



Septiembre 2017 - ISSN: 1988-7833

DA URBANA À PARÁ ELECTRIC: OS BONDES E AS NOVAS CONFIGURAÇÕES SÓCIO-ESPACIAIS EM BELÉM DO PARÁ

Dr. Alexandre Martins de Lima¹

UNAMA / FAMAZ / ESAMAZ / DEVRY-FACI

alexandremartinsdelima@gmail.com

Ms. Raul Ventura Neto²

ESAMAZ / DEVRY-FACI

netoventuraraul@gmail.com

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Alexandre Martins de Lima y Raul Ventura Neto, (2017): "Da urbana à pará electric: os bondes e as novas configurações sócio-espaciais em Belém do Pará", Revista Contribuciones a las Ciencias Sociales, (julio-septiembre 2017). En línea:
<http://www.eumed.net/rev/cccss/2017/03/novas-configuracoes-para.html>

Resumo

Belém do Pará, na virada do século XIX para o XX, foi palco de um momento histórico ímpar, onde no bojo de um turbilhão de transformações, sobrevém uma tendência de enaltecimento da tecnocracia. Assim, as necessidades técnicas transmutaram-se não só em objetos artísticos, como em agentes da implantação do novo, sob o efêmero ritmo da moda. A modernidade e a urbanidade nas cidades amazônicas, como Manaus e especificamente Belém, tornam-se sinônimos de civilidade, ligando-se, de maneira quase visceral, à busca do progresso como elemento fundamental para melhoria da infraestrutura urbana, bem como na melhoria da qualidade de vida de uma elite enriquecida pela extração e exportação do látex. Destarte, a cidade torna-se o território da modernidade, e tal imagem é construída a partir de discursos oficiais que foram legitimados por uma gama de ícones que permearam o imaginário individual e coletivo, dentre eles o sistema de transporte por meio de bondes. A presente investigação enfoca os bondes de Belém, bem como sua contribuição para o crescimento e desenvolvimento do tecido urbano da cidade durante o período de seu funcionamento, que vai de 1869 à 1947.

Palavras-chave: Bonde; Modernidade; Urbanismo; Transporte; Configuração Urbana

Resumen

Belém do Pará, a la vuelta del siglo XIX al XX, fue escenario de un momento histórico impar, donde en el seno de un torbellino de transformaciones, sobrevienta una tendencia de enaltecimiento de la tecnocracia. Así, las necesidades técnicas se transmutaron no sólo en objetos artísticos, como en agentes de la implantación de lo nuevo, bajo el efímero ritmo de la moda. La modernidad y la urbanidad en las ciudades amazónicas, como Manaus y Belém, se convierten en sinónimos de civilidad, ligándose de manera casi visceral a la búsqueda del progreso como elemento fundamental para la mejora de la infraestructura urbana, así como en la mejora de la calidad de vida de una élite

¹ Arquiteto e Urbanista graduado pela Universidade Federal do Pará, professor da Universidade da Amazônia no curso de Arquitetura e Urbanismo e Design de Moda, professor da Faculdade Metropolitana da Amazônia nos cursos de Arquitetura e Urbanismo, Engenharia Civil e Engenharia de Produção, professor da Escola Superior da Amazônia no curso de Arquitetura e Urbanismo, professor da Faculdade Ideal nos cursos de Arquitetura e Urbanismo, Design de Moda, Design de Interiores e Design Gráfico.

² Arquiteto e Urbanista graduado pela Universidade Federal do Pará, professor da Escola Superior da Amazônia no curso de Arquitetura e Urbanismo, professor da Faculdade Ideal nos cursos de Arquitetura e Urbanismo, Design de Moda, Design de Interiores e Design Gráfico.

enriquecida por la extracción y exportación del látex. De ahí la ciudad se convierte en el territorio de la modernidad, y tal imagen se construye a partir de discursos oficiales que fueron legitimados por una gama de iconos que impregnaron el imaginario individual y colectivo, entre ellos el sistema de transporte por medio de tranvías. La presente investigación se centra en los tranvías de Belém, así como su contribución al crecimiento y desarrollo del tejido urbano de la ciudad durante el período de su funcionamiento, que va de 1869 a 1947.

