Estado do Pará**. Belém: Typografia do Instituto Lauro Sodré, 1916.

BRANDÃO, Ivens Coimbra. **Memórias e história**. Belém: Ivens Coimbra Brandão, 2005.

BRAUDEL, Fernand. "História e Ciências Sociais. A longa duração". In: **Escritos sobre a História**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 1992. p. 41-78.

BRECHT, Bertolt. **Antologia poética**. Tradução de Edmundo Moniz. 2. ed. Rio de Janeiro: Elo, 1982.

BRIGGS, Asa. El sentido del lugar. In: JOUVENEL, Bertrand et al. **El entorno del hombre**. Buenos Aires: Marymar, 1971. p. 73-94.

BOLLE, Willi. **Fisiognomia da metrópole moderna**: representação da história em Walter Benjamin. 2. ed. São Paulo: EDUSP, 2000.

_____. Prefácio. In: ASSIS, MACHADO. **Quincas Borba**. São Paulo: Globo, 2008. p. 34.

_____. Belém, porta de entrada da Amazônia. In: CASTRO, Edna (Org). **Cidades na Floresta**. São Paulo: Annablume, 2008. p. 99-147.

BOYER, Christine. **The City of Collective Memory**: Its Historical Imagery and Architectural Entertainments. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, 1994.

BRILL, Debra. **History of the J. G. Brill Company**. Bloomington-USA: Indiana University Press, 2001.

BUCK-MORS, Susan. **Dialética do olhar**: Walter Benjamin e o projeto das Passagens. Belo Horizonte: UFMG, 2002.

BUCKLEY, R. J. **A History of Tramways**: From Horse to Rapid Transit. Vermont-United States: David & Charles Inc., 1975.

BUENO, André. Sinais da cidade: forma literária e vida cotidiana. In: FERNANDES, Ronaldo.C; LIMA, Rogério. **O imaginário da cidade**. Brasília, DF: Universidade de Brasília: São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2000. p.89-110.

BURKE, Peter. **O que é historia cultural?** Rio de janeiro: J. Zahar, 2005.

CACCAVONI, Arthur. **Album Descrittivo Annuario dello Stato del Pará - 1898** - Destinato esclusivamente agli stabilimenti finanziari, industriali, commerciali ed ai signori viaggiatori di Arthur Caccavoni, concessionario della Pubblicità-Reclame a Bordo dei Vapori della Ligure-Brasiliana. Genova, Fratelli Armanino, 1898.

CALDEIRA, Jorge. **Mauá**: empresário do Império. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

CALDEIRA, Oswaldo. **Café Manduca**: uma história recontada. Belém: Secretaria de Cultura do Estado do Pará, 2004.

CAMPOS, Antônio Ribeiro de. **Gostosa Belém de outrora**. Belém: Imprensa da Universidade do Pará, 1966.

CÂNDIDO, Antônio. The Brazilian Family. In: SMITH, T. Lynn. **Brazil**. Portrait of a Half Continent. New York: Marchant General, 1951. p. 291-318.

CANDIDO, Antônio. **Literatura e sociedade**. 5. ed. São Paulo: Nacional, 1976.

CAPELO, Peregrina; VELOSO, Patricia; CHAVES, Gylmar. **Ah, Fortaleza!** 2. ed. Fortaleza: Terra da Luz, 2009.

CARDOSO, Maria Helena. **Por onde andou meu coração**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1968.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A Cidade**. São Paulo: Contexto, 1992.

CARRO ANTIGO. Disponível em : <<http://www.carroantigo.com/imagens/propagandas/buick.JPG>>. Acesso em: 01 maio 2011.

CARVALHO, Carlos Henrique de. **O submundo das cidades**: as crianças no espaço urbano brasileiro. Campinas: Alínea, 2008.

CARVALHO, João Marques de. **Hortênci**a. Belém: Fundação Cultural do Pará Tancredo Neves, Secretaria de Estado da Cultura, 1989.

CENTRO DA MEMÓRIA DA ELETRICIDADE NO BRASIL. **Memória Cidade em Movimento**: energia elétrica e meios de transporte na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Memória da Eletricidade, 2003.

CHARTIER, Roger. **A história cultural**: entre práticas e representações. 2. ed. Lisboa: DIFEL, 2002.

CHAVES, Ernani. **No limiar do moderno**: estudos sobre Friedrich Nietzsche e Walter Benjamin. Belém: Paka-tatu, 2003.

CHING, Francis D. K. **Arquitetura**: forma, espaço e ordem. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

COELHO, Geraldo Mártires. **No coração do povo**: o monumento à república em Belém -1891-1897. Belém: Paka-Tatu, 2002.

COHEN, Alberto A.; GORBERG, Samuel. **Rio de Janeiro**: O cotidiano carioca no início do Século XX. Rio de Janeiro: A.A Cohen, 2007.

CONCEIÇÃO, Bento da. Verdades amargas. **A Palavra**. Belém, p. 3, 8 fev. 1921.

CONDURÚ, América Leão. A degeneração atual da sociedade e suas causas. **A Palavra**. Belém, p. 2, 19 ago. 1917,

COSTA, Lúcio. **Registro de uma vivência**. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.

COSTA, Maria Clélia Lustosa. Teorias médicas e gestão urbana: a seca de 1877-79 em Fortaleza. **História, ciências, saúde**, Manguinhos, v.11, n.1, p. 57-74, 2004.

COULANGES, Fustel de. **A cidade antiga**, São Paulo, Martin Claret, 2001.

CRISPINO, Luis Carlos Bassalo; BASTOS, Vera Burlamaque; TOLEDO, Peter Mann de. **As origens do Museu Paraense Emílio Goeldi**: aspectos históricos e iconográficos. (1860-1921). Belém: Paka-Tatu, 2006.

