PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
PUC-SP

Fabiano Homobono Paes de Andrade

De São Braz ao Jardim Público - 1887-1931:
Um Ramal da Estrada de Ferro de Bragança em Belém do Pará.

DOUTORADO EM HISTÓRIA

São Paulo
2010

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
PUC-SP

Fabiano Homobono Paes de Andrade

De São Braz ao Jardim Público - 1887-1931: Um Ramal da Estrada de Ferro de Bragança em Belém do Pará.

Tese apresentada à Banca Examinadora da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, como exigência parcial para a obtenção do título de Doutor em História Social, sob a orientação da Profa. Dra. Estefania Knotz C. Fraga.

São Paulo
2010

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)

Andrade, Fabiano Homobono Paes de

De São Braz ao Jardim Público - 1887-1931: um Ramal da Estrada de Ferro de Bragança em Belém do Pará / Fabiano Homobono Paes de Andrade; orientadora, Estefania Knotz Canguçu Fraga. São Paulo, 2010.

Tese (Doutorado) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Programa de Pós-Graduação em História . São Paulo, 2010.

1. Ferrovias - História. 2. Pará - História. P I. Fraga, Estefânia Knotz Canguçu. II. . III. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Programa de Pós-Graduação em História. IV. Título

CDD 22.ed. 385.09

FABIANO HOMOBONO PAES DE ANDRADE

De São Braz ao Jardim Público - 1887-1931: Um Ramal da Estrada de Ferro de Bragança em Belém do Pará.

Tese apresentada à Banca Examinadora da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, como exigência parcial para a obtenção do título de Doutor em História Social, sob a orientação da Profa. Dra. Estefania Knotz C. Fraga.

Banca Examinadora

_____

_____

_____

_____

_____

À minha mulher Maria de Nazareth pela importância que representa na minha vida.

A todos meus queridos familiares, crianças e adultos, sempre proporcionando exemplos e me apoiando.

A uma mãe especial, muito querida, Dona Lígia e ao companheiro que se foi junto com meus pais e meu irmão.

Ao carinho e grande amizade da Vera, Inah, Lídia, Wanda, Liginha, Claúdia e Antonio, Orlando e Fernando; Nelson, Beth, Leda, Márcia e Ângela.

Aos professores e colegas do doutorado UFPA-PUCSP.

Às bibliotecárias Marina e Nazaré, a estagiária Patrícia, Maria Alice e a professora Maria Tereza..

A professora Nazaré Sarges (Naná) pela amizade e incentivo.

À professora Estefania pelo jeito de orientar com eficiência.

À UFPA e a PUCSP.

Agradeço, por me ajudarem a chegar a este novo patamar do conhecimento.

“A marca histórica da estrada de ferro consiste no fato de ela representar o primeiro meio de transporte – e sem dúvida também o último, até as grandes embarcações transatlânticas a vapor – que forma massas de pessoas. A diligência, o automóvel, o avião, transportam viajantes apenas em pequenos grupos.” Walter Benjamin, *Passagens.*

“É como começo que o presente faz sentido e que a duração traz modificação: enquanto surge sempre um novo presente, o presente se torna um passado e, assim, toda a continuidade de escoamento dos passados do ponto precedente vai caindo uniformemente na profundeza do passado.” Edmund Husserl, Leçons pour une phénoménologie de la conscience intime du temps. Apud Paul Ricoeur, A memória, a história, o esquecimento.

Resumo

O Ramal Urbano São Braz – Jardim Público da Estrada de Ferro de Bragança reaparece no encontro das várias memórias originadas das consultas e análises das fontes oficiais e de outras, como as provenientes do cotidiano dos habitantes e visitantes da cidade de Belém do Pará que, de alguma maneira, vivenciaram esse espaço urbano no intervalo de tempo focado pela pesquisa. Memórias de suas lembranças e registros, fatos e evidências as quais, além de contribuir para comprovar a passagem do trem pelo centro da cidade, concorreram para esclarecer sobre a criação, existência, desativação e principalmente o esquecimento do antigo ramal da ferrovia que, penetrando através das vias de Belém, interligava o nascente Bairro de São Braz na periferia da cidade e o histórico e comercial Bairro da Cidade Velha, entre os anos de 1889 e 1931, período de tempo em que ele efetivamente funcionou. O Ramal era definido por duas Estações e por duas paradas.

Palavras-chave: História; Cidade; Memória Urbana; Ferrovia, Belém- PA

Abstract

The Urban Extension São Braz – Jardim Público of the Bragança Railway brought up again in the meeting of several memories originated from questioning and studies of official and alternative sources, such as those from daily inhabitants and visitors of the city of Belém do Pará, who lived in this urban space during the period of time represented by the research. Reminding of their memories and records, facts and evidences which, in addition to contributing to prove the route of train at city centre, have managed to enlighten the creation, existence, disabling and mainly the oblivion of the old extension railway that passed through the main streets of Belém, connecting the spring District of São Braz and historical and commercial District of Cidade Velha, between the years of 1889 and 1931, period of time that its original activity. The extension was defined by two stations and two stops.

Keywords: History; City; Urban Memory; Railway. Belem-PA

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Trecho curvo de via urbana.....13

Figura 2 - Pormenor da *"planta da Estrada de Ferro de Bragança*.....25

Figura 3 - Pormenor da *"planta da Estrada de Ferro de Bragança e Ramaes*.....26

Figura 3 B - Trecho da Estrada de Ferro Príncipe do Grão – Pará 27

Figura 4 – Alegoria publicada na edição de 30 de março de 1884 30

Figura 4-A – Pormenor da gravura de um trem.....31

Figura 5 – Implantação das Colônias Agrícolas (1875-1914) 33

Figura 6 – Quadro de crescimento de 5 cidades brasileiras e 4 argentinas 34

Figura 7 – Mapa da Região Bragantina e Zona do Salgado.....35

Figura 8 – Mapa esquemático da densidade ferroviária no Brasil.....37

Figura 9 – Demonstrativo de receita e despesas.....39

Figura 10 – Tabela quilométrica das Estações.....41

Figura 11 – Tabela de tarifas de carros da 1ª classe.....42

Figura 12 – Tabela de tarifas de carros da 2ª classe.....42

Figura 13 – Tabela quilométrica dos portos e cidades para a lancha.....43

Figura 14 – Tabela de tarifas de passagens para a lancha 44

Figura 15 – Saldo e déficit do tráfego da EFB 61

Figura 16 – Mapa dos terrenos de propriedades privadas..... 65

Figura 17 – Mapa da 1ª Légua Patrimonial.....66

Figura 18 – Litografia de 1896 mostrando em PB o Museu Goeldi.....69

Figura 19- Moradia construída em taipa de mão.....71

Figura 20 – Mapa elaborado por Nina Ribeiro 80

Figura 21 – Mapa elaborado por Nina Ribeiro quatro traçados.....85

Figura 22 – Estacionamento de carroças no Ver-o-Peso.....87

Figura 23 – Carroças e carroceiros aguardando carregamento 88

Figura 24 – Pormenor ampliado da planta da cidade.....93

Figura 25 – Espaço urbano do Largo de São Braz.....94
Figura 26 – Panorâmica do Edifício da Estação de São Braz.....95
Figura 27 – Trajeto do Ramal 96
Figura 28 – Acesso para a Rua do Horto.....97
Figura 29 – Parada de Batista Campos.....100
Figura 30 – Foto aérea tomada em 1997.....106
Figura 30 -A – Montagem de um reticulado de vias.....108
Figura 31 – Único acesso para a Passagem Moura Carvalho.....110
Figura 32 – Fachada principal do Edifício da Estação Central de Belém.....111
Figura 33 – Vista do traçado do Jardim Botânico.....115
Figura 33-A – Cruzamento da antiga Estrada de São José.....117
Figura 34 – Estação de Belém localizada à Avenida 16 de Novembro..... 129
Figura 34-A- Início da Avenida 16 de Novembro.....131
Figura 34 B – Demonstrativo da Extensão de Tráfego.....132
Figura 34-C – Trecho da Avenida 16 de Novembro ao lado do gradil 133
Figura 34-D – Avenida Senador Lemos (antiga Rua dos Cearenses)..... 134
Figura 34-E – Trecho da Avenida São Jeronymo 136
Figura 34-F – Trecho do Boulevard da República 137
Figura 35– Pormenor Mapa da cidade de Belém do Pará.....143
Figura 35-A– Síntese da Situação dos idosos entrevistados 145
Figura 35-B – Condições dos logradouros públicos.....146
Figura 36 – Fachada principal do edifício do Orfanato.....147
Figura 36-A – Trecho da Estrada de São Jerônimo.....149
Figura 36-B – Tela do pintor Antonio Parreiras.....151
Figura 36-C – Interior da Estação Central de Belém.....153
Figura 36-D – Estação Central de Belém – pátio de chegada 156
Figura 36-E – Estação de Castanhal da EFB.....158
Figura 36-F – Fachada principal do Patronato..... 159
Figura 36-G – Perspectiva da Avenida Alcindo Cacela.....161

Figura 36-H- Pormenor do Cais do Porto de Belém.....163
Figura 36-I- Chafariz das Sereias.....166
Figura 36-J – Estação Central de São Braz 167
Figura 36-K – Esquina da Avenida Nazaré com Generalíssimo.....170
Figura 36-L – Praça Batista Campos em 1900.....171
Figura 36-M – Fachada principal do Cinema Olympia 173

LISTA DE SIGLAS

CODEM	Companhia de Desenvolvimento e Administração da Área Metropolitano de Belém
DGE	Diretoria Geral de Estatística
EFB	Estrada de Ferro de Bragança
FGV	Fundação Getúlio Vargas
GEP	Governo do Estado do Pará
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
PUC	Pontifícia Universidade Católica de São Paulo
PROINT	Programa Integrado de Apoio ao Ensino, Pesquisa e Extensão, da UFPA
SPVEA	Superintendencia do Plano de Valorização Econômica da Amazônia
UFPA	Universidade Federal do Pará

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO......13

PARTE I - ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA, A CIDADE DE BELÉM E OS PRIMÓRDIOS DO RAMAL URBANO SÃO BRAZ: JARDIM PÚBLICO.....21

1- A ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA: PLANOS, PROJETOS E EXECUÇÃO..22
2- O TREM ATRAVESSA BELÉM: ENCONTRO COM A PAISAGEM URBANA.....63
3- UM RAMAL INACABADO E AS PROPOSTAS DE NOVOS TRAÇADOS.....73
4- O RAMAL SÃO BRAZ - JARDIM PÚBLICO E A POSSÍVEL CHEGADA
AO LITORAL 86

PARTE II - ESPAÇOS URBANOS LIMITES E O CAMINHO URBANÍSTICO DO RAMAL SÃO BRAZ – JARDIM PÚBLICO EM BELÉM.....90
1- O LARGO DE SÃO BRAZ : PONTO INICIAL DA FERROVIA E DO RAMAL....91
2- O CAMINHO URBANÍSTICO DO RAMAL.....96
3- O JARDIM PÚBLICO DE BELÉM: PONTO FINAL DO RAMAL.....113

PARTE III - A CIDADE E O TREM: FRAGMENTOS DE IMAGENS E LEMBRANÇAS CONSTRUINDO RELAÇÔES..... 122
1- RECORTES DO COTIDIANO E MEMÓRIA IMPRESSA E MANUSCRITA EM
EM CARTÕES POSTAIS.....123
2- .NARRATIVAS TECENDO OS FIOS DA MEMÒRIA.....139

CONSIDERAÇÕES FINAIS.....176

FONTES E BIBLIOGRAFIA..... .……180

ANEXOS.....194

Introdução

No centro da cidade de Belém do Pará, sinais e formas específicas do antigo Ramal Urbano da Estrada de Ferro de Bragança conservaram-se, mas os habitantes que transitam na cidade não entendem o que significam e nem se questionam em saber as origens.



Figura 1- Trecho curvo de via urbana, de uso da população de Belém, cuja forma e origem se reportam aos trilhos que faziam parte do Ramal São Braz – Jardim Público, da Estrada de Ferro de Bragança, localizados próximo ao edifício que serviu como Parada de Batista Campos do trem. Foto tomada do meio da Rua do Horto, em direção à Rua dos Mundurucus, vendo-se em primeiro plano um estacionamento cujo edifício toma a forma da curva. Hoje o trecho é denominado de Rua do Horto, devido à localização, neste logradouro, da área onde funcionava o Horto Municipal de Belém (atual Praça Milton Trindade). Foto do autor, ano 2002.

Podem ser citados como exemplos (Fig.1) dessa semiótica urbanística alguns trechos curvos no traçado de logradouros públicos (praças, ruas e travessas), onde originalmente foram assentados os trilhos que serviam aos trens que, levando passageiros e cargas, circularam durante 42 anos, de 1889 a 1931, quando da existência do Ramal São Braz - Jardim Público da Estrada de Ferro de Bragança, que percorria a cidade até bem próximo ao Ver-o-peso, principal local de abastecimento de gêneros alimentícios e trocas comerciais diversas em Belém do Pará.

Ao tomarmos conhecimento do Ramal São Braz - Jardim Público da EFB, decidimos torná-lo objeto da nossa pesquisa começando por recolher algumas informações complementares; contudo nem os especialistas em História da Arquitetura e Urbanismo, nem

os professores da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e de outras áreas do saber, todos com vivência em Belém, tinham lembrança ou conhecimento da existência do prolongamento da ferrovia que fora até ao centro da cidade. Sabiam da existência da Estrada de Ferro de Bragança até à Estação de São Braz, mas desconheciam que o trem havia tido um prolongamento[1] que ia até às proximidades do Ver-o-Peso. Era necessário, portanto, procurar *outras memórias*, inclusive com depoimentos, constituir fontes da pesquisa para trabalhar e tentar compreender o processo de esquecimento desse ramal da EFB que, no período em que esteve ativo, teve grande importância para a cidade.

O nosso interesse pelo tema veio com a pesquisa *"Alternativas para um Roteiro Turístico Arquitetônico: As obras da Administração Antonio Lemos a partir da 2ª Légua Patrimonial"* iniciada em 1998 e por sua continuidade em 2001, já com o título *"Roteiro Arquitetônico e Urbanístico a partir da 2ª Légua Patrimonial de Belém"* para o PROINT[2], que trouxeram o conhecimento da existência do Ramal Urbano da EFB no centro da cidade através do livro do Historiador Ernesto Cruz: *A Estrada de Ferro de Bragança – Visão social, econômica e política*. Centrando o estudo em cinco cidades, quatro delas situadas ao longo da EFB, a pesquisa mostrou a necessidade de se conhecer melhor a história da ferrovia cujo interesse mais imediato apontava para seu ramal urbano redescoberto, tanto pelo ineditismo das informações como pela relação entre centro da cidade de Belém e ferrovia, muito significativa tanto do ponto de vista urbanístico quanto histórico da cidade. Esse interesse foi cristalizado inicialmente pela constatação de indícios claros no espaço citadino, através de técnicas da arqueologia urbana[3], que comprovavam a existência do ramal, complementando a informação da primeira fonte historiográfica consultada. A partir daí, os desdobramentos de como abordar o tema para uma tese multiplicaram-se. Durante a pesquisa, várias questões foram se delineando: informações sobre a arquitetura que tinha sido desenvolvida ao longo do ramal urbano da EFB; contribuição para a forma e imagem da cidade; esse símbolo da

[1] Foi considerado para efeito deste trabalho como Ramal Urbano da Estrada de Ferro de Bragança, somente o Ramal São Braz – Jardim Público (chamado de Prolongamento da Estrada de Ferro de Bragança até o Jardim Público), por ele encontrar-se integralmente no espaço definido pela 1ª Légua Patrimonial de Belém, assim como, apenas a velocidade do trem e algumas outras características técnicas como tamanho bitola dos trilhos e dimensões de raios de curvas.

[2] PROINT – Programa Integrado de Apoio ao Ensino, Pesquisa e Extensão, da UFPA. Participaram da pesquisa: Fabiano Homobono Paes de Andrade – coordenador; José Júlio Ferreira Lima – consultor; Maria de Nazaré Sarges – consultora; Maria Beatriz Maneschy Faria – pesquisadora; Elna Maria Andersen Trindade – pesquisadora; e os bolsistas Christiane Cordeiro de Leão, Joyce Angélica Silva Lameira, José Maria Sardinha Junior, Marta de Souza Alves e Sonia Vilhena.

[3] Técnicas da arqueologia urbana elaboradas sobre o levantamento aerofotogramétrico de Belém de 1998 – *Ortofotos – Codem - Companhia de Desenvolvimento Metropolitano de Belém*, complementadas por vistoria dos locais ao longo do trajeto do ramal. Elaboração e vistoria executadas pelo autor em 1998.

modernidade (a ferrovia) e a correlação com o trabalho e lazer da população; outras estradas de ferro urbanas de Belém, ou seja, as concessionárias dos bondes que funcionaram simultaneamente com o ramal da EFB. Mas, claro que não haveria tempo para tudo isso, o enfoque deveria ser mais preciso pela impossibilidade de trabalhar todas as questões. Concomitantemente ao trabalho com as fontes oficiais e impressas, executamos entrevistas com os idosos que poderiam ter convivido com o ramal, tomando como referência o ano de nascimento deles no máximo até o ano de 1922. O campo documental da pesquisa foi sendo ampliado: relatórios dos presidentes da Província; jornais de época; requerimentos; ofícios; relatórios; fotografias e mapas. Se trabalhar com as diversas memórias de uma cidade é revivê-la, é compartilhar seus espaços, lugares e lembranças, é também aprender com as lembranças do outro, é contar uma parte da história de seus habitantes. Assim, decidimos definir o eixo principal do estudo com enfoque nas diversas memórias da cidade sobre o Ramal Urbano da EFB.

Na seqüência, levantou-se a bibliografia especifica sobre o período de existência (1889-1931) do Ramal Urbano São Braz – Jardim Público da EFB, onde a cidade de Belém começa a mostrar suas faces com: (BARATA, 1973), (BORGES, 1983), (BRAGA, 1916), (CRISPINO: BASTOS & TOLEDO, 2006), (CRUZ, 1973), (DERENJI, 1993), (MAIA,MAIA & TOCANTINS, 1987), (MENDES,1998), (MORAES, 1989), (PENTEADO, 1968), (SANJAD, 2009), (SANTOS, 1980), (SARGES, 2000), (NUNES & HATOUM, 2006), (TOCANTINS, 1987); (VIANNA, 1902), (VIANNA, 1914). Surgem então os mapas, as fotografias e os cartões postais: (CACCAVONI, 1899), (MONTENEGRO, 1908), (IMB, 1902), (KOSSOY, 2001), (GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ, 1998), (ARAÚJO, 1998), (GEP, 1899), (MUNIZ, 1904), (SONTAG, 2004), (TEIXEIRA, 1995), (CODEM, 2000). O trem, as ferrovias e a EFB contribuem com informações gerais e específicas: (ALMANACK, 1904), (ALVAREZ, 1962), (ANDRADE, 2002), (BENJAMIN, 2007), (IBGE, 1956), (JURANDIR, 1960), (KÜHL, 1998), (MEIRA, 1974), (NEVES, 1958), (NINA RIBEIRO, 1895), (PANGBORN, 2003), (PENTEADO, 1968), (ROCHA, 1968), (TOCANTINS, 1978), (SAES, 2006), (SIGNINI, 1982), (SIOLI, 1961), (WOLF, 1990). A lembrança e a memória são também instigadas através da História Oral: (BOSI, 1994), (BERGSON, 1946), (FREITAS, 2006), (HALBWACHS, 2006), (LE GOFF, 2003), (MALUF, 1995), (SALGADO, 2006), (RICOEUR, 2007), (THOMPSON, 1992). O período estudado atravessa importantes acontecimentos nacionais, seus desdobramentos no Estado do Pará e também acontecimentos regionais como o “boom da borracha” na Amazônia, induzindo a flexibilidade

no tratamento cronológico da pesquisa, ou seja, ao início e ao fim, sem cair no entanto em desvirtuamentos anacrônicos.

Mostrar a relação cotidiana do Ramal São Braz – Jardim Público da EFB com os habitantes da cidade de Belém, suas interfaces com o espaço urbano e com a urbanística da cidade, permite uma compreensão mais fundamentada do assunto que revelará a possível causa principal ou outras secundárias do esquecimento ao qual o Ramal da EFB foi submetido até aos dias atuais. Por isso torna-se essencial analisar os acontecimentos associados a esse fato nas diversas memórias dos habitantes permanentes e temporários da cidade. Essa análise das lembranças do período de atividade do Ramal complementa a compreensão dos sinais e formas específicas ainda existentes. Como exemplos foram identificados: a morfologia de vias (ruas, travessas e passagens); os edifícios (estações e paradas); os espaços e terrenos reutilizados que pertenceram ao patrimônio da EFB ou foram por ela utilizados ao longo do traçado do Ramal. Comparando as informações obtidas com as do material encontrado nas demais fontes, a possibilidade de informações não comprovadas tenderá a zero. Com esta ação se recupera parte da história social e urbana de Belém não contada pela historiografia existente, contribuindo ainda em relação à arquitetura e ao urbanismo com dados históricos para melhor compreensão da cidade, sua morfologia e tendências urbanísticas atuais.

A amplitude do tema proposto inicialmente pela pesquisa foi o que permitiu grande quantidade de caminhos a seguir, executados com utilização de metodologia convencional, porém liberando o uso de informações diversificadas e entre elas algumas controvertidas, como a da utilização da Internet para acesso a fontes, da fotografia e, por extensão, o uso dos cartões postais. Após análise e críticas feitas ao procedimento inicial foram executados os ajustes e a reformulação, calculando-se o tempo necessário e viável para executá-la e finalizá-la. Ao se firmar com a metodologia adotada e agregar a história oral como importante fonte, assim como os jornais de época, outros procedimentos foram adotados para se obterem novas informações e/ou aprimorar as já coletadas e colecionadas. Se a História como ciência que é, na prática do dia-a-dia, exige que na coleta de informações, separação, análise e exposição dos elementos sejamos colecionadores, que assim seja o nosso procedimento. (GAGNEBIN, 2004, pg.9).

Os dados estatísticos utilizados são os coletados a partir de 1872, quando da realização do primeiro recenseamento populacional no Brasil, pela Diretoria Geral de Estatística – DGE,

adotando como referência o resumo de recenseamento da população relativo à Província do Pará para cada ano de Censo executado até 1940 (SENRA, 2006, pp.417 – 432). As tabelas reproduzidas ou reelaboradas tiveram como base de dados: DVD ***Estatísticas do Século XX do IBGE***[4] lançado no ano de 2007. Foram utilizados também os dados provenientes dos relatórios oficiais tanto dos presidentes da Província do Grão Pará e dos governadores do Estado do Pará, como dos secretários de governo e diretores de empresas públicas.

A disponibilidade à consulta pública pela internet de documentação digitalizada, em alguns casos, de obras raras, foi utilizada como fonte na pesquisa, porém com rigorosa filtragem da origem dos dados, dos autores e responsáveis pela informação.

Foram lidos e selecionados, no Arquivo Público do Estado do Pará, 465 documentos, dos quais 433 eram ofícios e requerimentos (petições) do período de 1887 a 1889. Enviados para o presidente da província, através do seu gabinete, da secretaria de polícia do governo e da diretoria da Estrada de Ferro de Bragança – EFB, essas fontes primárias encontram-se atualmente guardadas em caixas numeradas. Os documentos relativos à cidade e às pessoas, como solicitação de aforamentos, demarcações de terras, compra e venda de casas, licenças e exames médicos, cartas de naturalização, exames gerais e para a Escola Normal, entre outros, somam 256 documentos. Os relativos a inquéritos policiais, prisões, delitos, pedidos de licença, nomeações de pessoal e compra de material para a polícia, somam 177 documentos. Os diretamente relacionados à ferrovia, como vendas de bilhetes, pagamentos de mercadorias e passagens para imigrantes nordestinos, exame de carta para maquinistas, aquisição de lenha e dormentes, pagamento de locomotivas perfazem um total de 41.

Os cartões postais representando uma forma importante de comunicação desde 1869 continuam a cruzar os continentes levando e provocando aventuras, sonhos e realidades a toda parte. A compilação e impressão desses cartões em forma de álbuns (livros) surgiu na década

[4] "(...) lançadas originariamente no ano de 2003, em um volume impresso, ilustrado e acompanhado de CD-ROM, contendo um vasto conjunto de arquivos em Excel com informações estatísticas sobre a realidade brasileira. Tais informações foram extraídas dos 64 volumes do *Anuário Estatístico do Brasil*, publicados entre 1916 e 2000 e da publicação Estatísticas Históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988. Esta nova edição em DVD inclui além dos arquivos Excel, arquivos PDF de cópias *fac-similares* das tabelas dos anuários estatísticos, referentes às estatísticas demográficas, sociais, políticas e culturais, publicadas apenas em papel até 1994. Desde 1995, as tabelas em formato Excel, bem como o Anuário Estatístico em sua integralidade, vêm sendo publicadas também em meio digital. (...) Em ambas as edições, as informações estatísticas estão organizadas em duas partes: uma, com as estatísticas populacionais, sociais, políticas e culturais e outra, com as estatísticas econômicas, distribuídas em 326 séries históricas." In DVD Século XX do IBGE. Manaus: Microservice Tecnologia digital da Amazônia Ltda., 2007. Contracapa.

de 1930 em Belém do Pará, como nova maneira de continuar a divulgar e manter na memória da população, a cidade, seus monumentos, a vida social e os costumes de época. Um hiato de quase 70 anos ocorreu, até que novo álbum surgisse em 1996, reeditado e ampliado em 1998, com o título *Belém da Saudade – A memória da Belém do início do Século em Cartões Postais*. Com grande potencial histórico além da fotografia cuja importância foi reconhecida pelos estudiosos da História Social, os cartões postais carregam ainda consigo momentos, opiniões, sentimentos, visões personalizadas ou de grupos, que imprimem significado às imagens de monumentos, de edifícios e da natureza. Os cartões postais apresentados no Capítulo III (item 3.2.) foram selecionados pelas mensagens de texto manuscritas em francês ou inglês, devido à importância das relações comerciais do Estado do Pará com a França, Bélgica, Inglaterra e Estados Unidos da América do Norte, no período de 1889 a 1908, da existência do Ramal Urbano da EFB.

As entrevistas feitas com idosos mostraram-se igualmente importantes para enriquecer a pesquisa em relação aos variados encontros da cidade de Belém com a Estrada de Ferro de Bragança, pois o idoso, como habitante e participante da vida de uma cidade é, sem sombra de dúvida, um narrador e um memorialista por excelência. Para isso é fundamental a sua origem, o nascer e/ou viver naquela determinada cidade, o tempo que morou nela, o convívio com outros habitantes, o que lhe dá as credenciais e os diferencia em sua narração.

Existia diferença entre as duas entidades onde poderiam acontecer as entrevistas da pesquisa: o Asilo Dom Macedo Costa (que já havia sido desativado em 2006), entidade pública, e o Asilo Pão de Santo Antônio, entidade privada. O primeiro fora criado na época do intendente Antonio Lemos para substituir outro asilo da cidade de Belém, com a finalidade de retirar os indigentes, idosos ou não, da área central; dependia da atenção dada pelo Governo Estadual e hoje não mais existe. O segundo, sem fins lucrativos, originou-se do trabalho de três mulheres em 1930, atendendo inicialmente só os mais pobres, e permanece ainda em atividades.

Em 2007, ano da realização das entrevistas, o Asilo Pão de Santo Antônio tinha então sob sua responsabilidade 143 internos de diferentes camadas sociais, dos quais 27 foram selecionados. A diretriz de seleção foi a idade que deveria estar entre 85 e 105 anos, pois a intenção inicial era saber se os idosos entrevistados presenciaram ou participaram de alguma

forma da existência de um dos ramais da Estrada de Ferro Belém-Bragança[5], situados no então município de Belém e com isso o que poderiam trazer de contribuição para a pesquisa e conseqüentemente para a História da cidade.

As questões geradas inicialmente sobre a problemática irão constituir-se em respostas no decorrer da pesquisa e em cada encontro dessas novas memórias, não só para respaldar a dimensão da coexistência da população de Belém com o Ramal Urbano, mas, efetivamente esclarecer as razões desse esquecimento ocorrido na memória coletiva. Os resultados da pesquisa são apresentados em forma de um volume de textos organizados em: Introdução; 3 Capítulos; Considerações finais; Bibliografia; e 4 anexos.

A Parte I trata da Estrada de Ferro de Bragança, do planejamento à sua execução, funcionamento e manutenção. Da sua relação com o município e a cidade de Belém e suas respectivas populações. Cidade de Belém e população que "aceitaram" o fato do ramal urbano ou prolongamento da ferrovia até o Centro comercial ali se acomodar durante 42 anos. Assim como trata também, de todas as alternativas de projeto apresentadas para o Ramal, mostradas através do seu traçado ou trajeto, por isso mesmo de uma maneira inédita; duas delas foram elaboradas por técnicos das companhias construtoras da ferrovia e duas outras por técnicos da Secretaria de Terras, Viação e Obras Públicas, uma delas por livre iniciativa daqueles técnicos e a outra por solicitação expressa do Governador Augusto Montenegro.

A Parte II reconhece e analisa os espaços ocupados pelo traçado do Ramal São Braz – Jardim Público, ou seja, redescobre o Largo de São Braz como espaço inicial da Estrada de Ferro de Bragança e do Ramal, percorre o seu caminho urbanístico até o espaço que abrigava a Estação Central de Belém; o simbólico e significativo Jardim Público. Mostra também a relação desse jardim com o Horto Botânico ou Jardim Botânico de Belém.

A Parte III percorre de maneira especial todo o período de existência do Ramal Urbano São Braz – Jardim Público (1887 – 1931) e foi dividido em três momentos, para melhor entender a complexidade dos seus benefícios e possíveis malefícios, advindos de sua

[5] O Ramal estudado era o que ligava as Estações de São Braz e a Estação Central de Belém da EFB, esta ultima localizada em um dos bairros do Centro Histórico, conhecido como Cidade Velha, bem próxima ao Ver-o-Peso, hoje, o principal cartão postal da cidade, aonde ainda funciona ininterruptamente uma grande feira ao ar livre e aportam embarcações provenientes de vários municípios do interior do Estado do Pará, servidos pelos diversos rios que cortam o seu território.

implantação junto à população da cidade de Belém. Através das várias memórias, o texto vai complementando e/ou completando as informações, marcando cada novo ponto encontrado, comparando-o, situando-o em relação ao que já havia sido estudado nos capítulos anteriores, com isso tecendo cada parte da história do Ramal com a da cidade. O primeiro é um momento que envolve o projeto do Ramal, sua execução e início de atividades (1887 a 1889) até à conclusão da Estrada de Ferro de Bragança (1889 a 1908). O terceiro estende-se de 1908 a 1931, ano da desativação do Ramal. Cada momento se apropria e se identifica com um grupo das memórias para ser mostrado e analisado. Com esse intuito foram mais usados nesta Parte III, as mensagens dos presidentes da Província, ofícios e requerimentos, relatórios técnicos, cartões postais e depoimentos orais dos idosos do Asilo Pão de Santo Antônio. Os depoimentos, 27 ao todo, em uma formatação especial de texto, trazem a vida dos idosos até nós, junto com a Belém do terceiro momento de existência do Ramal. Em alguns casos eles vão cronologicamente além desse momento, porém suas lembranças quase sempre representam surpresas interessantes e até extremamente reveladoras para a pesquisa.

Parte I

Estrada de Ferro de Bragança, a cidade de Belém e os primórdios do Ramal Urbano São Braz – Jardim Público

1-A Estrada de Ferro de Bragança: Planos, Projetos e Execução.

A Estrada de Ferro de Bragança, cuja primeira denominação foi "Serviços de Rodagem a Vapor", teve como previsão de localização e depois foi efetivamente implantada ao norte da Província do Grão Pará[6], interligando, através de sua linha principal, as cidades de Belém e Bragança[7], por terras firmes não alcançadas pelas marés e enchentes dos rios. Este privilégio dos níveis das águas em relação às terras a serem ocupadas, foi esclarecido através de pesquisas limnológicas, feitas em meados do Século XX, concluídas na década de 1960. O que pode demonstrar também o grau de conhecimento que tinham da região os profissionais que trabalharam, no Século XIX, tanto na definição da área para implantação das colônias agrícolas como, alguns anos após, no traçado daquela ferrovia amazônica.

> *Neste Complexo de terra firme, a linha da Estrada de Ferro estende-se mais ou menos no divisor d'água entre a costa do Atlântico, no norte, e o Rio Guamá, no sul, de maneira que dela, os igarapés e pequenos rios correm ou ao norte, para o Atlântico, ou ao sul, para o Rio Guamá. Quase toda a terra firme era originariamente coberta por alta floresta virgem, verdadeiramente amazônica. (...)* (SIOLI, 1961, p.9)

---

[6] Tudo leva a crer que a partir do momento da efetivação da ferrovia, aquela região, denominada Zona Bragantina ficou também conhecida como Região da Estrada de Ferro de Bragança, onde: "A maior parte (...) é ocupada por baixa terra firme, quer dizer, por terras não alcançadas pelas enchentes dos rios ou pelas marés do oceano. Na vizinhança de Belém, a superfície da terra é plana, praticamente por completo, e somente os igarapés cavaram os seus pequenos vales rasos. Mais ou menos da cidade de João Coelho (antigamente Santa Izabel), em direção ao leste, ao longo da linha férrea e da estrada de rodagem, e desta linha em direção ao norte, até ao oceano, a quase absoluta planície transita em terreno longa e raramente ondulado, enquanto em direção ao sul, p. e. de João Coelho ao Rio Guamá, as ondulações do terreno se tornam mais curtas e mais íngremes, até que a terra firme cai, relativamente rapidamente, em um ou dois degraus à várzea, ao terreno aluvial recente e inundável das margens do Rio Guamá." In SIOLI, Harald. ***Pesquisas Limnológicas na Região da Estrada de Ferro de Bragança, Estado do Pará, Brasil.*** Boletim Técnico do Instituto Agronômico do Norte Nº 37. Belém: H.Barra, 1961. P. 5-9.

[7] Fundada em 1634 com a denominação de Vila Sousa do Caeté, sendo uma das quatro vilas de ocupação da Amazônia até a primeira metade do Século XVIII, foi renomeada pelo Governador Francisco Xavier de Mendonça Furtado como Bragança em 1755, política adotada pelo irmão de Pombal para reafirmar a presença portuguesa adotando ou rebatizando as Vilas e Cidades da Amazônia, com nomes idênticos as de Vilas e Cidades de Portugal . *Bragança* *tratou-se de uma refundação, posto que feita na antiga* *Vila Sousa de Caeté, que fora estabelecida no Século XVII, por Álvaro de Sousa, Donatário da Capitania do Caeté,(...), por determinação régia, a capitania fora passada novamente para a coroa. As opiniões sobre a Vila de Sousa, atestavam a sua decadência, e o investimento do Governador na sua reconstrução e refundação imprimem à atitude um caráter especial, de um lado, insere-se na preocupação inicial de Mendonça Furtado instalar convenientemente os casais de açorianos enviados como povoadores após a sua chegada, por outro, o caminho para o Maranhão fazia-se com passagem nesta Vila e a sua manutenção, enquanto ponto de contato entre as duas Capitanias era muito importante.* In ARAÚJO, Renata M. de. ***As cidades da Amazônia no Século XVIII – Belém, Macapá e Mazagão.*** Porto - PT: Inova Artes Plásticas, 1998. P.117.

Desde 1870 por iniciativa do governo da Província, a Estrada de Ferro de Bragança teve duas tentativas, através de incentivos oficiais, para atrair empresas aptas a executá-la. Esses incentivos oficiais foram ampliados, mais uma vez, no ano de 1874[8], através da Lei 809[9], pois os incentivos que haviam sido ofertados pelas leis[10] anteriores não obtiveram o êxito esperado. Sancionada pelo então presidente da Província Pedro Vicente de Azevedo, a nova lei ampliou para 7% os juros anuais a serem pagos sobre o capital empregado, e dilatou o prazo do contrato de privilégio sobre a ferrovia para 40 anos, cedendo ainda 10 léguas quadradas de terra ao longo da estrada de Bragança, para estabelecimento de núcleos de colonização.

---

[8] Benévolo lembra que na "primeira metade do Século XIX as exigências técnicas produzidas pelo desenvolvimento das infra-estruturas - especialmente das ferrovias, que começam a ser construídas em 1825 – e as dificuldades higiênicas oriundas do crescimento e da concentração dos assentamentos urbanos, obrigam as administrações publicas a intervir no território cada vez mais decididamente e com maior freqüência." As primeiras Leis Urbanísticas foram a Inglesa em 1848 e a Francesa em 1850. BENEVOLO, Leonardo. *A cidade e o Arquiteto.* S.Paulo: Perspectiva, 2004. P.34 -35.