Palabras clave: Tranvía; Modernidad; Urbanismo; Transporte; Configuración Urbana

1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A partir da segunda metade do século XIX, a capital da então Província do Pará experimentou um momento indelével em sua trajetória histórica, de onde sobrevém o enaltecimento do moderno, do urbano e principalmente das vantagens advindas de inovações tecnológicas. Estas se tornaram 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 civilidade tomou 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 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 sócio-espaciais de Belém foram o acúmulo de capital originado da exportação do látex, aliado às “pseudo-políticas públicas”, manifestadas por meio de mecanismos regulatórios, muitas vezes com forte teor coercitivo, mas que sobretudo representavam o avanço econômico e material atingido pela sociedade belenense (SARGES, 2000, p. 21; WEINSTEIN, 1993, p. 90).

Destarte, Belém transfigura-se em um palco de encontros, de convívio social mais intenso, de troca de informações, de uma excitada animação, de um comércio mais sofisticado, de novas estéticas arquitetônicas que começam a ser assimiladas e exploradas por uma elite burguesa emergente. Em meio a este turbilhão de mudanças, o crescimento populacional parecia inevitável, e, com efeito, os números do recenseamento¹ da capital paraense apontam para este aumento populacional: em 1872, Belém contava com 61.997 habitantes, saltando para 96.560 em 1900 e atingindo o patamar de 236.402 habitantes em 1920.

Para uma população crescente, urgiam melhores condições de uso e distribuição do espaço urbano. No entanto, tal distribuição não aconteceu de maneira igualitária para todas as camadas sociais, pois o aburguesamento da cidade ampliou a necessidade de manter os bairros centrais de Belém saneados, urbanizados e rigidamente disciplinados para que “não fossem prejudicados pelos maus hábitos de uma população indisciplinada e fétida”². Assim, os terrenos e edificações ao longo das principais artérias de acesso e distribuição destas áreas tornam-se mais procurados e mais caros devido à crescente especulação imobiliária.

Além da especulação imobiliária, medidas reguladoras de teor notadamente excludente, tais como o Código de Polícia e o Código de Posturas Municipal, concorreram para o afastamento da população de parques recursos econômicos dos limites físicos – e na medida do possível, dos limites visuais – da burguesia, tornando patente a existência de uma Belém polarizada: em uma ponta, a área central da cidade, palco das inovações tecnológicas e da modernidade, destinada à aristocracia

endinheirada, e as áreas periféricas, destinadas àqueles que não pudessem sustentar o novo *status quo*.

Assim, considerável número de desempregados, operários e trabalhadores informais foi compelida a abandonar as áreas centrais da cidade rumo aos bairros afastados, rumo às periferias³. Bairros como Guamá, Queluz (hodiernamente denominado Canudos), Pedreira, Souza e posteriormente na década de 1940 a Marambaia, foram gradativamente ocupados. Eram áreas onde as rígidas políticas ordenadoras do poder público aparentemente não encontravam campo de aplicação.

A força de trabalho que movimentava o comércio e as fábricas do centro de Belém encontrava-se, em grande parte, habitando os bairros periféricos. Sua rotina era um movimento pendular quase ininterrupto entre os extremos da cidade: o centro e a periferia, o ordenamento e a desordem, o progresso e o atraso. Neste contexto, um símbolo legitimador do discurso de modernidade da Comuna de Belém paulatinamente passou a interconectar estes dois extremos sócio-espaciais da cidade, criando intersecções, exclusões e complementaridades: o sistema de transporte coletivo por meio dos bondes⁴.