CRUZ, Ernesto. **História do Pará**. Belém: Governo do Estado do Pará, [S.l. : s.n. : 197-?].

_____. **Procissão dos séculos**: Vultos e Episódios da História do Pará. Belém: Imprensa Oficial do Estado, 1999.

CURY, Vânia Maria. **História da industrialização no século XIX**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2006.

D'ANGELO, Martha. A modernidade pelo olhar de Walter Benjamin. **Estudos Avançados online**, São Paulo, vol.20, n.56, p. 237-250, 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142006000100016&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 16 abr. 2011.

DANTAS, Amaury Braga. **Anjos da escuridão**. Belém: A.B.Dantas, 1998.

DAOU, Ana Maria. **A Belle Époque amazônica**. 3. ed. Rio de Janeiro: J. Zahar, 2004.

DARNTON, Robert. **O grande massacre dos gatos e outros episódios da história cultural francesa**. Rio de Janeiro: Graal, 1986.

DELGADO, Lucília de Almeida Neves. **História oral**: memória, tempo, identidades. Belo Horizonte: Autêntica, 2006.

DEL PRIORE, Mary. História do Cotidiano e da Vida Privada. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (Org.). **Domínios da história**: ensaios de teoria e metodologia. Rio de Janeiro: Campus, 1997. p. 259-274.

_____. **História do amor no Brasil**. São Paulo: Contexto, 2005.

_____. Gilberto Freyre: modos, sem modas, de fazer a história. In: FREYRE, Gilberto. **Modos de homem e modas de mulher**. 2. ed. São Paulo: Global, 2009. p. 11-16.

_____. O cotidiano da criança livre no Brasil entre a Colônia e o império. In: DEL PRIORE, Mary. **História das crianças no Brasil**. 7. ed. São Paulo: Contexto, 2010.

DESTEFANI, Cid. Os bondes, outra vez. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 14 de mar. 2010. Caderno 2, p.6.

DIAS, Edinea Mascarenhas. **A Ilusão do Fausto**: Manaus 1890-1920. 2. ed. Manaus: Valer, 2007.

DIEHL, Astor Antônio. **Cultura historiográfica**: memória, identidade e representação. Bauru: EDUSC, 2002.

DIE STRASSENBAHNER. Disponível em: <<http://www.michatram.de/historische.htm>>. Acesso em: 1 jul. 2008.

D'INCAO, Maria Ângela. Mulher e família burguesa. In: DEL PRIORE, Mary. **História das mulheres no Brasil**. 8. ed. São Paulo: Contexto, 2006. p. 223-240.

DÖBLIN, Alfred. **Berlim Alexanderplatz**: a história de Franz Biberkopf. Rio de Janeiro: Rocco, 1995.

DOSSE, François. **A história em migalhas**: dos annales à nova história. São Paulo: Ensaio, 1992.

DUARTE, José Lins. **Recife no tempo da maxambomba (1867-1889)**: o primeiro trem urbano do Brasil. 2005. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2005.

DUNLOP, Charles Julius. **Apontamentos para a história dos bondes no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Laemmert, 1953.

EAGLETON, Terry. **Teoria literária**: uma introdução. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

EDUARDO NETTO. Carlos. A técnica da montagem e a narrativa épica em Berlim Alexanderplatz, de Alfred Döblin. **Recorte**: revista de linguagem, cultura e discurso, [S.l.], ano 2, n. 3, jul./dez. 2005. Disponível em: <http://www.unincor.br/recorte/artigos/edicao3/3artigo_carlos.htm>. Acesso em: 4 jul. 2008.

ELETRIC TRANSPORT IN LATIN AMERICA. Disponível em: <<http://ww.tramz.com/mx/mc/mc50.html>>. Acesso em: 26 fev. 2011.

ELIAS, Norbert. **O processo civilizador**: formação do estado e civilização. Rio de Janeiro: J. Zahar; 1993.

_____. **O processo civilizador**: uma história dos costumes. Rio de Janeiro: J. Zahar, 1994.

_____; SCOTSON, John. **Os estabelecidos e os outsiders**: sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.

_____. **A sociedade de Corte**: investigação sobre a sociologia da realeza e da aristocracia de corte. Rio de Janeiro: J. Zahar, 2001.

Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. **Transportes no Brasil: histórias e reflexões**. Recife: Universitária da UFPE, 2001.

ENGELS, Friedrich. **The conditions of the working class in England in 1844**. New York: Cosimo, Inc., 2008.

ESTEVEVES, Martha de Abreu. **Meninas perdidas: os populares e o cotidiano do amor no Rio de Janeiro da Belle Époque**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989.

FARIA, Sérgio Fraga Santos. Análise crítica do macro-planejamento de transporte de cargas no Brasil: uma releitura da obra de Vasco Neto. **Bahia, Análise e Dados**, Salvador, v. 13, n. 2, p. 153-160, set. 2003. Disponível em : <http://www.sei.ba.gov.br/publicacoes/publicacoes_sei/bahia_analise/analise_dados/pdf/logistica/pag_153.pdf>. Acesso em: 25 abr. 2010.

FAORO, Raymundo. **A questão nacional: a modernização**. Estudos Avançados. 1992, v.6, n.14, p. 7-22.

FERNANDES, Florestan. **A integração do negro na sociedade de classes: o legado da raça branca**. 5. ed. São Paulo: Globo, 2008. v.1

FERNANDES, Ronaldo Costa. Narrador, cidade, literatura. In: FERNANDES, Ronaldo.C; LIMA, Rogério. **O imaginário da cidade**. Brasília, DF: Universidade de Brasília: São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2000. p.19-36.

FIGUEIREDO, Aldrin Moura de. Memórias da infância na Amazônia. In: DEL PRIORE, Mary. **História das crianças no Brasil**. 7. ed. São Paulo: Contexto, 2010. p. 317-346.