[9] A íntegra da Lei n. 809 de 6 de abril de 1874.

Artigo 1º - É o presidente da Província autorizado para conceder privilegio por 40 anos a empresa ou companhia que se propuser a levar a efeito a estrada de ferro, entre esta capital e a cidade de Bragança.

Artigo 2º - É também autorizado o mesmo presidente para garantir a empresa ou companhia privilegiada o juro de 7%, do capital empregado na dita estrada de ferro.

Artigo 3º - O privilégio do artigo 1º poderá estender-se aos ramais do Pinheiro, Vigia, Cintra, Ourém e São Miguel, obrigando-se a empresa ou companhia a construí-los, e explora-los, logo que esteja provado que podem dar 4% do capital necessário, ou que esse premio lhe seja garantido.

Artigo 4º - A estrada de ferro, de que tratam os arts. 1º e 2º, será construída e explorada por secções, sendo a primeira de quatro léguas, e as seguintes de duas léguas cada uma. Concluída uma secção será aberta ao trafego.

Artigo 5º - A empresa ou companhia, que contratar a estrada de ferro de Bragança, se obrigara a mandar vir e estabelecer na dita estrada dez mil colonos, em famílias, e na razão de 2500 anualmente, logo que pelo governo Imperial lhe seja garantido o embolso das respectivas passagens.

Artigo 6º - Com destino a núcleos de colonização, o presidente da Província fica autorizado para ceder a mesma empresa dez léguas quadradas de terras, das que possui na estrada de Bragança sem dispêndio algum para a empresa e nos termos da concessão.

Parágrafo único – As dez léguas quadradas de terras, de que trata o artigo antecedente serão marginais a estrada, e em territórios de uma légua quadrada cada uma.

Artigo 7º - O capital necessário será ajustado depois dos necessários estudos, e fixado por um contrato adicional, antes de começarem os trabalhos.

Artigo 8º - A estrada será de bitola estreita e de uma só via com os necessários desvios, ficando livre a empresa ou companhia construir segunda via por sua conta.

Artigo 9º - Revogam-se as disposições em contrario. Ass. Pedro Vicente de Azevedo.

Apud. CRUZ, Ernesto in *A Estrada de Ferro de Bragança – Visão social, econômica e política.* Belém: SPVEA, 1955. pg. 69.

[10] Duas leis, com incentivos para a construção da EFB, já haviam sido promulgadas pela presidência da Província antes da Lei 809 de 1874. A primeira de n. 658 de 31 de outubro de 1870 que além de isentar o imposto sobre todo material importado para o serviço, estipulava em 6% o juro anual sobre o capital empregado, que não poderia exceder novecentos contos de reis, e cujo prazo de contrato duraria 20 anos. A segunda Lei de n. 779 de 9 de setembro de 1873, aumentava o prazo de contrato para 30 anos e ainda autorizava o pagamento de premio de cinco contos de reis por quilometro de ferrovia construído. CRUZ, Ernesto in *A Estrada de Ferro de Bragança – Visão social, econômica e política.* Belém: SPVEA, 1955. pg. 64-65.

Decorrente desta forma de licitação, promovida pela presidência da Província, ou seja, uma *arrematação*[11] regulada pela Lei 809 através de contrato, aberta a todas as empresas ou companhias interessadas na construção da ferrovia, apareceram finalmente arrematantes. Cícero de Pontes e Antonio Gonçalves de Justa Araújo, ambos com formação superior em engenharia, assinaram o contrato para a construção da EFB com um limite de espera de 30 meses para dar início as obras, expirando em março de 1877. Findo este prazo, nada aconteceu mais uma vez.

Em 1879 surgiu nova proposta para a construção da ferrovia, apresentada pelo desembargador Isidro Borges Monteiro e pelo Sr. Francisco de Siqueira Queiroz que, analisada e aprovada, gerou novo contrato junto à presidência da Província em 21 de maio de 1879. Estes senhores, também totalmente desinteressados, não deram início a nada e no final a única coisa que fizeram foi a cessão dos seus direitos a terceiros. Com esses problemas de não cumprimento dos contratos de licitação, o início da construção da Estrada de Ferro de Bragança só aconteceu efetivamente quando um contrato adicional àquele de 21 de maio de 1879 foi assinado pelo construtor Bernardo Caymari[12] em 16 de junho de 1883 (CRUZ, 1955, p.65-66).

O *primeiro traçado ou projeto urbanístico da Estrada de Ferro de Bragança* (Fig.2) já havia sido definido no teor da Lei 658/1870 da Província do Grão Pará. Pelo texto dessa Lei o traçado iniciaria nas proximidades do Marco da Primeira Légua Patrimonial de Belém[13], que era definido pelo Boulevard da Câmara (atual Avenida Dr. Freitas) prosseguindo pelo antigo

---

[11] *Regulamento Geral das Obras Públicas – Arrematações e arrematantes*, aprovado pela Lei de 10 de Setembro de 1873 da Presidência da Província. In CRUZ, Ernesto As Obras Públicas no Pará. Belém: Imprensa Oficial, 1969.

[12] O Industrial Bernardo Caymari participou ativamente no desenvolvimento industrial de Petrópolis, assim como do comercio daquela cidade serrana do Rio de Janeiro, durante os anos de 1872 a 1883. Era tido como um homem dinâmico e com muito boas relações, entre elas a do próprio Conde d'Eu e do republicano Quintino Bocaiúva. Este cubano natural de Manzanillo, que foi também jornalista e abolicionista, teve entre os seus empreendimentos realizados, o inicio da construção da Estrada de Ferro de Bragança e conseqüentemente do seu Ramal S.Braz – Jardim Público em Belém do Pará. OLIVEIRA, Paulo R. Martins in "primórdios da Companhia Petropolitana no Quarteirão Westfalia": http://www.ihp.org.br/colecoes/lib_ihp/docs/prmo20020909.htm ,ver também CRUZ, Ernesto, op.cit, pg.66.

[13] "O patrimônio municipal teve começo com a Carta de doação e Sesmaria de uma légua de terras concedida à Câmara de Belém, em 1º de Setembro de 1627, por Francisco Coelho de Carvalho, Fidalgo da Casa Real, Senhor de Ouguela e Comendador de Idanha na Ordem de Cristo, Governador e Capitão-General do Estado do Maranhão e Grão-Pará, falecido na Vila Viçosa de Santa Cruz de Cametá, em 15 de maio de 1635. (...) A Câmara tomou posse da Légua Patrimonial no dia 29 de março de 1628." Foram feitas novas medições em 1703, em 1861 e em 1881, o engenheiro Manoel Odorico Nina Ribeiro levanta a planta topográfica da cidade e fixa em 4.110 hectares, ou seja, 41.000.000 m2 as terras incluídas na 1ª Légua. In CRUZ, Ernesto. *Belém Aspectos Geo-Sociais do Município.* Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1945. Pg.91-95. "Légua de sesmaria. *Bras.* Medida itinerária antiga, equivalente a 3.000 braças ou 6.600 metros". In FERREIRA, Aurélio B.H. Novo Dicionário da Língua Portuguesa. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, s/d. p.826.

caminho para São Luis[14]do Maranhão, em direção à Vila de Bragança. Porém não foi este o traçado seguido por Bernardo Caymari no Contrato Adicional. Ele adotou a solução que já havia sido aprovada no contrato de 21 de maio de 1879, complementada pelas exigências do Contrato Adicional (Fig.3), entre as quais destacamos a correspondente á letra "i", expressa pela fonte consultada, pelo grau de interesse em relação à definição do traçado: *"**Os trabalhos da estrada deverão começar logo que for designado o lugar para a Estação Central** (grifo nosso), ficando marcado o prazo de 3 meses para a empresa apresentar novo aumento de depósito de que trata a Lei 3.160, de 4 de novembro de 1883, Art. 3º, sob pena de pagar cem contos de réis de multa."* (CRUZ, 1955, p. 67.)

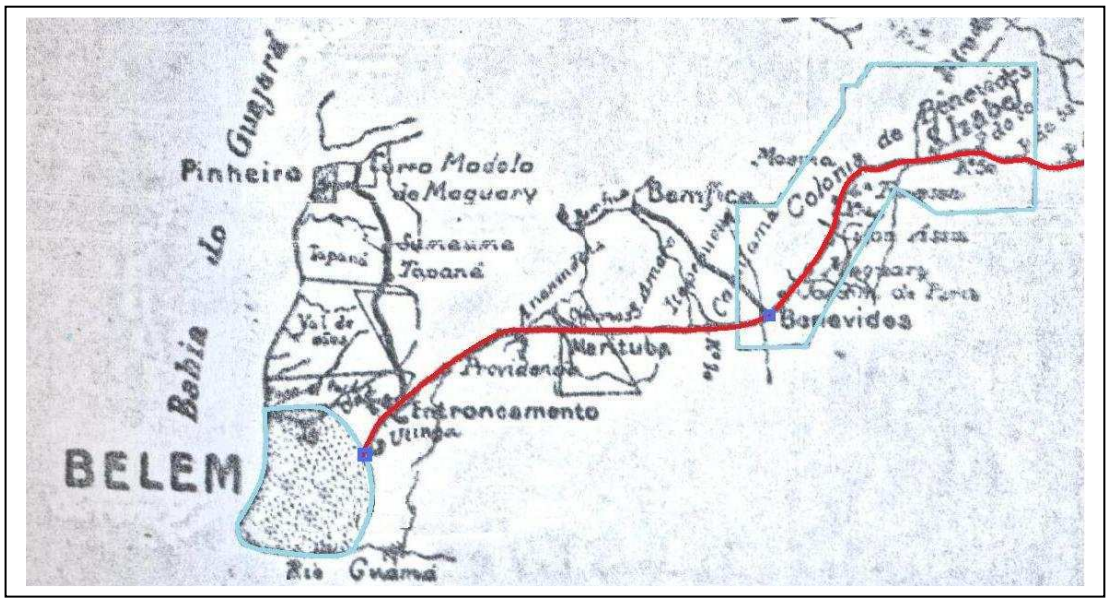


Figura 2- Pormenor da *"planta da Estrada de Ferro de Bragança e Ramaes, levantada e delineada na administração do Exmo. snr. Dr. Enéas Martins, Governador, Exmo. snr. Dr. Raymundo Tavares Vianna, Secretário de obras públicas, terras e viação, Estado do Pará, 1914*" , utilizado como base para mostrar o 1º traçado da EFB (na cor vermelha) iniciando no Marco da 1ª Légua Patrimonial de Belém (delimitada na cor azul), passando pela Colônia de Benevides (delimitada também pela cor azul), em acordo com a Lei 658/1870. Fonte do autor e CRUZ, 1955.p.60.

O que fica claro com esta exigência é que o ponto de partida do traçado da EFB mudaria de lugar, e como os trabalhos de construção da ferrovia iniciaram no dia 24 de junho de 1883, com o assentamento dos primeiros trilhos no Largo de São Braz, este então havia

[14] Caminho terrestre que teve inicio com Cristóvão da Costa Freire, e possível Estrada aberta em 1770 por Evaristo Rodrigues para o gado vindo do Maranhão e Piauí. CRUZ, Ernesto in "A Estrada de Ferro de Bragança – Visão social, econômica e política". Belém: SPVEA, 1955. pg. 62-63.

sido o local escolhido para a primeira Estação Central. Portanto, se para o primeiro traçado da EFB a referencia era o Boulevard da Câmara como ponto inicial, com o novo ponto escolhido para a Estação Central, a ferrovia teve o seu trajeto ampliado em 1,5 km, correspondente à distância percorrida entre o Boulevard da Câmara e o Largo de São Braz em direção ao Centro da Cidade de Belém. Com o nome Estação Central do Largo de São Braz, a primeira estação da EFB serviu como cenário para a partida do primeiro trem, quando este começou a circular em 1885, e ao fazer o trajeto da Cidade de Belém até à Colônia de Benevides em apenas uma hora e oito minutos, enquanto uma embarcação a vapor utilizada para este mesmo trajeto levava quase um dia de viagem, teve sua eficiência como meio de transporte reconhecida pela população.

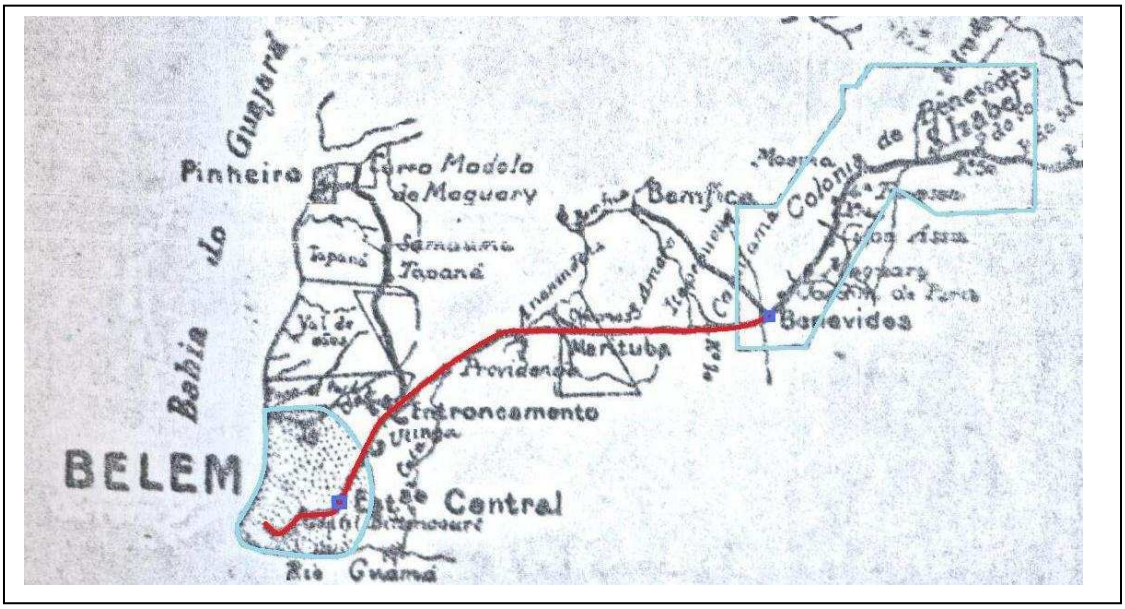


Figura 3 - Pormenor da *"planta da Estrada de Ferro de Bragança e Ramaes, levantada e delineada na administração do Exmo. snr. Dr. Enéas Martins, Governador, Exmo. snr. Dr. Raymundo Tavares Vianna, Secretário de obras públicas, terras e viação, Estado do Pará, 1914*" , utilizado como base para mostrar o 2º traçado da EFB (na cor vermelha) aprovado no contrato de 21 de maio de 1879, complementado pelo Contrato Adicional de 16 de junho de 1883, assinado pelo industrial e construtor Bernardo Caymari, ligando a Estação de São Braz a Estação da Colônia de Benevides. Tudo indica que já havia um projeto inicial do Ramal Urbano. A 1ª Légua Patrimonial de Belém está delimitada na cor azul, assim com foi feita também a delimitação da Colônia de Benevides. Fonte do autor e CRUZ, 1955.p.60.

Para os interesses nacionais e internacionais, já era senso comum a importância das ferrovias como transporte moderno e eficiente, propalada para o mundo todo, desde a inauguração da ferrovia Liverpool- Manchester em 15 de setembro de 1830, através do relato do reverendo Edward Stanley (HARDMAN, 2005, p.34).

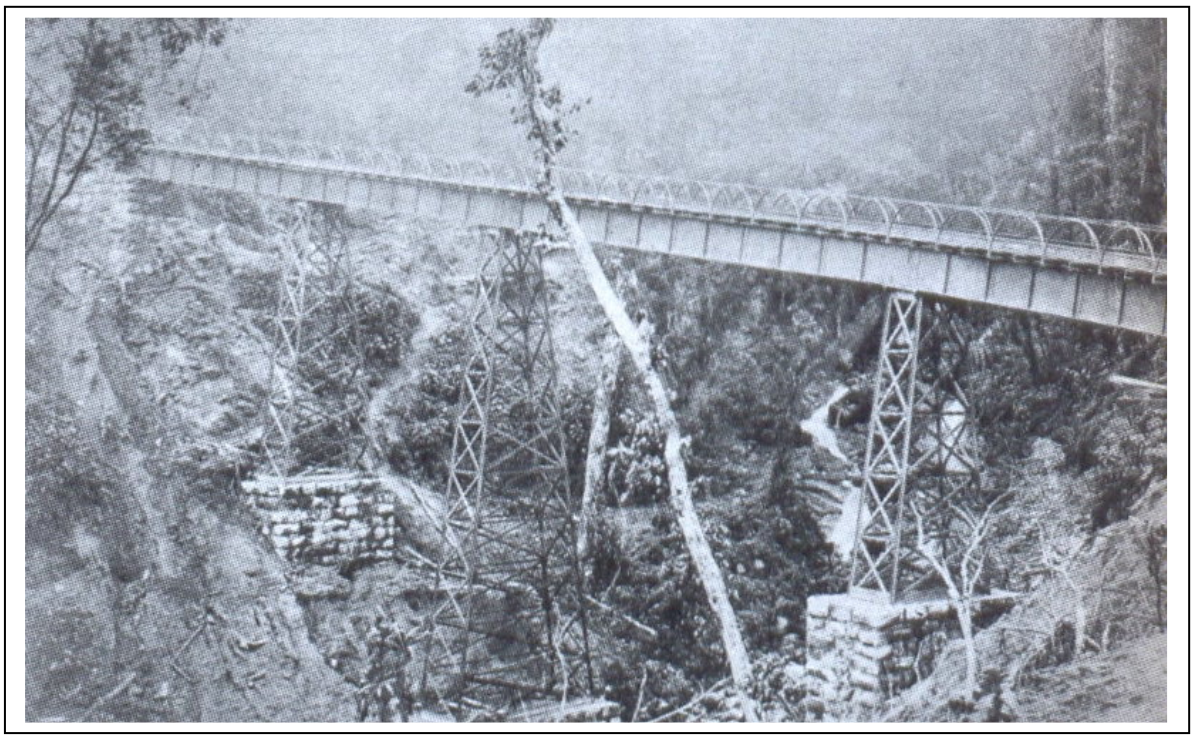


Figura 3-B – Trecho da Estrada de Ferro Príncipe do Grão – Pará no Rio de Janeiro, no ano de 1883, quando já interligava a Raiz da Serra de Petrópolis ao centro da cidade. O primeiro e segundo planos mostram as torres metálicas e suas bases em alvenaria de pedra, que davam sustentação ao viaduto, também metálico onde estavam os trilhos da ferrovia. Foto tomada por Henrique Kopke em1883. Fontes: Autor, Arquivo Nacional e (SENRA, 2006).

Porém, escrever sobre estradas de ferro no Brasil e citar, mesmo que "en passant" no corpo do texto, ou chamar atenção em uma nota de pé de página, o nome de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá[15], é uma obrigação. A citação é obrigatória, pois foi dele a iniciativa de construção da primeira Estrada de Ferro no país. Com a Concessão obtida para a sua implantação e funcionamento em 1852, a Estrada de Ferro Príncipe do Grão – Pará no Rio de Janeiro (Fig.3-B) foi por Mauá construída e inaugurada, dois anos depois, em 1854. Numa extensão de aproximadamente 17 quilômetros de via férrea, esta pequena ferrovia ligava a raiz da Serra de Petrópolis à praia da Estrela, na Província do Rio de Janeiro. A primeira locomotiva a trafegar no traçado construído, fez aquele percurso em menos de meia

[15] Naquele tempo era um arrojo. Mas, dizer, por isto, que foi Mauá *quem primeiramente assentou trilhos no solo do Brasil* é trocar a verdade pela retórica, licença que a história não tolera. Pode-se não contestar que tenha ele ganho, como quer o biógrafo, *com o suor de seu rosto, correndo grandes riscos e com perdas reais de fosfato*, os três mil contos de réis que lhe rendeu o negócio da iluminação a gás desta cidade; mas além de espoliados, em vida, do fruto de suas energias, sejam, agora, mais de setenta anos depois, espoliados também da própria autoria do trabalho os que penaram nas obras de construção daquela estrada, é demasiado cruel. In REBELLO, Edgardo de Castro. ***Mauá e outros estudos***.
Rio de Janeiro: Livraria São José, 1975.

hora, comparativamente desenvolveu a mesma velocidade da locomotiva da EFB que fez o percurso inicial e inaugural Belém Benevides, 30 anos depois, em 1884.

Na Amazônia, na Província do Pará, aquela viagem inaugural de trem da cidade de Belém à colônia de Benevides pela Estrada de Ferro de Bragança, em novembro de 1884, acabava de comprovar para a população paraense, a importância daquela tecnologia, especialmente para os envolvidos na luta pela melhoria no transporte do abastecimento da cidade de Belém e da viabilização das colônias ao longo da região Bragantina. O Presidente da Província, Dr. Guilherme Francisco Cruz, que era a favor daquelas melhorias, já as havia registrado no seu relatório de transferência de cargo em 1874[16], onde afirma que:

> *"Para se tornar uma realidade a colonização das terras marginais à estrada de Bragança e seus ramais, era indispensável que ficasse garantido aos produtos agrícolas e industriais, o transporte fácil e rápido para o mercado da capital, e esse transporte só pode satisfazer sendo feito por estrada de ferro".*

O ato de instalação da Colônia de Benevides, tomado como ponto inicial desse processo de implantação das Colônias, foi dirigido pelo próprio Presidente da Província do Grão-Pará, Francisco Maria Correa e Sá Benevides em 13.06.1874. A Colônia de Benevides teve, através dos termos do artigo 16 da Lei nº314 de 28 de outubro de 1848, uma área de concessão do Governo Imperial medindo seis Léguas, localizada na Estrada de Bragança (antiga Estrada para o Maranhão), com lotes concedidos medindo 150 braças de frente x 300 braças de fundo, aproximadamente 330 x 660 metros. (CRUZ, 1955.p.6)

O significado da importância que teve a Estrada de Ferro de Bragança para a Colônia de Benevides pode ser sentido, na publicação feita alguns meses antes daquela viagem inaugural do trem, através de uma alegoria (Fig. 4) estampada no periódico *A vida Paraense*[17] de 30 de março de 1884.

---

[16] In Relatório com que excelentíssimo senhor doutor Guilherme Francisco Cruz, 3º vice-presidente, passou a administração da Província do Pará ao excelentíssimo senhor doutor Pedro Vicente de Azevedo, em 17 de janeiro de 1874. P.15.

[17] Jornal *A vida Paraense*, Ano I, nº 31, Pará, 30 de março de 1884, p. 5. In SALLES, Vicente. ***O negro no Pará sob o regime da escravidão.*** Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas/ UFPA, 1971. P.310.

Naquela edição do jornal, a alegoria anuncia a libertação de todos os escravos da Vila de Benevides, e o desenho de um trem (Fig.4-A) daquela ferrovia, puxado pela locomotiva a vapor é mostrado penetrando na floresta paraense e compartilhando o espaço existente logo abaixo da Alegoria, com uma significativa mensagem de liberdade (SALLES, 1971, p.310.), nele inserida: *A Amazônia inscreve-se logo em seguida ao Ceará*[18]*, lançando com a redenção de Benevides, o compromisso solene de empenhar-se para limpar seu território, sem perturbação da ordem e do direito, da nódoa aviltante da escravidão.*

[18] Desde fevereiro de 1883, *o 15º Batalhão do Exercito Imperial, sediado em Fortaleza, converteu-se ele próprio em Sociedade Abolicionista, pois os oficiais do exército reagiam às requisições cada vez mais freqüentes, por parte dos fazendeiros e presidentes de províncias, de tropas imperiais para a captura de escravos fugidos das fazendas; essa reação consistia, fundamentalmente em sabotar o desempenho dessa função. (...) Evidentemente, essa ação abolicionista interna do grupo militar teve uma eficácia política própria: ela provocou a crescente desagregação do ramo repressivo do aparelho de Estado escravista. Essa ação auxiliou, de dentro do aparelho de Estado, o movimento antiescravista; permitiu que este chegasse mais rapidamente e com menos derrotas parciais, a vitória final.* In SAES, Décio. ***A formação do Estado Burguês no Brasil (1888-1891).*** Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1985. pp.338-339.



Figura 4 – Alegoria publicada na edição de 30 de março de 1884 no jornal *A vida Paraense*, onde no canto inferior esquerdo está representado o trem da Estrada de Ferro de Bragança. Pormenor no destaque em azul ampliado na Figura 4-A - Fonte: (SALLES, 1971)

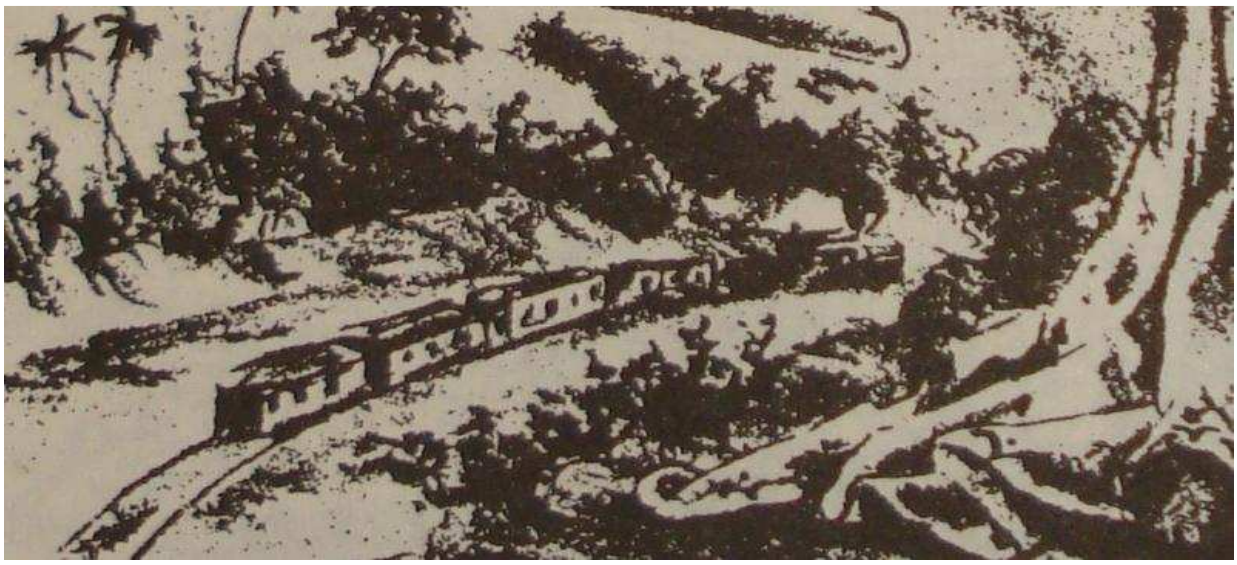


Figura 4-A – Pormenor da gravura de um trem da Estrada de Ferro de Bragança em direção à colônia de Benevides na alegoria publicada no jornal *A vida Paraense* de 1884.

Em uma carta cuja autoria é do conselheiro Tito Franco de Almeida dirigida ao conselheiro Domingos Olímpio, publicada pelo jornal "O Liberal do Pará" que circulou no dia 13 de novembro de 1884, Tito Franco faz referência à inauguração do trecho da Estrada de Ferro de Bragança, que interligava o Largo de São Braz à Colônia de Benevides, realizada no dia 9 de novembro de 1884, e faz referência também ao "Clube Amazônia"[19], ao industrial e engenheiro Bernardo Caymari que na época para comemorar o fato, concedeu alforria à alguns escravos[20] na colônia de Benevides. (CRUZ, 1955, P.76).

[19] Devido a relativa proximidade e influência que tinham sobre a Província do Pará, é inevitável, voltar a fazer referência ao que estava acontecendo em províncias do nordeste como Pernambuco e Ceará, a respeito da libertação de escravos: " Outras organizações abolicionistas regionais exprimiram, ao lado dos caifazes paulistas, a disposição revolucionária de parte da classe média: foram organizações que abandonaram a tática – provadamente ineficaz e inviável – da emancipação por compra, e se lançaram à tarefa ilegal de organizar fugas de escravos rurais. Foi o caso do *Clube do Cupim*, fundado em 1884 na Província de Pernambuco, cuja ação consistia em promover a evasão de escravos pernambucanos para o Ceará, com o auxílio dos jangadeiros. Estes já tinham desempenhado, sob liderança de Francisco Nascimento, importante papel (veja-se por exemplo, a sua greve contra o tráfico interprovincial, em 1881) na concretização das fugas coordenadas pelo movimento abolicionista cearense (a Sociedade Cearense Libertadora), que levou o movimento antiescravista, nessa província, a uma vitória antecipada (a Abolição prévia da escravidão no Ceará, em 1884)." In SAES, Décio, op. cit., p. 309.

[20] Bernardo Caymari, concedeu Cartas de Liberdade para 20 escravos e escravas de nomes: Ana, da Sra. Inês; Ana, do Sr. João; Casemiro; Desidério; Estefânia; Inês; Isaura; Leocádia; Lina; Luiza; Marcelino; Margarida; Maria; Maria de Nazaré; Paula; Rita; Vicente; Vitória, da Sra. Luiza; Vitória, do Sr. Januário; e Zeferina. In CRUZ, Ernesto. Op.cit. p. 76.

O sentimento de importância da ferrovia cresce junto à produção agrícola das demais colônias instaladas (Apeú, Araripe, Marapanim, Castanhal, Benjamim Constant, Santa Rosa, Inhangapi, Ianetama, Anita Garibaldi[21], Jambú – Açu, Granja América, José de Alencar) após a de Benevides. No final do século XIX, já eram mais de dez colônias (Fig.5) e, com a Estrada de Ferro de Bragança em atividade, havia sem dúvida uma grande expectativa com relação à melhoria que essa ferrovia poderia trazer junto aos setores primário e terciário da produção, em um futuro próximo. Afinal, na Europa e em outros países, as ferrovias estavam transformando ou ajudando a transformar a economia de várias regiões e enriquecendo cidades onde foram implantadas. Algumas cidades (Fig.6) de países subdesenvolvidos, em estágio de crescimento considerado bom, necessitaram de meios de transporte mais eficientes para dar continuidade ao crescimento e participar dos novos parâmetros da economia (SANTOS, 1982, P.98/107).

[21] Informações sobre as colônias Anita Garibaldi e Ianetama, localizadas na Zona Bragantina e servidas pela Estrada de Ferro de Bragança, sobre as famílias de agricultores que vieram povoá-las, através da imigração subsidiadas, assim como informações da imigração italiana na Amazônia, consultar EMMI, Marília F. ***Italianos na Amazônia (1870-1950) - Pioneirismo econômico e identidade*** Belém: Editora Universitária- UFPA, 2008.

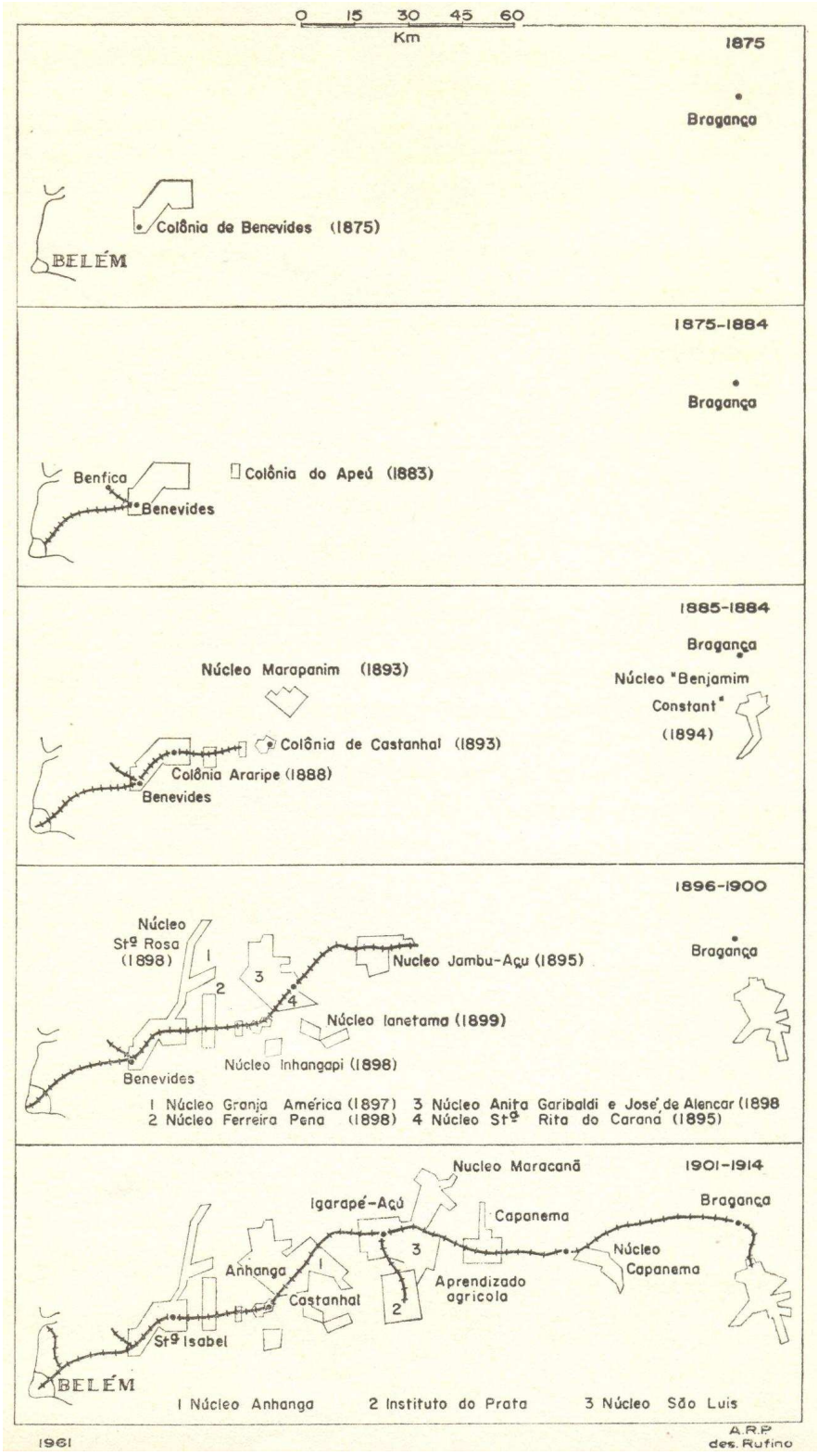


Figura 5 – Implantação das Colônias Agrícolas (1875-1914) e a Estrada de Ferro de Bragança (1883-1965). Fonte: PENTEADO, 1968.

Estima-se que, como exemplo de imigração estrangeira para o Pará, Província e Estado, a quantidade de imigrantes sírio-libaneses que utilizou o porto de Belém de 1880 a 1914, em acordo com cálculos utilizando inicialmente, as firmas registradas na Junta Comercial do Pará, é maior que 5.000 pessoas. Desse total um percentual não calculado, utilizou a Estrada de Ferro de Bragança desde 1883, até a sua inauguração em 1908, para se instalar nas diversas colônias ao longo da zona Bragantina. (ZAIDAN, 2001).

Crescimento de algumas cidades da América Latina

Brasil	R. de Janeiro	São Paulo	Recife	Salvador	Belém
1880	350	25	70	131	35
1905	800	400	140	250	190
Argentina	**Buenos Aires**	**Rosário**	**Córdoba**	**Santa Fé**	
1880	290	30	30	15	
1905	1.200	160	90	40	

. Números obtidos do *Bulletin of quantitative data for geographers*, n. 4, Notes on the towns of Latin America, Nottingham University, Departamento de Geografia, junho de 1966.

Figura 6 – Quadro de crescimento de 5 cidades brasileiras e 4 argentinas de 1880 a 1905, no período de implantação da EFB. Belém e São Paulo apresentaram crescimento significativo. Fonte: (SANTOS, 1982, p.107).

Apesar de depender da boa vontade dos países industrializados para manter o sistema ferroviário em funcionamento, para o Brasil e outros países da América Latina que o utilizaram, estava claro que a ferrovia não era só um simples transporte de cargas, mas sim um importante meio de transporte de passageiros para esses países, tanto que mantiveram o sistema funcionando, mesmo com sérios problemas de manutenção e de apresentar resultados deficitários em vários momentos.