Inicialmente operando através da *Companhia Urbana de Estradas de Ferro Paraense* e atingindo o seu auge quando foi estabelecida uma nova concessionária, a *The Pará Electric Railway and Lighting Company*, o bonde proporcionava à população periférica não só uma maior mobilidade pelo tecido urbano de Belém, mas também a pseudo-impressão de que eram tão testemunhas quanto partícipes do progresso experimentado pela elite burguesa do centro da cidade.

2. IMPLANTAÇÃO E APOGEU

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 da cidade era feita por meio do uso exclusivo de tração animal. Em 23 de outubro de 1868, o industrial e também Cônsul Americano James B. Bond ganhou direito de explorar na cidade uma nova modalidade de veículo num prazo de 30 anos (ROCQUE, 2001, p. 250). Surgia, assim, a primeira empresa concessionária de transporte coletivo por meio de tração mecânica, fato este que garantiria a então Província do Pará o ingresso ao seleto grupo de cidades brasileiras que dispunham de transporte coletivo por meio dos tramways, que não passavam de carris urbanos com tração a vapor, como pode ser observado na fotografia 01 (STIEL, 1984, p.87).



Fotografia 01 – Linha de carris urbanos com tração a vapor na Praça Floriano Peixoto, em São Braz. Avista-se em segundo plano o reservatório de água, construído em ferro, ainda hoje existente. (Fonte: coleção particular de Allen Morrison).

Três locomotivas a vapor e dois carros de passageiros fabricados pela empresa americana *John Stephenson & Co.* constituíam a primeira linha desta espécie de “ferrovia urbana”. Contudo, antes da inauguração da primeira linha, o Cônsul transfere seus direitos para a firma *Bueno & Cia.*, da qual era chefe o Comendador Manoel Antônio Pimenta Bueno, que organiza uma Sociedade Anônima, denominada *Companhia Urbana de Estrada de Ferro Paraense*, ou simplesmente *Urbana*.

A inauguração da primeira linha deu-se em 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 tráfego da cidade perfazia aproximados 3,5 km. O preço das passagens era de 320 réis, podendo cada passageiro, mesmo nos vagões exclusivos de transporte de pessoas, conduzir um volume sob condição de que o mesmo fosse guardado debaixo dos assentos (CRUZ, s/d, pg. 112). Após a inauguração da primeira linha, implantou-se a segunda, que ia do ponto terminal da primeira, na Praça Justo Chermont até a pedra comemorativa da delimitação do da 1ª. Léguas Patrimoniais de Belém, no Bairro do Marco, ainda no início de sua ocupação. Assim, juntas as duas linhas juntas somavam cerca de 9 quilômetros e 142 metros, como pode ser observado no mapa 01.



Fotografia 02 – -Bonde de tração animal trafegando na Avenida Nazareth, onde já é possível observar o cuidado com o tratamento paisagístico da artéria pela presença das mangueiras. (Fonte: Álbum Belém da Saudade, 1998).

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 na malha urbana de Belém, não só ao longo das duas nucleações urbanas primevas de Belém, ou seja, 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, estas duas na região nordeste da cidade.

A expansão das linhas de bondes, mediante o estabelecimento de novas rotas, não acontecia de forma aleatória, mas antes, norteadas por uma lógica onde provavelmente 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 a maior cidade amazônica, com uma população crescente em função da economia gomífera, um tecido urbano em franca expansão, como pode ser visto no mapa 02, e um sistema de transporte urbano relativamente eficiente que entrecortava as principais vias da cidade e interligava pontos-chave da malha urbana.

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 bonds elétricos, à semelhança dos já implantado no Rio de Janeiro, primeira cidade no Brasil a operar com carris elétricos, em 1892.



Mapa 02 – Mapa mostrando o crescimento da cidade de Belém de 1700 até 1900 (Fonte: Belém do Pará, Alunorte, 1995).