FOLHA VESPERTINA. Belém, 7 abr. 1947. p. 3.

_____. Belém, 9 abr. 1947. p. 4.

_____. Belém, 10 abr. 1947. p. 2.

_____. Belém, 2 jun. 1947. p. 1.

_____. Belém, 12 abr. 1948. p. 5.

_____. Belém, 10 nov.1948. p.1.

FOLLIS, Fransérgio. **Modernização urbana na Belle Époque paulista**. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

FOULCAULT, Michel. **Microfísica do Poder**. 11. ed. Rio de Janeiro: Graal, 1993.

_____. **Vigiar e Punir**. Petrópolis: Vozes, 1997.

_____. O nascimento da Medicina Social. In: **Microfísica do Poder**. Rio de Janeiro: Graal, 2010.

FREHSE, Fraya. **O Tempo das ruas na São Paulo de fins do império**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2005.

FRENCH, J.R.P; RAVEN, B. As bases do poder social. In: CARTWRIGHT, D.R.; ZANDER, A.F. (Org). **Dinâmica de grupo**. São Paulo: Herder, 1972. p. 758-779.

FREYRE, Gilberto. **Sobrados e Mocambos**: decadência do patriarcado e desenvolvimento do urbano. São Paulo: Global, 2004.

_____. **Modos de homem e modas de mulher**. 2. ed. São Paulo: Global, 2009.

FUNDAÇÃO JOAQUIM NABUCO. Disponível em : <<http://www.fundaj.gov.br/docs/indoc/icono/icono.html>>. Acesso em: 6 abr. 2011.

GAGNEBIN, Jeanne Marie. Walter Benjamin ou a história aberta. In: BENJAMIN, Walter. **Obras Escolhidas**. 7. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994. p. 7-19.

_____. **História e narração em Walter Benjamin**. São Paulo: Perspectiva, 2007.

GARZA, Cristina Rivera. **Nadie me verá llorar**. Salta-Argentina: Biblioteca de Textos Universitarios, 2002.

GEBARA, Ademir. Diálogo com Aguirre Rojas sobre “Norbert Elias: historiador e crítico da modernidade”. **Diálogos**: Revista do Departamento de História da UEM, Maringá, v.2, n.1, p. 29-33, 1998.

GEREMEK, Bronislaw. **Os filhos de Caim**: vagabundos e miseráveis na literatura europeia: 1400-1700. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

GERODETTI, José Emílio; CORNEJO, Carlos. **As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças**. São Paulo: Solaris, 2005.

GIARD, Luce. Apresentação. In: CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**: artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 2007. v.1.

GIRÃO, Blanchard. **O Liceu e o Bonde na paisagem sentimental da Fortaleza-Província**. Fortaleza: ABC Fortaleza, 1997.

GÓIS JUNIOR, Edivaldo. Movimento higienista e o Processo Civilizador: apontamentos metodológicos. In: SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE PROCESSOS CIVILIZADORES, 10., 2007, Campinas. **Anais...** Campinas: UNICAMP, 2007. 1 CD-ROM.

GOITIA, Fernando Chueca. **Breve história do urbanismo**. Lisboa: Presença, 1992.

GONÇALVES, Andréa Lisly. **História e gênero**. Belo Horizonte: Autêntica, 2006.

GONÇALVES JUNIOR, Antônio José et al. **O que é urbanismo**. São Paulo: Brasiliense, 1991.

GORDINHO, Margarida Cintra. **Transportes no Brasil: a opção rodoviária.** São Paulo: Marca D'Água, 2003.

GORMICK, Greg. **The Streetcar Renaissance: Its Background and Benefits.** Research report for the St. Clair Avenue Transit Improvements Environmental Assessment Study. Toronto, 2004.

GRAFMEYER, Yves. **Sociologia urbana.** Portugal: Publicações Europa-América, 1994.

GRAVES, João. O problema da habitação. **A Província do Pará**, Belém, p. 1, 12 ago. 1922.

_____. Automóvel no bairro. **A província do Pará**, Belém, p. 1, 24 set. 1922.

GUATTARI, Pierre-Félix; ROLNIK, Suely. **Micropolítica: cartografias do desejo.** 7. ed. Petrópolis: Vozes, 2005.

GUTIÉRREZ, Diego. **Aquellos Tranvías de Madrid.** Madrid: Ediciones La Librería, 2007.

HALL, E. **A dimensão oculta.** 2. ed. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1981.

HARLEY, Robert J. **North London trams: the metropolitan electric tramways company in middlesex and the north London suburbs.** Middlesex: Capital Transport Publishing, 2008.

HARVEY, David. **Condição pós moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural.** São Paulo: Edições Loyola, 2009.

HATOUM, Milton. Manaus, o impasse da modernidade. In: MASCARENHAS, Edinea. **A Ilusão do Fausto.** Manaus 1890-1920. 2. ed. Manaus: Valer, 2007. p. 11-13.

HEINZ, FLÁVIO M. **Por outra história das elites.** Rio de Janeiro: FGV, 2006.

HELLER, Agnes. **O cotidiano e a história.** São Paulo: Paz e Terra, 2008.

HOBSBAWM, Eric J. **A Era das Revoluções – 1789-1848.** 25. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2009.

HOLLANDER, Anne. **O sexo e as roupas: a evolução do traje moderno.** Rio de Janeiro: Rocco, 1996.

HUNTINGTON, Samuel. **O choque de civilizações e a recomposição da ordem mundial.** Rio de Janeiro: Objetiva, 1996.

IGLESIAS, Francisco. **A Revolução Industrial.** 8. ed. São Paulo: Brasiliense, 1986.