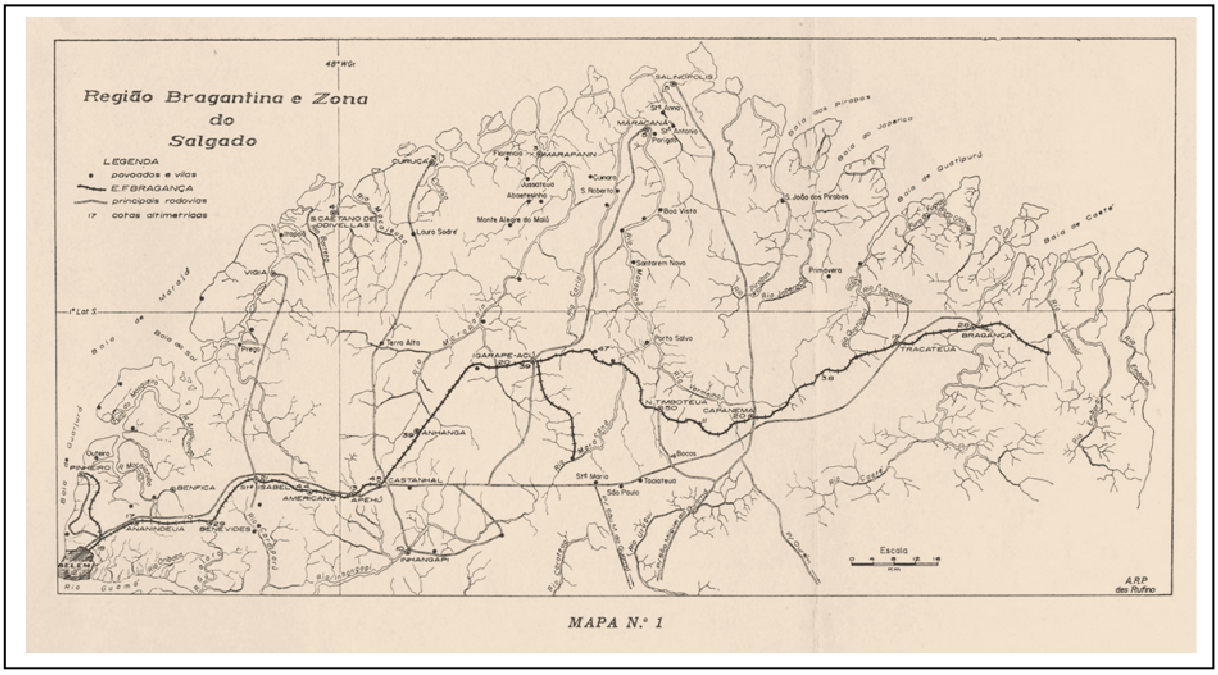


Figura 7 – Mapa da Região Bragantina e Zona do Salgado, com representação da Estrada de Ferro de Bragança, principais rodovias, vilas e cidades e cotas altimétricas. Fonte: Penteado, 1968, p. 8.

A Estrada de Ferro de Bragança (Fig.7) foi a primeira ferrovia a ser construída no Pará e na Amazônia, e diferente de outras ferrovias inacabadas, foi totalmente concluída e entregue para uso da população. Com seus 299,10 km de extensão total, incluindo os Ramais de São Braz – Jardim Público, Pinheiro, Prata e Benjamin Constant, em funcionamento integral, a partir do ano de 1908, ano da sua inauguração, era constituída de 12 Estações e 36 Paradas[22]. A partir do ano de 1931, com a desativação do Ramal São Braz – Jardim Público, a ferrovia perdeu 6,10 km de extensão, uma Estação (Estação Central de Belém) e duas Paradas (Generalíssimo Deodoro, antiga 2 de Dezembro, e Batista Campos).

O sociólogo e escritor Fernando de Azevedo, ao escrever sobre a Estrada de Ferro Noroeste, criou em 1949, mesmo não sendo esta a sua intenção, um guia de referência para todos os que se dedicaram e para aqueles que ainda se dedicam a desvendar as variadas nuances da História das estradas de ferro construídas em solo brasileiro, *Um trem corre para*

[22] As Estações eram edifícios maiores, em alvenaria de tijolos, ofereciam maior conforto aos usuários possuindo armazém, plataformas de embarque e desembarque, salas para as diferentes classes de passageiros, despacho de bagagem, ou seja, a área construída era maior. As paradas eram pequenos edifícios em alvenaria de tijolos ou madeira ou ainda em estrutura metálica, com uma sala comum para os passageiros e plataforma de embarque e desembarque. In

o Oeste é o título principal do seu livro, que se tornou conhecido, consultado e citado por todos aqueles que trabalham com o tema ferrovias. Porém em se tratando de informações sobre as ferrovias então existentes na região norte do Brasil, ou mais especificamente na Região Amazônica, mostradas no Mapa Esquemático da Densidade Ferroviária do Brasil (Fig.8), trata-as superficialmente, denominando-as genericamente de estradas de futuro, quando daquelas três ferrovias aventadas: Estrada de Ferro Madeira – Mamoré; Estrada de Ferro do Tocantins e a Estrada de Ferro de Bragança, só esta última, a única totalmente construída e inaugurada, e que prestou serviços inicialmente a Província do Pará, de 1883 até 1889, e a partir daí, já no período republicano, ao Estado do Pará e a população paraense, só por isso, já mereceria tratamento mais adequado do que simplesmente estar entre "as do Pará".

> *(...) Se essas redes mais cerradas e de maior importância econômica, que tem seus pontos de irradiação em regiões tão diversas e distantes, se acrescentarem algumas estradas de futuro como no Guaporé, ao noroeste do Brasil, a Madeira–Mamoré, que, com seus 366 km tornou todo o departamento do Bem tributário do porto do Pará, e as do Pará, com 377 km, quase nada para a imensa região dos mares interiores;(...)* (AZEVEDO, 1949,p.50.)

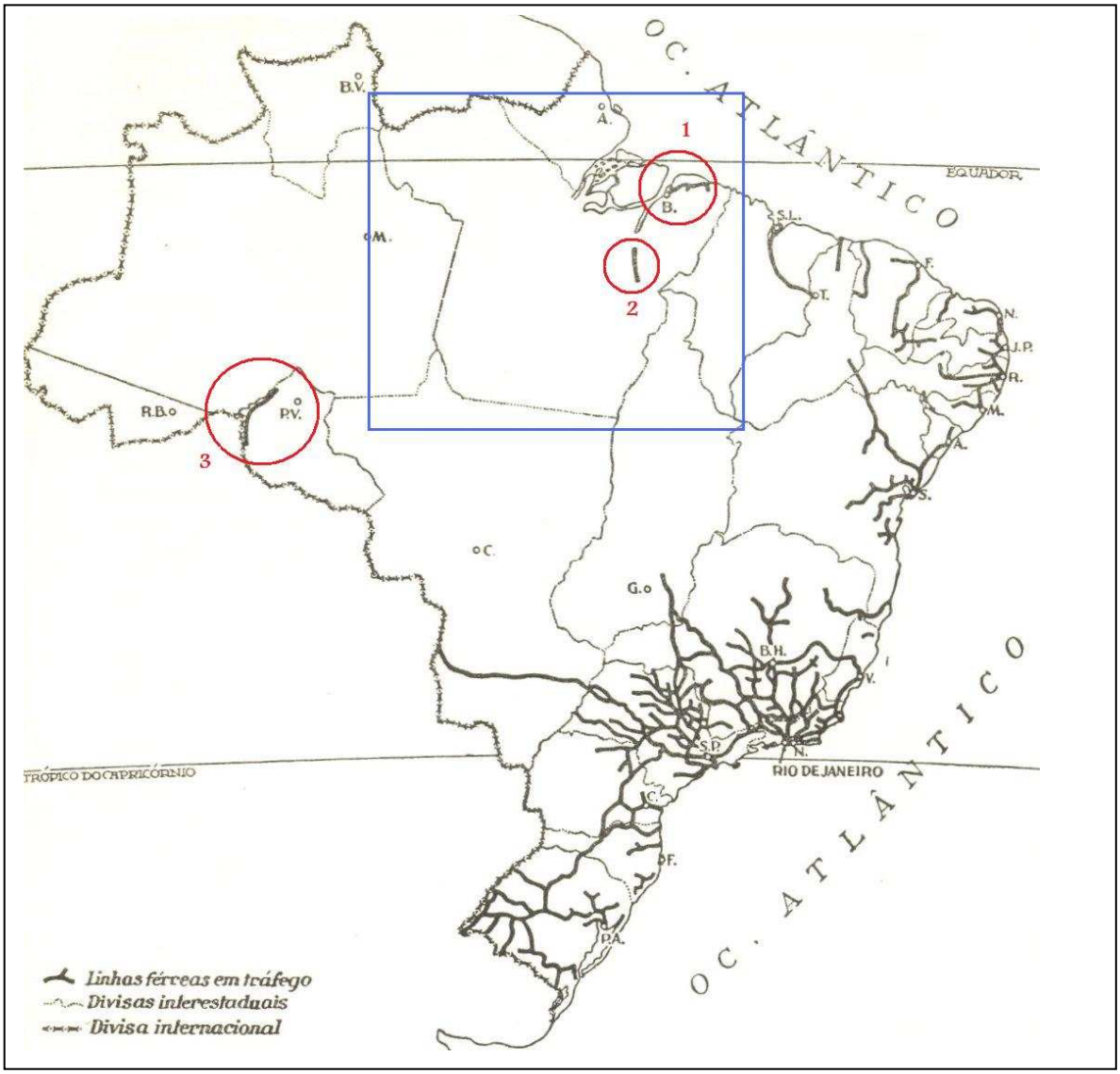


Figura 08 – Mapa esquemático da densidade ferroviária no Brasil, adaptado para destacar as três ferrovias existentes na Amazônia Brasileira em 1949. A de número 1 é a Estrada de Ferro de Bragança; a de número 2 é a Estrada de Ferro do Tocantins ambas no Estado do Pará, e a de número 3 é a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré no então Território Federal de Rondônia. Fonte: AZEVEDO, 1949, p. 35.

Nos seus primeiros anos de existência, a Estrada de Ferro de Bragança era deficitária, mas a exportação da borracha arcava com as suas despesas. (Penteado, 1968). No Relatório[23] enviado ao Governador do Estado do Pará, Excelentíssimo Senhor Doutor Lauro Sodré, em fevereiro de 1895, sobre a exploração da EFB, o engenheiro politécnico Manoel Odorico Nina Ribeiro então diretor da EFB, explica o seu objeto de análise através do novo regime de administração, das condições técnicas e dos resultados econômicos da construção e da exploração. Nina Ribeiro justifica o novo regime administrativo devido:

> *"A comprehensão verdadeira dos elementos da utilidade das vias férreas determinou em 1886 a substituição do regimen autorisado com a concessão construcção e exploração dos primeiros kilometros d´esta Estrada. A encampação da companhia concessionária tornou-se uma necessidade pública. O Estado foi chamado a fazer o que a indústria privada, auxiliada pelo Thesouro não poude realisar. Nas estradas de trafego insufficiente, cujos lucros industriaes se limitam as subvenções do Estado, este é o único alvitre; a iniciativa particular e a livre concorrência não bastam para garantir a prosperidade do paiz. Com o novo regimen o lucro do estado ainda não se traduz em receitas; mas o trafego tem augmentado em progressão sempre crescente e a economia annual que d´elle resulta para o publico já se eleva a avultada quantia de 4.440 contos de reis. Estes resultados exprimen as tendências econômicas do regimen em vigor que adquerio assim um valor essencial no desenvolvimento d´esta estrada".*(RIBEIRO, 1895, p. 6)

A encampação da Estrada de Ferro de Bragança pelo governo provincial aconteceu quando foi sancionada a Lei nº 1.292 de 13 de dezembro de 1886, pelo presidente Joaquim da Costa Barradas, cujo teor o autorizava a encampá-la. (CRUZ, 1955, p. 83)

Na continuação do relatório, Nina Ribeiro apresenta os trilhos do tipo Vignole que estão sendo empregados na EFB, pesando 21 kilos por metro, para o uso de 8 toneladas de carga por eixo, isto sem nenhum inconveniente, permitindo a implementação de wagons com dez toneladas de carga útil e de locomotivas com força de tração e aderência suficientes. Neste sentido, informando que todo material rodante que vai se tornando imprestável estava sendo substituído:

> "*As curvas de raios menores de 100 metros e, sobretudo as declividades de 3 por cento e a conveniência de trens mais produtivos,*

[23] Relatório encaminhado em 12 de fevereiro de 1895, ao Exmo.sr.dr. Lauro Sodré, Governador do Estado Confederado do Pará pelo engenheiro diretor do Escritório da Estrada de Ferro de Bragança, Manoel Odorico Nina Ribeiro. *Relatório sobre a exploração da Estrada de Ferro de Bragança, construcção do ramal para Salinas e estudos para o prolongamento da Estrada até a cidade de Bragança, no anno de 1894.* Pará: Typographia e encadernação de V. Travessa & Cia. 1895.

> *determinaram a acquisição de locomotivas mais adherentes da fábrica de Baldwin em Philadelphia da classe 8 – 21 D, typo Mogul, que pezam 21.772 kilos sobre todas as rodas matrizes e perfeitamente se prestam ao serviço dos trens mixtos, como convém as exigências do tráfego. Três locomotivas d´esta classe com outras tantas da classe 8-20 D, da mesma fábrica, completamente renovadas nas officinas d´esta estrada, são por enquanto sufficientes para o movimento do trafego.*" (RIBEIRO, 1895, p. 7).

Novos carros de passageiros de 1ª Classe, do Tipo americano, para 52 passageiros, também fabricados no mesmo estado norte americano, substituíram os antigos. E em breve os carros de 2ª Classe também seriam substituídos, assim como os carros fechados e "wagons" para transporte de carga. Foram reconstruídas todas as pontes feitas em madeira, algumas delas substituídas por bueiros abobadados, outras substituídas por alvenaria de pedras, com argamassa de cimento e areia.

Nina Ribeiro apresenta um Quadro de Receitas e despesas (Fig. 9) e, nas entrelinhas do Relatório, deixa transparecer a sua satisfação em relação a todas essas melhorias, elogiando a qualidade do material adquirido e expondo-o, como é o caso dos trilhos e das locomotivaso que servem de exemplo.

ANNO	RECEITA R	DESPEZA D	COEFFICIENTE $\frac{D}{R}$
1890	86:122$508	163:359$037	1,896
1891	99:807$293	179:109$779	1,794
1892	124:678$196	207:132$609	1,661
1893	171:757$307	246:517$991	1,433
1894	189:143$124	332:220$347	1,756

Figura 9 - Demonstrativo de receita e despesas dos anos de 1890, 1891, 1892, 1893 e 1894. Fonte RIBEIRO, 1895, p. 16.

Em 1897, durante a gestão do Governador Paes de Carvalho, a Estrada de Ferro de Bragança possuía somente 61 km de extensão executados, interligando Belém às colônias de Benevides, Santa Isabel e Apeú, chegando, até o final daquele governo, a 109 km de Estrada construída, com término na colônia de Jambuaçu. Foram criadas, ao longo daqueles novos 48 km de trilhos, as colônias de Santa Rosa, Ferreira Pena, José de Alencar, Ianetama, Inhangapi e ainda os chamados "Burgos Agrícolas"[24], definidos pela Lei Ordinária nº 583, de 21 de junho de 1898 como : *Concessões de áreas a pessoas ou empresas para criarem núcleos agrícolas com a ajuda do Estado à razão de 400 mil réis por família instalada e a seu chefe 200 mil réis, facultado ao concessionário a propriedade de um terço da área para os seus labores agro- industriais.*

Esta zona era predominada por imigrantes espanhóis, enquanto que em Castanhal e proximidades, o adensamento era formado por colonos paraenses e nordestinos, com predominância destes últimos, atraídos pelo comércio valorizado da madeira. A continuidade dessa imigração subvencionada se deu no 1º Governo de Lauro Sodré, onde alcançaram a população de 14.000 estrangeiros e 8.000 colonos paraenses e nordestinos.

Em 1907, já no governo de Augusto Montenegro, este adensamento de núcleos agrícolas possuía já 65.000 habitantes, para uma população do Estado do Pará de 500.000 habitantes e do Brasil de 17.500.000 habitantes.

Sabe-se que durante 16 anos, depois dos mandatos de 15 presidentes da Província e 6 governos republicanos, foram construídos 105 quilômetros da Estrada de Ferro de Bragança, de um total de 233 quilômetros para a sua conclusão. Essa responsabilidade foi assumida pelo Governador do Estado, Augusto Montenegro, no seu manifesto aos paraenses ao iniciar o seu primeiro mandato em 1º de Fevereiro de 1901.

Na Mensagem ao Congresso Legislativo em 7 de setembro de 1904, ***a Estação Central de Belém*** é citada por Augusto Montenegro como precisando de uma reforma geral, mas principalmente pela

[24] Sobre a criação de burgos agrícolas e imigração estrangeira consultar CRUZ, Ernesto. ***Edifícios Públicos do Pará.*** Volume I. Belém: Imprensa Oficial, 1967, pp. 296-307.

necessidade de ampliação do armazém de mercadorias e cargas, pois já não era suficiente para a demanda existente.[25]

Em 1904, a Estrada de Ferro de Bragança *divulgou, através do Almanack administrativo, mercantil e industrial do Estado do Pará – indicador 1904 -1905* [26], as suas normas de funcionamento, incluindo suas próprias obrigações, os direitos e deveres dos seus usuários, assim como as tarifas cobradas para passageiros e cargas e também outras informações de interesse geral. Havia um total de 14 Estações na Estrada de Ferro de Bragança em 1905. O exemplo utilizado nas Tabelas vai somente até à Estação de Benevides, mas havia ainda Santa Izabel, Americano, Apehú, Castanhal, Marapanim, Jambú-Assú, Igarapé-Assú e 1ª Caripy.

Estrada de Ferro de Bragança – Tabela kilométrica das Estações					
Estações	São Braz	Instituto LS	Asylo DMC	Ananindeua	Benevides
Belém	5.410	8.480	10.110	19.461	34.301
São Braz		3.070	4.720	14.830	28.891
Instituto LS			1.630	10.981	25.821
Asylo DMC				9.361	24.191
Ananindeua					14.840
Benevides					

Figura 10 - Tabela quilométrica das Estações da EFB. Fonte: ALMANACK, 1905.

[25] ***Mensagem ao Congresso Legislativo do Pará em 7 de Setembro de 1904 pelo Dr. Augusto Montenegro Governador do Estado do Pará.*** Belém: Imprensa Oficial, 1904. p. 66.

[26] ***Almanack Administrativo, Mercantil e Industrial do Estado do Pará – Indicador 1904 -1905. Obra de Estatística e de consulta.*** Belém: F. Cardoso & Cia,1904. P. 243-297.

Tarifa nº 1 - Estrada de Ferro de Bragança – Tabela Tarifária da 1ª Classe					
Estações	São Braz	Instituto LS	Asylo DMC	Ananindeua	Benevides
Belém	300	500	600	1$000	1$800
São Braz		200	300	800	1$500
Instituto LS			100	600	1$300
Asylo DMC				500	1$300
Ananindeua					800
Benevides					

Figura 11 – Tabela de Tarifas de passagens para os carros da 1ª Classe dos Trens da EFB. Cobradas à razão de 50 réis por quilômetro nos primeiros 100 km; 30 réis por quilômetro nos imediatos; e 20 réis por quilômetro excedente. Fonte: ALMANACK, 1905.

Tarifa nº 2 - Estrada de Ferro de Bragança – Tabela Tarifária da 2ª Classe					
Estações	São Braz	Instituto LS	Asylo DMC	Ananindeua	Benevides
Belém	200	300	300	500	900
São Braz		100	200	400	800
Instituto LS			100	300	700
Asylo DMC				300	700
Ananindeua					400
Benevides					

Figura 12 – Tabela de Tarifas de passagens para os carros da 2ª Classe dos Trens da EFB, cobradas à razão de 20 réis por quilômetro nos primeiros 100 km; 15 réis por quilômetro nos imediatos; e 10 réis por quilômetro excedente. Fonte: ALMANACK, 1905.

As demais Tarifas, que completavam um número total de 19, estipulavam que:

Nº3- **A** passagem de ida e volta tinha um abatimento de 25% na viagem redonda sobre a Tarifa Nº 1.

Nº4 **–** Bagagens e encomendas custariam 10 réis por kilo e por kilometro.

Nº5– Gêneros de cuidado e condução perigosa custariam 10 réis por 10 kilos e por km.

Nº6– Gêneros de Importação - 5 réis por 10 kilos e por km.

Nº7– Gêneros de Exportação - 3 réis por 10 kilos e por km. (Algodão, azeite de andiroba e outros, cacao, ipecacuanha, madeira em obras, mineraes, pelles verdes, seccas ou salgadas, piassaba, resinas, tabaco e vassouras, etc.

Nº8– Gêneros Alimentícios Importados -3 réis por 10 kilos e por km.(arroz, açúcar, batatas, caroços de algodão, doces, feijão, fructas seccas, geléias, goiabada, línguas frescas ou salgadas, mamona em bagas ou azeite, mel de abelhas, mel de canna, fumo, milho).

Nº9– Gêneros Alimentícios e cereais produzidos na Zona da Estrada Bragantina. 1 real por 10 kilos e por kilometro.

Nº9–A – Aguardente fabricada na Zona da Estrada – 4 réis por 10 kilos e por km.

Nº10 – Objetos de grande volume e pouco peso – 100 réis por 200 kilos ou m3 e por km.

Nº11- Vigamentos – custo variável.

Nº12- Veículos de 4 rodas – 230 réis por um e por km.

Nº13- Veículos de 2 rodas – 150 réis por um e por km.

Nº14- Animaes de montaria – 100 réis por um e por km.

Nº15- Bois e vacas – 80 réis por cabeça e por kilometro.

Nº16- Carneiros, cabras, porcos e cães – 20 réis por cabeça e por kilometro.

Nº17- Patos, perús e ganços – 5 réis por um e por kilometro.

Nº18- Galinhas e outros pequenos animaes – 2 réis por um e por kilometro.

Nº19- Materiais de construção em pequenas quantidades – 90 réis por 1.000 kilos e por km.

Além de gerenciar as tarifas para os seus trens, a Estrada de Ferro de Bragança gerenciava as tarifas para a lancha “ Lauro Sodré” , também de sua propriedade, que fazia o percurso fluvial da cidade de livramento até às cidades de Cintra e Marapanim, num percurso de navegação de 135 kilometros.

Tabela Kilométrica dos portos para a Lancha Lauro Sodré da Estrada de Ferro de Bragança

Cidades -portos	Livramento	Porto Seguro	Santarém Novo	Cintra/Marapanim
Livramento	45.000m	65.000m	100.000m	135.000m
Porto Seguro		20.000m	55.000m	90.000m
Santarém Novo			35.000m	70.000m
Cintra/Marapanim				35.000m

Figura 13 - Tabela quilométrica dos portos e cidades servidos pela lancha “Lauro Sodré” da EFB. Fonte: ALMANACK, 1905.

Tarifa para a Lancha Lauro Sodré da Estrada de Ferro de Bragança – Preço em réis				
Cidades -portos	Livramento	Porto Seguro	Santarém Novo	Cintra/Marapanim
Livramento	3$600	5$200	8$000	10$800
Porto Seguro		1$600	4$400	7$200
Santarém Novo			2$800	5$600
Cintra/Marapanim				2$800

Figura 14 - Tabela de Tarifas de passagens para as cidades e portos servidos pela lancha "Lauro Sodré" da EFB. Fonte: ALMANACK, 1905.

Em 1905, passados dez anos do relatório apresentado pelo engenheiro Nina Ribeiro, o Governador Augusto Montenegro, cujo empenho e prioridade daquele momento era inaugurar o Ramal Ferroviário para a Vila de Pinheiro (atual Distrito de Icoaraci), em mensagem enviada ao Congresso Legislativo Estadual, fez um balanço geral da situação em que se encontrava e seus planos para a Estrada de Ferro de Bragança:

> *Continuo a realizar na Estrada de Ferro de Bragança o programa que me tracei para elevar este próprio do Estado à altura das estradas de ferro da mesma categoria.*
> *Compreendeis quão difícil é romper com abusos inveterados e quanta energia é preciso empregar para realizar idéias que saem da rotina. Entretanto tenho fundadas esperanças de conseguir o meu intento dentro em pouco.*
> *Em primeiro lugar interessa-me sobremaneira o prosseguimento da estrada de modo a, em breve, ela atingir seu ponto terminal. De 1º de Julho de 1904 a 2 de junho deste ano foram entregues provisoriamente 14 quilômetros de linha além do livramento, e sei que para diante há muito trabalho feito, o que permite augurar que dentro em pouco tempo a estrada atingirá o Peixe-Boi. Desde que forem concluídos os trabalhos do Ramal do Pinheiro, pretendo mandar atacar com mais vigor a linha principal, de modo a satisfazer o ardente desejo que nutro de levar a Estrada à Bragança, dentro do corrente período administrativo.*

De acordo com o balanço apresentado pelo governador, a ferrovia contava naquele ano de 1905, com um material rodante bastante significativo constituído de:

> *12 Locomotivas, 5 carros de passageiros de 1ª Classe, 7 carros de passageiros de 2ª Classe, dois carros de Classe mista, 1 carro salão,*

> *8 carros fechados para mercadorias, 2 carros de Bagagens, 1 carro de Inspeção, 1 de Socorro, 2 para a condução de animais, 1 para inflamáveis, 10 para lenha, 9 carros plataformas, 10 wagonetes, 10 Trucks para carros de passageiros e 60 para carros de mercadorias.. E passaria, em acordo as providencias tomadas, a contar em 1906 com mais 2 locomotivas Magul para passageiros, 1 locomotiva para lastro, 6 carros de passageiros de 1ª Classe, 4 de 2ª Classe, 1 carro salão, 1 para bagagens, 6 Gôndolas de Aço para carvão encomendados para os fabricantes na América do Norte.*[27]

Augusto Montenegro não só terminou as obras do Ramal do Pinheiro em 1906, como construiu mais 38 e meio quilômetros de Ramais e concluiu o que faltava da Via Principal da Estrada de Ferro de Bragança, num total de 166 quilômetros, com pontes, oficinas e vila operária em Marituba, inaugurando-a em 1908. Para efetivar todos esses benefícios para a população do Pará e atingir os objetivos prometidos em seu manifesto, Augusto Montenegro obteve um empréstimo externo de 650.000 Libras esterlinas a juros de 5%, com ajuda do deputado Bento de Miranda e do ex-governador Paes de Carvalho que se encontrava, durante o período de negociações, na Europa. (BORGES, 1983, p. 161).

Passados seis anos da inauguração da ferrovia e do empenho do governador Augusto Montenegro para inaugurá-la, em janeiro de 1914, na sua Mensagem ao Congresso Legislativo do Estado do Pará[28], o governador Enéas Martins, ao falar sobre a Estrada de Ferro de Bragança, dirigida pelo engenheiro Amynthas de Lemos, relata a situação especial em que estava o Governo, pois o País e o Estado viviam a queda da exportação da borracha para o mercado internacional e conseqüente queda da arrecadação financeira, devido à concorrência dos países asiáticos:

> *O valor deste próprio do Estado que em representado pelo activo de 23.730:337$135 em 31 de Dezembro de 1912, teve no decorrer do anno de 1913, o acréscimo de 485:581$244, devido em sua quase totalidade à importação de material rodante e sobressalentes para locomotivas e carros de passageiros, que se tornaram indispensáveis à continuação do tráfego de trens. Esta despeza impunha-se sem delongas e viu-se o Governo na contingência de autorizá-la, apezar das dificuldades financeiras, para que não periclitassem a vida dos passageiros e os interesses de uma grande zona.*

---

[27] In CRUZ, Ernesto. ***Edifícios Públicos do Pará.*** Volume II. Belém: Imprensa Oficial, 1967. P. 37-38.
[28] Idem , CRUZ, Ernesto, op.cit..P. 129-130

> *Apresentado o pedido deste material e a justificação de sua necessidade em 24 de agosto de 1912, foi ele auctorizado, e em 5de setembro, 3 de outubro e 5 de novembro passados, entregue á estrada, na ponte de desembarque do Pinheiro, para a sua respectiva. Os materiaes importados constam das locomotivas Rio Branco, Anhanga, Cametá, Capanema, de seis carros para mercadorias, 6 plataformas de ferro e sobressalentes para locomotivas e carros, tudo no valor de 400:344$755. Deixa de figurar acima a importância relativa a montagem dos carros e, havendo sido despendida ainda a importância de 3:790$000 com a adaptação de mercadorias ao transporte de carnes verdes, fica o título Material Rodante, que figura no activo anterior com o algarismo de 1.809:227$278, representado por 2.243:362$033 em 31 de Dezembro de 1913.*
> *As demais despezas que completam a verba levada em conta (...) tudo no total de 81:446$489. E por conseguinte de 24.215:918$379 a conta do activo em 31 de Dezembro de 1913. (...) . Penso em ser auctorisada uma revisão nesta conta, onde alguns títulos parecem exagerados pela applicação de preços no inventário procedido em 1910 e que não exprimem realmente o custo de serviços e acquisição de materiaes, afim de ser para o Activo um algarismo mais approximado do verdadeiro.*
> *(...) O movimento financeiro da Estrada em 1913 foi o seguinte: Receita 1.661:297$342; Despesa 1.816:327$377; Deficit 155:030$035.*
> *Em relação as verbas da renda arrecadada nesse exercício e as de 1912, a receita diminuiu de 64:184$306, ou 7,64%; a despeza diminuiu de 336:159$510 ou 15,61%, o déficit decresceu de 41:510$007, ou seja menor 12,12% que o do exercício anterior.*
> *Estamos tomando medidas no sentido de regularizar esse movimento de despezas e eliminar o déficit.*

Ainda sobre a Estrada de Ferro de Bragança, em nova Mensagem ao Congresso Legislativo do Estado do Pará, apresentada no dia 1º de Agosto de 1916[29], o governador Enéas Martins comenta que as condições técnicas daquela ferrovia continuam sendo insatisfatórias.

> *Se pelo sério cuidado que temos tido com a conservação da linha e do material fixo e rodante, conseguimos não torná-las inferiores aquellas que encontramos o augmento do trafego não permittio chegarmos ao grão de aperfeiçoamento desejado, pela carência do sufficientemente necessário, especialmente de trilhos e rodados de impossível acquisição. D´estes havia em principio de 1915 apenas 30 pares em*

[29] Idem , CRUZ, Ernesto, op.cit..P. 138-141

> *bom estado, dos 80 importados em 1912 e de outros 80 importados em 1913.*
> *(...) de 1º de Janeiro de 1915 até 30 de Junho último, procedeu esta administração a novas obras inadiáveis na Estação Central (São Braz) e seus galpões, e na Estação de Belém, etc...**devendo ter em breve a Estação de Belém inteiramente renovada**, o mesmo não sendo possível fazer nos galpões da Central, por ainda não ter sido possível obter, sem provisão no mercado, os materiaes necessários.*

Um momento importante na compra de material rodante da Estrada de Ferro de Bragança aconteceu durante o governo de Enéas Martins, pois a compra de novos carros para os comboios existentes, e que foram recebidos em maio de 1916, foi efetivada de um fabricante brasileiro. Ali estava um importante indicativo, parcialmente a ferrovia começava a não depender da importação feita dos Estados Unidos da América do Norte e de países da Europa, o que certamente acarretou uma diminuição de despesas para o Tesouro Estadual.

> *Em fins de maio ultimo receberam-se da Fabrica Trajano de Medeiros & Cia, do Rio de Janeiro[30], oito excelentes carros, sendo seis para mercadorias e dois para animaes (...) Tal acquisição vem prestar um grande auxilio ao trafego hoje muito desenvolvido, ficando assim as respectivas condições muito melhoradas. O antigo material rodante soffreu reparos (...) o que attenuou o seu mal estado valorizando-o. De trilhos e rodados e que continuamos mal, sendo de urgência a sua acquisição.*

Sede e capital de um Estado que contava com uma população estimada em 1.020.000 habitantes, no ano de 1916, em acordo com as informações do "Guia do Estado do Pará"[31], a cidade de Belém tinha 195.000 habitantes, distribuídos oficialmente por três Bairros, o Comercial, o da Cidade Velha e o da Campina e a cidade de Bragança, o outro extremo da Estrada de Ferro, possuía 29.000 habitantes. Entre as duas Estações, Belém e Bragança, havia

---

[30] A oficina denominada "Trajano Medeiros e Cia" funcionou no bairro de Engenho de Dentro, no Rio de Janeiro a partir de 1907, em uma área de terreno de 440.00m2, ocupando vários edifícios entre os quais um galpão metálico de 300m de comprimento e 25m de largura, proveniente da Exposição Universal de Paris de 1889, onde fazia parte do " Palácio das Indústrias" . O engenheiro civil Trajano Sabóia Viriato de Medeiros, dono da oficina, havia sido ferroviário e trabalhado na EFCB, a convite de Pereira Passos executou reparação dos carros e vagões da daquela Estrada. Em 1903 recebeu convite de Alfredo Maia para reconstrução do material rodante da EFS (Estrada de Ferro Sorocabana), em 1906 suas então instalações *"já não davam conta de todo trabalho, atendendo tanto a ferrovia, quanto a Light & Power, para a qual fabricava carros de passageiros em madeira para os bondes a tração animal (burros) e reboques para os bondes elétricos, não sendo fabricado apenas o carro motor" , in* RODRIGUEZ, Hélio S. ***A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: O Resgate de sua Memória.*** Rio de Janeiro: Crafts e Hobbies, 2004. P. 26 – 27.

[31] BRAGA, Theodoro. ***Guia do Estado do Pará.*** Belém: Typographia e Encadernação do Instituto Lauro Sodré, 1916. P 76.

17 Estações e 39 paradas. Nas normas e valores adotados na Tabela de Preços daquele ano, a viagem no carro de passageiros de 1ª Classe, somente de ida custava 9$700 réis, ida e volta custava 14$600. No carro de passageiros de 2ª Classe o preço de ida era 4$400 réis. Quando o destino eram as Paradas, o preço do bilhete era igual ao cobrado para a Estação seguinte. Crianças com até três anos de idade nada pagavam, e aquelas acima dessa idade até aos oito anos, pagavam apenas meia passagem. Quanto ao movimento dos trens durante a semana para servir a população paraense era muito variado em horários e havia ainda nos finais de semana, no domingo especificamente, um trem especial de recreio, que ía até Castanhal, partindo às 6:00 horas da manhã e regressando as 18:12 horas da tarde a Belém. O Jornal A Folha do Norte de 04 de Abril de 1930, ao publicar anúncio sobre viagens de recreio, realizadas pela Estrada de Ferro de Bragança, nos horários de 6:00 e 7:00 horas da manhã, com destino a Castanhal e Pinheiro respectivamente, comprova o sucesso dessas viagens realizadas há mais de 14 anos.

Os horários e os trens existentes para Bragança e outras cidades e vilas, mostrado a seguir, servem como referência para o trabalho executado pela Estrada de Ferro de Bragança em 1916.

> ***Destino - Dias e horários dos trens – Tipo de trem - tabela de preços.***
> *Bragança – Terças, quintas e sábados às 6:00 horas –Passageira - Ida e volta 14$600 réis – só ida 9$700 réis.(o comboio que vae aos sabbados a Bragança só regressa a Belém nas segundas feiras às 15:00 horas.*
> *Bragança – Terças e sextas às 6:00 horas –Mixto (Sai da Estação Central).*
> *Igarapé Assú – Domingos às 5:40 horas –Cargas - Facultativo (Sai da Estação Central).*
> *Ramal de Pinheiro – Todos os dias às 10:50 horas e às 17:20 horas – Passageiros – 1ª Classe $500, ½ passagem $300; 2ª Classe $400, ½ passagem $200. Assinatura mensal 20$000.*
> *Domingos e Feriados 7:00 horas, 13:00 horas e 19:00 horas.*
> *Ramal do Curro – Todos os dias às 11:15 horas – Passageiros – preço = de Pinheiro.*
> *Ramal de Benfica – Sai da Estação de Benevides – Espera o trem de passageiros – 1$000.*
> *Ramal do Prata – Sai da Estação de Igarapé Assú - Espera o trem de passageiros – 1$000.*
> *Ramal de Benjamim Constant – Sai da Estação de Bragança - Espera o trem de passageiros, - 1$000.*
> *Castanhal – Todos os dias úteis as 16:30 horas.* (BRAGA, 1916, p. 76).

Com todos os serviços executados pela EFB, esta ferrovia estava desempenhando muito bem a sua função tecnológica de transporte de passageiros e cargas, contribuindo para o bem estar dos usuários de seus serviços. No entanto, era o ex-senador Lauro Nina Sodré e Silva eleito para o quadriênio de 1917 a 1921, governador do Estado do Pará, um dos incentivadores dessa ferrovia, quem poderia, devido à condição de já haver exercido o mesmo cargo no final do Século XIX, de 1891 a 1897, ser o mais capaz de gerir o destino da Estrada de Ferro de Bragança. Através da sua Mensagem ao Congresso Legislativo, em 07 de Setembro de 1918[32], tudo indica que ele tinha mesmo um interesse especial pela EFB e que a considerava de primeira espécie.