O serviço fora contratado em 26 de Maio de 1894 pelo então Intendente Municipal Barão do Marajó⁵, e a empresa 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 Companhia Urbana contrata a empresa alemã *Siemens & Halske* para instalar a primeira usina a vapor para a geração de eletricidade em Belém, que à época, possuía iluminação a 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.

O advento da iluminação a gás ficou a cargo da empresa *Pará Gaz Company*, e iniciou uma nova dimensão no que tange o uso da cidade durante a noite pois proporcionava uma iluminação mais intensa ao longo das vias, permitindo que a população, durante a noite, 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. Os horários dos bondes foram dilatados até mais tarde para permitir que a população utilizasse os espaços públicos de Belém com maior vigor.

Mesmo com o oligopólio dos transportes sob administração da Urbana, em 1898 foi concedido a Silvestre Joaquim Dias o direito de explorar por meio de linhas regulares, os carros denominados *Rippert*. Tais veículos, resguardados por para-lamas ao longo de sua extensão, apresentava uma caixa central e duas plataformas cobertas; os assentos, em geral na parte central do carro, 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 carros da Urbana, não só pela manifesta inferioridade dos *Rippert*, mas também pela irregularidade dos horários, falta de polidez dos condutores e pela falta 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.

Ainda que a *Companhia Urbana* mantivesse sua hegemonia como única concessionária de transportes urbanos em Belém, os queixumes sobre seus serviços eram inúmeros. Com efeito, a população reclamava sobre os constantes atrasos dos bondes, pelo 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 – mas também a população reclamava da falta de polidez e urbanidade dos condutores, que freqüentemente tinham sérios atritos

com os passageiros pelos mais diversos motivos. Os usuários também reclamavam da limpeza e asseio dos bondes, posto que era um direito que assistia a cada um que pagava pelo serviço.

No entanto, a postura dos usuários em relação aos transportes públicos era incongruente com as reclamações feitas, posto que também colaboravam para deixar os carros em estado de senectude. Repetidamente assistia-se à teimosa insistência de pessoas que tentavam entrar nos carros reservados aos passageiros repletos de volumes gordurosos e mal-cheirosos, particularmente aqueles que circulavam pelo Ver-o-Peso. Os carris voltavam sujos em função do transporte de alguns gêneros, como peixes, carnes e frutas. Amiúde eram vistas marcas de salvação e escarro nos soalhos dos carros.

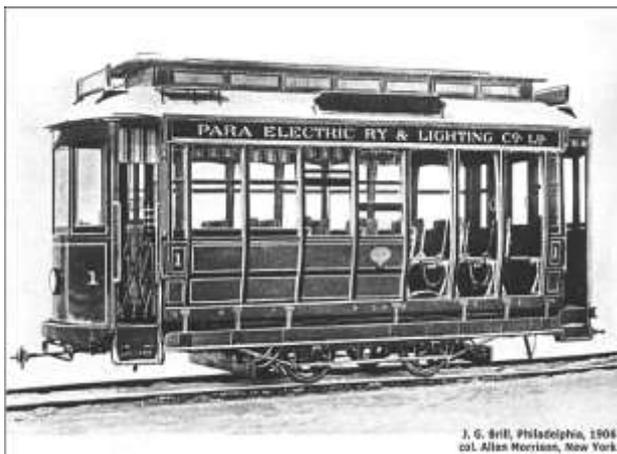
Também era problema crônico dos bondes da Urbana era a indefectível morosidade, motivada não só pela a evidente fraqueza e cansaço dos muares que lhes serviam de tração, mas também pelos próprios usuários que enchiam os veículos sem respeito à capacidade de lotação e peso. O público era completamente indiferente ao quadro, fazendo com que o número de passageiros aumentasse ainda mais. Decerto que não competia ao público a fiscalização dos serviços e do pessoal dos bondes, porém, estava perfeitamente ao seu alcance contribuir de forma positiva para a melhoria nos serviços de transporte na cidade. Mesmo tendo instituído o transporte por meio de bondes como hábito que traduzia modernidade, a população mantinha-se arraigada a costumes que destoavam enormemente da atmosfera de status e urbanidade que o bonde conferia.