IMAGESHACK. Fonte: Disponível em: <<http://img193.imageshack.us/img193/8995/praadarepublicarevoltada.jpg>>. Acesso em: 25 fev. 2011.

INSTITUTO MOREIRA SALLES. Disponível em : <<http://homolog.ims.com.br>>. Acesso em : 1 abr. 2011.

JURANDIR, Dalcídio. **Belém do Grão-Pará**. Belém: EDUFPA; Rio de Janeiro: Casa Rui Barbosa, 2004.

JOYCE, J. **Tramways of the world**. England: Ian Allan Ltd, 1965.

KERBEY, J. Orton. **An American consul in Amazonia**. New York: William Edwin Rudge, 1911.

KIDDER, Daniel Parish. **Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil**: compreendendo notícias históricas e geográficas do Império e das diversas províncias. Belo Horizonte: Itatiaia, 1980.

KRAMER, Lloyd S. Literatura, crítica e imaginação histórica: o desafio literário de Hayden White e Dominick La Capra. In: HUNT, Lynn (Org). **A nova história cultural**. São Paulo: Martins Fontes, 1992.

KOSSOY, Boris. **Fotografia e história**. 2. ed. São Paulo: Ateliê, 2001.

LAMPHERE, Louise. Estratégias, cooperação e conflito entre as mulheres em grupos domésticos. In: ROSALDO, Michelle Zimbalist; LAMPHERE, Louise. **A mulher, a cultura e a sociedade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979. p. 121-140.

LARAIA, Roque de Barros. **Cultura**: um conceito antropológico. 14. ed. Rio de Janeiro: J. Zahar, 2001.

LEAL, Luiz Augusto Pinheiro. **A política da capoeiragem**: a história social da capoeira e do boi-bumbá no Pará republicano. Salvador: EDUFBA, 2008.

LEE, Charles E. Railways. In: BRACEGIRDLE, Brian. **The archaeology of industrial revolution**. London: Heinemann, 1973.

LE GOFF, Jacques; NORA, Pierre. **História**: novos objetos. 4. ed. Rio de Janeiro: Barleu, 1995.

_____. **A História nova** . 5. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

LEITE, Rogério Proença. **Contra-usos da cidade**: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea. 2. ed. Campinas: UNICAMP, 2007.

LEMOS, A. J. de. **O Município de Belém**: relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na Sessão de 15 de novembro de 1902 (1897-1902). Belém: A. A Silva, 1902.

_____. **O Município de Belém**: relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na Sessão de 15 de novembro de 1904. Belém: A. A Silva, 1905.

_____. **O Município de Belém**: relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na Sessão de 15 de novembro de 1905. Belém: A. A Silva, 1906.

_____. **O Município de Belém**: relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na Sessão de 15 de novembro de 1907. Belém: A. A Silva, 1908.

LEMOS, Chélen Fischer de. **O processo sociotécnico de eletrificação na Amazônia**: articulações e contradições entre Estado, capital e território (1890 a 1990). 2007. Tese (Doutorado em Urbanismo) – IPPUR, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

LIMA, Alexandre Martins de. Negócios da borracha: uma abordagem da economia gomífera amazônica através da Teoria do Desenvolvimento Econômico de Schumpeter. **Revista de Estudos Sociais**: faculdade de economia da Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá, v. 02, n. 20, p. 44-66, 2008.

_____.; LIMA, Ana Carolina Soares de. Legitimando a modernidade: arquitetura eclética de Filinto Santoro. **Traços**: revista do centro de ciências exatas e tecnologia da Universidade da Amazônia, Belém, v. 11, n. 23, p. 17-32, jun. 2009.

_____.; PINHO, Fernando Augusto Souza. Modernização, regulação de condutas e conflitos sociais: os bondes no Brasil. In: SIMPOSIO INTERNACIONAL DE PROCESOS CIVILIZADORES, 13., 2010, Bogotá. **Anais...** Bogotá: Universidad Nacional de Colombia; Pontificia Universidad Javeriana. 1 CD-ROM.

_____. Modernização, regulação de condutas e conflitos sociais: o processo civilizador e os bondes de Belém. In: ENCONTRO DA SOCIEDADE BRASILEIRA DE SOCIOLOGIA SBS NORTE, 2., 2010, Belém. **Anais...** Belém: Universidade Federal do Pará, 2010. 1 CD-ROM.

LIMA NETO, Oswaldo (Coord.). **Transporte no Brasil**: histórias e reflexões. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes/GEIPOT. Recife: Universitária da UFPE, 2001.

LIMA, Roberto Kant de. **A Polícia da cidade do Rio de Janeiro**: seus dilemas e paradoxos. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1995.

LIMA, Rogério. Mapas textuais do imaginário fragmentado da cidade. In: FERNANDES, Ronaldo. C; LIMA, Rogério. **O imaginário da cidade**. Brasília, DF: Universidade de Brasília: São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2000. p. 09-18.

LOURO, Guacira Lopes. Mulheres na sala de aula. In: DEL PRIORE, Mary. **História das mulheres no Brasil**. 8. ed. São Paulo: Contexto, 2006. p. 443-481.

LÖWY, Michel. **Walter Benjamin**: aviso de incêndio. Uma leitura das teses “Sobre o conceito de história”. São Paulo: Boitempo, 2005.

LUCÁKS, Georg. **Ensaio sobre literatura**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1965.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MAIO, Sandro Roberto. Imagens em Walter Benjamin: universo ficcional e Literatura. **Fronteiras**: revista digital do grupo de pesquisa narrador e as fronteiras do relato, São Paulo, v. 2, n.2, dezembro 2008. Disponível em: <http://www4.pucsp.br/revistafrenteiraz/numeros_anteriores/n2/download/estudos_benjamin.pdf>. Acesso em: 13 jul. 2010.