> *A EFB corta toda uma porção de terras em que a agricultura é de dia em dia mais crescente e próspera.*
> *Coube-me promover o entendimento desta via férrea, que nos annos de meu primeiro governo tomou grande impulso. Aos que nesse tempo contra Ella se insurgiam porque em começo de desenvolvimento do tráfego não podiam ser grandes os lucros auferidos, eu respondi uma vez em documento official: Existisse ou exista, embora este déficit numa estrada natureza dessa e eu não vejo aindaq como condenal-a, bastando para isso lembrar que largas verbas saem do Thesouro para ocorrer as subvenções das linhas de navegação, que constituem o mais prompto e mais útil meio de garantir a nossa prosperidade e não há quem cuide ao conceber taes auxílios, senão nos resultados naturaes que d´ahi hão de vir para a riqueza particular, que é sommada a riqueza pública. Pois tudo isso dará como resultado a Estrada de Ferro de Bragança, indo como vae atravez da zona Ferraz onde é impossível outro meio de communicação.*
> *Outra já é a sua situação agora, realisadas por completo as minhas previsões.*
> *(...) A Partir desse anno de 1916, pode-se ter como definitivamente abolido o regimem do déficit, que sempre nela permaneceu desde 1886 (...)*
> *(...) não permittiram as condições financeiras que eu auctorisasse os estudos já encetados no prolongamento dessa estrada em demanda do rio Guruppy, o que será levar vida a toda uma boa zona agrícola do Estado, pertencente aos municípiosde Bragança e Vizeu tendo logo em vista leval-a até fazer a nossa ligação com o visinho Estado do Maranhão.*

As condições gerais em que se encontrava a EFB mostrada até aqui, pelo período que vai de 1886 a 1921, poderiam ser consideradas satisfatórias, principalmente por ser uma

[32] Idem , CRUZ, Ernesto, op.cit..P. 149- 150.

ferrovia implantada na Amazônia Oriental e depender para a sua manutenção de materiais importados da Europa e América do Norte. Satisfatória, apesar do déficit financeiro que a acompanhou até 1916, situação declarada tanto pelo relato dos Presidentes da Província ou Governadores do Estado através das suas Mensagens à Assembléia Legislativa, como pelos seus Diretores através dos Relatórios Técnicos, e que sempre subsidiavam parcialmente aquelas Mensagens. Satisfatória, pois continuava, apesar das várias dificuldades apontadas, funcionando e servindo a população de trabalhadores rurais e comerciantes que crescia ao longo da Zona Bragantina.

O relato feito por um cidadão português através de carta enviada ao jornal da colônia portuguesa no Pará[33] - denominado *Jornal Lusitano* - que circulou em 1921, de uma viagem pela Estrada de Ferro de Bragança naquele mesmo ano, ilustra às condições em que se encontrava o material rodante e as condições gerais de segurança e conforto daquela ferrovia, mais de uma década após sua inauguração, acontecida em 1908. Na edição do dia 12.03.1921 do jornal ***Lusitano***, na segunda página, seção de comunicações com o editor, foi publicado com o título "Cartas de Bragança", a opinião do cidadão português F. Oliveira a respeito da viagem de trem de Belém a Bragança. Como iniciou sua viagem na Estação Central de Belém, pertencente ao Ramal São Braz – Jardim Público da EFB, o seu relato tornou-se muito importante para esta pesquisa:

> "*Prezado amigo Godinho,*
>
> *Escrevo-te esta, depois de fazer uma excellente viagem no* ***trem do horário****, da Estrada de Ferro Belém–Bragança. Francamente te digo que quando embarquei na Estação de Belém* (Estação Central de Belém no Ramal São Braz - Jardim Público)*, tive uns certos arrepios*

[33] Vários foram os jornais publicados para servirem de veículos de comunicação com a colônia portuguesa no Pará, tanto no Império quanto no período republicano. Deles foram selecionados os periódicos portugueses impressos a partir do ano de 1883 até o ano de 1931, intervalo de tempo este determinado pela abrangência desta pesquisa
O primeiro periódico português publicado no Pará foi o "Paraense" em 01 de março de 1822, impresso na Imprensa Liberal de Daniel Garção de Melo & Cia, localizada na ilharga do Palácio, hoje Dona Tomásia Perdigão. Os periódicos portugueses selecionados foram: *A Colônia Portuguesa- 1885; Portugal – 1878; Tributo da Colônia Portuguesa – 1889; O Echo Português – 1890; O Protesto – 1895; Pará a Portugal– 1902; Brasil Portugal – 1906; O Lusitano – 1907; O Pará a Portugal – 1906; Echo Lusitano" – 1908 - 1910; Pátria Nova – 1909; O Carbonário Português – 1911; Talassa Irônico – 1912; 5 de outubro – 1913; O Heraldo – 1913; Portugal Moderno – 1915; Gazeta Lusitana – 1916; Portugal – 1917; O Record – 1918; Alma Portuguesa – 1919; O Lusitano – 1919; O país das quinas– 1920; Jornal Lusitano 1920-1924; A Colônia 1924-1928* in CARINHAS Teófilo(org.). ***Álbum da Colônia Portuguesa no Brasil – 1929***. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas do Número, 1929.

> *de frio, com medo de ser esmagado por esses carros, que levianamente dizem ser os piores do universo. Não é tanto assim,*
> *Eu que não sou marinheiro de primeira viagem, pois que tenho andado em trens (ou comboios como os chamam na nossa terra) europeus, não vi esse eminente perigo, como se procura fazer crer aos que pela primeira vez viajam nesta Estrada de Ferro.*
> *É exacto, que se torna aborrecido transpor tão longo percurso, porem, sem esse receio de desaparecer desta para melhor. Que diabo! Desastres sempre houve, e muitas vezes nas melhores linhas férreas do mundo. Mas isso, nós não reparamos por que nos fica muito longe. A administração da Estrada de Ferro de Bragança, a meu ver, tem ate feito muito, e devo louvar a sua criteriosa direcção.*
> *Failar-te desta cidade, caro Godinho ficará para a minha segunda carta. Hoje só te digo que ella é linda e que seu comercio e grande e criterioso. A nossa colônia esta representada na lista das primeiras casas comerciais, até breve. Do amigo F. Oliveira. 21.02.1921."*

Se mais uma vez a passagem de Lauro Sodré pelo Governo do Estado do Pará foi benéfica para a Estrada de Ferro de Bragança, mantendo-a em boas condições de trafegabilidade, daquela vez ainda foi melhor, com um excelente status financeiro, pois não havia mais déficit desde 1916, como já foi dito anteriormente. O fato é que o Governo Federal interessou-se por ela, com o propósito de encampá-la como ferrovia federal, o que foi efetivado pela sua aquisição em 13 de Julho de 1922, através do Decreto N^{o} 15.563 [34] , assinado pelo então Presidente Epitácio Pessôa e pelo Ministro da Viação e Obras Públicas José Pires do Rio.

Apresentado pelo Governador do Estado do Pará sucessor de Lauro Sodré, Dr. Antonino Emiliano de Souza Castro, na sua mensagem ao Congresso Legislativo Paraense em 7 de setembro de 1922, o Decreto N^{o} 15.563, composto de 40 Cláusulas, traz como informação adicional para esta pesquisa dimensões características da Estrada de Ferro de Bragança, expostas na cláusula Primeira, sendo a única aqui transcrita.

> ***Decreto do Governo Federal N^{o} 15.563 de 13 de Julho de 1922 – Resolve adquirir a Estrada de Ferro de Bragança, de propriedade do Estado do Pará, e dá-la em arrendamento ao Governo do dito Estado:***

[34] Idem , CRUZ, Ernesto, op.cit..P. 197-198. Ver também ***Mensagem ao Congresso Legislativo do Pará em 7 de Setembro de 1922 pelo Dr. Antonino Emiliano de Souza Castro Governador do Estado do Pará.*** Belém: Typographia do Instituto Lauro Sodré, 1922. P. 44-49.

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização constante do artigo 2 n. VII, da lei nº4.230 de 31 de Dezembro de 1920, revigorada pelo Artigo 38 da Lei nº4.440 de 31 de Dezembro de 1921, resolve adquirir a Estrada de Ferro de Bragança de propriedade do Estado do Pará, a fim de incorporá-la as linhas federais e bem assim, dar a dita Estrada em arrendamento ao Governo do referido Estado, na conformidade das cláusulas que com este baixem, assignadas pelo ministro da Viação e Obras Públicas.

Rio de Janeiro, 13 de Julho de 1922, 100 da Independência e 34º da República.

Cláusula I: O Governo Federal adquire a Estrada de Ferro de Bragança, de propriedade do Estado do Pará, a qual passa ao pleno domínio da União. A Estrada de Ferro de Bragança é constituída:

I- Pelas Linhas e Ramaes adeante descritos;

a) Bitola de um metro:

Linha Principal – Belém a Bragança.....233.177,53 m
Belém ao Entroncamento (duplicada)..... 9.179,25 m
Desvios, triângulos e linhas auxiliares..... 10.529,51 m

Ramaes – Utinga (Central ao Utinga)..... 1.307,00 m
Pinheiro (Entroncamento ao Pinheiro)..... 15.474,20 m
Desvios, triângulos e linhas auxiliares..... 4.434,75 m

b) Bitola de 65 centímetros:

Ramal de Igarapé-açu ao Prata.....20.777,00 m
Prolongamento de Bragança a Benjamim Constant.....19.175,32 m
Desvios, triângulos e linhas auxiliares..... 465,90 m

c) Bitola de 1m,45:

Ramal de tracção animal – de Benevides a Benfica.....9.000,00 m

II- Pelos edifícios, dependências, oficinas, material rodante, etc..., constante de inventário organisado e que, assinado por ambas as partes, ficará fazendo parte integrante do contrato.

III- Pelos terrenos abaixo mencionados pertencentes à Estrada:

a) 1.580 hectares de terras em Marituba;
b) terrenos desapropriados em Belém, São Braz e Marituba;
c) terrenos em Bragança;
d) terrenos para a nova Estação de Americano.

Como o Ramal São Braz (Estação São Braz) – Jardim Público (Estação Central de Belém) da EFB, para ser definitivamente implantado, a partir de 1887 adotou em diversos momentos a denominação de *Prolongamento da EFB*, no Decreto Federal 15.563, de 1922, ele achava-se partícipe da linha Principal, incluído nos *233.177,53 metros* de Belém a Bragança.

A aquisição em 1922 pelo governo federal da Estrada de Ferro de Bragança não agradou a setores da política paraense, pois o jornal "A Província do Pará" [35] na sua edição de 21 de fevereiro de 1923, p.1, voltou a atacar a via férrea bragantina, como nos idos de 1883:

> *"Mais um descarrilamento–uma viagem rápida de Belém a Bragança em 22 horas.*
> *Da Estação de Belém partiu sabbado último, ás 6 horas precisas, o trem do horário P.1 com destino á cidade de Bragança, conduzindo grande número de passageiros alli domiciliados.*
> *A viagem duraria apenas ás 9 horas costumeiras se o péssimo estado daquella via-férrea não caminhasse célere para a mais completa imprestabilidade e se os socorros pedidos fossem enviados com a devida precizão (...)*
> *Apezar das constantes reclamações feitas neste sentido, nenhuma providência foi tomada por quem de direito, que permanece indifferente a toda sorte dos sucessivos desastres (...)"*

O fato é que não devia haver a manutenção adequada na EFB, pois o Estado do Pará e a sua capital, Belém, sentiam ainda o efeito da penúria gerada pela perda da liderança no mercado internacional da exportação da borracha. Em relação a essa crítica à EFB, a natureza do tráfego não havia modificado, o traçado das linhas também não sofreu mudança, e o material dos trilhos[36] assim como o rodante da ferrovia eram, como já vimos, de ótima qualidade. Mesmo com todos esses problemas a EFB continuava prestando serviços à população de Belém e da Zona Bragantina. Indiretamente através de *noticias sociais*, naquele mesmo ano de 1923, o "Jornal Lusitano" noticiava a situação em que se encontrava a EFB, através de usuários dessa ferrovia, em dois momentos bem movimentados para o comércio e

[35] Em 29 de agosto de 1912, após ter tido a sua sede incendiada por opositores ao Lemismo, "A Província do Pará", não circulou mais. A volta da circulação desse jornal, com Antonio Lemos morto em 1913, foi somente em 1922, já como *Òrgão do Partido Liberal com Escritório e Typografia no Largo das Mercês n^{o} 7*.

[36] "Com os trilhos Vignole empregados nesta Estrada, com o pezo de 21 kilos por metro,a carga por eixo pode ser sem inconveniente de oito toneladas, e este limite torna possível o emprego de wagons com dez toneladas de carga útil e de locomotivas com força de tracção e adherencia suficientes" Op. Cit.página 10.

para a população da cidade de Belém e de todo o Estado do Pará, o Círio de Nossa Senhora de Nazareth e as festas do Natal e Ano Novo:

> *Jornal Lusitano, Belém, 27.10.1923. "Ecos Sociais" – Viajantes.*
>
> *"No trem de hoje segue para Mirasselvas (E.F.B.), onde é importante e conceituado comerciante, o nosso respeitável compatriota Sr. Manoel d'Oliveira Marques, que esteve alguns dias nesta capital, acompanhado de sua gentilíssima filha, assistindo as festas que se estão realizando em louvor de Nossa Senhora de Nazareth.*
> *Ontem mesmo os distinctos viajantes nos deram a honra de sua visita, gentileza que muito agradecemos."*
> *Jornal Lusitano, Belém, 29.12.1923. "Ecos Sociais" – Viajante.*
> *"Deu-nos o prazer de sua visita ontem, o nosso distincto amigo e compatriota Sr. Antonio José da Cunha, digno comerciante na E.F.B.*
> *Ao amigo Cunha, que é nosso assignante, agradecemos a sua gentileza."*

Estes testemunhos contribuem para mostrar que "*a mais completa imprestabilidade"*, na sinistra visão e previsão do jornal "A Província do Pará" sobre a ferrovia, não aconteceu.

O contrato de compra e venda da Estrada de Ferro de Bragança foi assinado em 31 de Julho de 1922 no Rio de Janeiro, sendo procurador do Estado do Pará o eminente senador Dr. Lauro Sodré[37], que como tudo indica teve grande participação nas diversas rodadas de negociações. Dois anos e meio depois, 12 de janeiro de 1925, foi lavrada no Décimo Segundo Oficio de Notas, a escritura de compra e venda, tendo como vendedor o Estado do Pará e compradora a União Federal[38]:

> *(...) E pelo outorgante vendedor, o Estado do Pará, por seu procurador legalmente constituido, conforme o instrumento do mandato que será nesta transcripto, me foi dito perante as mesmas testemunhas: -* ***a)*** *que é senhor e possuidor de uma Estrada de Ferro com trezentos e trinta kilometros e novecentos e dezenove metros denominada "Estrada de Ferro de Bragança" composta de uma linha principal e quatro ramaes; dotada de vinte e uma Estações sendo dezessete na linha principal, uma no Ramal de Pinheiro, duas no Ramal do Prata e uma no Ramal de Benjamim Constant; possuindo quarenta paradas de vários typos, três depósitos de madeiras, officinas geraes em Marituba com as dependências e mechanismos precisos, Uma Vila Operária e quinze casas de turma*

[37] ***Mensagem ao Congresso Legislativo do Pará em 7 de Setembro de 1922 pelo Dr. Antonino Emiliano de Souza Castro Governador do Estado do Pará.*** Belém: Typographia do Instituto Lauro Sodré, 1922. P. 49.
[38] Idem , CRUZ, Ernesto, op.cit..P. 226-231

ao longo da linha. ***A Estação de Belém ou antiga Estação do Jardim Público foi*** *instalada em logradouro público abrangendo actualmente a área comprehendida entre a Estrada de São José e a Rua Ângelo Custódio, limitada pela direita com as construções, no ângulo da Travessa Demétrio Ribeiro e ao longo desta até a Ângelo Custódio e pela esquerda com a Avenida Almirante Tamandaré.* ***Todo o percurso da Linha da Estação de Belém a de São Braz é feito pelas vias públicas.*** *A Estação de São Braz foi construída em terrenos do Patrimônio municipal, à margem do Largo de São Braz, actualmente Praça Floriano Peixoto, que estavam baldios ao tempo da construção. De São Braz ao Marco da Légua percorre a Estrada a antiga Avenida de São Braz, posteriormente Avenida Tito Franco, via pública municipal, aberta há longo do tempo. (...)* ***- b)*** *que a Estrada de Ferro de Bragança é dotada dos necessários móveis e utensílios, todos relacionados em trinta de junho de mil novecentos e vinte e um, pelo engenheiro A.V. Avilla, e dos mechanismos, ferramentas e diversos materiaes existentes nas officinas e depósitos, também relacionados pelo mesmo engenheiro em julho do mesmo anno, cujos inventários e relatórios e seus annexos sobre o movimento financeiro, planta, schema da Estrada, quadro dos trens e horários, tarifas, plantas diversas, quadro do material rodante, photographias, etecetera, ficam fazendo parte integrante da presente;* ***- c)*** *que o Governo Federal usando da autorisação constante do artigo segundo número VII da Lei número quatro mil dusentos e trinta, de trinta e um de Dezembro de mil novecentos e vinte revigorada pelo artigo trinta e oito da Lei número quatro mil quatrocentos e quarenta e seis de trinta e um de Dezembro de mil novecentos e vinte e um, resolveu adquirir a descripta Estrada de Ferro de Bragança, a fim de incorporal-a às linhas federaes, na confomidade das cláusula baixadas com o citado Decreto.* ***– d)*** *que em virtude do disposto no Decreto número quinze mil quinhentos e sessenta e três de treze de Julho de mil novecentos e vinte e dois, ajustou vender à Outorgada Fazenda Federal a Estrada de Ferro de Bragança, de sua propriedade, para que ella passe ao pleno domínio da União Federal com todas as linhas, ramaes, desvios, triângulos, linhas auxiliares, edifícios , dependências, officinas, material rodante, etecetera, constante do inventário organizado e que assignado por ambas as partes fica fazendo parte integrante da presente, bem como os terrenos adiante mencionados pertencentes a Estrada; mil quinhentos e oitenta hectares de terras em Marituba; terrenos desapropriados em Belém, São Braz e Marituba; terrenos em Bragança e terrenos para a nova estação de Americano, venda esta que segundo o alludido decreto, foi ajustada pela importância de dezessete mil contos de reis , sendo cinco mil contos de reis em moeda corrente e os restantes dozemil contos de reis em doze mil Apólices da Dívida Pública do valor nominal de um conto de reis cada uma, juros de cinco por cento ao anno.-* ***e)*** *e que o outorgante, Estado do Pará, representado pelo seu governo, obrigou-se ao ajustar esta venda a applicar a somma de cinco mil contos de réis do seguinte modo: Primeiro – na acquisição de trilhos e acessórios, inclusive apparelhos de mudança de via do tipo Vignole e*

> *de vinte e cinco kilogramos por metro corrente, para a substituição de oitenta e sete kilometros e quatro^metros de linha; Segundo – na acquisição e assentamento de cento e quinze mil dormentes e cem mil tirefonds ou grampos de linha; Terceiro – no assentamento, lastro e nivelamento de oitenta e sete mil e quatrocentos metros de linha; Quarto – na acquisição de duas locomotivas, oito vagões fechados de mercadorias, dois para animaes e dez wagões plataformas de vinte ou mais toneladas de lotação, bem como de dois carros de passageiros de primeira classe, um de segunda classe e um mixto; Quinto – na acquisição de trinta e oito trucks diversos para carros e wagões e na de oitenta e quatro pares de rodas com eixo para o mesmo material; Sexto – na acquisição de molas, pinos,etcetera e de artigos mettalicos diversos necessários à prompta execução de reparos de que precisam as locomotivas e o material rodante de estrada; Sétimo – emgrandes reparações exigidas por oito locomotivas e Oitavo – em reparações geraes no material fixo e rodante da estrada; -* ***f)*** *que na mesma occasião o Outorgante Estado do Pará concordou em que a referida quantia de cinco mil contos de réis ficaria em depósito na Agencia do Banco do Brasil no Pará que, de accordo com as ordens do GovernoFederal e os certificados expedidos pela Inspetoria Federal das Estradas, iráfazendo a entrega ao Governo do Estado das importâncias requisitadas até aquele limite, a proporção que forem sendo adquiridos os materiaes e realizadas as obras acima referidas obrigando-se outrossim, o Governo do Estado do Pará à empregar precipuamente, por intermédio do Banco do Brasil, no serviço da sua actual dívida o producto da venda das Apólices.(...)E para constar onde convier, eu, Ruth Fernandes Soares, arquivista Classe C, nível 11, desta Repartição passei a presente certidão que assino – Ruth Fernandes Soares – Confere.*

Na Mensagem enviada em 7 de Dezembro de 1923[39] pelo Governador Antonino Emiliano, ao Congresso Legislativo, havia a certeza de que os 5.000:000$000, dos 17.000:000$000 recebidos em pagamento pela Estrada de Ferro de Bragança, já daria novas condições de funcionamento para a ferrovia, agora tendo o seu tráfego sob o comando do Engenheiro Antonio Crespo de Castro. O Edital de concorrência para a reforma da Estrada sairia no *Diário Official* daquele mês de Dezembro.

> *(...) Reparada, o que em breve succederá, na plenitude, portanto, da sua efficiencia, se constituirá a E. F. de Bragança, dentre em pouco, um dos mais valiosos elementos econômicos do Estado, como fonte directa da renda, e principalmente como o incentivo, de que tanto carece, para o seu desenvolvimento, a vasta região agrícola dos municípios bragantinos. (...)*

[39] Idem , CRUZ, Ernesto, op.cit..P. 207 – 209.

E na mensagem seguinte, de 7 de Setembro de 1924[40], o Governador Antonino Emiliano volta a informar sobre os resultados daquela *Concorrência de fornecimento de materiais e execução das obras e melhoramentos da Estrada de Ferro de Bragança*, da qual foram abertas as propostas em 19 de março de 1924. Depois de julgadas no dia 08 de abril, em sessão presidida pelo próprio governador, foram divulgados os participantes ganhadores.

> *(...) Depois de bem discutidas e examinadas todas as propostas, foram preferidos os concorrentes:* ***Holden & Lemos****, para fornecimento de dormentes, trucks, jogos dos mesmos, rodas ares, eixos, jogos de molas, materiaes para conserto das cinco locomotivas Apehú, Peixe-Boi, Caripy, Jambu-assú e Maracanã, idem para a locomotiva Ananindeua, idem para a Benevides, idem para a Rio Branco, tubos de cobre, uniões de metal, vergalhões, chapas de cobre, solda granulada, ferro Guzon, ventilador, cadinhos, machinas com esmeril, chapas de vidro, asbestos em blocos, óleo de linhaça, verniz, água raz, seccante, alvaiade, verde em massa, tinta, ocre, crê, roxo-terra, potassa, cal virgem, vermelhão, sombra, lírio, terra de siem, cartões, pára-choques, molas de tracção, caldeiras, fornalha, tubos, manilhas, mangueiras e mão de obra de todas as locomotivas;* ***La Commerciale Sud Americane****, trilhos, talas de juncção, parafusos, tirefondes e grampos, apparelhos de mudança de guia;* ***A. Victorio da Costa****, assentamento lastro e nivelamento de 87.400 metros, inclusive substituição de trilhos e administracção;* ***Companhia Brasileira de Electricidade,*** *jogos de rodas motoras, excêntricos, jogos de estropos, chapas de aço, vergalhões redondos, cantoneiras, rebites e pára-choques.*
>
> *O material adquirido e a execução dos trabalhos contractados consumirão cerca de 4.200 contos, ficando reservados para eventuaes 800:000$000 dos 5.000:000$000 destinados aos consertos, nos termos em que foi realizada pelo Governo Federal a encampação da Estrada de Ferro de Bragança.(...).*

A dependência da importação do material rodante e de outros materiais continuava sendo significativa para o eficaz funcionamento da EFB, era o que aquela concorrência mostrava com clareza, ao divulgar os seus ganhadores; notada a ausência da Fabrica Trajano de Medeiros & Cia, do Rio de Janeiro, que já acumulava anos de experiência, era fabricante nacional, e poderia ter oferecido, naquilo que produzia, preços melhores, contribuindo para a não importação de parte do material. As dificuldades da EFB, a importação de material e a liberação da verba federal para a efetivação das compras, fazem parte da mensagem

[40] Idem , ibidem. CRUZ, Ernesto, op.cit..P. 213 - 214.

governamental enviada ao Congresso Legislativo do Estado, em 7 de setembro de 1925[41], pelo sucessor de Antonino Emiliano de Souza Castro o Governador Dr. Dionísio Ausier Bentes, que iniciou seu mandato em 1º de fevereiro de 1925, com término em 1º de Fevereiro de 1929. *(...) Desde que assumimos o governo não contando senão com os recursos naturaes do Estado, impondo-se a reconstrucção de Bragança, que não resistiria por mais um semestre, no seu tráfego, foi nossa preocupação de todas as horas, reclamar do governo da União o cumprimento da cláusula a que se havia obrigado.*

Ao que tudo indica, o Governo Estadual anterior, além de receber os doze mil contos de réis em apólices do Governo federal em pagamento da EFB, nada empregou desse valor recebido, do total de 17.000 contos de réis, para o melhoramento daquela ferrovia e ainda repassou a responsabilidade para o seu sucessor, que teve de usar argumentos especiais como a urgência nos consertos ou o colapso em 6 meses, para poder receber os 5.000 contos de réis restantes e poder começar a trabalhar. Até os 800 contos de réis dessa quantia, reservados para eventuais consertos, já haviam sido predestinados pelo antecessor;

> *Por intermédio do Banco do Brasil já foram remettidos, da importância de 5.000 contos de réis, 2.000 contos de réis em três prestações, sendo uma de 1.000 contos e duas de 500 contos.*
> *Com esse dinheiro, já foram feitos pagamentos de parte do material importado das praças da Europa e América, destinado à remodelação, como consta do relatório do director dessa Estrada, e de mappas insertos em annexos.*
> *Para os serviços de reconstrução o meu antecessor havia acceitado a proposta, sob forma de administração, contractada com o engenheiro Victorio da Costa. Essa administração contractada, montava à importante cifra de 800 contos, a qual já havia sido transferida a uma outra firma estrangeira. Porque não conviesse, no momento, aos interesses do Estado, o alludido contracto, resolvemos rescindil-o, sujeitando-nos à penalidade nelle estatuída. E, em seguida, entregamos essa administração a aprovada competência do actual diretor, Dr. Crespo de Castro. E porque desejássemos atacar os serviços, na época em que começavam a rarear as grandes chuvas, próprias da estação, e não contássemos com os certificados das obras realizadas, fornecidos pela honrada Fiscalização Federal da Inspectoria das Estradas de Ferro, resolvemos, por conta do Estado abrir um crédito de 200 contos , depositados no Banco do Brasil, para inicio, sem delongas, desses trabalhos.*

[41] Idem , ibidem. CRUZ, Ernesto, op.cit. P. 220 – 224.

> *Não se enganou a nossa espectativa com a actividade desenvolvida por quem superintende essa reconstrução, podendo annunciar-vos o adeantamento progressivo que tem tido o assentamento dos novos trilhos, a reconstrucção de locomotivas e a construcção sobre trucs novos de novos carros, para passageiros e cargas. Em nossa última inspecção, tivemos ensejo de verificar a veracidade do que acima ficou referido. (...)*

Em outro relato de viagem no ano de 1925, feita em um dos trens da Estrada de Ferro de Bragança, desta vez pelo próprio editor do jornal denominado *A Colônia*, dirigido especialmente aos portugueses do Estado do Pará, temos nova opinião quanto às condições em que se encontrava o material rodante e sistemas gerais de segurança e conforto daquela ferrovia. Haviam-se passado então três anos da encampação da EFB, tornando-se aquela propriedade do Governo Federal, sendo arrendada pelo mesmo ao Estado do Pará. Um primeiro texto elaborado pelo mesmo autor, publicado naquele jornal na edição de Sábado dia 19.09.1925 e que foi muito bem aceito pelos leitores, versava sobre uma viagem de ida e volta de trem a Bragança, infelizmente extraviado junto com aquela edição do jornal, dos números daquele periódico utilizados para esta pesquisa. *A Colônia* publicou o segundo texto assinado pelo seu editor no Sábado seguinte, dia 26.09.1925, com a chamada: ***De Trem - De Belém a Bragança e vice- versa:***

.

> *Hoje influenciado por essas generosas palavras de muita gente que já tem ido a Bragança e ainda tenciona ir. Eu direi que durante o trajeto, em certo tempo, se ventilou o assunto de não haver conforto nos carros. E os próprios passageiros que o ventilaram em palavras enérgicas, mas sem desconsideração a quem quer que seja, em presença de um distinto deputado, que também viajava- a quem não tenho a honra de conhecer- Imploravam-lhe que pugnasse em prol dos passageiros.*
> *Ora, eu sempre tenho ouvido dizer que o exmo. Sr.Dr. Crespo de Castro, digno Diretor da EFB, se tem esmerado no desempenho do cargo que exerce.Além disso, conheço-o, de nome, há muitos anos, a quando s.exc. residia em Manáos. Para tal corroboro o que se diz, mas s.exc precisa viajar até Bragança, para apreciar e depois refletir nas razões que alegam os passageiros.*
> *Que os trilhos estão maus é um facto, mas isto não desculpa a falta de uma talha ou outra qualquer coisa, com água, nem desculpa a falta de um vidro na porta da frente da carruagem..*

Aqui, Godinho Ferreira pode ter iniciado significativa influência na carreira técnica do Sr.Dr. Crespo de Castro.

> *...Assim me expressei no artiguete de sábado. Falta saber se as outras carruagens também têm falta de vidros, se não tem, tanto melhor, pois a despesa com um só é insignificante.*
> *Não sei se foi em Peixe-Boi (parece-me que foi) que a máquina entrou no desvio para deixar ficar duas carruagens de 1ª classe. Justamente a que seguiu o resto da viagem era a que lhe faltava o vidro. Mas a falta desses dois carros amargou ainda mais a penosa viagem que então fizemos. Os passageiros, que até aí enchiam bem a carruagem, sobejaram. Eu, e muitos outros mais, tivemos que ir em pé. Só por isto, S. Exc. O Sr. Dr. Crespo de Castro poderá avaliar nosso incomodo.*
> *Apareceram comentários de toda natureza. Entre os que me ficaram na memória ouvi este: um venerando cavalheiro professor e pai de distintos cidadãos que exercem as profissões de respeitabilidade nesta capital, que já passou da casa dos 70 anos, disse, para quem quis ouvir "Antes as passagens de 1ª classe, eram mais baratas, e os passageiros muito menos; agora, elas são mais caras e eles em muito maior número."*
> *Terminemos, mas antes é preciso que se diga que os empregados que viajavam no trem, eram gentis para com os passageiros.*
> *Nem uma pequena queixa ouvimos de quem quer que fosse. Pelo contrário elogiavam-os, como também elogiavam quatro maquinistas empregados na locomotiva dos trens horários, dizendo-os competentíssimos e conhecedores da linha até com os olhos fechados.*
> *Sendo assim, em nome daqueles que viajam na EFB apelo para os sentimentos nobres e altruísticos do Exmo. Sr. Dr. Crespo de Castro afim de que nos carros sejam postas umas talhas ou depósitos para serem cheios de água antes dos trens seguirem o seu destino, e que no carro em questão seja colocado um vidro para evitar-se a entrada das centelhas de fogo prejudiciais aos passageiros e mesmo ao próprio carro.*
> *Se vossa excelência assim proceder, depois de verificar pessoalmente a razão que nos levou a escrever estas palavras, terá em cada um passageiro, um admirador e um amigo.*
>
> *Godinho Ferreira.*

Há indícios que o relato da viagem do cidadão Godinho Ferreira tenha dado novo impulso ao recém empossado superintendente Dr. Crespo de Castro nas suas ações de manutenção e segurança ferroviária, pois em 10 de setembro de 1925 havia sido criada a Superintendência da Viação Férrea do Estado, visando dar unidade entre os trabalhos das duas ferrovias que a compunham, justamente e sob a direção do engenheiro Crespo de Castro, que acumularia as funções que já vinha desempenhando na EFB como seu diretor e responsável

por sua reconstrução, com as de representante e orientador da Estrada de Ferro de Tocantins[42]. (CRUZ, 1967, p.239).

Passados os cinco anos da gestão do Dr. Dionísio Bentes o novo governo envia na Mensagem para o Congresso Legislativo do Estado, apresentada em 7 de setembro de 1930, pelo Governador Eurico Valle, antes de ser retirado do poder pela Revolução de 1930, nela se encontra um importante resultado financeiro do tráfego da Estrada de Ferro de Bragança cuja abrangência vai de 1925 até 1929 (Fig. 15). Assim como havia acontecido em 1925, os dois últimos anos aferidos 1928 e 1929 foram de saldo positivo e em ascensão, para a EFB. A viabilidade da ferrovia ganhava fôlego e por extensão o Ramal São Braz – Jardim Público.

Resultado do Tráfego no Qüinqüênio 1925 - 1929					
	1925	**1926**	**1927**	**1928**	**1929**
Receita	1.436:082$898	1.414:940$882	1.520:236$483	1.554:725$253	1.681:338$365
Despesa	1.402:786$437	1.501:826$292	1.542:875$442	1.549:252$266	1.552:403$244
Saldo-Déficit	+ 33:296$161	- 86:835$410	- 22:638$950	+ 5:472$937	+148:939$121

Figura 15 – Saldo e déficit do tráfego da Estrada de Ferro de Bragança nos 5 anos que antecederam a Revolução de 1930. Fonte: CRUZ, 1967.

Porém é justamente um mês depois, ainda no clima de divulgação do saldo positivo no tráfego da Estrada de Ferro de Bragança, que a ferrovia e conseqüentemente os seus usuários sofrem a primeira ação dos revolucionários de 1930. De acordo com a edição do jornal "A Folha do Norte" de 08 de Outubro de 1930[43]:

> *No início da manhã do dia 6, um pelotão de soldados do 26, comandado pelo tenente Olympio Pinto Pampolha, único oficial da Força Pública do Estado que aderiu a Revolução, auxiliado pelo civil David Schuterchitz ocupou o Largo de São Braz deixando um piquete guarnecendo um acesso aquela Praça. Em seguida ocuparam o*

[42] A ferrovia do Tocantins, apesar de ser citada em alguns momentos, não faz parte dos estudos dessa pesquisa.
[43] Apud COIMBRA, Creso. ***A Revolução de 30 no Pará – Análise crítica e interpretação da História.*** Belém: Conselho Estadual de Cultura, 1981. P.170 -173

> *prédio do Mercado, e partiram para a Estação da Estrada de Ferro de Bragança, onde chegaram ás 7:00h da manhã. (...)*
> *O tenente Pampolha entrou na Estação de revólver em punho, prendeu Manoel Pinheiro, telegraphista de serviço, e declarou que de ordem do comandante dos revoltosos apossava-se do edifício, alertando a todos que seria inútil qualquer resistência.*

O intervalo de tempo de interesse do funcionamento da Estrada de Ferro de Bragança para esta pesquisa começa com as primeiras leis que determinavam o traçado daquela ferrovia, e termina na década de 1930, tomando como referencia o mês de Dezembro de 1931, quando da 1ª noticia de desativação do Ramal São Braz- Jardim Público.

2 - O trem atravessa Belém: encontro com a paisagem urbana.

O primeiro encontro da Cidade de Belém com a Estrada de Ferro de Bragança se deu quando da escolha do ponto de partida daquela ferrovia, resultado do cruzamento da Estrada de Bragança com a linha limite da Primeira Légua Patrimonial da cidade; o que no entanto não se efetivou na prática pois, como já observado anteriormente, o edifício da 1ª Estação que determinou o local estipulado como o inicio da EFB foi construído no Largo de São Braz, ou seja, algumas centenas de metros aquém daquele que seria o primeiro ponto de partida adotado para a referida ferrovia.

Compreender estas tomadas de decisão em relação à ferrovia e observando o que está representado na planta topográfica dos limites da 1ª Légua Patrimonial da Câmara Municipal desta cidade de Santa Maria de Belém do Grão Pará (Fig.16), elaborada pelo agrimensor interino da Câmara, José O'de Almeida[44], traz algumas informações extra sobre o traçado da EFB, e do traçado do Ramal São Braz – Jardim Público, visto que este levantamento foi utilizado para auxiliar na demarcação daqueles dois traçados da ferrovia. O mapa apresenta denominações de logradouros não encontradas posteriormente, por exemplo comparados ao levantamento feito por Nina Ribeiro em 1883-1886, e que nem são citados na historiografia existente sobre as ruas de Belém[45]. A Avenida Independência é simplesmente denominada de Rua da Independência, e o mais interessante é a denominação de Praça da Independência para o Largo de São Braz. O mapa também se torna incomum ao denominar o Rio Pará ou Baía do Guajará como Rio Guajará, e denominar o Rio Guamá como Rio Guajarámiry.