Assim, 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 Urbana para o novo concessionário. Para deter a concessão dos contratos da Urbana, foi instituída uma nova companhia, a *The Pará Electric Railways and Lightning Company Limited*, registrada em Londres em 25 de Julho de 1905.

3. DECADÊNCIA

A nova empresa, com sede em Londres, assumiu a responsabilidade de ampliar o sistema de iluminação elétrica, bem como implantar o novo sistema de “elétricos”, cuja primeira linha foi inaugurada em 15 de Agosto de 1907, com carros *Preston e J. G. Brill*. Inicialmente, a Pará Electric implementou gradativamente 10 linhas, basicamente concentradas nos bairros centrais da cidade e servidas pelos carros de 1ª. Classe, enquanto os carros de 2ª. classe faziam as linhas dos bairros de periferia. Ambos os carros podem ser vistos na fotografia 03. Somente 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 Légua.

As linhas da *Pará Electric*, inicialmente, cobriam uma parte da cidade já atendida pelos bondes à tração animal, mas também espraíram suas vias metálicas em direção às periferias, como o bairro da Cremação, nascido ao redor do forno crematório, o bairro da Pedreira e o Souza, passando pela Av. Tito Franco, assentada sobre a antiga estrada de Bragança, e principal eixo do bairro do Marco. Sobre a Tito Franco, o então Intendente Municipal de Belém Antônio da Silva Lemos expõe em relatório à Câmara da Comuna de Belém que seu particular anseio era de “imprimir a maxima actividade na construção da linha do Marco, até o logar 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 bella das projectadas avenidas de Belém” (LEMOS, 1906, p. 170).



Fotografia 04 – A figura direita mostra um bonde de primeira classe da Pará Electric, e à esquerda, um bonde aberto de segunda classe. (Fontes: Coleção particular de Allen Morrison e Album do Pará, 1908, respectivamente).

Assim, as residências e os estabelecimentos comerciais sofreram influências, sendo atraídos pela abertura de novas vias para o tráfego dos “elétricos”, que tanto conduziam à modelação de novos bairros quanto limitavam ainda mais as áreas verdes. Inegavelmente, a expansão das linhas de bondes promoveu uma reorganização físico-espacial da cidade por meio do fomento da expansão urbana, mediante maior mobilidade, da abertura e calçamento de vias, mas também com os trabalhos de drenagem e ensecamento de cursos d’água, da retirada do capeamento vegetal, e outras medidas que alteraram profundamente o meio ambiente então existente à época.

Dessa maneira, a inovação tecnológica implantada no âmbito dos transportes urbanos corroborou para conduzir a expansão de Belém a um patamar, onde a negação da relação visceral 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 e CHAVES, 1997, p. 407).

Mas até que o novo sistema de tramways 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 que tais bondes fossem considerados incompatíveis com as novas regras de higiene e salubridade implementadas na capital paraense mediante políticas públicas. Os carrinhos de tração animal só seriam definitivamente extintos em 21 de julho de 1908⁶, com a venda dos veículos restantes para a cidade de Natal.

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 alguns 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. O transporte girava em torno de 2500 passageiros/dia, perfazendo cerca de 730.000 passageiros/mês (STIEL, 1984, 92).

Em 1911 surge o primeiro serviço de auto-ônibus na cidade de Belém. Em comparação à outras cidades do Brasil, na capital paraense este tipo de transporte coletivo iniciou relativamente cedo, primeiramente cobrindo o centro e alguns subúrbios, mas rapidamente alastraram-se por toda a cidade (STIEL, 1984, 93). Os ônibus começaram a fazer uma séria concorrência aos bondinhos,

mesmo com uma tarifa relativamente mais alta. A grande vantagem dos ônibus era que suas vias de tráfego tinham sua manutenção sob responsabilidade municipal, enquanto o assentamento dos trilhos dos bondes, bem como o calçamento de algumas vias, dependia exclusivamente da *Pará Electric*.