MALATO, João. Tirem-nos a luz, mas nos deixem o transporte! **O Estado do Pará**. Belém, p. 1, 27 abr.1947.

MALUF, Marina; MOTT, Maria Lúcia. Recônditos do mundo feminino. In: SEVCENKO, Nicolau. **História da vida privada no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 367-422.

MARIN, Rosa Acevedo; CHAVES, Ernani. Imagens de Belém, paradoxo da modernidade e cultura amazônica. In: XIMENES, Tereza. **Perspectivas do Desenvolvimento Sustentável**: uma contribuição para a Amazônia 21. Belém: UFPA, NAEA, 1997.p. 407-428.

MARINS, Paulo César Garcez. Habitação e vizinhança: limites da privacidade no surgimento das metrópoles brasileiras. In: SEVCENKO, Nicolau (Org.) **História da vida privada no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 131-214.

MARTINELLO, Pedro. A batalha da borracha durante a Segunda Guerra Mundial. **Cadernos UFAC**, Rio Branco, p. 23-61, 1988. Série Estudos e Pesquisas 1.

MARTINS JUNIOR, Carlos. Normas sexuais e exclusão sexual: o Direito Penal e os padrões de honra e honestidade feminina no Brasil da belle époque. In: PERARO, Maria Adenir; BORGES, Fernando Tadeu de Miranda (Org.). **Mulheres e famílias no Brasil**. Cuiabá: Carlini e Caniato, 2005. p. 37-54.

MATOS, Maria Izilda Santos de. **Cotidiano e cultura**: história, cidade e trabalho. Bauru: EDUSC, 2002.

MASCARENHAS, Edinea. **A Ilusão do Fausto**. Manaus 1890-1920. 2. ed. Manaus: Valer, 2007.

MAUAD, Ana Maria. A vida das crianças de “elite” durante o Império - O cotidiano da criança livre no Brasil entre a Colônia e o império. In: DEL PRIORE, Mary. **História das crianças no Brasil**. 7. ed. São Paulo: Contexto, 2010. p. 137-176.

MEIRA FILHO, Augusto. **Contribuição à história de Belém**. Belém: Imprensa Oficial do Estado, 1973. v.1.

MENDES, Armando Dias. **A Cidade Transitiva**: rascunho de recordância e recorte de saudade da Belém do meio do século. Belém: Imprensa Oficial do Estado, 1998.

McDOWALL, Duncan. **Light**: a história da empresa que modernizou o Brasil. Rio de Janeiro: Ediouro, 2008.

McKILLOP, Bob; PEARSON, Michael. **End of the line**: A history of railways in Papua New Guinea. Port Moresby, Papua New Guinea: University of Papua New Guinea Press, 1997.

MEILI, Julius. **O meio circulante no Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 2005.

MENEZES, Ulpiano T. Bezerra de Menezes. Cidade Capital, Hoje? In: SALGUEIRO, Heliana Angotti (Org.). **Cidades Capitais do Século XIX**: Racionalidade, Cosmopolitismo e Transferência de Modelos. São Paulo: EDUSP, 2001.p. 09-18.

MESQUITA, Otoni Moreira de. **Manaus**: História e Arquitetura – 1852-1910. 3. ed. Manaus: Valer, 2006.

MESSINA, Giselle Beiguelman. Deus é máquina. **Memória**: Eletropaulo . São Paulo, n. 5, p. 69-73, jul./dez. 1993.

MORRISON, Allen. **The Tramways of Brazil**: a 130 year survey. New York: Bonde Press, 1989.

MOTA, Alves da. **No tempo do Bonde Elétrico** (história sócio-pitoresca dos antigos bondes do Recife). 3. ed. Recife: Bagaço, 1997.

MOTOYAMA, SHOZO. **Prelúdio para uma História**: ciência e tecnologia no Brasil. São Paulo: EDUSP, 2004.

MOURA, Esmeralda Blanco Bolsonaro de. Crianças operárias na recém-industrializada São Paulo. In: DEL PRIORE, Mary. **História das crianças no Brasil**. 7. ed. São Paulo: Contexto, 2010. p. 259-288.

MUMFORD, Lewis. **Technics and civilization**. New York: Harcourt Brace Jovanovich, 1963.

MUSA, João Luiz; JARDIM, Evandro Carlos; MENDES, Ricardo. **São Paulo, anos 20**: andar, vagar, perder-se. São Paulo: Melhoramentos, 2003.

NASCIMENTO, Mara Regina. **Sobre os trilhos do bonde, os caminhos de uma cidade brasileira**. 1996. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica, Porto Alegre, 1996.

NASCIMENTO, Maria das Graças. Migrações Nordestinas para a Amazônia. **Presença**: revista de educação, cultura e meio ambiente, Rondônia, v. 3, n. 12, p. 01-13, dez. 1998.

NEVES, Frederico de Castro. A fome em ação. **Revista de História da Biblioteca Nacional**. Rio de Janeiro, ano 3, n. 35, p. 40; ago. 2008.

Nosso Século. **Memória fotográfica do Brasil no século 20: 1900-1910.** São Paulo: Abril Cultural, 1980. v.1.

NUNES, Francivaldo Alves. Modernidade, agricultura e migração nordestina: contribuições ao estudo da colonização da Amazônia (1877-1888). **SAECULUM: revista de história**, João Pessoa, n 17, p. 115-123, jul-dez. 2007.

NUNES, Paulo. **Aquonarrativa ou o encharcar-se na poética de Dalcídio Jurandir.** Belém, 2002. Disponível em: <http://www.nead.unama.br/site/bibdigital/pdf/artigos_revistas/23.pdf>. Acesso em: 15 ago. 2008.

_____. **Útero de areia: um estudo do romance 'Belém do Grão-Pará'**, de Dalcídio Jurandir. 2007. Tese (Doutorado em Linguagem e Comunicação) – Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2007.