Ao fazer referencia sobre o levantamento executado por José O' de Almeida, o engenheiro politécnico João de Palma Muniz não contesta as informações ali existentes. Pela sua formação, seriedade e responsabilidade sobre as questões cartográficas, Palma Muniz empresta credibilidade ao levantamento do agrimensor. Refere-se também à extensão das terras compreendidas na demarcação da sesmaria de 1627 e atribui um valor, com base no cálculo feito sobre o levantamento de 1883- 1886 do engenheiro politécnico Manuel Odorico

[44] Designado pela Portaria de 16 de Dezembro de 1861, o agrimensor interino José O´de Almeida, teve a incumbência de fazer a demarcação das terras constantes da 1ª légua Patrimonial de Belém, trabalho resumido em uma planta, cuja cópia foi reproduzida in: MUNIZ, J. de Palma. ***Patrimônio dos Conselhos Municipaes do Estado do Pará***. Paris - Lisboa: Aillaud & Cia, 1904. P. 97

[45] Ernesto Cruz identificou para a Avenida Independência (atual Avenida Magalhães Barata) mais duas denominações anteriores; Estrada do Utinga e Cipriano Santos; Assim como para a Praça Floriano Peixoto só uma denominação anterior: Largo de São Braz. In CRUZ, Ernesto. ***Ruas de Belém***. Belém: Edições CEJUP, 1992. P.79, 103.

Nina Ribeiro, que é de 4.110 hectares ou 41.100.000 metros quadrados. Ao comparar este valor, com o existente no Relatório de 1901, denominado *Área Geral da Cidade,* de autoria da gestão do Intendente Antonio Lemos, constata uma diferença de 584.132 metros quadrados, para menos, em relação ao mesmo cálculo, elaborado sobre o mapa de Nina Ribeiro, pois a área edificada de Belém, no relatório de Lemos, era de 24.031.972 metros quadrados e a área pouco edificada de 16.513.896 metros quadrados, perfazendo um total de 40.515.868 metros quadrados.

É ainda, o próprio João Palma Muniz quem, em 1904, organiza e executa um mapa dos terrenos de propriedades privadas (Fig. 16), para confirmar que na Zona de abrangência da 2ª Légua Patrimonial de Belém, concedida à Intendência Municipal da cidade, como aumento de patrimônio pelo Decreto Lei 766 de 21 de Setembro de 1899, a maioria dos terrenos era de legitima propriedade particular, outros a serem legitimados, na área organizada de 6.600 metros paralela ao Bulevar da Câmara Municipal. Palma Muniz considerou, em 1904, o levantamento de Nina Ribeiro de 1883-1886, como *a 4ª Planta da Capital do Estado do Pará*[46], em grau de importância e cronologia, sobre situação geográfica da cidade. A Planta de Concessão da 1ª Légua Patrimonial de José O´de Almeida de 1862 (Fig.17), foi considerada a *2ª Planta da Capital do Estado do Pará,* por Palma Muniz, naquele seu processo de observação e análise. (MUNIZ, 1904, pp.93,98,99).

[46] Num total de cinco Plantas referenciadas por Palma Muniz, duas delas, a 2ª e a 5ª, eram referentes a abastecimento de água de Belém e a saneamento básico, respectivamente. A *Primeira Planta da Capital do Estado do Pará* por ele considerada foi a de 1753: ” Levantada por uma comissão de engenheiros vindos de Portugal para levantar a Planta da Ilha do Marajó, e conjuntamente com esse trabalho, realizado por ordem do Capitão Geral e Governador do Estado do Pará Francisco Xavier Mendonça Furtado, foi tirada a vista da cidade, desenho este que ilustra a primeira página *Dos Jesuítas no Grão Pará* de João Lúcio de Azevedo.” In: MUNIZ, J. de Palma.Op.Cit., p.93. Ver também “Planta Geométrica da Cidade de Belém do Gram Pará”. Tirada por Ordem de S. Ex ca. o Sr. Don Francisco Xavier de Mendonça Furtado Capitão General e Governador do mesmo Estado, em o Anno 1753”, REIS, Nestor Goulart. *Imagens das Vilas e Cidades do Brasil Colonial*. 2000.pp. 269,398.

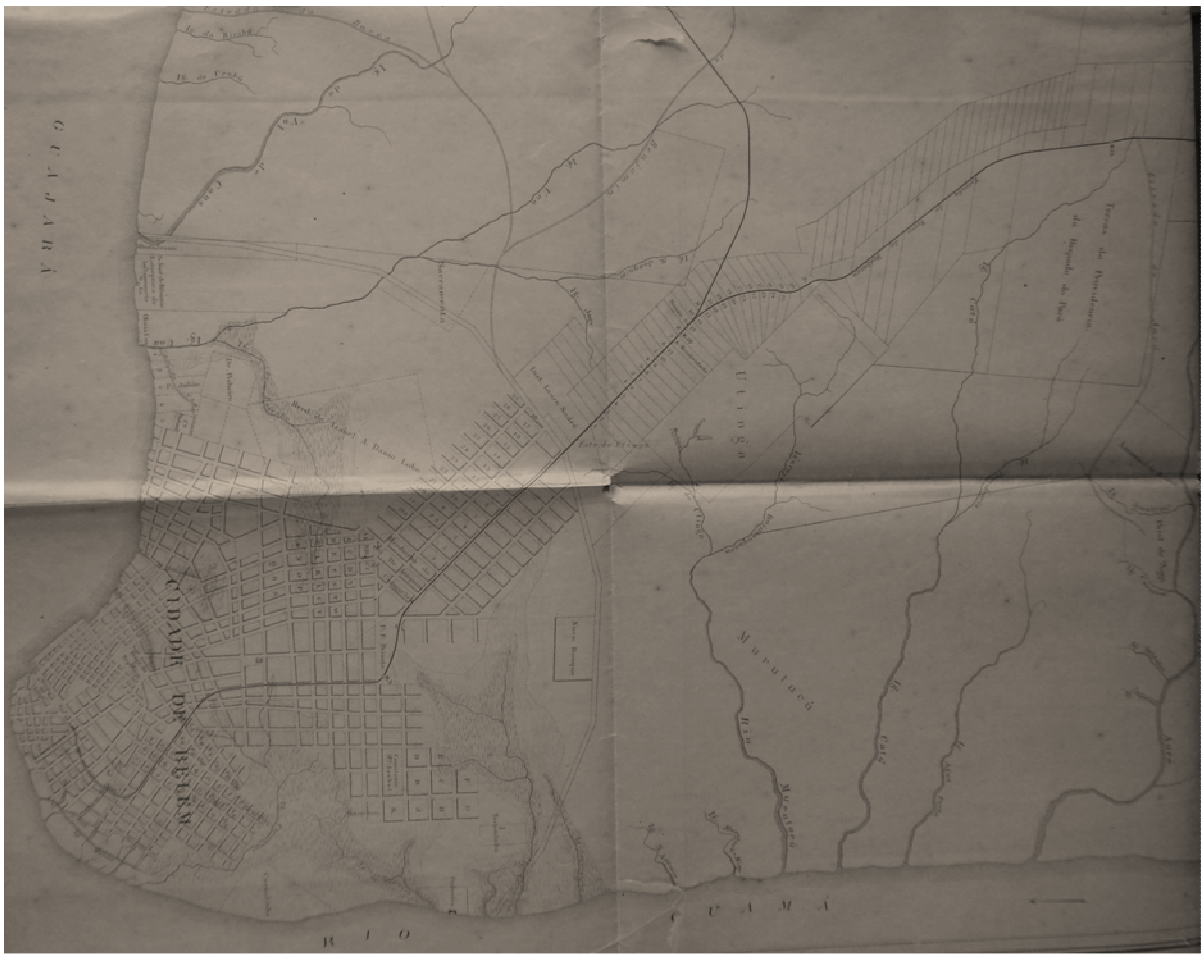


Figura 16 – Mapa dos terrenos de propriedades privadas na zona da 2ª Légua Patrimonial da cidade de Belém e suas interfaces com a Estrada de Ferro de Bragança. Há indicação também, do Ramal São Braz – Jardim Público, ou Prolongamento dessa mesma ferrovia, no interior da 1ª Légua Patrimonial de Belém, em direção a zona central da cidade. Fonte: MUNIZ, 1904, p.100.

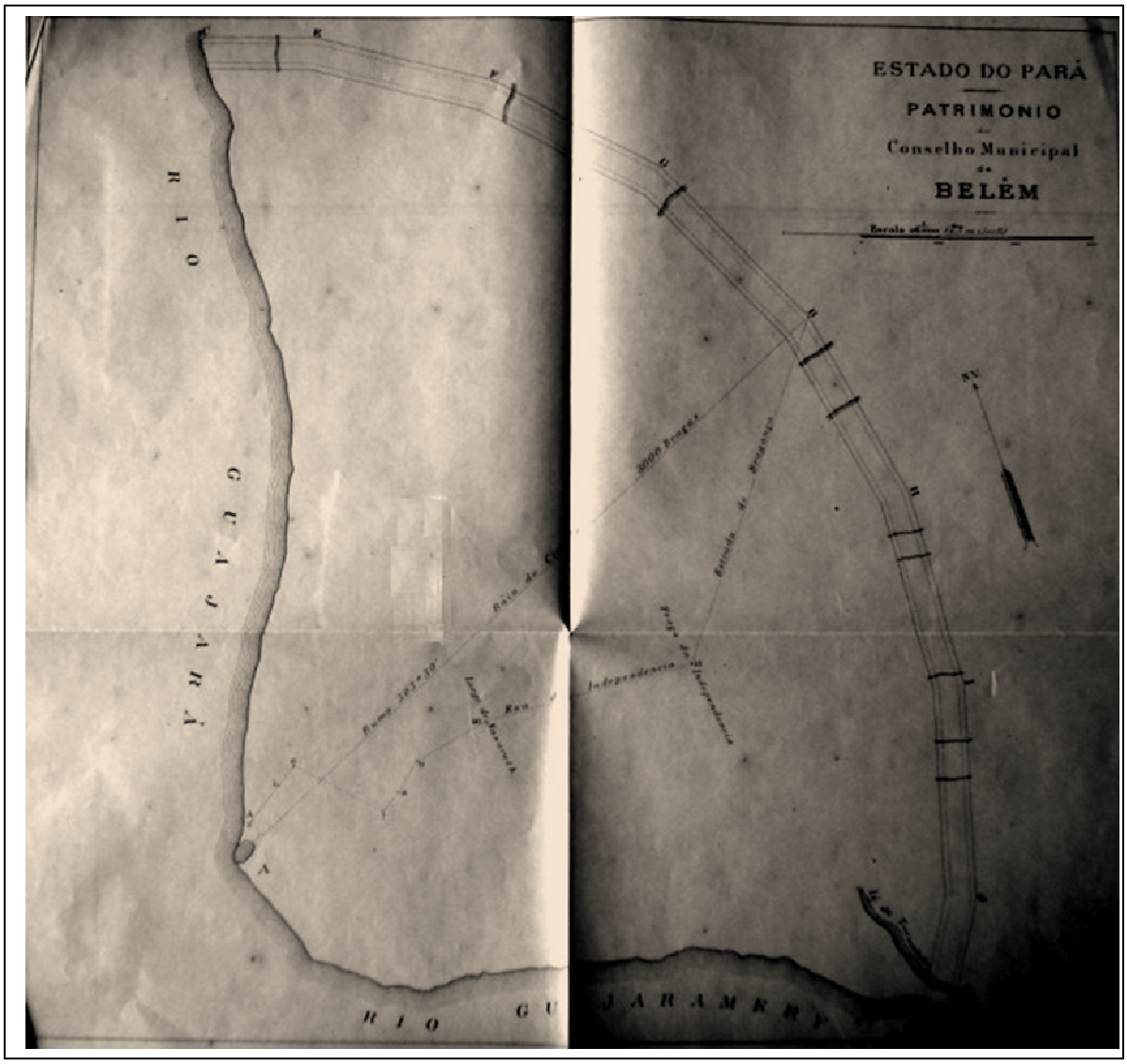


Figura 17 – Mapa da 1ª Légua Patrimonial contendo indicações da Estrada de Nazareth, Largo do mesmo nome, Rua da Independência, Praça da Independência e da Estrada de Bragança cruzando com a linha de demarcação da 1ª Légua. Executado por José O' de Almeida em 1862 para a Câmara Municipal. Fonte: MUNIZ, 1904, p.96-97.

O Sr. Leonardo é um trabalhador do interior do Estado do Pará nascido na cidade de Bragança em 1911 que, quando jovem, como um bom cidadão interiorano, veio conhecer a Capital antes de se tornar um migrante; para isso utilizou-se dos serviços de transporte da EFB e conta em depoimento oral[47] momentos daquela curta estadia na Belém de 1928.

[47] *"A história oral é um procedimento metodológico que busca, pela construção de fontes e documentos, registrar, através de narrativas induzidas e estimuladas, testemunhos, versões e interpretações sobre a História em suas múltiplas dimensões: factuais, temporais, espaciais, conflituosas, consensuais. Não é, portanto, um compartimento da história vivida, mas, sim, o registro de depoimentos sobre essa historia vivida. De acordo*

O Sr. Leonardo[48] lembra a paisagem que o recebeu nas proximidades da cidade e das primeiras impressões que teve sobre ela. O trem, ao entrar na grande curva da Castanheira, já havia permitido desde algumas centenas de metros antes, para os passageiros que quisessem espiar através das janelas dos carros (vagões) do comboio, tanto nos da primeira classe, como nos da segunda, que visualizassem o exemplar da Castanheira-do-pará (Bertholletia excelsa), essa imensa árvore de mais de 30m de altura, que serviu durante muitos anos de marco visual da chegada por terra à cidade de Belém.

> *Leonardo Silva - Belém era um pouco atrasada, não era como é hoje, pelo menos havia, olha até o entroncamento tudo era mato ali. Ali onde é o Shopping Castanheira, ali tinha uma castanheira, tinha uma curva fechada, que tempos depois já com trânsito de veículos automotores se davam desastres terríveis. Naquele tempo tinha bonde só até o Souza. Souza que era próximo a Bandeira Branca no Marco, lá ele fazia a curva e voltava, era o bonde.*

O trem da Estrada de Ferro de Bragança continuava o seu trajeto e em seguida vinha a Estação do Entroncamento à direita; depois, à esquerda, a Parada do Asilo Dom Macedo Costa e a Parada do Instituto Lauro Sodré. Mais algumas centenas de metros à direita estava o Bosque "Rodrigues Alves", e um quilômetro e meio adiante, à esquerda, chegava-se ao grande Largo de São Braz e à Estação que levava o seu nome.

> *Fabiano - Aqui, em Belém, o Sr. desceu em que Estação?*
>
> *Leonardo - Estação de São Braz. Depois eu morava na Vileta, tinha uma prima que morava na Vileta.*
>
> *F - E o que é que o Sr. guarda na lembrança, da Estação de São Braz?*
>
> *L - A estação de São Braz era uma estação até bonita, tinha aqueles passeios bonitos, ali onde ficavam os trens, tinha o horário, tinha o que era o misto, ali em volta do mercado de São Braz, ali o trem fazia a curva, a máquina fazia as manobras por trás do Mercado chamavam lá pra trás "Covão de São Braz". Aterraram tudo aquilo.*

---

com Meihy (2005), é um procedimento premeditado de produção de conhecimento, que envolve o entrevistador, o entrevistado e a aparelhagem da gravação" in DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. *História Oral: memória, tempo, identidades* Belo Horizonte: Autentica Editora, 2006. p.15-16.

[48] *"Por muito que deva à memória coletiva, é o individuo que recorda. Ele é o memorizador e das camadas do passado a que tem acesso pode reter objetos que são, para ele, e só para ele, significativos dentro de um tesouro comum*" in Bosi, Ecléa. *Memória e Sociedade: Lembranças de Velhos.* São Paulo: Companhia de Letras, 1994, p.411.

F - O Senhor me falou antes, que chegou a conhecer as Paradas do trem, estou perguntando dessa viagem a passeio, porque é quando ainda existia o Trecho da EFB que me interessa no momento. Quais eram as paradas que o Sr. lembra?
L - Depois da Parada do Asilo D. Macedo Costa só tinha a de São Braz.

O que o Sr. Leonardo ainda não sabia era que as Estações e paradas do Ramal São Braz - Jardim Público da EFB estavam todas situadas em uma grande área que acompanhava os trilhos dentro dos limites da 1ª Légua Patrimonial de Belém, e que a Estação de São Braz, era a 1ª Parada do trem no sentido bairro centro da cidade. Uma Belém que em 1928 já possuía densidade populacional e quantidade de edifícios residenciais bem significativa, principalmente nos bairros centrais e isso determinava o caráter eminentemente urbano desse Ramal.

Ainda no Século XIX, ano de 1889, havia uma concentração de 48 escolas Primárias no perímetro que ia do Bairro da Cidade (hoje Bairro da Cidade Velha) até São Braz, ou seja, na área em que havia sido implantado o Ramal São Braz – Jardim Público da EFB, que pode ser adotado como mais um fator para análise dessa densidade populacional e desse caráter urbano do Ramal, como mostra o Relatório do Inspetor geral da Instrução Pública[49], Dr. Américo Marques Santa Rosa ao presidente da Província.

Sobre a interface com a cidade e o caráter urbano do Ramal São Braz – Jardim Público da Estrada de Ferro de Bragança e da conseqüente comprovação do seu trajeto, outra referência foi encontrada na *Planta do Museu Paraense de História Natural e Ethnographia e seus anexos, Horto Botânico e Jardim Zoológico, e dos terrenos visinhos a desapropriar,* datada de 1896. Naquela litografia, de autoria de C. Wiegandt[50], é mostrado em planta de

[49] Relatório apresentado ao Sr. Dr. Antonio Jose Ferreira Braga Presidente da Província em 27 de Agosto de 1889, Pelo Dr. Américo Marques Santa Rosa Director Geral da Instrucção Publica, sobre Instrucção Primaria, Curso de Pedagogia e criação de Escolas Provisórias. Informação sobre a existência de 43 Escolas no perímetro até São Braz. Não incluídas quatro escolas do Colégio do Amparo e uma no Instituto de Educandas. Ver Cx. 462, pasta 2, Poder Executivo, Arquivo Público do Pará. Algumas dessas Escolas Primárias dariam origem ao 1º Grupo Escolar da Capital "Jose Veríssimo" em 1901, nos moldes dos Grupos Escolares franceses, situada nas proximidades da Parada de Batista Campos do Ramal São Braz – Jardim Público.

[50] In:Boletim do Museu Paraense de História Natural e Etnografia.Tomo II.Pará:Tipografia de AlfredoSilva & Cia, 1898. Apud. CRISPINO, Luis Carlos B.(Org.); BASTOS, Vera Burlamaqui; TOLEDO, Peter Mann. ***As origens do Museu Paraense Emilio Goeldi. Aspectos Históricos e iconográficos – 1860 – 1921.*** Belém: Paka-Tatu, 2006.

situação o então edifício sede do Museu (atual edifício restaurado, conhecido como *A Rocinha do Museu Paraense Emilio Goeldi*), seu entorno imediato e ainda alguns imóveis residenciais. Possuindo como limites do terreno, no seu acesso principal a Estrada da Independência (hoje Avenida Magalhães Barata) e nos fundos a Estrada da Constituição (hoje Avenida Gentil Bittencourt) uma das principais vias do traçado do Ramal São Braz – Jardim Público da Estrada de Ferro de Bragança. (Fig. 18).

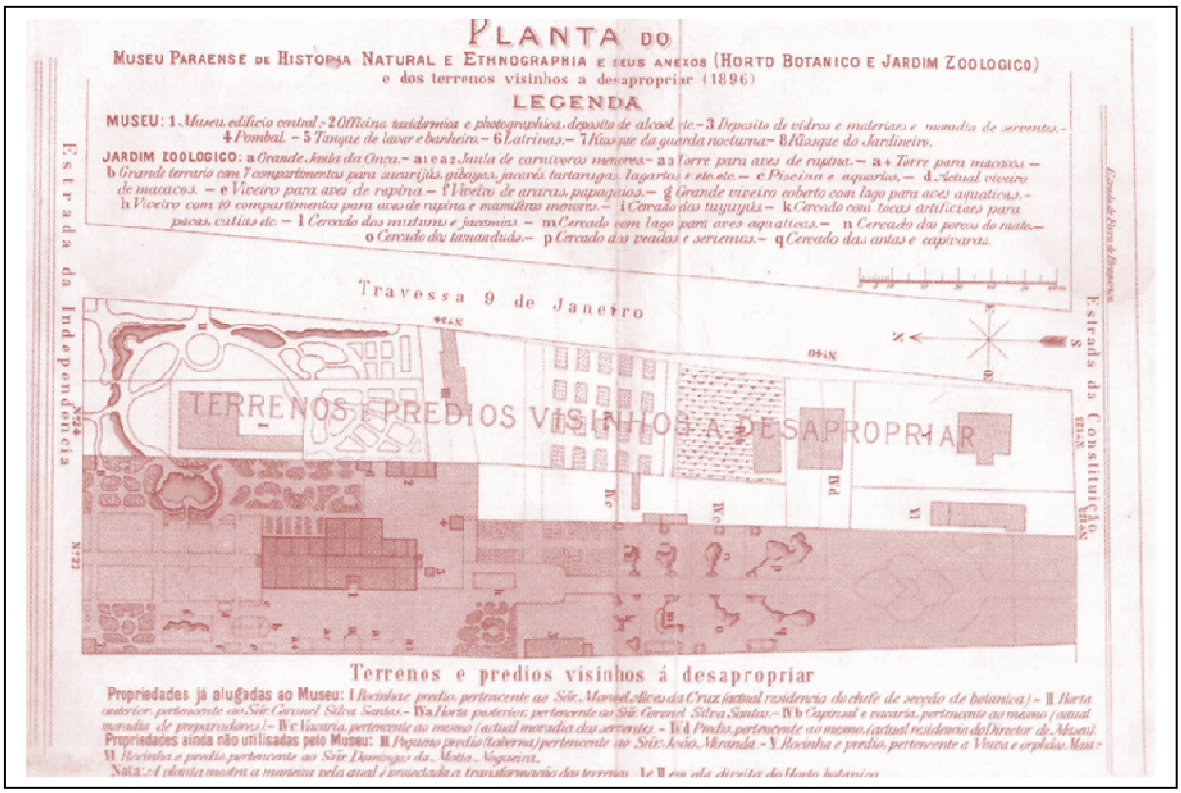


Figura 18 – Litografia de 1896 mostrando em planta baixa a sede do Museu Paraense Emílio Goeldi quando ainda tinha a denominação de Museu Paraense de História Natural e Ethnographia, e ocupava tão somente uma faixa da quadra que é atualmente o espaço do seu Parque Zoobotânico. Faixa limitada no extremo Norte pela Estrada da Independência e no extremo Sul pela Estrada da Constituição, onde se visualiza a representação dos trilhos do Ramal da Estrada de Ferro de Bragança. Fonte: Boletim do Museu Paraense de História Natural e Etnografia.Tomo II**. 1898**

P. 174. Ver também SANJAD, Nelson. ***Emílio Goeldi (1859-1917) Aventura de um naturalista entre a Europa e o Brasil.***Versão para o francês Janine Houard. Rio de Janeiro: EMC, 2009. P. 45.

Ao analisar este traçado do Ramal da Estrada de Ferro de Bragança seguindo em direção ao centro da cidade de Belém, uma cidade que já possuía 267 anos de existência em 1883 e enfatizando que o traçado foi feito sem causar problemas significativos à população, pode-se afirmar que essa solução para o Ramal São Braz Jardim Público só foi viável pela grande concentração dos habitantes de Belém nos dois bairros mais antigos, o da Campina e o da Cidade, e porque o desenvolvimento de novos bairros a partir desses dois primeiros era lento, permitindo uma convivência no interior do espaço determinado pela Primeira Légua Patrimonial de uma área urbana já bastante consolidada e uma área fronteiriça ou limítrofe semirural ou urbanorural, ainda em transformação, ou simplesmente parte de um projeto urbanístico em andamento (Fig.19).

A Estrada da Constituição (hoje Avenida Gentil Bittencourt) fazia parte daquela paisagem urbana rural apresentando características para ser identificada como tal é o que confirma o jornal *O Liberal do Pará* do dia 5-1-1879 ao anunciar o aluguel de uma rocinha situada naquela Estrada: (...) *para morada, boa água, cocheira e magnífico terreno para plantações de hortaliças e capim. Quem pretender pode dirigir-se a Barros Lira & Cia. À Rua do Imperador.* No periódico *Diário do Gram-Pará*, do dia 5-1-1881, uma pequena rocinha é anunciada para a venda, na mesma Estrada da Constituição, descrita como *tendo: uma puchada e varanda, medindo o terreno 4 braças de frente e 25 ditas de fundo, localizada perto da taberna floresta de Santa Clara.* Ao que tudo indica próxima da esquina da atual Travessa 9 de Janeiro. (SOARES, 1996, pp.181, 149).

Então se em 1901 o percentual da área ainda pouca edificada da cidade era 40,75%, de acordo com o Relatório " Área Geral da Cidade", chega-se a conclusão que o percentual no ano de 1887, quatorze anos antes, seria bem menor.

Euclides Rodrigues Pimenta da Cunha, grande escritor brasileiro, mas antes de tudo um carioca de Cantagalo, em sua obra *À margem da História, III parte: Da Independência à República*, ao se referir ao Barão de Mauá e a Estrada de Ferro Grão-Pará do Rio de Janeiro como a primeira ferrovia do Brasil, demonstra a sua sensibilidade relativa aos trens ao escrever: *(...) Antes, porém, sem nenhum favor do governo, a iniciativa individual definira-se na vontade triunfante de Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá; e os 17 km da linha do Grão-Pará investiam com as encostas da Serra do Mar, nos primeiros passos da*

conquista majestosa dos planaltos, ouvindo-se ***o primeiro silvo*** (grifo nosso) *da locomotiva na América do Sul.*[51]



Figura 19 – Moradia construída em taipa de mão com cobertura em palha, possuindo características rurais como o cercado executado em madeira, rudimentarmente trabalhado, em geral, uma solução adotada em cercas para sítios e fazendas. Esta habitação localizava-se na Travessa 22 de Junho (atual Avenida Alcindo Cacela) próximo a Estrada da Constituição (atual Avenida Gentil Bittencourt), trecho importante no traçado do Ramal São Braz- Jardim Público. Estas vias em terra batida onde não havia meio-fio nem calçadas delimitadas, contribuíam para a paisagem rural-urbana da Belém do final do Século XIX. Foto de autor desconhecido, tomada em 1897. Fontes: Autor, Acervo Teodoro Braga, Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo e (CRISPINO, 2006).

Certamente tudo leva a crer que em 1904, Euclides da Cunha[52], ao circular pela cidade de Belém, no compasso de espera da continuação de sua viagem em direção a Manaus, entrou

[51] Apud Cunha, Euclides. ***A margem da história – III parte – Da Independência à República***. Porto, PT: Livraria Chardron, 1922. P.274 In AZEVEDO, Fernando de. ***Um trem corre para o oeste – Estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional***. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1949. Nesta sua obra, Fernando Azevedo chama atenção em nota de rodapé que *Euclides da Cunha parece ter se enganado, quando afirma ter-se ouvido, em 1854, o primeiro silvo da locomotiva na América do Sul. Já, quatro anos antes, o Chile havia inaugurado, em março de 1850, entre Capiapó e Caldera, a primeira estrada de ferro do continente sul-americano*

[52] In TOCANTINS, Leandro ***Euclides da Cunha e o Paraíso Perdido.*** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978,p.53.

em contato auditivo ou visual com a Estrada de Ferro de Bragança, ao trilhar ou conhecer algumas interfaces da ferrovia com a cidade, caso do Museu Paraense onde manteve importante conversa, de duas horas de duração, com os cientistas Emílio Goeldi e Jacques Huber, ou de conhecer logradouros como a Praça Batista Campos, Largo de São Braz, Avenida Tito Franco, Bosque Rodrigues Alves, outras vias e edifícios religiosos, públicos e particulares, que contribuíram para o conteúdo da carta enviada ao seu pai, onde expõe sua impressão sobre a cidade:

> *Nunca esquecerei a surpresa que me causou aquela cidade. (...) Nunca São Paulo e o Rio de Janeiro terão as suas avenidas monumentais, largas de 40 metros e sombreadas de filas sucessivas de árvores enormes. Não se imagina no resto do Brasil o que é a cidade de Belém com os seus edifícios desmesurados, as suas praças incomparáveis e com sua gente de hábitos europeus, cavalheira e generosa. Foi a maior surpresa de toda a viagem.*[53]

Depois deste significativo elogio feito por Euclides da Cunha a Belém, uma Influência interessante e ainda não estudada neste processo de interfaces da cidade com a EFB foi o acontecido na segunda década do Século XX, em 1916, quando houve, por iniciativa do diretor da referida ferrovia Aminthas de Lemos, o estudo de um ramal iniciado no quilômetro 212, que visava atingir uma pedreira na Vila de Quatipuru, rica em pedras graníticas. Atingir esta pedreira significaria autonomia em relação ao fornecimento de paralelepípedos para as vias da cidade que, além de torná-la mais bela, diminuiria os gastos com esse material, que até então dependia, quase exclusivamente da importação das pedreiras lusitanas (BORGES, 1983, p.259).

[53] Apud FILHO, Francisco V. *Euclides da Cunha a seus amigos* in TOCANTINS, Leandro, op.cit. p. 53.

3. Um Ramal inacabado e as propostas de novos traçados.

A análise preliminar da expansão do espaço urbano de Belém[54], a partir de meados do Século XIX até as primeiras décadas do Século XX, cria condições de se afirmar que, tanto a Estrada de Ferro de Bragança como as duas concessionárias[55] de bondes de Belém, que nesta pesquisa foram denominadas genericamente de *Caminhos de Ferro*[56], contribuíram para a expansão dos espaços de habitação, indústria e comércio utilizados pela população da cidade. Esta influência se deu desde o que as companhias começaram a ser instaladas, e até mesmo antes de iniciarem suas atividades. O ano básico foi o de 1869 para as concessionárias dos Bondes e o de 1885 para a Estrada de Ferro de Bragança. Essa contribuição de novos espaços aconteceu tanto nos subúrbios como nas proximidades do centro urbano de Belém, através da construção das Linhas[57] das concessionárias dos bondes[58], e dos Ramais da EFB.

Integrava os ramais que foram implantados até a inauguração da EFB em 1908, o de São Braz - Jardim Público (1889)[59]. Inicialmente tratado como um prolongamento da via principal, foi o primeiro Ramal a ser construído e seus trilhos chegavam até ao centro da cidade, na área do Jardim Público, onde surgiu o edifício da Estação Central de Belém.

---

[54] Para esta análise a base de dados foi constituída por três mapas da cidade de Belém (o de Nina Ribeiro de 1883-1886, o de José Sydrim de 1905 e o de Theodoro Braga de 1916) e por informações dos logradouros existentes em Belém (de 1839-1886, de 1886- 1905 e de 1905-1919) provenientes de informações encontradas em: CRUZ, Ernesto. ***Ruas de Belém.*** Belém: Cejup, 1992. P.16-20; CRUZ, Ernesto. ***Belém Aspectos Geo-sociais do município.*** São Paulo: Livraria José Olympio Editora, 1945. P. 106-107.

[55] Essas duas empresas eram denominadas de "Companhia de Bonds Paraense" e "Companhia Urbana de Estrada de Ferro Paraense".

[56] Terminologia derivada da condição desses meios de transportes públicos, por utilizarem trilhos de ferro para o deslocamento dos seus "carros" fossem esses transportes puxados por animais ou locomotivas a vapor.

[57] Com o abastecimento de água e com a iluminação pública a gás em Belém que também eram "caminhos de ferro" por se tratarem de tubulações executadas com este material, ao que tudo indica, aconteceu fato semelhante, pois onde houvesse uma torneira publica e/ou postes de iluminação, estavam criadas as condições mínimas para que em suas proximidades, se iniciasse o desenvolvimento de novos aglomerados humanos.

[58] Na pesquisa não serão estudadas com aprofundamento as duas concessionárias dos bondes de Belém, mas como elas são confundidas em citações, com a Estrada de Ferro de Bragança, acontecerão alguns comentários elucidativos se necessários. Como exemplo, este trecho incluído em um relatório do presidente da província, mostra como eram os bondes e a própria constituição da Companhia Urbana da Estrada de Ferro Paraense em 1874: "A via férrea compõe-se de 2 linhas, uma que vai da Praça do Palácio a Nazareth, medindo 3.413 km e outra deste Bairro ao Boulevard da Câmara Municipal com extensão de 4.119 km. O ramal da Praça do Palácio a Praça de D. Pedro II, tem 1.610 km, somando ao todo 9.142 km. A segunda linha é subvencionada pelo Thesouro Provincial, nos termos do contrato celebrado com o Governo e Bueno e Cia., em 5 de novembro de 1870, em virtude do Artigo 22, da Lei nº 663, de 31 de Outubro do mesmo ano. O material rodante compõe-se de 3 locomotivas, 12 carros de passageiros, 8 de cargas. As caldeiras das locomotivas são verticais e se acham munidas dos necessários aparelhos de segurança". In Relatório apresentado a Assembléia Provincial na Primeira Sessão da 19ª Legislatura, pelo Presidente da Província do Pará excelentíssimo senhor Doutor Pedro Vicente de Azevedo, em 15 de fevereiro de 1874. Pará: Typographia do Diário do Gram- Pará, 1874.

[59] Os outros Ramais da EFB eram: o da Vila de Pinheiro com 21 km de extensão, o da Colônia do Prata ou Leprosário do Prata com 18 Km de extensão e o Ramal da Colônia Agrícola de Benjamin Constant com 26 Km de extensão. In CRUZ, Ernesto o. cit. P.10.

Alguns acontecimentos levantados pela pesquisa servem como indicadores de que a construção desse Ramal, que também foi conhecido como “Prolongamento da Estrada de Ferro de Bragança”, não se deu de modo satisfatório, principalmente para os governantes e construtores e para os técnicos que a acompanharam e tentaram influir com críticas e contra-propostas para a sua efetivação, pois a população que vivenciou esse trajeto do trem da EFB e usufruiu dos seus serviços, ao que tudo indica, não interferiu diretamente no seu traçado. Por exemplo, na historiografia da construção do Ramal consta como tendo acontecido entre os anos de 1887 e 1889, o que cai por terra ao analisarem-se as referências existentes onde se observa que grande parte do assentamento dos trilhos e do trajeto do Ramal identificado pelo trilho, foi aproveitada de igual trajeto de construção anterior. Na Cláusula Primeira do Termo do Contrato de 18 de agosto de 1887, assinado pelo comendador Antônio Homem de Loureiro Siqueira, o fato está bem claro: *“Obriga-se o Contratante a efetuar o prolongamento da Estrada de Ferro de Bragança até o Centro da cidade, no lugar que serviu outrora de Jardim Público, ao lado da Estrada de São José,* ***aproveitando o trecho que se acha executado entre a Estação de São Braz e a Praça de Batista Campos,*** *(o grifo é nosso) de acordo com as plantas e detalhes que se acham organizados e com o seu orçamento, firmado em vinte e três de Abril último (sendo eliminado do mesmo a obrigação de fornecer uma balança de mercadorias e uma caixa d´ água para alimentar as máquinas), pela importância de duzentos e sessenta contos de réis.”* (Cruz, 1955, pg.87).

Já havia portanto um projeto do Ramal São Braz - Jardim Público ou Prolongamento da EFB no Contrato Adicional para a construção da EFB de 16 de junho de 1883, assinado pelo industrial e construtor Bernardo Caymari, e que foi parcialmente executado antes de 1887. Já foi feita uma referência a essa situação no texto base que acompanha a Figura 3 desta pesquisa.

O traçado do Ramal apresentado pelo comendador Antônio Homem de Loureiro Siqueira foi muito criticado pela *comissão* de engenheiros responsáveis pela seção de Obras Públicas da Província durante o processo de Licitação em 1887. Associando o valor apresentado na proposta e considerando-o excessivo pela qualidade do que seria feito, os engenheiros demonstraram, através do conhecimento que tinham de ferrovias, que o traçado era antieconômico, mal feito e que a construção existente de via férrea que chegava até à Praça Batista Campos era lastimável, com o agravante de ter sido construída pela mesma empresa que naquele momento apresentava a proposta, a empresa de Bernardo Caymari.