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 percurso ou de classe dos bondes. Em contrapartida, a empresa se comprometia a expandir a linha da Pedreira, bairro em franca expansão, a desenvolver suas linhas, tornando-as duplas, bem como a construção de estações intermediárias, aumento do número dos bondes e reforma completa dos carros ainda em tráfego, já bastante consumidos pelo tempo e pelo desleixo da concessionária dos bondes.

No transcurso das décadas seguintes, a *Pará Electric* começou a viver os mesmos dias angustiosos que caracterizaram a *Companhia Urbana*. Os charmosos carrinhos de outrora se tornaram decrépitos pelo uso, e, principalmente, pela falta de manutenção. Seus horários eram cada vez mais irregulares, o que provocava grande descontentamento da população. Além disso, o Governo iniciara um grande programa de auxílios e subvenções para a importação de automóveis, ônibus e gasolina, provocando uma inicial estagnação e posterior declínio da expansão das linhas de bondes.

Acrescido da situação dos transportes, o fornecimento de força e luz da Companhia 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 tanto ao aumento populacional quanto à implantação de novas indústrias, o que sobrecarregava as velhas caldeiras da usina geradora, que amiúde apresentavam defeitos.

Em 1931, a *Pará Electric* abre 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 ficariam 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 05 mostra os últimos bondes de Belém, trafegando pela Av. 15 de Agosto (atual Av. Presidente Vargas).



Fotografia 05 – 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 Corrêa, 1984).

Nessa época, o tráfego de Belém estava completamente congestionado por uma grande quantidade de veículos automotores particulares e por cerca de 200 ônibus. Para a maioria da população, principalmente os donos de companhias de viação, os bondes, decrépitos, velhos e barulhentos eram os grandes responsáveis pelos engarrafamentos diários nas grandes avenidas da cidade. Com efeito, os morosos “elétricos” em sua baixa velocidade não mais se adequavam às avenidas da capital paraense repletas de bólidos motorizados.

Por força de Decreto-Lei em julho de 1946, foi autorizada a Interventoria Federal na *Pará Electric* por conta de sua preocupante situação. Na manhã do dia 27 de Abril de 1947, o tráfego dos bondes foi suspenso em caráter de provisoriedade. A notícia deixara a 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 economicamente desfavorecidas.

Acreditava-se, porém, que os ônibus substituiriam os bondes na condução do povo dos 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 o bairro da Marambaia, surgido por volta de 1945 às margens da estrada Tavares Bastos, e que ficou isolada do resto da cidade pela falta de transportes. As chuvas torrenciais do inverno belenense abriram buracos profundos nas vias de comunicação do bairro, que ainda não eram pavimentadas e o tráfego regular dos ônibus para o local foi preterido por melhores vias de acesso (PROVÍNCIA DO PARÁ, 1947, p. 02).

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, via os seus serem extintos (PROVÍNCIA DO PARÁ, 1947, p. 02). 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 veículos, 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, p. 01). Os arruinados bondes 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 tableiros de peixe e florescência de paneiros e embrulhos de toda espécie” (ESTADO DO PARÁ, 1947, p. 01).

O que seria provisório tornou-se permanente, e com o fim dos bondes, a usina geradora de força e luz da *Pará Electric* foi tolerada pelo público e pelo governo 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 com a *The Pará Electric Railways and Lighting Co. LTDA*, que além de ser testemunha, foi um indelével ícone que permeou a *Belle Époque* paraense.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS:

No Brasil, o profundo processo de mudanças que marca a passagem do século XIX para o XX repercutiu de forma indelével no desenvolvimento das cidades amazônicas, particularmente em Belém, que à época, era a maior cidade da região. Surgia uma nova urbe, onde os neologismos “homo civilis”, ou mesmo o “Homo Modernicus”, talvez ajudem a definir um novo modelo comportamental (MARIN e CHAVES, 1997, p. 409).