O'DONNELL, Julia Galli. Para andar nos trilhos. **Revista de História da Biblioteca Nacional**, Rio de Janeiro, n. 14, nov. 2006, p. 69-73.

O ESTADO DO PARÁ. Belém, 20 jan. 1938. p. 4.

_____. Belém, 20 fev. 1938, p. 5.

_____. Belém, 13 mar. 1938, p. 6.

_____. Belém, 19 mar. 1938, p. 5.

_____. Belém, 8 abr. 1938, p. 1.

_____. Belém, 30 abr. 1938, p. 5.

_____. Belém, 6 jul. 1938, p. 3.

_____. Belém, 11 jul. 1938, p. 5.

_____. Belém, 21 jul. 1938, p. 3.

_____. Belém, 24 de jul. 1938; p. 2.

_____. Belém, 6 set. 1938; p. 4.

_____. Belém, 9 out. 1938, p. 6.

_____. Belém, 1 nov. 1938; p. 4.

_____. Belém, 10 nov. 1938; p. 2.

_____. Belém, 8 dez. 1938. p. 5.

_____. Belém, 31 de dez. 1938; p. 5.

_____. Belém, 8 jan. 1939; p.3.

_____. Belém, 13 jan. 1939; p. 4.

_____. Belém, 4 maio 1947, p. 1.

OLIVEIRA, Alfredo. **Belém, Belém**. Belém: Falangola, 1983.

OLIVEIRA, Cláudia. **O ambiente urbano e a formação da criança**. São Paulo: Aleph, 2004.

OLIVEIRA, Luciana L. Brasil de. Subjetivação e criatividade: a brincadeira winnicottiniana. In: ENCONTRO LATINO AMERICANO DOS ESTADOS GERAIS DA PSICANÁLISE, 4., 2005, São Paulo. **Anais...** São Paulo: USP, 2005. 1 CD-ROM.

ORTNER, Sherry B. Está a mulher para o homem assim como a natureza para a cultura? In: ROSALDO, Michelle Zimbalist; LAMPHERE, Louise. **A mulher, a cultura e a sociedade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979. p. 95-140.

PAIS, José Machado. **Vida cotidiana: enigmas e revelações**. São Paulo: Cortez, 2003.

PALHANO, Lauro. **O gororoba: cenas da vida proletária do Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro: Irmãos Pongetti, 1943.

PANTOJA, Leticia Souto. **Au jour, le jour: cotidiano, moradia e trabalho em Belém (1890-1910)**. 2005. Dissertação (Mestrado em História) - Programa de Pós-Graduação em História, Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 2005.

PAOLI, Maria Célia Pinheiro Machado. **Desenvolvimento e marginalidade: um estudo de caso**. São Paulo: Pioneira, 1974.

PARÁ. Companhia de Docas do. **Porto de Belém: Primeiro Centenário**. Belém: Publicarte, 2009.

_____. Governo do Estado do. **Álbum do Pará, administração do Governador José Paes de Carvalho**, [S.l: s.n], 1899.

_____. **Álbum do Pará** – Organizado sob os auspícios do Governo do Estado e com apoio da Associação Comercial do Pará, sendo o interventor federal S. Exia. O Sr. Dr. José Carneiro da Gama Malcher. Belém: Tipografia Novidades, 1939.

_____. **O Pará, administração do Governador Augusto Montenegro**. Paris: Impremèrie Chaponet, 1905.

_____. **Álbum do Estado do Pará - oito anos de governo: 1901-1909**. Administração do Governador Augusto Montenegro. Paris: Impremèrie Chaponet. 1909.

_____. Secretaria de Cultura do Estado do. **Belém da Saudade: A memória da Belém do início do século em cartões postais**. 3. ed. Belém: SECULT, 2004.

PARK, Robert Ezra. A Cidade: Sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, Otávio Guilherme. **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: J. Zahar, 1967. p. 29-72.

PENTEADO, Antônio Rocha. **Belém – Estudo de Geografia Urbana**. Belém: Universidade Federal do Pará, 1968. v. 1.

_____. **Estudo de Geografia Urbana**. Belém: Universidade Federal do Pará, 1968. v.2.

PERMANYER, Lluís. **L'Eixample: 150 anys d'història**. Barcelona: Viena, 2008.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. A redescoberta da rua. In: PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O espetáculo das ruas**. 2. ed. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1996. p. 08-10.

_____. **O imaginário da cidade: visões literárias do urbano**. Porto Alegre: UFRGS, 2002.

PINHO, Fernando Augusto Souza. **Festas, inaugurações e decepções: a implantação dos bondes elétricos em Belém**. 2001. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2001

PINHO, Wanderlei de Araújo. **Salões e damas do segundo reinado**. São Paulo: GRD, 2004.

PINON, Pierre; CARS, Jean des. **Paris-Haussmann – Le Paris D'Hausmann**. 5. ed. Paris: Picard, 2005.

PINTO, Adolpho Augusto. **História da Viação Pública do Estado de São Paulo**. 2. ed. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 1977.

PINTO, Lúcio Flávio. **Memória do cotidiano**. Belém: Lúcio Flávio Pinto, 2008.

POZZI, Pablo. Historia oral: repensar la historia. In: POZZI, Pablo; GRACIA, Gerardo Necochea. **Cuéntame como fué: Introducción a la historia oral**. Buenos Aires: Imago Mundi, 2008. p. 3-9.

PROST, Antoine. Fronteiras e espaços privados. In: VINCENT, Gérard; PROST, Antoine. **História da vida privada: Da Primeira Guerra a nossos dias**. São Paulo: Companhia das Letras, 2009. p. 13-17. v. 5.