Nomeada em 03 de Maio de 1887 pelo próprio Presidente da Província Conselheiro Cardoso Júnior, a mesma comissão de engenheiros tinha por objetivo a sustentação do orçamento feito para a implantação do Ramal São Braz - Jardim Público, estimado em 174:000$000 réis. No dia 16 de setembro de 1887, o Jornal "O Liberal do Pará", órgão local do partido Liberal, publicava:

> *"Ilm. Exm. Sr. – A commissão abaixo assignada, nomeada por V. exc. afim de, examinando o projetado trecho da Estrada de Ferro de Bragança, da estação de S. Braz para a cidade, e tendo em vista os respectivos estudos, emmitir parecer sobre a proposta feita pelo Commendador Antonio Homem de Loureiro Siqueira na qualidade de procurador de Bernardo Caimary, constructor do dito trecho até à Praça Baptista Campos, para encampação dos mesmos, nos termos da autorisação constante da Lei n. 1292, de 13 de Dezembro do anno passado, vem desligar-se da honrosa incumbência que lhe foi commetida, pelo modo que passa a expor:*
> *" Trabalhos como estes, exm. Sr. São sempre difíceis e espinhosos, máxime nas condições em que foi por V. Exc. posta a questão.*
> *Trata-se da encampação do trecho de prolongamento da Estrada de Ferro de Bragança, da Estação do Largo de S. Braz ao Jardim público, em que existem obras feitas até ao Largo de Baptista Campos e em projeto d'ahi ao Jardim.*
> *V. Exc. para executar a Lei n. 1292 julgou conveniente ouvir a respeito a actual commissão. Se tivéssemos de nos restringir simplesmente ao valor approximativo dos trabalhos, a commissão seria fácil, pois que consistiria apenas na determinação do valor dessas obras no estado em que se acham, as quaes se tem pretendido dar o nome de estrada de ferro, mas não é isso, v. Exc. quer saber a importância dessas obras e dos estudos feitos para o complemento do trecho, não só sob o ponto de vista technico, como econômico, com as razões justificativas do nosso modo de pensar, e foi neste sentido que entendeu a recommendação de V. exc. muito expressamnte feita nos seguintes termos:*
> *Afim de, examinando o projectado trecho... e tendo em vista os respectivos estudos, emittir parecer, etc, etc.*
> *A commissão, portanto no intuito de satisfazer essa recommendação de V. Exc. senão a principal, em todo o caso importante, e que certamente não seria olvidada por vossa exc. como militar distincto, e administrador zeloso e circunspecto, que sabe comprehender a gravíssima responsabilidade que pesa sobre o funccionário auxiliar que emite falsas informações, seja porque motivo for, procurou cercar-se de todos os documentos e informações concernentes ao objecto para melhor aclarar o seu espírito, de modo que, sem constrangimento algum,tendo por obediência a lei e o cego cumprimento do dever, o juízo seguro que é por V. Exc. de nós reclamado(...)*

A citação feita pela Comissão de engenheiros, do trecho do prolongamento da Estrada de Ferro de Bragança, que iniciava na Estação do Largo de São Braz e se dirigia ao Jardim Público, e das obras que estavam sendo executadas para o assentamento dos trilhos do Ramal até a Praça Batista Campos é comprobatório que o projeto do Ramal já existia antes de 1887.

> *(...) Foi por essa rasão, que a commissão depois de ter lido a proposta do peticionário commendador Antonio Homem de Loureiro Siqueira e os demais papéis referentes ao objecto, e reflectir pausadamente sobre a grande diferença entre o preço de 310: 093$ 800 do orçamento da proposta do referido peticionário e o de 174: 712$ 078 proposto pelo conselho director das obras públicas, não poude deixar de achar exxagerado o valor de... 51:800$ 000 por kilometro, que é o d'aquella quantia, não incluindo certas vantagens, que o tornaram ainda mais exagerado, e requisitou por intermédio de v. exc. os traçados, perfil e outros documentos, uns que lhe foram presentes sem a authenticidade das rubricas, pelo que não podem merecer fé, e outros incompletos como os das obras projectadas no jardim.*
>
> *Foi por essa rasão, que a commissão julgou imprescindível realisar uma série de visitas para inspeccionar minuciosamente todo o trecho construído de S. Braz a Baptista Campos, e o traçado do que falta construir desta praça ao Jardim público.*
>
> *Foi ainda por essa rasão, que a commissão pretendeu organisar em orçamento minucioso, o que infelizmente não poude realisar, mesmo que tomasse por base os elementos inauthenticos e os dados que lhe foram offerecidos, em razão de serem estes defficientes ou não merecerem fé, por falta dos respectivos despachos de approvação e não competir à commissão fazer os nivellamentos para verificar e completar esses dados, o que acarretaria despesas para as quaes não estamos autorizados.*
>
> *Não obstante isso a commissão chegou á convicção de poder afirmar que o preço da propposta, conforme o vallor kilométrico de 50:897$021 é excessivo, que o traçado adotado é uma monstruosidade anti-economica, e, o que existe feito no trecho construído é um horror de estrada de ferro."*

Em 17 de setembro de 1887, o mesmo jornal publicava a opinião dos engenheiros que não admitiam que essa proposta fosse a mais vantajosa entre os estudos até então elaborados e colocavam-na na verdade entre as piores apresentadas com cinco razões para respaldar sua opinião. A primeira, referia-se ao Traçado do Ramal, que fazia uma grande volta para chegar ao ponto terminal; a segunda, reportava-se ao tráfego de veículos, alegando que o Traçado

atravancava excessivamente várias das vias transitadas[60]; ***a terceira tinha como argumento uma das exigências iniciais desse Ramal que era a de atingir o Litoral da cidade*** (grifo nosso), o que não acontecia***;*** a quarta razão era a grande quantidade de aterro que seria utilizado em alguns trechos; a última referia-se as desapropriações que importariam em um custo muito alto. A transcrição do parecer no jornal mostrava ao leitor que:

> *"Bastaria á commissão, para demonstrar a primeira, comparar o preço kilométrico de 24: 722$582, que serviu de base à encampação de 50 Kilômetros 250 metros da estrada de ferro de Bragança com a de 45: 986$743, não incluindo em ambos os casos o valor das desapropriações, para cada um dos 6 kilômetros 110 metros do trecho para o prolongamento até o Jardim, conforme a proposta de 310: 098$$800, no qual, não se vê obras d'arte nem trabalhos excepcionais, que em proporção muito favorável não estejam contemplados na tabela de avaliação kilométrica da estrada.*
>
> *Quando muito bastaria um augmento de 3: 700$000 para a verba estação por kilometro, porquanto o armazém será o que deixou de ser construído em S. Braz.*
>
> *Não aproveitará com razão o dizer-se que a companhia gastou mais e cedeu por muito menos á Província, para não perder tudo, desacoroçoada como se achava, por ter perdido todas as esperanças fagueiras de um futuro grandioso augurado só por phantasias dos poetas, chegasse ou não a estrada ao litoral, porque só isso provará que o trecho de prolongamento não deve jamais ser feito.*
>
> *Mas não é só isso, exc. Sr.:*
>
> *A differença ficará enorme si se atender ainda em primeiro lugar a que o peticionário conta com a obrigação de serem pela administração da Estrada de Ferro de Bragança cedidas gratuitamente as machinas de tracção , carretões, etc. para transporte dos aterros e de quaesquer outros de que dependa a construcção; e em segundo lugar com a obrigação de promover o thesouro pelo Sr. Dr. Procurador fiscal a desapropriação dos terrenos necessários, quando por outro meio o não consiga.*
>
> *Calculando só o transporte de 32.000metros cúbicos de materiaes de que precisa o aterro da linha principal e desvios, segundo a proposta, a 1$5000rs. O metro cúbico, preço pelo qual ninguém transportará do Largo de S. Braz para a cidade esse volume de terra, e teremos 48:000$, que sendo feito o transporte pela província corresponderá á um augmento de igual quantia na proposta.*

[60] Vale a pena lembrar que o traçado adotado no Ramal São Braz – Jardim Público, até o final da primeira década de 1900 não atravancava efetivamente vias transitadas, pois elas eram poucas. No seu trajeto o Ramal determinava uma espécie de fronteira entre a área urbana e uma área Semi-rural, no espaço determinado pela 1ª Légua Patrimonial. No final de sua existência do Ramal talvez este problema tenha se agravado e pode ter sido isso uma das causas da sua desativação.

> *Acrescente-se agora os outros quaesquer transportes de que a construcção e diga-se que somos exaggerados se affirmamos a V. Exc. que o valor kilométrico attingirá a mais de 60:000$000"*
> *A commissão não pode admitir, que nos estudos até agora feitos para o traçado do prolongamento da estrada de ferro de Bragança seja o da proposta o mais vantajoso. É até um dos peiores pelas seguintes razões:*
> *- Fazer o traçado uma circunvolução de meia cidade para chegar ao ponto terminal;*
> *- Atravancar em excesso muitas ruas e travessas transitadas;*
> *- Não atingir o littoral que era a idéia primitiva;*
> *- Acarretar enormissimo e dispendioso aterro da estrada do Jurunas por diante e de toda a área do Jardim público (estação central) e*
> *- Exigir grande somma para as desapropriações, mesmo que sejam judiciárias.*

Uma nova proposta desenvolvida pelos próprios engenheiros da comissão da Seção de Obras Públicas da Província para o Traçado do Ramal, que mudava totalmente o seu itinerário mantendo apenas o ponto de partida na Estação de São Braz, saiu publicada no "O Liberal do Pará" do dia 18 de setembro de 1887. Este novo projeto-proposta continha, além do auto-elogio de "Grandioso", uma série de opiniões e competências contraditórias:

> *"A commissão passa agora a dizer a v. exc. que não está convencida de effectividade da medida preconizada de levar a estrada de ferro em prolongamento da Estação de S. Braz até a cidade, como meio seguro de salvá-lo de um desastre eminente, se é que ainda se deva considerá-lo eminente.*
> *Sabe-se que uma Estrada de Ferro é uma necessidade que está criada para os povos cultos e industrializados. Sabe-se também, que fazê-la onde há outros meios promptos de transporte econômico é um erro, e isso talvez tivesse influído para que a estrada não viesse logo para o meio da cidade.*
> *Se, porém, s.exc, do que levamos dito e das conclusões a que vamos chegar, resolver em sua sabedoria prolongar a estrada até o litoral, como complemento de nossa missão rogamos vs. Tomar em consideração um Projeto do Traçado que ideamos após as explorações ligeiras no qual resta hoje de aproveitável, outro ponto de partida e seu objetivo o litoral. Não é nenhuma fantasia, aventura ou simples mau gosto de criticar e reprovar o que fizeram os outros colegas muito mais experientes na prática do que nós outros, neóphitos, amadores, ou como se nos queira chamar.*
> *Não!*
> *Por que a nossa convicção está assentada sobre a idéia contrária ao prolongamento.*
> *Seria preciso varrer da memória os factos succedidos na EFB há três annos a essa parte o que é impossível, pois elles estão bem vivos na imaginação de todos, e dolorosamente comprovado pelas reduções*

continuadas e sucessivas das viagens de trem a Apehú e a Benevides o que não tem podido dominar o déficit mensal.
Seria preciso tornarmo-nos insensíveis a frieza e ao desacoroçoamento profundo, que substituem hoje o entusiasmo incandescente dos propagadores e cooperadores da idéia grandiosa de uma Estrada de Ferro desta cidade até Bragança..
Em todo caso cumpre-nos apresentar a vossa exc. O nosso Traçado-projeto não só exeqüível, como mais curto, talvez mais econômico pondo-se os orçamentos em verdadeiros termos, menos atravancador de ruas transitáveis, fugindo completamente do transito ao penetrar o Centro populoso e finalmente chegar ao Litoral.
Não nos dominasse uma certa libieza e descrença formal pelo futuro negativo da estrada de ferro, desta portentosa província, e deixaríamos finalmente para dizer que o nosso projecto de traçado é ***grandioso****, porque sobre as vantagens citadas, concorria largamente para um importante melhoramento."*

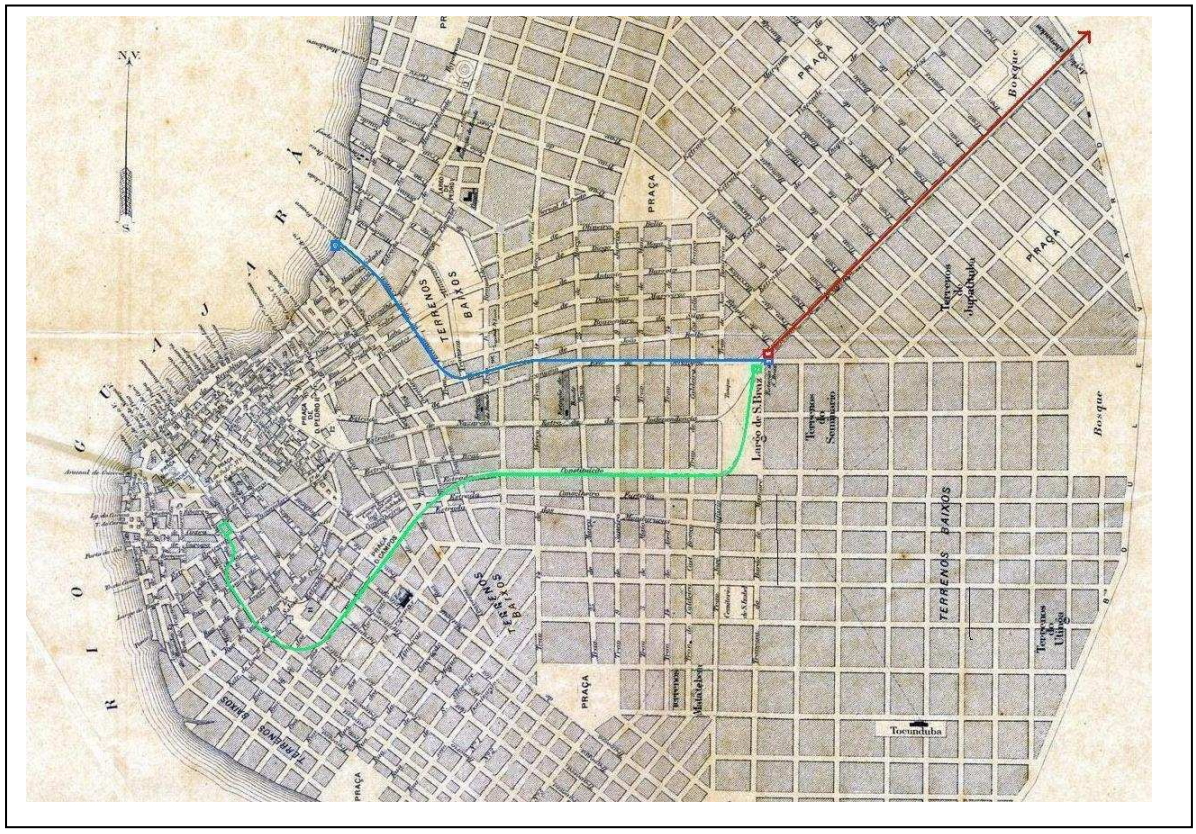


Figura 20 – Com base no mapa elaborado pelo engenheiro Manoel Odorico Nina Ribeiro nos anos de 1883-1886, estão representados simultaneamente nesta figura os dois traçados projetados para o Prolongamento da Estrada de Ferro de Bragança a partir da Estação de São Braz em direção ao Centro da cidade de Belém. Na cor verde está identificado o Ramal São Braz – Jardim Público cujo projeto de 1887 se construiu, pois foi o que permaneceu a serviço da população, na sua integra, até a desativação, em 1931. Na cor azul o Ramal São Braz – Doca de Souza Franco, projeto também de 1887 elaborado pela comissão de engenheiros da Seção de Obras Públicas da Província do Pará. E na cor vermelha o traçado da Estrada de Ferro de Bragança até o marco da primeira Légua Patrimonial. Fontes: Autor e Muniz, 1904;

O traçado proposto partia de São Braz e seguia em direção à doca de Souza Franco, implicando em seu melhoramento, pois as docas existentes em Belém "estavam tomadas ou arruinadas" e ainda possibilitaria a chegada do Ramal ao litoral através dessa mesma doca onde, no melhor terreno de marinha, a Estação Central de Belém seria construída.

> *(...) como seja o da abertura ou desobstrução da doka de Souza Franco, hoje principalmente que todas as dokas estão tomadas ou arruinadas, visto como o nosso traçado sahe de S. Braz penetrando a Estrada de S. Jeronymo, atravessa a quadra desocupada que existe entre as ruas nove de Janeiro e vinte e cinco de Março, pasando em*

> *seguida para a estrada de João Balby, por uma curva espaçosa em rampa nos limites da tolerância, acompanhando a encosta d'um <<cabeço>> accidentado que existe ente as Travessas de D. Januária e Souza Franco e seguindo por sobre um dos aterros desta, chega ao littoral, á direita ou á esquerda d'essa doka, conforme a conveniência de aproveitar-se o melhor terreno de marinha para a estação central, e o maior ou menor dos aterros marginaes, já em meio para a estrada e bastante consolidados, podendo-se mesmo reduzir os dois em um único.*

Após a Licitação de 1887, lançada para a construção do Ramal São Braz – Jardim Público, e a proposta de novo Traçado, apresentada pelos engenheiros da Seção de Obras Públicas da Província, houve também uma consulta feita pelo Presidente da Província à Junta do Thesouro Provincial conforme atesta "O Liberal do Pará" do dia 22 de setembro de 1887. Nesta consulta os componentes da Junta receberam e contaram para subsidiar a sua análise e parecer, os seguintes documentos:

> *(...) um officio do conselho director de Obras Públicas, de 5 de Março deste anno, propondo o prolongamento da Estrada de Ferro de Bragança desde a Estrada de S. Braz até ao terreno do Jardim Público, com o orçamento respectivo no valor de 174: 712$ 078 réis;*
> *-Petição de A. H. de Loureiro Siqueira, cessionário de B. Caimary, propondo-se, quer na qualidade de representante d'este e com poderes ilimmitados para transigir com relação ao trecho já construído entre a estrada de S. Braz e a Praça Baptista Campos, na qualidade de empreiteiro das obras do governo, a trazer a estrada de Ferro de Bragança até o dito Jardim Público, aproveitando o dito trecho já executado, tudo pela quantia de 310:098$800, segundo o orçamento que acompanha a mencionada* ***proposta de 23 de abril;***
> *-Relatório, memórias e planos de um novo traçado de prolongamento até a Doka de Souza Franco, apresentados pela maioria da Comissão nomeada por officio da presidência de 3 de Maio, para examinar o trecho acima referido e dar parecer sobre a proposta de Loureiro Siqueira.*

O Parecer dado pela Junta do Thesouro Provincial em 20 de Julho de 1887 sobre o *Prolongamento da Estrada de Ferro de Bragança* foi complementado e veiculado, dois dias após, no dia 24 de setembro de 1887, pelo mesmo Jornal. Eis o encaminhamento do Parecer, feito pelo Chefe da Junta *João Bandeira* ao Presidente da Província, iniciando pela Encampação do Ramal de São Braz:

> *Sobre esta questão, para a qual, conforme entenderam os engenheiros, era necessário a audiência do contencioso provincial, penso absolutamente com a Junta do Thezouro. Dado o caso de*

> *entender a presidência, que deve fazer o prolongamento da estrada até esta capital, penso que é de rigor encampar o trecho em questão. Em virtude do contrato de 28 de Agosto de 1884, os proprietários do trecho têm o privilégio do seu traçado, fora do qual não se pode passar nenhuma via-férrea, a menos que elles sejão devidamente indemnisados. Autorisação para encampar o trecho em questão, não há duvida que V. Exc. tenha á vista da Lei 1292 de 13 de Dezembro de 1886. A questão principal é a do preço, da qual me occuparei depois.*

Sobre o Prolongamento da Estrada de Ferro de Bragança até o centro da cidade:

> *Tenho ouvido como opinião corrente entre os entendidos, que o prolongamento em questão será a salvação da Estrada de Ferro de Bragança.Não discutirei a questão ab-ovo dizendo, que a estrada de ferro de Bragança não produziu os effectos que promettia, porque tracta-se de um facto consummado. O certo é que temos agora uma estrada de ferro que não parte de onde devia partir, nem chega onde devia chegar, com um déficit de 60:000 $000 anuaes. As autoridades profissionaes, perante as quaes me inclino, pensam que o prolongamento da estrada até o* ***Jardim Público*** *que não é bem o centro commercial da Cidade, pode melhorar as condições da estrada. V. Exc. engenheiro de reconhecido mérito, tem todos os elementos para bem julgar a questão.*

Ao avaliar os preços adotados para a encampação e construção, a junta definiu como:

> *Exagerado o valor por unidade kilométrica apresentado pelo proponente, bem como que pelo apresentado pela secção de obras públicas não avalia bem a despeza com a encampação do techo já construído.*
> *Attendendo a que o proponente terá de ser indemnisado da construção do prolongamento até o Jardim Público no material que já possue no Ramal de S. Braz até Baptista Campos e das despezas que fizer para pô-lo em estado de ser aceito: attendendo a que o trecho construído não está em bom estado, como demonstrou perfeitamente a commissão de engenheiros militares nomeada por V. Exc., e tomando por base o orçamento e planos feitos pela secção das obras, penso que V. Exc. poderia achar um meio termo entre o valor kilométrico de 50:897$027 apresentado pelo proponente e o de 28:594$910 proposto pela referida secção. Isto poder-se-hia realisar por accordo com o proponente ou por arbitramento, como vossa exc. melhor entendesse.*

> *Desapropriações*
> *(...)*
> *A encampação do trecho, construído, medida autorisada por Lei, deve ser estudada tendo em vista o estado pouco próspero das finanças da província.*
> *O mesmo direi do prolongamento até o Jardim público , que não sei se porá a estrada em condições differentes d'aquella em que está tendo S. Braz por ponto de partida.*

Outro traçado para o Ramal São Braz - Jardim Público foi elaborado depois de 18 anos passados da solução apresentada pelos engenheiros da Secção de Obras Públicas, desta vez na Gestão do Governador Augusto Montenegro que, em decorrência de uma série de providências a serem tomadas para a melhoria do já existente e da continuidade das obras da EFB, incluiu o referido Ramal ou Prolongamento citando as condições em que o mesmo se encontrava no momento, e foi o próprio governador, na mensagem enviada ao Congresso Legislativo em 07 de setembro de 1905, quem informou o novo caminho a ser seguido pelo trem, ou seja, a aceitação de um novo traçado.:

> *"(...) Mandei estudar um novo traçado entre São Braz e Belém (Estação Central de Belém) em substituição do atual que é um dos piores da Estrada. O novo, além de ter a mesma extensão, corre por terrenos e ruas menos edificadas e permitirá dar maior velocidade aos trens. Ele, partindo de São Braz, procura a Rua Mundurucus, seguindo por esta até a travessa 22 de Junho, daí por uma linha reta dirige-se a Rua da Conceição que percorre até a Travessa Carlos de Carvalho, de onde, se dirige para a Estação de Belém. Como porém, este serviço não pode estar terminado a tempo de servir para a inauguração do Ramal do Pinheiro vou mandar reforçar a atual linha de modo a apresentar todas as condições de segurança para o tráfego (...)"*[61].

A nova solução, que nesta pesquisa é considerada como o 4º projeto para o Ramal da EFB (Fig. 21), cuja característica maior foi a de tentar aumentar a velocidade do trem ao buscar ruas e terrenos menos edificados, infelizmente não pensou com exatidão na insegurança que acarretaria aos habitantes desta área da cidade. Acredita-se inclusive ter sido a baixa velocidade uma das causas para que o tráfego deste veículo tenha sido mantido durante mais de quarenta anos penetrando no centro comercial da cidade de Belém.

Esta proposta do Governador Augusto Montenegro para o novo trajeto do Ramal não foi executada, mas o reforço construtivo, por ele mandado executar no trajeto existente, assim

[61] CRUZ, Ernesto, op.cit. p.17.

como outras medidas adotadas quanto ao material rodante, proporcionaram sobrevida ao Ramal São Braz – Jardim Público da EFB.

Em 16 de junho de 2007, o jornalista e historiador José Carneiro publicou interessante artigo no jornal "O Liberal" sobre a ferrovia bragantina. Com o título *Estrada de Ferro de Bragança: história pouco contada*, ele identifica alguns estudos existentes sobre a já citada ferrovia e destaca o relatório final dos oito anos de Governo do Estado do Pará do governador Augusto Montenegro como um dos melhores registros oficiais sobre o referido assunto. Porém, ao escrever sobre o Ramal São Braz – Jardim Público, ao qual se refere como o de *São Braz ao Centro Comercial de Belém*, comete erros grosseiros no seu trajeto, o que é facilmente identificável:

> *(...) O primeiro governador reeleito do Estado do Pará, Augusto Montenegro, comandou a inauguração do trecho final da obra, no dia 4 de Maio de 1908. Nesse período de 25 anos que durou a construção da estrada, vários ramais foram implantados, como o de São Braz ao centro comercial de Belém, com extensão de seis quilômetros (o trilho saia de São Braz, percorria a atual Conselheiro Furtado, atravessava a Batista Campos e chegava pela 16 de Novembro até o canal da Tamandaré, voltando dali .(...)*62

Por não ter a obrigação em um artigo de jornal, de citar a origem das informações contidas no seu texto, só se pode admitir a falha, como desconhecimento do real traçado do ramal urbano da EFB.

[62] Artigo publicado, na seção Poder, página 4, do jornal "O Liberal" do dia 16 de junho de 2007, em Memórias do Pará, com o título *Estrada de Ferro de Bragança: história pouco contada.*

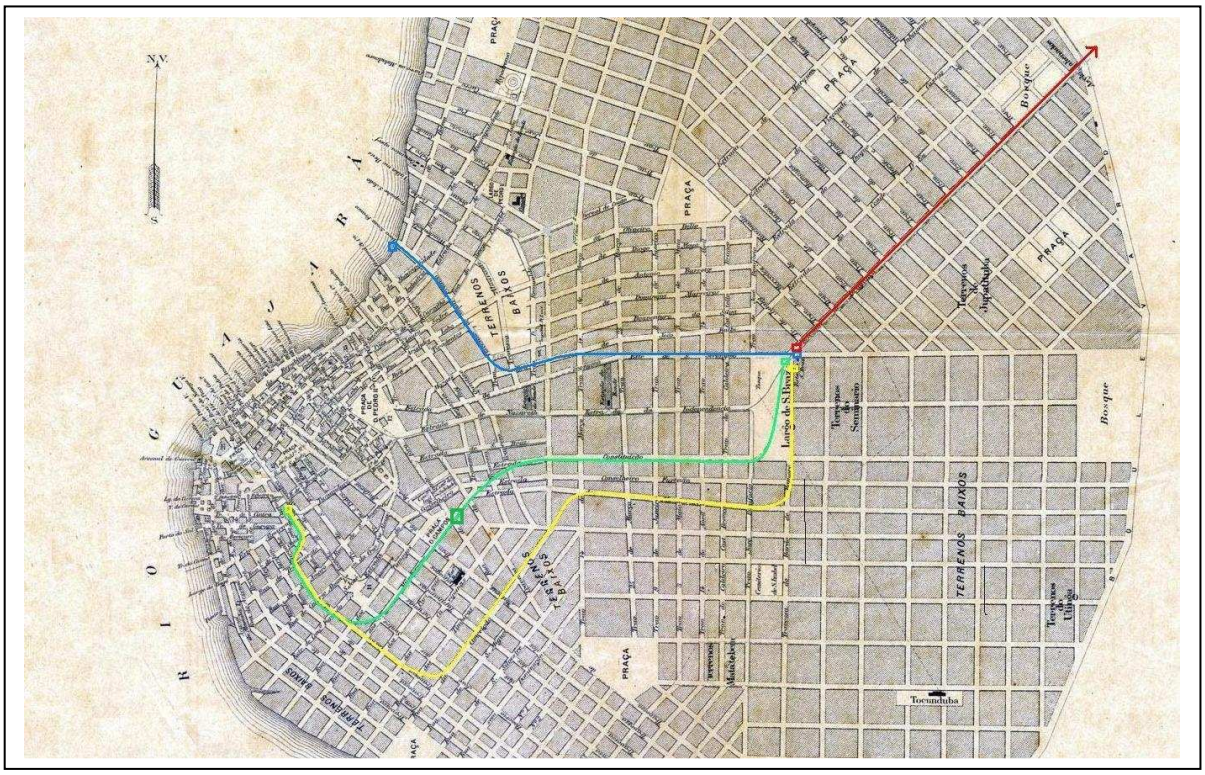


Figura 21 – Com base no mapa elaborado pelo engenheiro Manoel Odorico Nina Ribeiro nos anos de 1883-1886, estão representados simultaneamente os quatro traçados projetados para o Prolongamento da Estrada de Ferro de Bragança a partir da Estação de São Braz em direção ao Centro da cidade de Belém. Na cor verde está identificado o Ramal São Braz – Jardim Público cujo projeto de 1887 foi construído e permaneceu a serviço da população, na sua integra, até à sua desativação, em 1931. Ainda na cor verde, o Ramal não terminado cujo projeto é de 1883, e que foi construído de São Braz até à Praça Batista Campos, reaproveitado pelo projeto e construção do Ramal definitivo licitado em 1887. Na cor azul o Ramal São Braz – Doca de Souza Franco, projeto também de 1887 elaborado pela comissão de engenheiros da Seção de Obras Públicas da Província do Pará. Na cor amarela a nova solução de traçado do Ramal São Braz – Jardim Público (Estação Central de Belém), mandada executar pelo Governador Augusto Montenegro em 1905. Esses dois últimos projetos não saíram do papel. E na cor vermelha o traçado da Estrada de Ferro de Bragança até o marco da Primeira Légua Patrimonial. Fontes: Autor e Muniz, 1904;

4- O Ramal São Braz - Jardim Público e a possível chegada ao Litoral

Há indícios de que, no primeiro traçado do Ramal São Braz – Jardim Público ou Prolongamento da EFB projetado antes de 1887 e parcialmente construído até a Praça Batista Campos, havia a diretriz de atingir o Litoral. Estes indícios podem ser comprovados através, do conteúdo da declaração, dos engenheiros da Comissão de Obras Públicas elaborada em 1887, que ao referir-se as cinco razões[63] que tornavam a nova proposta do \trajeto do ramal uma das piores a ser feita, cita como uma dessas razões a de ***Não atingir o litoral, idéia primitiva daquele trajeto*** (grifo nosso)**.** Em que ponto do Litoral isto deveria acontecer, ainda não se encontraram indícios. É fato dizer que no trajeto apresentado na licitação específica de 1887, o Ramal tinha o mesmo início do trajeto anterior, que era na Estação de São Braz, e um término definido, que era o Jardim Público, e que estava situado nas proximidades do Ver-o-Peso, ou seja, ficava próximo, mas não atingia o Litoral.

Para os comerciantes, a importância desse trajeto do Ramal foi o barateamento do frete pago com a inclusão da distância Ver-o-Peso (proximidade da Estação Central de Belém) até à Estação de São Braz, local onde eram feitos o embarque e desembarque das mercadorias transportadas pelo trem e que para isso tinham que pagar o carreto tanto de ida, como de volta para o Ver-o-pêso, utilizando o serviço dos carroceiros como aconteceu em várias cidades portuárias brasileiras. Os carroceiros na cidade em geral fazem mudanças domésticas ou alguns carretos especiais. No momento que antecedeu a efetiva construção e o funcionamento do Ramal São Braz – Jardim Público, os carroceiros já mantinham estacionamentos próximos ao litoral ou ao longo do próprio litoral, no Ver-o-peso e nos diversos trapiches que atendiam as companhias comerciais instaladas na cidade (Figs. 22 e 23). De um modo geral a carroça é de um só carroceiro, ou seja, ele é o proprietário da sua ferramenta de trabalho; seu único meio de vida.

À medida que a cidade se expande e os seus bairros ficam mais densamente ocupados " a utilização das carroças, em particular e do sistema de transporte, em geral, torna-se mais forte e o fluxo de atividades no setor mantém um ritmo constante de crescimento. (...) o

---

[63] Como já mostrado na página 23 as cinco razões eram:

- Fazer o traçado uma circunvulação de meia cidade para chegar ao ponto terminal;
- Atravancar em excesso muitas ruas e travessas transitadas;
- Não atingir o littoral que era a idéia primitiva;
- Acarretar enormissimo e dispendioso aterro da estrada do Jurunas por diante e de toda a área do Jardim público (estação central) e
- Exigir grande somma para as desapropriações, mesmo que sejam judiciárias.

crescimento da produção e da população (...) amplia o mercado de trabalho para o carroceiro. Há necessidade de distribuir para um mercado consumidor crescente na cidade, não só as mercadorias importadas, mas as aqui produzidas. (MOURA, 1988, p.42), especialmente as ligadas ao setor da construção seja ela religiosa, civil ou militar, como madeiras, pedras, areia, barro e tijolos, e os alimentos de uma maneira geral.

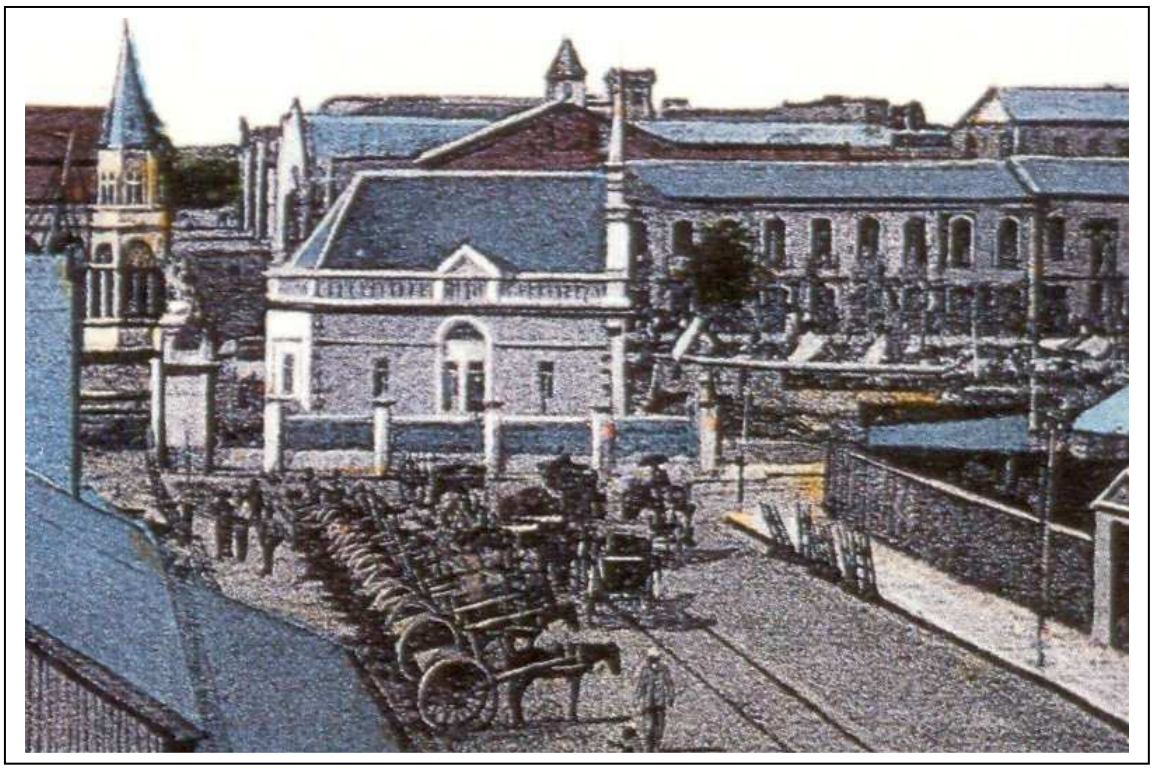


Figura 22 – Estacionamento de carroças na área da Doca do Ver-o-Pêso, localizado no final da Travessa do Seminário, ao lado do Necrotério Municipal, que é visto em segundo plano, e em frente aos armazéns do trapiche do Lloyd, cujos telhados aparecem à esquerda. Ao fundo, também à esquerda destaca-se uma das torres do Mercado de Ferro. Pormenor ampliado de fotografia tomada do Forte do Castelo no início da primeira década do Século XX, transformada em cartão postal da cidade. Fonte: Álbum Belém da Saudade, 1998.



Figura 23 - Em primeiro plano, carroças e carroceiros aguardando na Doca do Ver-o-pêso, a sua vez de efetuar o carregamento de pranchas e tábuas em madeira de lei e outras mercadorias, provenientes do interior do Estado do Pará, trazidas por diversas embarcações, que já estavam sendo desembarcadas. Em segundo plano a doca propriamente dita, com a maré cheia, permitindo o acesso e atracação de grande quantidade de barcos. Ao fundo, à direita, destacam-se: a grande estrutura do telhado em duas águas pertencente ao Trapiche do Comércio e um pouco mais a frente, em cor azul claro, com suas arcadas e torres, o Mercado de Ferro, que havia sido inaugurado no dia 1º de Dezembro de 1901; ambos os edifícios faziam parte do espaço urbanístico do Ver-o-pêso naquele momento; o trapiche foi demolido em conseqüência das obras para o novo porto de Belém.
Foto tomada, ao que tudo indica, do 1º Pavimento de um dos casarões localizado à Travessa do Seminário, próximo a Rua da Calçada do Colégio e que, devido à interferência visual da construção do Edifício da Bolsa de Valores, que não aparece na foto, não permitiu um ângulo melhor. Foto da primeira década do Século XX, transformada em cartão postal da cidade de Belém. Fonte: Álbum Belém da Saudade, 1998.