Era uma Belém que redefinia sua estrutura em função de uma nova ordem econômica, social, política e urbana. Uma cidade onde os seus habitantes poderiam então desenvolver sua capacidade associativa em suas mais diversas facetas, planos e modos. A sociedade tornou-se ávida por elementos que pudessem traduzir o cosmopolitismo e onde o cidadão começava a apropriar-se, e de fato usufruir, do espaço urbano. Um mundo novo descortinava-se aos olhos de uma população ainda

espantada com tantas modificações. Entremeios às antigas casas comerciais surgiam outras, mais elegante, como as livrarias, cafés, confeitarias, cervejarias, novas lojas de vestuário feminino e masculino com o último grito da moda européia em finos tecidos ingleses e modelos franceses.

As ruas, que em sua maioria eram caminhamentos sem atrativos estéticos, começaram a ser pavimentadas com paralelepípedos de granito, posteriormente utilizando o processo da macadamização. Inevitavelmente essa atmosfera desenvolvimentista atingiria os transportes coletivos, que passaram a ter importância crescente no meio urbano não só como imagem de progresso, mas como elemento de fundamental importância na ampliação e desenvolvimento do tecido urbano.

Em Belém, as antigas carroças foram substituídas por coches mais elegantes, como o *cabriolet* e o *tílbury*. A partir de 1869, a Belém do Segundo Império assistiria admirada ao surgimento do bonde a vapor, semelhante a uma ferrovia urbana. Iniciou-se uma grande concorrência com os sistemas tradicionais de transporte. Posteriormente, seria inaugurado o bonde à tração animal, que, a seu turno, também foi substituído pelo sistema de “elétricos”, inaugurados em 1907.

Quando o bonde a vapor foi substituído pelos bondes de tração animal, ou mesmo quando posteriormente estes foram postos em escala comparativa com os tramways elétricos, o sentimento e a reação da sociedade foi a mesma. A cada implementação de uma nova forma de transporte, vivia-se a sensação de entrada em uma nova era. Havia um grande desejo, ainda que na maioria das vezes implícito, de inumar a tradição em detrimento da novidade.

Os bondes de Belém, ícones *da Belle Époque*, deixaram marcas no imaginário individual e coletivo da sociedade e, sobretudo, no tecido urbano. Com efeito, a instauração dos carris como novo sistema de transporte coletivo foi um dos vários elementos a funcionar como uma chancela a abrir portas e colocar a capital paraense no seleto rol de cidades cosmopolitas do território nacional. Para tanto, o advento da economia gomífera foi decisivo. O capital circulante sobrevivendo da exportação do látex concorreu para promover uma série de mudanças na cidade, atingindo em cheio o *modus-vivendi* da sociedade de Belém, com o aburguesamento de uma classe abastada e com a propagação de uma nova moral.

Os bondes foram atores de uma época onde 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, era sinal de um novo tempo onde os graciosos carros seriam importantes vetores de expansão urbana, de novos comportamentos, de maior sociabilidade. Os bondinhos iniciam uma nova forma de condução de passageiros ao longo de um tecido urbano que concorreram para moldar, pois mesmos contribuíram de maneira indelével para a consolidação das principais vias e artérias de Belém, como a Avenida Nazaré, Avenida Magalhães Barata e a Avenida Almirante Barroso.