RAGO, Margareth. **Os prazeres da noite – Prostituição e códigos da sexualidade feminina em São Paulo (1890-1930)**. 2. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2008.

REIS, José. Carlos. **História, entre a filosofia e a ciência**. 3. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2006.

REVEL, Jacques. **A invenção da sociedade**. Lisboa: Difel, 1990.

RHEINGOLD, Howard. **La comunidad virtual**: una sociedad sin fronteras. Barcelona: Gedisa, 1994. (Limites de La Ciência).

RIBEIRO, Paulo de Castro. **Terminal urbano de integração no Brasil**: análise crítica de sua arquitetura. 2007. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

RIBEIRO, Renato Janine. Apresentação a Norbert Elias. In: ELIAS, Norbert. **O processo civilizador**: uma história dos costumes. Rio de Janeiro: J. Zahar, 1994.

RIO, João do. **A alma encantadora das ruas**. Rio de Janeiro: Organizações Simões, 1951.

RIZZINI, Irma. Pequenos trabalhadores do Brasil. In: DEL PRIORE, Mary. **História das crianças no Brasil**. 7. ed. São Paulo: Contexto, 2010. p. 376-406.

ROBBINS, Michael. The early years of electric traction: invention, development, exploitation. **The Journal of Transport History**, Manchester, v. 21, n. 11, p. 92-101, 2000.

ROCHA, Amara Silva de Souza. A sedução da luz: eletrificação e imaginário no Rio de Janeiro da Belle Époque. **Revista de História Regional**, Ponta Grossa, v. 02, n. 02, p. 51-80, 1997.

ROCQUE, Carlos. **Antônio Lemos e sua época**. Belém: Amazônia, 1973.

_____. **História de A Província do Pará**. Belém: Mitograph, 1976.

_____. **História Geral de Belém e do Grão-Pará**. Belém: Distribel, 2001.

RODRIGUES, Venize Nazaré Ramos. Cidade narrada: memórias, histórias, representações. In: FARES, Josebel Akel. **Memórias de Belém de antigamente**. Belém: EDUEPA, 2010. p. 65-86.

ROJAS, Carlos Antonio Aguirre. Norbert Elias: historiador y crítico de la modernidad. **Diálogos**: revista do departamento de história da UEM, Maringá, v.2, n.1, p. 01-27, 1998

ROLNIK, Suely. **Cartografia Sentimental, Transformações contemporâneas do desejo**, São Paulo: Estação Liberdade, 1989.

ROSALDO, Michelle Zimbalist. A mulher, a cultura e a sociedade: uma revisão Teórica. In: ROSALDO, Michelle Zimbalist; LAMPHERE, Louise. **A mulher, a cultura e a sociedade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979. p. 33-64.

_____; LAMPHERE, Louise. **A Mulher, a cultura e a sociedade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

SALES, Glademir. Etnografia da inclusão: a resistência contra a indiferença. In: ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de; SANTOS, Glademir Sales dos. **Estigmatização e território**: mapeamento situacional dos indígenas em Manaus. Manaus: Universidade Federal do Amazonas, 2009. p. 47-65.

SALIBA, Elias Thomé. A dimensão cômica da vida privada na República. In: SEVCENKO, Nicolau. **História da vida provada no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 289-366.

SALLES, Vicente. **O negro na formação da sociedade paraense**. Belém: Paka-Tatu, 2004.

_____. **O Negro no Pará sob o regime da escravidão**. 3. ed. Belém: Instituto de Artes do Pará, 2005.

SÁNCHEZ, Fernanda. Cultura e renovação urbana: a cidade-mercadoria no espaço global. In: LIMA, Evelyn Furquim Werneck; MALEQUE, Miria Roseira. **Espaço e cidade**: conceitos e leituras. 2. ed. Rio de Janeiro: 7Letras, 2007. p. 25-41.

SANTOS, Marco Antônio Cabral dos. Criança e criminalidade no início do século xx. In: DEL PRIORE, Mary. **História das crianças no Brasil**. 7. ed. São Paulo: Contexto, 2010. p. 210-230.

SANTOS, Theotonio dos. **Revolução científico - técnica e acumulação do capital**. Petrópolis: Vozes, 1987.

SARASON, Seymour. **The psychological sense of community**: Prospects for a community psychology. San Francisco: Jossey-Bass, 1974.

SARGES, Maria de Nazaré. **Belém**: Riquezas produzindo a Belle-Époque (1870-1912). Belém: Paka-Tatu, 2002.

_____. **Memórias do “Velho Intendente” Antônio Lemos (1869-1973)**. Belém: Paka-Tatu, 2002.

SCHMUCKI, Barbara. On the Trams: Women, Men and Urban Public Transport in Germany. **The Journal of Transport History**, Manchester, v. 23, n. 1, p. 60-72, 2002.

SECRETO, María Verónica. **Soldados da Borracha**: trabalhadores entre o sertão e a Amazônia no Governo Vargas. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2007.

SENNA, Marta de; PEREIRA, Soraia F. Reolon. Introdução. In: JURANDIR, Dalcídio. **Belém do Grão-Pará**. Belém: EDUFPA; Rio de Janeiro: Casa de Rui Barbosa, 2004.

SENNETT, Richard. **Carne e pedra**. Rio de Janeiro: BestBolso, 2008.

SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnicas, ritmos e ritos do Rio. In: SEVCENKO, Nicolau. **História da vida privada no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 513-619. v.3.

_____. **A Revolta da Vacina: mentes insanas em corpos rebeldes**. São Paulo: Cosac Naify, 2010.

SHARPE, Jim. A história vista de baixo. In: BURKE, Peter (Org). **A escrita da história: novas perspectivas**. São Paulo: UNESP, 1992. p. 39-62.

SIEMENS. **Siemens no Brasil: 100 anos moldando o futuro**. São Paulo: DBA, 2005.