Para os carroceiros[64], como o Ramal São Braz – Jardim Público não chegou até o litoral, mas próximo a ele e a distância da área do Ver-o-pêso até a Estação Central de Belém, ponto final e inicial da Estrada de Ferro de Bragança era ainda viável para os carretos que, pela quantidade, devem ter suprido suas necessidades de ganho. Essa pode ter sido a causa por que não foram encontradas informações, nas variadas fontes consultadas, de que o transporte de mercadorias, executado pelos trens, especialmente com a implantação do Ramal ou prolongamento da ferrovia, tenha gerado insatisfação junto aos carroceiros que trabalhavam no espaço urbano definido pelo Ver-o-pêso (Fig.2 e 3) ou nas suas proximidades, gerando qualquer tipo de reação ou protesto junto à população de Belém dessa categoria de trabalhadores. Outra explicação pode estar na própria organização da categoria:

> *Não tendo patrão que os pressione diretamente, não tendo concorrência significativa com grupos estrangeiros ou escravos, não causa surpresa a frouxidão dos lados da categoria, de um baixíssimo nível de consciência de classe. Pelo contrário, parece que se houvesse necessidade de união de grupo este extrapolaria a categoria profissional. Já que a mão-de-obra livre nacional, predominante no setor, pertence, pela sua desqualificação, tipo e local de moradia e índice de alfabetização, ao mesmo universo social do liberto, do imigrante português e dos escravos de aluguel* (MOURA, 1988, p. 45).

Relato muito interessante de uma entrevistada foi o de Dona Júlia, ao falar sobre o seu pai que era carroceiro, mas já no século XX e no sistema republicano:

> *Meus pais eram portugueses, eu não tenho sangue de brasileiro, tenho sangue português, meus tios, avós por parte de pai, tudo português. Então meu pai tinha uma carroça, trazia as coisas pra Beneficente Portuguesa, aquelas compras pra vir do armazém, ele trazia as coisas, chegava pro almoço, almoçava, descansava um pouco e depois saía de novo e voltava de tardinha. Depois ele ficou sócio de lá, sócio permanente, ih aquelas freiras eram doidas por ele, agora não tem mais freiras lá, era só freira. Nossa vida era de pobre nunca fomos ricos, não, mas graças a Deus nunca ninguém passou fome.*

[64] Os carroceiros (homens possuidores de carroças puxadas por eles mesmos ou através da tração de cavalos ou burros), sempre foram uma alternativa utilizada pela população de Belém para o transporte de cargas. As carroças tracionadas por animais tiveram uma maior intensidade de utilização a partir de meados do Século XIX, com o aumento do comercio em Belém, em decorrência da exportação da Borracha, elas serviam para transportar os mais diversos materiais, em especial àqueles utilizados na construção civil. O seu uso se fez presente durante todo o Século XX, e nesta primeira década do Século XXI, os carroceiros ainda persistem no seu trabalho, e são vistos com certa freqüência desempenhando a sua função nas ruas da capital do Pará.

Parte II

Espaços urbanos limites e o caminho urbanístico do Ramal São Braz – Jardim Público em Belém.

1-O Largo de São Braz : ponto inicial da ferrovia e do ramal.

Uma das razões para a localização do ponto inicial da Estrada de Ferro de Bragança ter sido no cruzamento da Avenida Tito Franco com o Boulevard da Câmara, conforme definido no teor da Lei 658/1870 da Província do Grão Pará, estava no fato de ser esse ponto o extremo da cidade legal e sua principal porta de entrada. Esta área poderia ter sido o local onde seria construído o 1º edifício para servir de estação ferroviária, o que não aconteceu, pois ainda em 1883 aquele espaço era muito vazio e nada urbanizado[65] (Fig. 26).

Ainda como exemplo, Walter Benjamin, em *Passagens*, ao fazer um comentário sobre as inter-relações das estradas de ferro e os empreendimentos do Barão Haussmann, insere um memorando de sua própria autoria onde elegia como prioridade, fazer a comunicação entre as estações ferroviárias e o coração da cidade por largas avenidas, já que as estações eram as *principais entradas de Paris*. Certamente que tais soluções influenciariam projetistas e projetos de vias e ferrovias em todo o mundo. Mas se Haussmann[66] desprezava a experiência histórica (BENJAMIN, 2007, p.166-172), felizmente muitos engenheiros e arquitetos não abraçaram essa causa, senão seria um verdadeiro caos de demolição dos centros antigos, em todas as cidades do mundo.

Em 1883 o limite por terra da cidade de Belém, era o Largo de São Braz, espaço que serviria como ponto inicial da Estrada de Ferro de Bragança e área para a construção da sua primeira Estação Ferroviária, situação até aí bastante semelhante ao modelo da ferrovia construída em Campinas e de em outras cidades brasileiras. Em Belém, a justificativa para o prolongamento da ferrovia, com a construção do Ramal era possibilitar o escoamento da

[65] Ao fazer comparações com outros lugares do Brasil no mesmo período, as condições de urbanização estavam bem melhores na cidade de Campinas, por exemplo. Em 1872, um projeto de ferrovia se tornara realidade; a estrada de ferro chegava a um dos extremos de Campinas, no seu acesso principal para quem vinha de São Paulo. Ali construiu-se o primeiro edifício da Estação Ferroviária de Campinas, em frente de um grande Largo. (LAPA, 2008, p.90).

[66] "No tempo de Haussmann, eram necessárias novas vias, mas não necessariamente as novas vias que ele construiu... Eis o primeiro aspecto que choca em sua obra: o desprezo da experiência histórica. Haussmann faz de Paris uma cidade projetada e artificial, como no Canadá ou no Faroeste... As vias de Haussmann muitas vezes não tem utilidade e não possuem nunca beleza. A maior parte são traçados surpreendentes que partem de não importa onde, para terminar em parte alguma, derrubando tudo em sua passagem, ao passo que bastariam alguns desvios para conservar lembranças preciosas... Não se deve acusá-lo de ter haussmannizado demais, mas de menos... Apesar de sua megalomania teórica, em lugar algum, naprática, ele viu com largueza, em lugar algum previu o futuro. A todas as suas perspectivas falta amplidão, todas as suas vias são estreitas demais. Sua visão foi grandiosa, mas não grande, nem justa, nem de longo alcance"in BENJAMIN,2007, pp. 172-173 apud Dubech e D´Espezel, pp. 424-426. "Os traçados de Haussmann eram inteiramente arbitrários; não eram soluções rigorosas de urbanismo, mas medidas de ordem financeira e militar."in BENJAMIN,2007, p. 166 apud Le Corbusier, *Urbanisme*, Paris, 1925, p. 250.

produção agrícola das colônias da Zona Bragantina e também de abastecê-las. Assim pelo projeto, o ramal ferroviário deveria penetrar no Centro Comercial de Belém e atingir o litoral.

O Largo conhecido hoje como São Braz teve origem em meados do Século XIX em uma clareira aberta na Estrada do Utinga, a qual recebeu a denominação de Praça da Independência[67], alguns anos depois foi transformada e recebeu o nome Avenida Independência. No Largo de São Braz ficava a Caixa D'Água responsável pelo abastecimento da cidade e a Estação Ferroviária da Estrada de Ferro de Bragança, além de paradas das linhas das linhas dos bondes. A origem do nome São Braz deve-se à fé do povo paraense, devoto daquele santo protetor das moléstias da garganta, que organizava grandes procissões com início na Igreja das Mercês finalizando no Largo de Nazaré (CRUZ, 1992. Pág.32). É interessante assinalar que o dia de São Braz no calendário gregoriano é comemorado no dia 3 de fevereiro, mas a festividade em sua homenagem ocorria do dia 5 ao dia 19 do mês de novembro. O historiador Ernesto Cruz refere-se à procissão já ocorrendo no Século XIX[68].

No levantamento urbanístico de Belém executado pelo engenheiro politécnico Manoel Odorico Nina Ribeiro de 1883 a 1886, o Largo de São Braz é representado por um polígono retangular (Fig.24), onde se destacam três *caminhos de ferro*: o primeiro, o do bonde, representado através de duas linhas contínuas saindo da Avenida Independência; uma seguindo em direção ao Marco da 1ª Légua e outra em direção ao Cemitério de Santa Isabel; o segundo *caminho de ferro* é o da tubulação de água potável, representada através de uma linha tracejada que sai do reservatório elevado de São Braz, grafado com a palavra *Tanque*; e o terceiro é o do Ramal São Braz - Jardim Público, representado por uma linha com traço e ponto saindo da Estação de São Braz até a Estrada da Constituição (atual Avenida Gentil Bittencourt), em direção ao então Centro de Belém.

[67] Planta Topográfica dos Limites da 1ª L´gua Patrimonial da Câmara Municipal de Belém. In MUNIZ, Palma J. MUNIZ, J. de Palma. ***Patrimônio dos Conselhos Municipaes do Estado do Pará***. Paris - Lisboa: Aillaud & Cia, 1904. P. 97.

[68] Encontramos um exemplo no jornal "A Província do Pará" do dia 1 de novembro de 1922, que mostra, ainda neste mesmo ano o cidadão Manoel de Matos Cardoso na função de tesoureiro da diretoria da festa de São Braz, fazia cobrança das contribuições para o festejo que se realizaria no Largo de Nazaré.



Figura 24 – Pormenor ampliado da Planta da Cidade, mostrando ao centro o Largo de São Braz, definido por uma forma retangular, em conseqüência dos quarteirões que então lhe determinavam os limites. Em um deles, à direita abaixo, pode-se ler Estação de São Braz. Fonte: Patrimônio do Conselho Municipal de Belém do Estado do Pará, Planta da cidade de Belém, mandada levantar pela Vereação do Quatriênio de 1883-1886, pelo engenheiro da Câmara, Manoel Odorico Nina Ribeiro, na escala original de 1/24.000.

Aquele grande espaço, com cerca de 400 metros de largura x 700 metros de comprimento, era utilizado para manobras e distribuição do tráfego de bondes e do trem que por ele circulavam. O tráfego interno do Largo de São Braz compunha-se do Ramal da Estrada de Ferro de Bragança, utilizado pelos comboios para ir e voltar do Centro da cidade, e pelas linhas dos bondes que iam para outros bairros, como o do Souza e do Marco da Légua.



Figura 25 – Espaço urbano do Largo de São Braz, mostrando em primeiro plano três pedestres, um deles uniformizado, e dois cavaleiros, todos eles se deslocando na direção a uma grande aglomeração de pessoas e animais, numa comemoração cívica referente a Independência do Brasil, já que o Largo tinha anteriormente a denominação de Praça da Independência. No plano de fundo um horizonte formado de uma ainda significativa vegetação nativa, aonde se destaca a silhueta da Caixa D'Água em ferro, ladeada à direita por um aglomerado de habitações baixas. Fotografia tomada do 2º Pavimento do edifício da Estação de São Braz da Estrada de Ferro de Bragança, em 1889. Fonte: Álbum Paes de Carvalho.

O Largo de São Braz (Fig.25) ocupava uma área urbana de 28 hectares. De qualquer ponto daquele grande espaço a população tinha uma privilegiada visão da Caixa D'Água construída em ferro fundido[69], de origem francesa que, pela singularidade de sua forma e altura, também permitia que fosse vista de vários pontos da cidade. Era um marco visual para orientação dos moradores de Belém que queriam deslocar-se na direção de São Braz onde, a partir de 1885, já havia a possibilidade de viajar até a Colônia de Benevides, utilizando o trem que saía da Estação de São Braz da EFB. Naquele ano já estava instalada também no Largo, uma feira livre para comercialização

[69] Caixa D'Água em ferro fundido e forjado, importada através da Casa de Comercio Tony Dussieux de Paris, com 25 m de altura e capacidade de 1570m3. Inaugurada em 1884, na gestão do Governador da Província Lauro Sodré.

dos produtos vindos das outras Colônias criadas ao longo da Zona Bragantina e dos produtos provenientes de outros pontos da Província do Pará, que chegavam através da doca do Ver-o-peso e eram transportados pelos carroceiros até São Braz, também para serem comercializados. Inicialmente esta feira livre funcionou em frente à Estação Ferroviária (Fig.26).

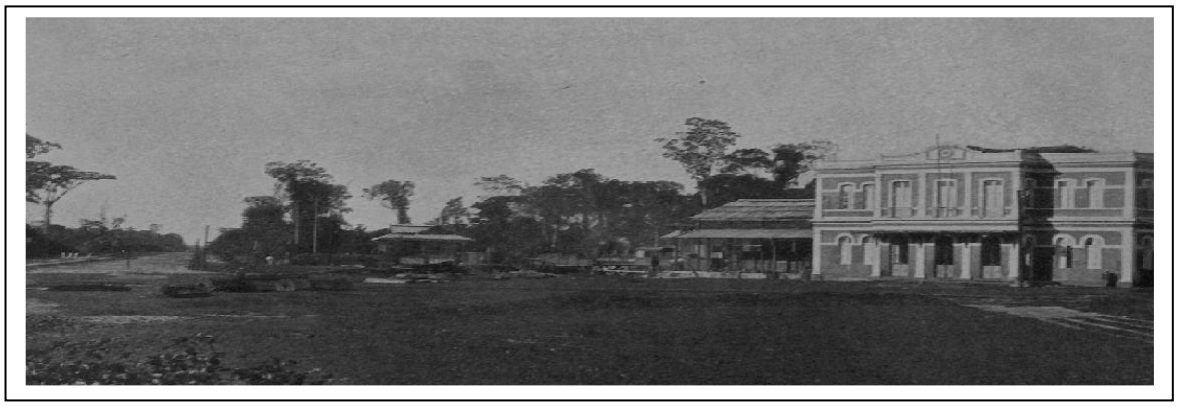


Figura 26 – Panorâmica mostrando em primeiro plano à direita o edifício da Estação de São Braz da EFB, recém-construído, sem nenhuma urbanização executada a não ser o assentamento dos trilhos, localizado na frente da Estação. Não havia ainda na parte posterior uma área de embarque e desembarque de passageiros e cargas, mas uma espécie de depósito para a guarda da locomotiva. Ainda no primeiro plano à esquerda, o início da estrada na direção do Marco da 1ª Légua Patrimonial, que determinava também o caminho do trem para Bragança. Fotografia tomada da área que abrigaria em futuro próximo a Feira de São Braz. Fonte Álbum Paes de Carvalho, 1889.

2- O Caminho urbanístico do Ramal

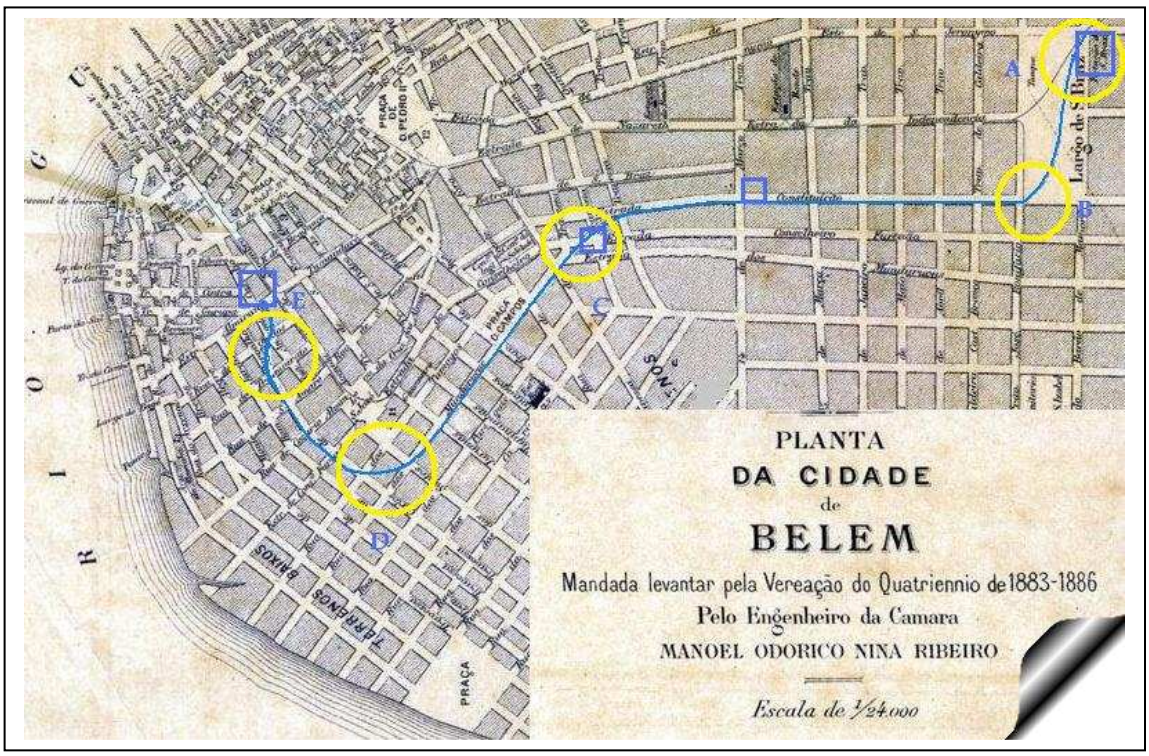


Figura 27 - Iniciando na Estação de São Braz (A), o trajeto do Ramal penetrava na cidade através das retas e curvas dos seus trilhos, com destino à Estação Central de Belém, que ficava situada na área do Jardim Público, no Bairro da Cidade Velha. A sua primeira grande curva (B), logo após a saída da Estação, unia os trilhos do Largo de São Braz com os trilhos da Estrada da Constituição;, a partir daí, seguindo em linha reta até à Travessa do Príncipe, onde iniciava um "S" (C) que terminava na Rua dos Mundurucus, seguindo em linha reta até a segunda grande curva (D) que o unia à Travessa Carlos de Carvalho; nesta, seguia novamente em linha reta até o segundo "S" (E) que terminava em uma pequena reta que atravessava o córrego da Avenida Tamandaré chegando à Estação Central de Belém. Fonte: Patrimônio do Conselho Municipal de Belém do Estado do Pará, Planta da cidade de Belém, mandada levantar pela Vereação do Quatriênio de 1883-1886, pelo engenheiro da Câmara, Manoel Odorico Nina Ribeiro, na escala original de 1/24.000.

O traçado[70] do Ramal São Braz - Jardim Público ou também chamado Prolongamento da Estrada de Ferro de Bragança, apareceu pela primeira vez ainda que não completo nos seus 6,10 km de extensão, no mapa de Belém executado por Nina Ribeiro (Fig.27), com início em

[70] Em 1905 o desenhista José Sidrin reproduziu e atualizou algumas informações do mapa de Nina Ribeiro, inclusive o trecho da chegada do ramal na Estação Central de Belém. Em 1919, apesar de não apresentar informações tão fidedignas, em questão de escala e forma de alguns logradouros, o mapa elaborado pelo artista plástico Teodoro Braga, representou o Ramal São Braz - Jardim Público com bastante clareza.

1883 e com término em 1886. Isto mostra que o projeto já existia antes de 1887, ano em que o Ramal foi oficialmente licitado.

Ao estudar o mapa (1883-1886) de Nina Ribeiro, verifica-se que o traçado dos trilhos segue por vias consolidadas ou em fase de consolidação no desenho da cidade, constituindo uma linha de fronteira da área urbana de Belém em 1886, o traçado da linha não causou grande impacto na cidade, só interferindo na forma das quadras existentes ou planejadas no momento de mudanças de direção dos trilhos, em decorrência da necessidade de espaço para serem construidas curvas, que possuíam aproximadamente 100m de raio, conseqüência das dimensões das locomotivas e de seus diversos tipos de carros (de passageiros, de carga, wagons), que constituíam o trem ou comboio. Foram as grandes curvas do traçado do Ramal que, ao gravarem sua forma na cidade, total ou parcialmente até os dias atuais, adequando-se às modificações da área urbana, mas conservando as marcas de sua existência, lembradas pelos antigos moradores.



Figura 28 - Um dos acessos para a Rua do Horto, o que é feito através da Avenida Conselheiro Furtado, permite que se veja em primeiro plano à direita um edifício comercial que abriga, há alguns anos, uma loja de artigos para a prática do Balé, em seguida a garagem mostrada em pormenor na figura 1 e a esquerda e no plano de fundo, ao longo da curva da rua, a Praça Milton Trindade ou Praça do Horto (antiga área do Horto Municipal de Belém). Foto tomada do cruzamento da Rua do Horto com a Avenida Conselheiro Furtado, pelo autor, em 2002.

Trabalhar no Horto Municipal de Belém, localizado em uma das curvas do Ramal São Braz – Jardim Público da EFB (Fig.28) foi uma experiência muito estimulante na vida do Sr. Osvaldino Oliveira[71], paraense nascido na Cidade de Vigia em 1917. Em 1922, veio morar em Belém, em uma Avenida paralela àquela por onde passava a linha do Trem, e que já tinha a denominação de Avenida Gentil Bittencourt:

> *Osvaldino Oliveira – Eu morava ali na Avenida Conselheiro Furtado quase esquina com a Avenida Alcindo Cacela (antiga 22 de Junho), eu conheci até o prefeito Alcindo Cacela.*
>
> *Fabiano - O senhor trabalhou em quê? O que o senhor começou a fazer em Belém?*
>
> *O- Eu comecei a trabalhar com meu pai. A gente ia fazendo as mudas e depois plantando para vingar, era bonito, tinha plantas, rosas, de tudo. Depois ele me colocou no Horto Municipal para estudar mecânica, para aprender a dirigir, naquele tempo eu era novo, mas eu era pinduca, como ele chamava, era curioso, pegava o carro e dirigia.*
>
> *F- Como o senhor trabalhava na mecânica, onde era a sua oficina?*
>
> *O- Era dentro do Horto Municipal, lá no Horto Municipal tinha as plantas, todo tipo de planta, e espalhava pela cidade, pelos jardins, a podagem das árvores era feita pelos jardineiros.*
>
> *F- Quantos anos o senhor trabalhou no Horto Municipal?*
>
> *O- No Horto eu trabalhei cinco anos só.*

Em uma cidade como Belém circulavam veículos de várias marcas e modelos, todos eles importados é claro, pois no Brasil ainda não se fabricava automóvel. Eles circulavam junto aos bondes, ao trem e às carroças, na década de 30. Foi nesse ambiente que o precoce aprendiz de jardineiro, Sr. *Osvaldino Oliveira* também começou a aprender o oficio de mecânico de veículos automotores; pelos cálculos ligados ao seu ano de nascimento, 1917, iniciou antes de completar dez anos, e trabalhando na oficina mecânica do Horto chegou aos 15 anos de idade. Apesar de algumas declarações anacrônicas em seu depoimento, como quando se refere ao momento da desativação do Ramal São Braz – Jardim Público, ele é uma testemunha da existência, traçado e funcionamento efetivo desse Ramal da EFB.

[71] Foi um dos internos entrevistados no Asilo Pão de Santo Antonio.

Fabiano- O senhor lembra isso? (Foto da Parada de Batista Campos)

Osvaldino Oliveira - Lembro, era o escritório deles. (Administração do Horto Municipal)

F- Isto aqui, pelos meus estudos, pode ter sido uma das paradas do Trem. Ele passava pela Mundurucus.

O- O trem vinha de São Braz, pela Gentil, quando chegava na Gentil com a Rui Barbosa, ele entrava para a esquerda e passava em frente ao Horto Municipal.

F- Uma das Paradas, de duas que existiam para o trem, era a da Gentil esquina com a Avenida Generalíssimo, a outra era a do Horto Municipal. Então esta aqui (Foto da Parada de Batista Campos)*, depois tornou-se a administração do Horto quando o senhor trabalhou lá.*

O- O trem passava aqui assim (mostrando na foto), aqui na frente, era tudo dentro mesmo, acompanhando a margem da rua, o trem parava deixava o pessoal todo, não era bem na porta era mais adiante um pouquinho.

F- O senhor chegou a andar alguma vez de trem? De onde para onde?

O- Andei muito. Eu andava pro interior, pra Bragança, passeava, ia pra Bragança passar o fim de semana, Castanhal, o interior.

F- O senhor lembra o preço do trem em relação ao preço do bonde, como um parâmetro?

O- Naquela época, era 400 reis. O bonde aqui era, depende da linha, era por seção, pagava um tostão entre São Braz e Souza, pegava o Souza no Ver-o-Peso e ia até a Casa Natal.

Sua vivência da área permitiu, de imediato, que Seu Osvaldino reconhecesse a foto (Fig.29) que lhe foi mostrada durante a entrevista. Assim como, conhecia o trajeto do trem e

também trajetos e preços das linhas de bondes na década de 1930 e que não tiveram significativo aumento se comparar-mos àqueles que vimos anteriormante nas tabelas de 1916 e 1905, considerando as distâncias percorridas.



Figura 29 – Pequeno edifício que serviu como a Parada de Batista Campos para o trem, no Ramal São Braz – Jardim Público (1887-1931), da Estrada de Ferro de Bragança. Localizado na grande curva (Atual Rua do Horto), que servia de ligação entre a Estrada da Constituição (atual Avenida Gentil Bittencourt) e a Rua dos Mundurucus. Durante algumas décadas do Século XX, serviu para abrigar a administração do Horto Municipal de Belém, área que mudou de função, transformando-se na atual Praça Milton Trindade. Uma réplica deste edifício serviu de Parada na esquina da Estrada da Constituição com a Estrada 2 de Dezembro (atual Avenida Generalíssimo Deodoro), do mesmo Ramal da EFB, servindo posteriormente como parada de bondes. A réplica foi demolida quando da desativação das linhas dos bondes. Foto tomada da área interna em direção a Rua do Horto. Fonte: Autor & CRUZ, Ernesto. *Ruas de Belém.* Belém: CEJUP, 1992.

Se as grandes curvas dos trilhos e a Parada do trem em Batista Campos ficaram gravadas na forma física da cidade, e estão aí para serem vistas, tocadas, observadas, é na memória do romancista Dalcídio Jurandir[72](1909-1979), através das suas lembranças de

[72]Escritor paraense, nascido em Ponta de Pedras, na Ilha do Marajó. Publicou 11 livros, e pelo conjunto da sua obra foi agraciado em 1972 com o Prêmio Machado de Assis, da Academia Brasileira de Letras.

quando criança, que chega até nós, parte da influência da grande linha reta, dos trilhos do Ramal São Braz – Jardim Publico, situados na Estrada da Constituição (atual Avenida Gentil Bittencourt) e da Parada da Estrada 2 de Dezembro (atual Avenida Generalíssimo Deodoro). Ao ambientar o seu romance documentário ***Belém do Grão-Pará***[73] na década de vinte, mostra em vários momentos, através de seus personagens, um pouco da relação do trem com os moradores da cidade[74], no trajeto São Braz – Jardim Público. Três desses momentos foram destacados como exemplos:

> 1) *"**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, passavam trens. Vinha, com efeito, morar à margem de outro rio?"*P.97.
>
> 2) *"Alfredo dava-lhe cem réis (para um mendigo). E ficavam, um perto do outro, sem conversarem, como meninos, ambos tão inocentes da vida, feliz um, por principiar a vivê-la, e feliz o outro, por ter chegado ao fim. A um passo era **a Estação dos passageiros,** este saco de bagagem tão sem dono, o molho de foguetes, 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 fábula 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? Por ali no trem não ia Lucimar, Joaquim, Alfer, Blandina, Benedita, Cândida ... o bicho soprava as suas fumaças nas janelas, telhados, mangueiras, cachos de jasmins, bandeirinha de açaí, nas rodas das crianças. Uma vez, em cima do jabuti, Valmira dava adeus, a quem, no trem?"P.143-144.*
>
> 3) *"Alfredo foi ver o lugar do piano e ouviu, como se fosse gravar para sempre, as vozes da Gentil, lá fora, do toque de corneta **ao chiar da máquina parando na Estação da esquina** (grifo nosso). E tudo dali em diante se sumia, uma cidade se perdendo, aquela cidade a que*

---

[73] In JURANDIR, Dalcídio. ***Belém do Grão-Pará.*** – Coleção Ciclo do Extremo Norte. Belém: EDUFPA; Rio de Janeiro: Casa Rui Barbosa, 2004.

[74]No livro *O trem: crônicas e contos em torno da obra de Thomaz Ianelli* existe uma boa amostragem dessa cumplicidade, romantismo, poesia e experiências marcantes na vida de cada ser humano, através de brasileiros tão reconhecidos no nosso jornalismo critico, na literatura e nas artes como Thomaz Ianelli, Ruben Braga, Ignácio de Loyola Brandão, Carlos Heitor Cony, Nélida Pinon, Luiz Ruffato, Lygia Fagundes Telles, Luis Fernando Veríssimo e Angélica de Moraes. Um pequeno trecho de Ignácio de Loyola serve como referencia: "*... os apitos dos trens que passavam, chegavam, partiam, mostravam a hora de alguma coisa. A vida era corriqueira, a rotina invariável e se ela fosse alterada, provocava ansiedade, perturbações gástricas, medos. Alguns acordavam com o trem de passageiros que passava as 5 e meia da manhã em um lugar, 6 no outro, 6h33 numa vila. Acordar, levantar, fazer café, buscar pão na padaria, ir para o trabalho.*" P.23.

> *agora mais se apegava, porque era a de seu deslumbramento, do seu quadro de honra, de seus primeiros espantos e surpresas."*P.318;

A casa em que Alfredo sentiu o estremecimento por causa do peso e trepidar do trem situava-se na Avenida Gentil Bittencourt (antiga Estrada da Constituição), uma das principais vias daquele ramal urbano. Viabilizado por desapropriação de propriedades de características rurais, em plena cidade, este trecho da via, assim como grande parte de sua extensão, abrigava tanto pequenas plantações, como as conhecidas "vacarias", em geral pertencentes aos imigrantes de origem portuguesa, que comercializavam o leite e os seus derivados, ali ordenhados e fabricados, esta situação repetia-se em vários outros pontos da cidade ainda na década de 1920. Em 1886, o traçado do Ramal Urbano da EFB serviu como definição de limites de Bairros como os de Nazaré, São Braz, Cremação e Batista Campos, da cidade de Belém. Na época, a atual Avenida Gentil Bittencourt era habitada por moradores da classe média. Contudo a via férrea foi responsável pela valorização imobiliária da região, como se pode ver em anúncio que começavam a ser publicados nos jornais da cidade. O jornal "O Liberal do Pará" da quinta-feira, 21 de junho de 1888, anunciava: *"Vende-se um bonito terreno todo plantado e cercado sito à Travessa 14 de Abril próximo ao Prolongamento da Estrada de Ferro de Bragança, medindo 14 braças de frente e 25 de fundos. A tratar com João Augusto Menezes Sales, à Rua Dr. Malcher nº 32".*

E no mesmo jornal, no ano seguinte, também numa quinta-feira, 3 de janeiro de 1889: *Vendem-se dois terrenos à Travessa 14 de Abril próximo ao Prolongamento da Estrada de Ferro de Bragança, medindo 4 braças e ½ de frente e 35 de fundos, ambos cercados e plantados"*

O filósofo e também escritor paraense, Benedito Nunes[75], referindo-se ao livro de Dalcidio Jurandir, *Belém do Grão-Pará,* considera este romance uma leitura das mais completas sobre a cidade, e coloca-a também entre as melhores[76]. Na apresentação concisa que fez sobre esta obra, para a edição de 2005, refere-se à Avenida Gentil Bittencourt, via pública de interesse ao nosso estudo, comparado-a com à Avenida Nazaré, e o que representavam essas duas vias na década de 20 para a população de Belém:

---

[75] Benedito Jose Viana da Costa Nunes. Professor emérito da UFPA filósofo e escritor. Nasceu em Belém em 1929.

[76] NUNES, Benedito; HATOUM, Milton. *Crônica de duas cidades: Belém e Manaus*. Belém: Secult, 2006. p. 29.

> *"Em Belém do Grão-Pará, lê-se, ao mesmo tempo, a historia dos Alcântara, uma família de classe média, decaída do alto status social que tivera no governo do Prefeito Antonio Lemos, durante a alta da borracha, e a historia da Belém dos anos 20, já decadente, mas com a estampa moderna parisiense que nela imprimira aquele Prefeito. Na tentativa de recuperar, pelo menos, a aparência da posição perdida, os Alcântara, sob a inspiração da fútil e gorda filha do casal, muda-se* ***da obscura rua onde moravam*** *(Era a Avenida Gentil Bittencourt. Grifo do autor) para a Avenida Nazaré, onde se concentravam os ricaços, em geral fazendeiros da ilha do Marajó, mas vão ocupar uma casa em ruínas, devorada pelos cupins. Quando a nova e chique residência ameaça desabar, a família, com a ajuda dos empregados, carrega, de noite, os poucos móveis que lhe restam, para a acolhedora sombra das mangueiras, a beira da calçada."*

O trem, ao sair da reta dos trilhos da Avenida Gentil Bittencourt e após passar pela curva do Horto Municipal deixando para trás a Parada de Batista Campos, iniciava a 2ª grande reta que era na Rua dos Mundurucus. Nesse momento o grande espaço da Praça Batista Campos era visto. As referências à Praça Batista Campos são muitas e variadas, principalmente através dos postais do início do Século XX, porém não se encontra em nenhum desses e também em fotos de época, o trem passando por este belo logradouro de Belém. Neste início da Rua dos Mundurucus morou Dona Brígida[77], mulher negra, paraense, que nasceu em Belém em 1902, desde criança e durante muitos anos viveu neste local, bem próximo à Praça Batista Campos. Ela já havia completado 104 anos quando foi entrevistada.

Tornou-se mais uma testemunha da existência e da convivência com o Ramal São Braz – Jardim Público da EFB. No seu falar, a locomotiva parava em frente à porta da casa dela. Exagero? Falsa lembrança? Não, e isso é bastante lógico pela dimensão que tem um comboio, que tem o trem, pois os carros de passageiros deviam estar estacionados junto à Parada de Batista Campos e a casa de Dona Brígida devia ser bem próxima dessa Parada. Uma coisa era importante, o trem sempre parava ali.

> *Fabiano- Dona Brígida, fale um pouco. Então, a senhora disse que morava na Rua Mundurucus, em frente ao Colégio Progresso Paraense, é isso? A senhora estudou na sua vida, a senhora fez o primário? Aprendeu a ler e a escrever?*

[77] Foi uma das internas entrevistadas no Asilo Pão de Santo Antonio.

Dona Brígida- Já. Esse Colégio Progresso Paraense.

F- Mas a senhora estudou no Colégio Paraense?

B- Não, a minha madrinha era Ana Barroso Líma e ela era Diretora, e de fato eu gostava de estudar era em casa. Ela me chamava e todos iam pra lá, então é assim.

F- E a senhora lembra quando o trem passava lá na frente da sua casa?

B- Ele parava na porta de casa.

F- A senhora chegou a andar de trem, a senhora pegava o trem?

B- Pegava, ia passeando principalmente pegar ali na Rua Mundurucus, e nós íamos ver a linha até São Braz.

F- Muitas vezes a senhora fez isso? A senhora lembra até que ano a senhora fez isso? A senhora já era mocinha? Era moça? Quantos anos a senhora tinha?

B- Eh, Se eu me lembro? Sim eu me lembro.

F- Quantos anos a senhora tinha? 20 anos? Quando pegava o trem, 30 anos?

B- Pois é ...

Dona Brígida deixou no ar a resposta e o assunto mudou para o seu estado civil. Ela foi casada, mas não teve filhos. Orgulhava-se de até aquele momento ter 23 afilhados. Gostava de ir até à Praça Batista Campos[78] passear e comer frutas, principalmente a manga, pois no quintal da casa dela tinha sapotilha, abio, abricó e outras frutas do Pará.

F- E a Mundurucus, como era? Era uma rua animada? Tinha São João, tinha fogueira nessa época?

B- Ah, tinha, tinha, principalmente agora em Junho tinha tudo.

[78] O começo do ajardinamento da Praça Batista Campos, foi em 1901, onde devia ser levantado o monumento comemorativo da assinatura do Laudo Suíço, sobre a região contestada do Amapá. Num Domingo, 14 de fevereiro de 1904 houve a reabertura do então chamado Parque de Batista Campos – "Conjunto a um tempo mimoso e harmônico de Obras d`arte " in CRUZ, Ernesto. *Belém Aspectos Geo-sociais do município.* Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1945. P.167-169.