Quanto ao destino dos bondes de Belém do Pará, o mesmo fora selado naquela manhã de 27 de maio de 1947. Os carros, desgastados pelo tempo e pelo uso, foram vendidos como sucata. Chegava ao fim a trajetória de um importante vetor de mudanças, e porque não dizer modernização, na capital paraense. Os trilhos, traços mais evidentes da existência dos bondes, se não foram retirados após a supressão dos serviços de transporte, foram gradativamente evanescendo sob o azeviche asfáltico que passou a recobrir as vias que tinham ajudado a plasmar. Após 78 anos de existência, cessava o vai-e-vem dos bondinhos, fechando assim um significativo ciclo onde a modernização e urbanidade da capital paraense também transitaram pelos trilhos de seus bondes.

NOTAS

[1] Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Recenseamento Geral do Brasil 1920. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/>>. Data de acesso: 16/05/2007.

[2] SARGES, 2000, pg. 97

[3]. Para efeito de desenvolvimento do presente, definiremos tal categoria como regiões afastadas do centro nevrálgico de uma cidade, mas que em relação a ele guarda certa contigüidade.

[4]. Para designar esta modalidade de transporte, existem vários termos: em Portugal, usa-se *eléctrico*; na Espanha, América Central e países da América do Sul de colonização espanhola utiliza-se *tranvía*, na América do Norte, *street car*, em Londres, *tramway*. No Brasil o termo *bonde* derivou das ações e títulos – bonds – que eram emitidos pelas primeiras companhias concessionárias.

[5] 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.

[6]. Segundo o autor Waldemar Corrêa Stiel, a data da extinção dos serviços de tração animal em Belém é 07 de Julho de 1908.

BIBLIOGRAFIA

ALUNORTE. **Belém do Pará**. São Paulo, Ed. Hamburg, 1995.

CRUZ, E. **História do Pará**. 2º vol. Governo do Estado do Pará.s/d.

ESTADO DO PARÁ, O. 27 de Abril de 1947, nº 12.339. p.01.

FOLLIS, F. **Modernização urbana na Belle-Époque paulista**. São Paulo: UNESP, 2004.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Recenseamento Geral do Brasil 1920**. disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/>>. Data de acesso: 16/05/2007.

LEMONS, A. J. de. **O Município de Belém – Relatório apresentado ao ConselhoMunicipal de Belém na Sessão de 15 de novembro de 1902 (1897-1902)**. Pará-Brasil.

_____. **O Município de Belém. Relatório apresentado ao Conselho Municipal na sessão de 15 de Novembro de 1906**. Pará-Brasil. pg. 170.

MARIN, R. A.; CHAVES, E. **Imagens de Belém, paradoxo da modernidade e cultura na Amazônia in Perspectivas do desenvolvimento sustentável (uma contribuição para a Amazônia)**.

XIMENES, T. (org.). Belém: Universidade Federal do Pará. Núcleo de Altos Estudos Amazônicos; Associação de Universidades Amazônicas, 1997.

PARÁ, Secretaria de Cultura do Estado. **Belém da Saudade: a memória da Belém do início do século em cartões postais**. 2. ed. Belém: SECULT, 1998

PARÁ, Governo do Estado do. **Álbum d´O Estado do Pará: oito annos de governo (1901 a 1909), administração do governador Augusto Montenegro**. Paris: Impremèrie Chaponet, 1908.

PROVÍNCIA DO PARÁ, A. 08 de Maio de 1947. nº 14.834. p. 02.

_____. 23 de Maio de 1947. nº 14.850. p. 02,

ROCQUE, C. **Historia geral de Belém e do Grão-Pará**. Belém: Distribel, 2001.

SARGES, M. N. **Belém: riquezas produzindo a Belle-Époque (1870-1912)**. Belém: Paka-Tatu, 2000.

STIEL, W. C. **História do Transporte Urbano no Brasil: bondes e trólebus: “summa tranviariae brasiliensis”**. Pini/EBTU: Brasília, 1984.

WEINSTEIN, B. **A borracha na Amazônia: expansão e decadência, 1850-1920**. São Paulo: Hucitec, 1993