SILVA, João Carlos da. **Educação e Positivismo no Brasil: Arquivos e fontes para a pesquisa**. 2007. Disponível em: <http://www.pesquisa.uncnet.br/pdf/historia/EDUCACAO_POSITIVISMO_BRASIL_ARQUIVOS_FONTES_PESQUISAS.pdf>. Acesso em: 27 fev. 2011.

SILVA, Luiz Geraldo Santos da. Elias e a “Modernidade”. Um comentário. **Diálogos: revista do departamento de história da UEM, Maringá**, v.2, n.1, p. 35-40, 1998.

SILVA, Marcos Vinicius Miranda da. **A dinâmica excludente do sistema elétrico paraense**. 2007. Tese (Doutorado em Engenharia) - Programa Interunidades de Pós Graduação em Energia, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2005.

SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Otávio Guilherme. **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: J. Zahar, 1967. p. 13-28.

SMITH, Herbert H. **Brazil the Amazons and the Coast**. New York: Charles Scribner's Sons, 1879.

SMITH, Neil. **The new urban frontier: gentrification and revanchist city**. New York: Routledge, 1996.

SJOBORG, Gideon. A Urbanização da humanidade. In: LYNCH, Kevin et al. **Cidades: a urbanização da humanidade**. 2. ed. Rio de Janeiro: J. Zahar, 1972.

SOARES, Roberto de La Rocque. **Vivendas rurais do Pará – rocinhas e outras (do séc. XIX ao XX)**. Belém: Fundação Cultural do Município de Belém, 1996.

SOMMER, R. **Personal Space**. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1969.

SOUZA, Jaime Luis Cunha de. Asilo para idosos: o lugar da face rejeitada. **Trilhas: revista do centro de ciências humanas e educação da Universidade da Amazônia**, Belém, ano 4, n.1, p. 77-86, set. 2003.

SOUZA, Márcio. **Breve história da Amazônia**. 2. ed. Rio de Janeiro: Agir, 2001.

STIEL, Waldemar Correia. **História do transporte urbano no Brasil**: bondes e trólebus: "summa tranviariae brasiliensis". Brasília: Pini, 1984.

TAVARES, Rodrigo Rodrigues. **A "Moscouzinha" brasileira**: cenários e personagens do cotidiano operário de Santos (1930-1954). São Paulo: Humanitas: FAPESP, 2007.

TEMPORÃO, José Gomes. **A propaganda de medicamentos e o mito da saúde**. Rio de Janeiro: Graal, 1986.

THE BOWERY BOYS, NEW YORK CITY HISTORY. Disponível em : <<http://theboweryboys.blogspot.com/2010/07/new-yorks-elevated-railroads-journey-to.html>>. Acesso em : 1 abr. 2011.

THE MUSEUM OF RETROTECHNOLOGY. Disponível em: <<http://www.aqpl43.dsl.pipex.com/MUSEUM/TRANSPORT/comprair/comprair.htm>>. Acesso em: 01 abr. 2011.

THOMPSON, Allan. **La dinámica de la Revolución Industrial**. Barcelona: Oikos-tau, 1976.

THOMPSON, Edward. Palmer. **A formação da classe operária inglesa**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. v.1.

TOBIAS, Maisa Sales Gama. Condicionantes históricos da evolução do transporte público na Região Metropolitana de Belém. In CONGRESSO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES, 18., 2004, Florianópolis. **Anais ...** Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2004. p. 299-306. 1 CD-ROM.

TRIVIÑOS, Augusto Silva. A dialética materialista e a prática social. **Movimento**, Porto Alegre, v.12, n. 02, p. 121-142, maio/ago. 2006.

VAINFAS, Ronaldo. História das Mentalidades e História Cultural. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (Org). **Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia**. Rio de Janeiro: Campus, 1997. p. 127-162.

VASQUEZ, Adolfo. Filosofia da práxis. Unidade da teoria e da prática. In: MAGALHÃES-VILHENA, Vasco (Org.). **Práxis**. Lisboa: Horizontes, 1980.

VENEU, Marcos Guedes. **O flanêur e a vertigem**: metrópole e subjetividade na obra de João do Rio. Rio de Janeiro, 1990. Disponível em: <http://www.casaruibarbosa.gov.br/dados/DOC/artigos/oz/FCRB_MarcosGuedesVeneu_O_flaneur_e_a_vertigem.pdf>. Acesso em: 25 ago. 2009.

VEYNE, Paul. **Como escrever a história**: Foucault revoluciona a história. 4. ed. Brasília: Universidade de Brasília, 2008.

ZAIDAN, Noêmia. **O Recife nos Trilhos dos Bondes de Burro (1871-1914)**. 1992. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1992.

WALLACE, Alfred Russel. **Viagens pelos rios Amazonas e Negro**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1979.

WALSH, Margaret. Gendering transport history. Retrospect and prospect. In **The Journal of Transport history**, Manchester, v. 23, n. 01, p. 01-08, 2002.

WEBER, Max. **Ensaio de sociologia**. 2. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1971; p. 219.

WEINSTEIN, Barbara. **A borracha na Amazônia: expansão e decadência, 1850-1920**. São Paulo: HUCITEC, 1993.

WILLIAMS, Trevor I. **História das invenções: do machado de pedra às tecnologias da informação**. Belo Horizonte: Guttemberg, 2009.

WIRTH, Louis. O urbanismo como modo de vida. In: VELHO, Otávio Guilherme. **O fenômeno Urbano**. Rio de Janeiro: Guanabara, 1967. p. 97-122.

WISSENBACH, Maria Cristina Cortez. Da escravidão à liberdade: dimensões de uma privacidade possível. In: SEVCENKO, Nicolau. **História da vida privada no Brasil**. v.3. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 49-130.