F- E o trem? O trilho do trem. Em algum momento a senhora tinha medo de ser atropelada pelo trem, ou não dava esse medo?

B- Eu não tinha medo não.

F- Havia muita criança na sua rua, nesse trecho da Rua Mundurucus que a senhora morava?

B- Muitas não, mas tinha as dos vizinhos.

Com crianças e adultos a bordo de seus carros de passageiros de 1ª e de 2ª Classes, o trem continuava o traçado dos trilhos do Ramal São Braz – Jardim Público, prosseguindo pela Rua dos Mundurucus, pois a Praça Batista Campos da qual um dos lados fazia limite com esta rua, já havia ficado para trás, e o que se anunciava após algumas quadras à frente era a grande curva (Fig.30) que a ligava à 3ª e última grande reta do seu traçado que era a Travessa Carlos de Carvalho (antiga Travessa da Queimada). Esta Travessa é a segunda paralela a contar da Avenida 16 de Novembro (antiga Estrada de São José), pois a primeira paralela é a Rua Ângelo Custódio (antiga Rua Longa), confundida em alguns relatos com a Travessa Carlos de Carvalho.

É na Rua Arcipreste Manoel Teodoro (antiga Rua Cruz das Almas) esquina com a Avenida 16 de Novembro, tendo como cenário a Praça Amazonas e o Presídio São José (atual Pólo Joalheiro e Capela de São José Liberto).que Dona Lourdinha[79] morou na década de 1930. Neste local, algumas quadras mais adiante, seguindo em direção à doca do Ver-o-Peso, ficava o portão principal de acesso de passageiros da Estação Central de Belém da EFB. Nascida em Santarém, cidade do oeste do Pará, situada às margens do Rio Tapajós, no ano de 1915, Dona Lourdinha chegou a Belém com 15 anos de idade, morou inicialmente no Largo da Pólvora (atual Praça da República).

[79] Foi uma das internas entrevistadas no Asilo Pão de Santo Antonio.



Figura 30 – Foto aérea tomada em 1997, com céu limpo e sem nuvens, mostrando o estado atual, da grande curva do Ramal São Braz – Jardim Público da Estrada de Ferro de Bragança, iniciando à direita na Rua Mundurucus e terminando à esquerda na Travessa Carlos de Carvalho (antiga Travessa da Queimada). A denominação de Rua da Máquina é homenagem a locomotiva do trem que por ela passava. A retícula utilizada (linhas brancas de mínima espessura) é de um quadrado de 200m de lado, referencia da escala da foto. Fonte: Ortofotos – Codem – 1998.

Fabiano – Dona Lourdinha, agora a gente vai voltar um pouquinho, a senhora falou que morou na Praça Amazonas um tempo, a senhora lembra-se da Maria Fumaça, do trem passando lá perto? Fale como era lá essa parte que a senhora morava. A senhora conheceu a Estação do Trem?

Dona Lourdinha - Me lembro, me lembro sim, tinha muita coisa diferente, a cidade agora está toda diferente. Eu morava logo na entrada da Rua Arcipreste Manoel Teodoro canto com a Avenida 16 de novembro. Conheci. O senhor que eu me dava com ele era Diretor do trem, ele viajava pra lá e pra cá. Ele

chamava-se, como é o nome dele meu Deus? Eu conheci muito a filha dele, ele se dava muito comigo.

F- E a senhora chegou a andar de trem? Na Maria Fumaça a senhora andou alguma vez?

L- Andei, duas vezes, três vezes, eu ia pra Castanhal, passear com uma senhora que se dava comigo. Pegava o trem aí em São Braz.

F- A senhora não chegou a pegar o trem lá na Avenida 16 de Novembro?

L- Não. Eu não morava mais lá. Sebastião era o nome dele. Que trabalhava no Trem.

F- Sebastião, mas não lembra o sobrenome. A sra viu o trem quando a senhora morava na Praça Amazonas, perto do Presídio São José, a sra viu o trem passar na Mundurucus? Ele fazia barulho, a sra ouvia o apito?

L- Vi, via o trem passar, via, via. Tinha aquele outro que a gente pagava 200 reis, não era ônibus não. Era o bonde, olha quanto mudou aquilo.

O preço da passagem do trem, no carro de passageiros de segunda classe, com conforto semelhante ao do bonde, também custava 200 réis, como já foi visto anteriormente. Porém foi o comentário feito por Dona Lourdinha sobre as mudanças na área, naqueles idos da década de 1930, que chamou mais a atenção e leva a lembrança para o ano de 1887, quando das discussões iniciais e críticas dos engenheiros do Departamento de Obras Públicas sobre o traçado do Ramal São Braz - Jardim Público, criticavam o Ramal que estaria atravessando vias de muito tráfego!!!

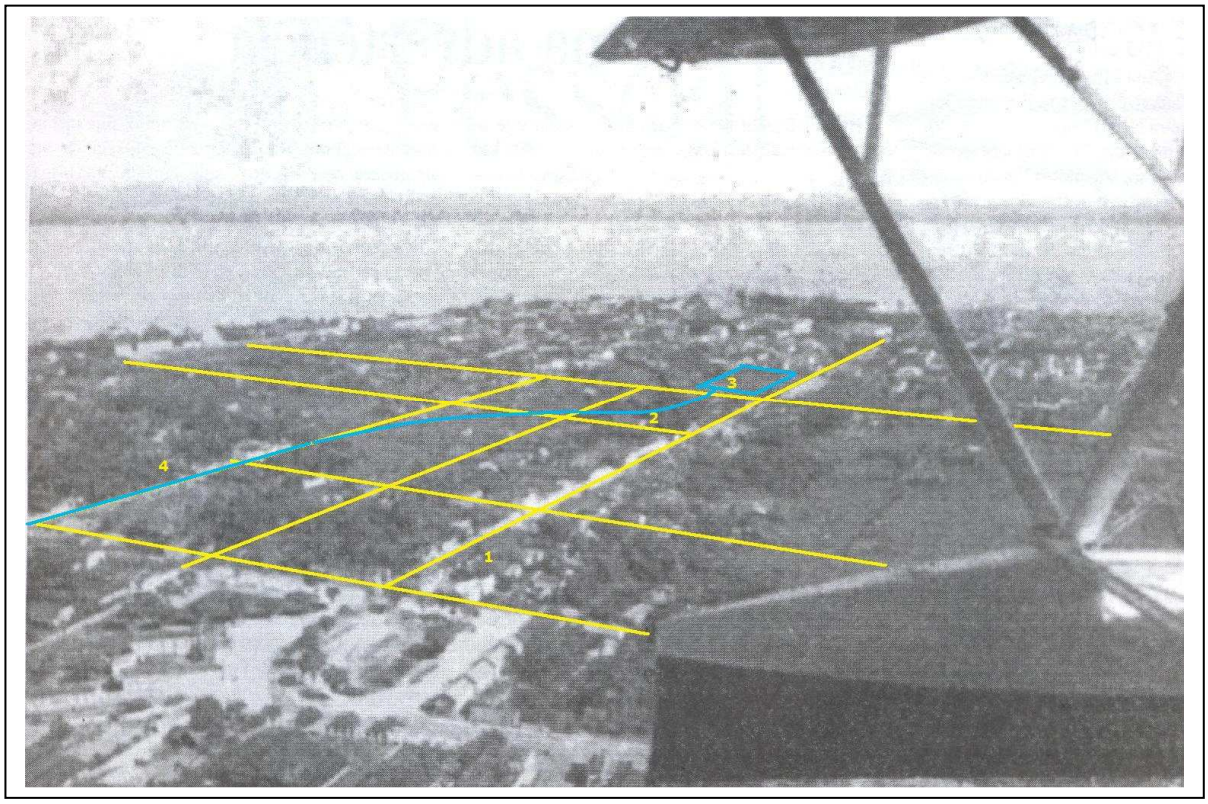


Figura 30-A – Montagem de um reticulado de vias (na cor amarela), em perspectiva, sobre uma foto aérea tomada de um hidroavião na década de 1930, para melhor identificar as Avenidas 16 de Novembro (1) e Avenida Tamandaré (3), e as Rua de Óbidos (2) e Travessa Carlos de Carvalho (4), e para mostrar também (na cor azul) a parte final do traçado do Ramal São Braz – Jardim Público da Estrada de Ferro de Bragança ao passar pela Travessa Carlos de Carvalho e iniciar a grande curva em forma de "S", até a sua chegada à Estação Central de Belém. Fontes: autor e Jornal Pessoal nº 392.

Para uma análise do estado e do uso do solo em que se encontrava aquela área da cidade onde morava Dona Lourdinha, dos logradouros que a constituíam e do tráfego nela existente, é interessante mencionar comentário do jornalista Lúcio Flávio Pinto publicado em forma de texto e acompanhado de uma foto, no Jornal Pessoal da 2ª quinzena de Maio de 2007, na seção Memória do Cotidiano. Fotografia (Fig.30-A), tomada de um hidroavião, na década de 1930, que mereceu o seguinte comentário de Lúcio Flávio:

> *Belém quase rural.*
> *Uma foto raríssima de Belém, batida de um hidroavião, na década de 30. A cidade ainda é muito acanhada. Pode-se observar a Avenida 16 de Novembro como eixo de expansão do sítio de mais antiga*

> *ocupação, concentrado no vértice entre o rio Guamá e a baía do Guajará. A via chega até a Praça Amazonas, então um centro de aglutinação em torno do antigo estabelecimento religioso (e futuro presídio). Dos lados, predomina a vegetação dos alagados (ou baixadas), entremeada de grandes árvores nativas, nos quais se multiplicavam os estábulos e vacarias. Em 70 anos, uma mudança drástica.* [80]

Ainda na Travessa Carlos de Carvalho, o trem iniciava uma grande curva em forma de "S" para alcançar a Avenida Tamandaré, cortá-la transversalmente e chegar até à Plataforma da Estação Central de Belém. O início da curva dos trilhos situava-se na Travessa Carlos de Carvalho (antiga Travessa da Queimada), atravessava uma quadra inteira e chegava até a Rua Ângelo Custódio (antiga Rua Longa). Para completar o "S", atravessava outra quadra alcançando assim a Avenida Almirante Tamandaré (antiga Estrada do Arsenal).
Como lembra Dona Lourdinha, muitas mudanças ocorreram naquele trajeto e como mudou tudo aquilo ali! Uma das quadras com novo uso do solo apagou vestígios do início da curva, a outra quadra bloqueou um dos acessos do que restou da curva e transformou-se em uma Rua sem Saída, denominada de Passagem Moura Carvalho. (Fig.31).

Dona Nazíra Rufeil[81] foi outra moradora das proximidades do Ramal São Braz – Jardim Público, mais especificamente do local onde ficava a Estação Central de Belém. Nasceu no Bairro da Cidade Velha em Belém no ano de 1920, e lá morou durante 52 anos. Residiu em várias vias daquele Bairro, entre elas as Ruas Cametá, Ângelo Custódio e Dr. Malcher e a Avenida 16 de Novembro. Trabalhou como costureira e doceira. O fato de ter morado na Rua Ângelo Custódio, permitiu que acompanhasse o movimento da Estação Central de Belém e os horários de chegada e partida dos trens. As locomotivas a vapor eram conhecidas pela população pelos nomes que traziam gravados, de personalidades ou lugares como: Barão do Marajó; Conselheiro João Alfredo; Siqueira Mendes; Princesa Isabel; Maguary; Traquateua e Bragança.

[80] *Jornal Pessoal, a agenda amazônica de Lúcio Flávio Pinto*. Maio de 2007, 2ª Quinzena, nº 392, Ano XX, p.11.
[81] Foi uma das internas entrevistadas no Asilo Pão de Santo Antonio.



Figura 31 – Único acesso para a Passagem Moura Carvalho, via urbana que teve origem através da curva em “S”, do último trecho do Ramal São Braz – Jardim Público da EFB, antes dos trilhos do trem atravessarem a Avenida Tamandaré (antiga Estrada do Arsenal) para permitir a chegada e partida desse meio de transporte, da Estação Central de Belém. Foto tomada da Avenida Almirante Tamandaré em direção ao final da curva que saia na Rua Ângelo Custódio. Fonte: Autor, 2002.

Fabiano -- A Sra. lembra então? Como a Sra. morou muito tempo na Cidade Velha, a Sra. lembra do trem? Da Maria fumaça por lá?

Dona Nazira Rufeil - Era na Ângelo Custódio, a Estação de Belém não era? Do trem, eu me lembro de tudo isso. Morava na Rua Ângelo Custodio, ainda.

F- Fale um pouco de lá, da Estação, a Sra. chegou a pegar o trem lá, com seus pais, com sua mãe?

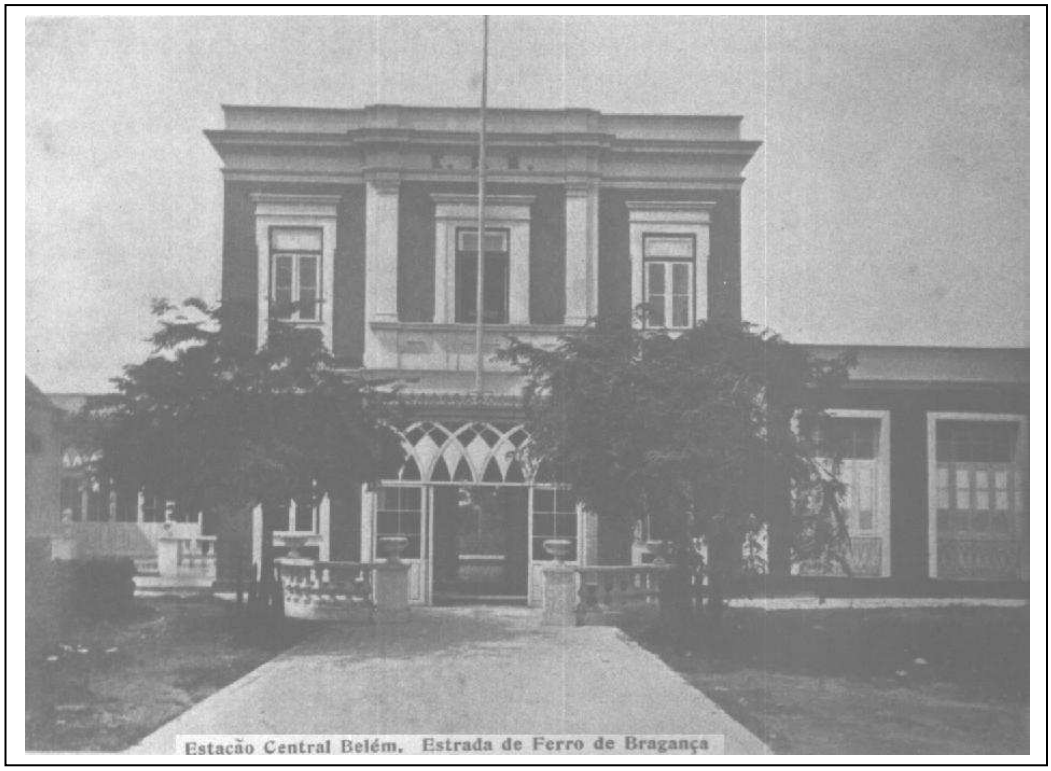


Figura 32 – Fachada principal do edifício da Estação Central de Belém, pertencente ao Ramal São Braz – Jardim Público, da Estrada de Ferro de Bragança. Foto tomada em torno de 1898-1899, aproximadamente 10 anos após a inauguração desse edifício público, pelo fotógrafo Arthur Caccavoni, posicionado no piso do acesso principal de passageiros, situado ao ar livre, no interior da área pertencente à referida Estação, cujo portão de acesso externo, estava situado à Estrada de São José (atual Avenida 16 de Novembro). Existem indícios, na própria fachada, de que o edifício foi ampliado nesse intervalo de tempo, da inauguração para a tomada da foto. Fonte: CACCAVONI, Arthur. *Álbum Descritivo da Amazônia.* Genova: F. Armanino, 1899.

> *N- Era com meus pais, era. A Estação de Belém* (Fig.32) *era ali onde há umas casas, uma vila, se eu não me engano (Tamandaré, esquina com a 16 de Novembro). Faz tempos que eu não ando para aqueles lados, pois eu estou cheia de problemas.*
>
> *F- Eu gostaria que a senhora lembrasse esse tempo de criança e adolescente, se a senhora conseguir. O que a Sra. lembra ali da Avenida 16 de Novembro? Das pessoas? A senhora chegou a entrar na Estação?*

> *N- Cheguei, cheguei. Andava muito de trem. Eh, eh, eh. Ia pra Benevides, que eu tinha uns parentes lá. É assim, né? Depois eu fui morar na casa de minha tia, eu fui com uns dez anos e quando saí de lá já estava com 52 anos.*

A leve risada de Dona Nazira chama atenção quando ela diz que viajou muito de trem. No clima da Amazônia, e na Maria Fumaça não era aconselhado o uso de cortinas nos carros de passageiros dos trens, mas se o livro "*Paris en Rose*" de Benjamin Gastineau tivesse chegado a suas mãos certamente a encantaria, pois era anunciado da seguinte maneira: *" La Vie en Chemin de Fer – A Vida em estradas de ferro é um encantador poema em prosa. É a epopéia da vida moderna, sempre arrebatadora e turbulenta,* ***o panorama de alegria*** *(grifo nosso) e lágrimas passando como a poeira dos trilhos perto das cortinas do vagão"*[82]

[82] Do livro de GASTINEAU, Benjamin. ***Paris em Rose.*** Paris, 1866, p.4. apud. BENJAMIN, Walter. ***Passagens.*** Belo Horizonte: Editora UFMG; S.Paulo: Imprensa Oficial do Estado de S.Paulo, 2007, p. 147.

3- O Jardim Público de Belém: final do Ramal

A Estação Central de Belém foi o edifício de referência como ponto final do Ramal São Braz - Jardim Público da EFB (trecho desta ferrovia também conhecido como o Prolongamento da EFB até a área central da cidade de Belém) durante o período que durou a sua construção. Assim que foi inaugurada, no ano de 1889, assumiu a sua dupla função de servir, num futuro próximo, ou seja, no ano de 1908, como Ponto inicial e Ponto final da viagem de trem Belém- Bragança- Belém. Esta Estação Ferroviária foi implantada em área onde funcionou o Jardim Público, espaço criado para proporcionar descanso, tranqüilidade e lazer à população de Belém, e cuja origem remonta à criação do Horto Botânico[83]da Província do Pará. Sem citar a autoria, o poeta e historiador Leandro Tocantins transcreve um pequeno texto contendo uma descrição de época do espaço ocupado pelo *Jardim Botânico de Belém*: *Partem renques de plantas domésticas e forasteiras já climatizadas, que se cruzam com outras, e dentro dos quadriláteros que eles formam existem latas e bosquetes de várias flores, que em torno adereçavam o espaço interior, e também algumas drogas necessárias ao homem que prova desmancho na saúde.* (MAIA, 1987, p.24)

O *Jardim Botânico* e o *Jardim Público*, foram locais que contribuíram muito para o lazer dos habitantes de Belém e para a forma e expansão da cidade, incluindo aí o Ramal São Braz – Jardim Público. Este delineamento é respaldado pelo cruzamento das informações

[83] O Horto Botânico ou Jardim Botânico, foi estabelecido em 1796, em terras pertencentes a fazenda real em Belém, próximo ao Convento de São José da Cidade, devido a Carta Regia de 04 de novembro de 1796, do Capitão General D.Francisco de Souza Coutinho, possuía 50x50 braças (90x90metros) de dimensão de quadra e era constituído de quatro quadras, formando um quadrado total de aproximadamente 200m de lado. Foi o primeiro horto botânico do Brasil, chegou a possuir 2.362 espécies de plantas catalogadas. Dirigido inicialmente por um francês de nome Grenoullier. Relatos de botânicos, jardineiros e leigos, cujos temas são sobre as filhas da "Palma Mater" espalhadas por todo o Brasil, daquela que foi a primeira palmeira imperial, plantada pelo próprio imperador D.João VI no inicio do Século XIX, fazem com que a Província do Pará seja considerada a pioneira no Brasil no trato e distribuição de mudas das mais variadas espécies vegetais, já que o seu Horto Botânico iniciou suas atividades um pouco antes, ou seja, na ultima década do Século XIX. Encerrando suas atividades em 1863, cujo espaço foi utilizado para assentar a Fabrica de Gás de Belém. In Mensagem proferida pelo Presidente da Província do Pará, excelentíssimo senhor doutor Pedro Vicente de Azevedo, em 15 de Fevereiro de 1874. Pará: Typographia do Diário do Gram-Pará, 1874. Ver referencia sobre Grenoullier como fugitivo da Guiana Francesa em SOUBLIN, Jean. *Cayenne 1809 – La conquête de la Guyane par le portugais du Brésil.* Cayenne: Karthala, 2006. E sobre a "Palma Mater" ver LOREDANO, Cássio. *O Bonde e a Linha, um perfil de J.Carlos.* S.Paulo: Editora Capivara, 2002.pag.20. Ver ARAÚJO, Renata M. de. ***As cidades da Amazônia no Século XVIII – Belém, Macapá e Mazagão.*** Porto - PT: Inova Artes Plásticas, 1998. P.260. Ver também MAIA, Tom.(org.); MAIA, Thereza R.C; TOCANTINS, Leandro. Grão Pará. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1987. P.24. Idem, BAENA, Antonio Ladislau M. ***Compêndio das Eras da Província do Pará*** Belém: Universidade Federal do Pará; Rio de Janeiro: Companhia Gráfica LUX, 1969, p. 235.

contidas na mensagem proferida pelo Presidente Pedro Vicente de Azevedo em 15 de fevereiro de 1874[84] e na representação cartográfica de Belém com a denominação de *Plano do Pará* (Fig. 33), executada por autor desconhecido na terceira década do Século XIX, em lápis de cor, mas com base no traçado da Carta Topográfica da cidade do Pará, de autoria do engenheiro Hugo de Fournier. (Araújo, 1998, p. 259.)

A Carta Régia de 4 de novembro de 1796, confia a delineação do traçado do Jardim Botânico, assim como a sua Direção, ao engenheiro agrário Monsieur Grenoullier, francês imigrado da Ilha de Cayena. Definido por um grande quadrado de quase 200 metros de lado, dividido em quatro quadras de 50 braças de lado, o Jardim Botânico era cercado por um valado com uma cerca viva de limoeiros, para a proteção da propriedade. No centro, um telhado com forma piramidal, é a cobertura de um poço com parapeito de alvenaria, cuja área de entorno é pavimentada com ladrilhos vermelhos e nas extremidades, protegidas por bancos em alvenaria. Desta construção central partem fileiras de plantas domésticas e exóticas já aclimatadas, *e dentro do quadrilátero que elas formam, existem latadas cobertas de várias flores.* (BAENA, 1969)

O Jardim Botânico da cidade de Belém (Fig.33- Pormenor A), apesar da sua simplicidade, tem claramente a influência dos traçados dos jardins barrocos franceses, ou seja, seguem um rigor geométrico, com simetria, significando que a paisagem natural é dominada pelo homem. Pode-se associá-lo ao Partido escolhido pelo Mestre Valentin, no final do Século XVIII, 1783, para o Passeio Público do Rio de Janeiro. (SANTUCCI, 2005).

[84] In Relatório apresentado a Assembléia Legislativa Provincial na primeira Sessão da 19ª Legislatura, pelo Presidente da Província do Pará, excelentíssimo senhor doutor Pedro Vicente de Azevedo, em 15 de fevereiro de 1874. Pará, Typographia do Diário do Gram-Pará, 1874. Consultar site HTTP://brazil.crl.edu/bsd/bsd/544. p.52.

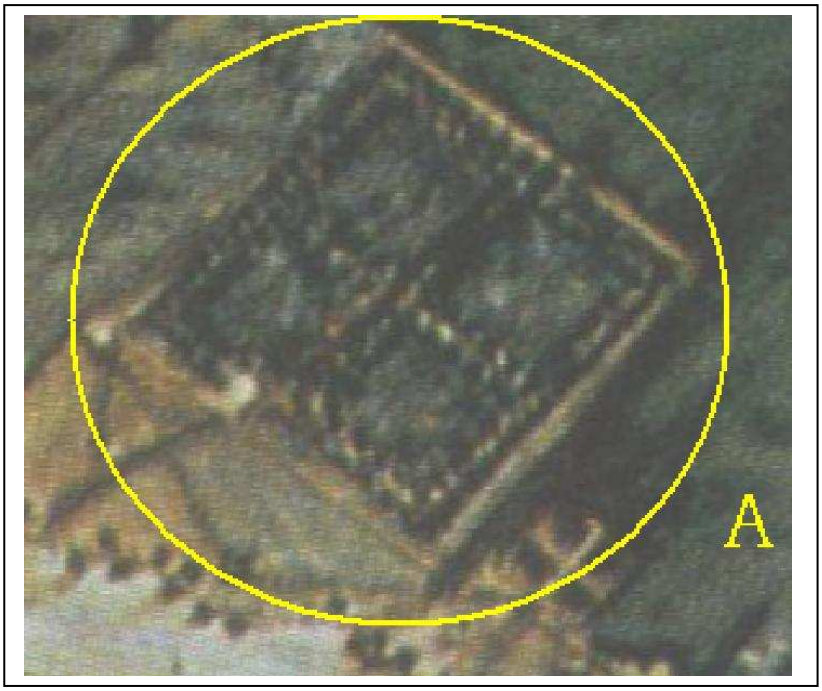


Figura 33 – Pormenor A – Vista do traçado do Jardim Botânico da Cidade de Belém com forma geométrica de origem francesa. Fontes: Autor e Plano do Pará da década de 1830.

As críticas feitas ao projeto e construção do Jardim Botânico de Belém por Antonio Ladislau Monteiro Baena, citando botânicos e naturalistas franceses, atuantes nos Séculos XVII, XVIII e início do XIX, como Joseph Pitton de Tonnefor, Michel Adanson, Antoine Laurent de Jussieu, Jean Baptiste Christian Fusée Aublet e o botânico português Felix de Avelar Brotero, para justificá-las, devem ser repensadas, levando-se em conta as condições locais e financeiras da Província do Pará e Rio Negro, para fazer frente e manter uma obra de tamanha envergadura na cidade de Belém. Antonio Baena chegou a visitá-lo e fez, a seu modo, uma espécie de levantamento daquela área, como demonstra a sua descrição na obra: *Compendio das Eras da Província do Pará.*

> *(...) este Jardim Botânico não tem a mais remota analogia com qualquer estabelecimento do mesmo gênero. Falta-lhe a competente extensão, uma distribuição methodica, e uma alverca para as plantas aquáticas, e carece de muitas plantas úteis e interessantes, e as mais peregrinas, e mesmo algumas das mencionadas por Aublet na sua História das plantas da Guyana. A maioria das que vegetaõ no Jardim consta de algumas das terrantezes e das já cultivadas em Cayena d´onde vieraõ e de outras triviaes das matas do paiz, e de facílimo cultivo pela proximidade do clima em que nascerão. O dito Jardim chegou a ter dentro do recinto duas mil trezentas e sessenta e*

> *duas plantas. (...) Fora do recinto e perto a elle existem quatro centas e quarenta e uma plantas. (BAENA, 1969.pp. 235-236)*

Este total de 2.803 plantas, já estava em acordo com as diretrizes e com a intenção da Fazenda Real de, com a criação do Jardim Botânico:

> *(...) aperfeiçoar e ampliar com actividade e inteligência as culturas já existentes, e animar as novas, quaes as da Pimenta, Canella, Arvore do Paõ, Jalappa, Barbadine, noz moscada, Linho canamo, Teca, Cravo da India, e outras especiarias, praticando-se primeiro em pequenas culturas destas plantas, que depois hajaõ de ser diffundidas por toda a Capitania. (Baena, 1969, p.236).*

É provável que uma das conseqüências diretas da produção e estudos de plantas realizadas no Jardim Botânico (Fig. 33) foi o aparecimento de outro Jardim, denominado "Rocinha das Canelleras" (Fig. 33-A), que é considerado o 2º Jardim de uma vontade dos governantes paraenses[85] de criar este tipo de lazer e incentivo ao gosto pela Botânica, para a população de Belém. Tendo sido implantado na Estrada de São José (atual Avenida 16 de Novembro) transformou-se alguns anos depois no Jardim Público, ponto final do Ramal.

[85] Esta vontade teve inicio em 1796 com a criação do Horto Botânico. A "Rocinha das Canelleras", com um terreno em forma de trapézio retangular, foi implantada no inicio do Século XIX na mesma área onde, depois de modificações no projeto, foi implantado o "Jardim Público", oficializado em 1864. Localizada na Estrada de São José a "Rocinha das Canelleras" possuía uma plantação de arvoredos aromáticos originários de Cayenna. Há indicativos de que pode ter tido influencia no desenvolvimento do projeto, o Diretor do Jardim Botânico, engenheiro francês Grenoullier. A planta baixa da Rocinha, com suas formas geométricas nos remetem também aos jardins franceses assim como aconteceu no projeto do Jardim Botânico

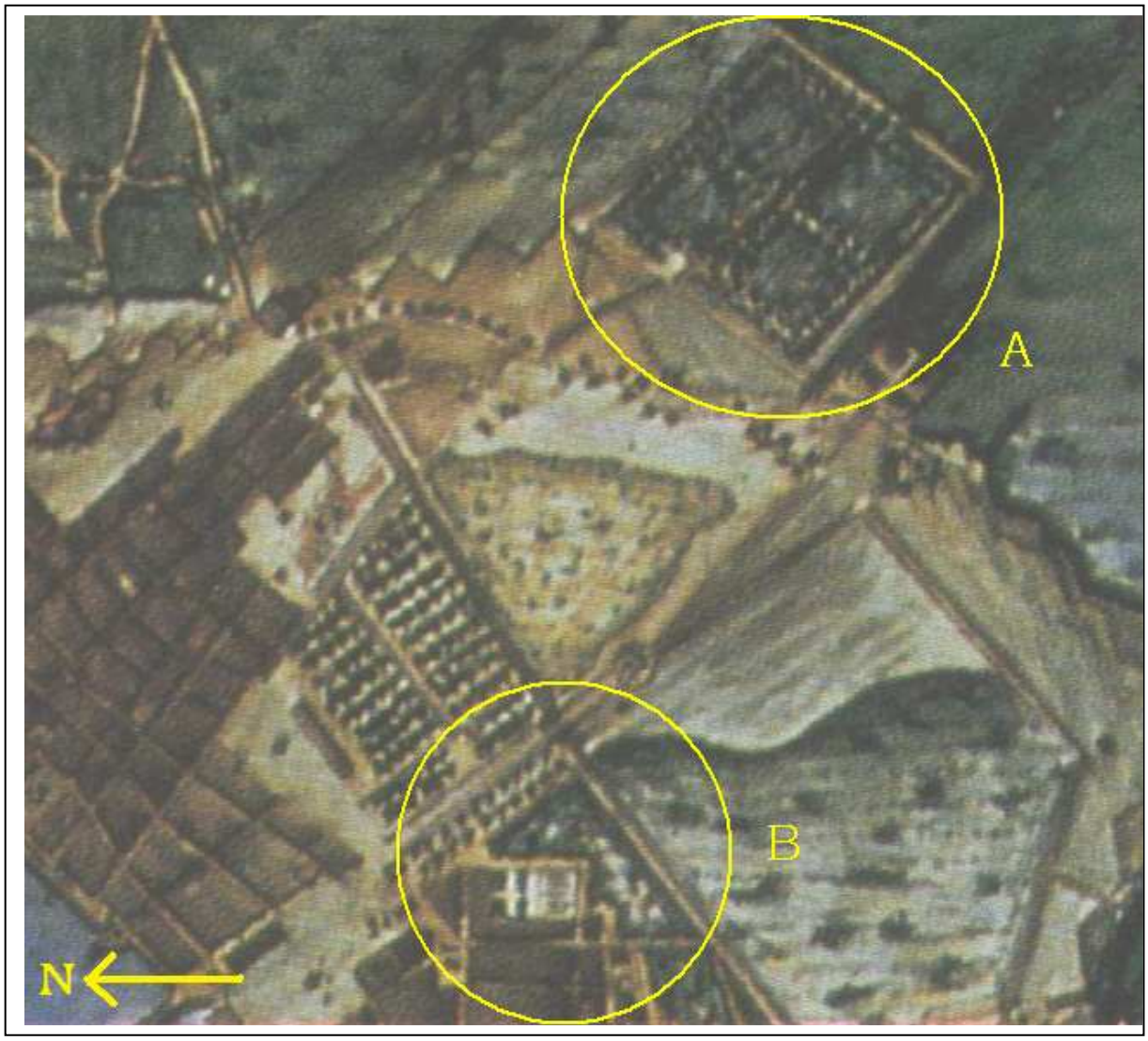


Figura 33-A - Pormenor de uma Planta da Cidade de Belém do início do Século XIX (1823), mostrando o cruzamento da antiga Estrada de São José (atual Avenida 16 de Novembro) com a Estrada do Arsenal ou das Mongubeiras (atual Avenida Almirante Tamandaré). No círculo maior "A" está o Horto Botânico e no círculo menor "B" a área que seria definida como Jardim Público, local da implantação, em 1887, da Estação Central de Belém da Estrada de Ferro de Bragança. Fontes: Plano do Pará in TAVARES, A. de Lyra. *A Engenharia Militar Portuguesa na Construção do Brasil*, 1965; Plano de Pará in ARAÚJO, Renata M. de. *As cidades da Amazônia no Século XVIII – Belém, Macapá e Mazagão*, 1998. Plano do Pará *do original manuscrito da Direção dos Serviços de Engenharia – Gabinete de Estudos Arqueológicos da Engenharia Militar, Lisboa início do Século XIX pág.400*, in REIS, Nestor Goulart. *Imagens das Vilas e Cidades do Brasil Colonial*, 2000.

O Jardim Público[86] ou Passeio Público[87] de Belém surgia então como uma forma de continuidade ao Jardim Botânico ou Horto Botânico, não exatamente com as mesmas funções experimentais, começando a funcionar em 1864 na mesma área da Rocinha das Canelleras, que tinha o acesso principal pela Estrada de São José (atual Avenida 16 de novembro), entre a travessa d'Atalaya (atual Rua Joaquim Távora) e a Rua do Arsenal (atual Avenida Tamandaré). Com gastos públicos contabilizando, de 1862 a 1872, um montante de 18.800$000 réis, o Jardim Público teve sua origem naquela área que havia sido aterrada, embelezada e plantada, pois fazia parte do grande alagado do Piri, tornou-se um investimento em Administração e Custeio dispendioso para a Província do Grão Pará, diante de muitos outros serviços importantes e que não poderiam ser adiados (CRUZ, 1967, p.55-142).

A própria história do Passeio Público da cidade do Rio de Janeiro é uma situação semelhante à de Belém em relação a saneamento básico de uma área de cidade em benefício do lazer de seus habitantes, que, nesse sentido com todas as intervenções que lhe foram impostas, vem sendo vivenciado desde os idos de 1783 até aos dias atuais. E ao se tentar fazer comparações com a importância do projeto e a dimensão da área alagada e aterrada, necessária para dar origem ao Jardim Público da cidade de Belém, que teve a existência de apenas 10 anos efetivos, devem ser guardadas as devidas proporções. A semelhança aqui analisada é a de que o espaço ocupado por aquela área de lazer da população carioca foi também originário da área de *um pântano que virou jardim:*

> *Na cidade castigada pelo sol inclemente dos trópicos, havia pouco abrigo do calor intenso. Ruas tortuosas, esburacadas, sem calçadas, sem árvores e tomadas pelo comércio de aguadeiros, feirantes e o movimento de cavalos e carroças. A circulação intensa de mercadorias era oferecida aos gritos, tornando as ruas ruidosas, ruas*

[86] O Jardim Público ou Passeio Público foi o quarto dos "jardins", da vontade dos governantes paraenses de criar este tipo de lazer e incentivo ao gosto pela Botânica para a população de Belém. Esta vontade teve inicio em 1796 com a criação do Horto Botânico seguido pela "Rocinha das Canelleiras", área situado na Estrada de São José com um plantio de arvoredos aromáticos, originários de Cayenna e em terceiro o Jardim do Conde de Villa-Flor (1817-1820), no Palácio Presidencial. Ver op. Cit. P.33.

[87] O Passeio Público do Rio de Janeiro foi o primeiro parque ajardinado do Brasil, sua construção data de 1783, projetado por Mestre Valentim da Fonseca e Silva, que seguiu as diretrizes de partido nos moldes dos jardins do Barroco Francês. O Passeio Público se tornou o principal ponto de encontro da população Carioca nos Séculos XVIII e XIX. Em meados do Século XIX o paisagista francês Auguste Glaziou, a convite de D. Pedro II, reformulou o Passeio Público para o modelo de Jardim Inglês, reinaugurado em 1862. Tinha como atrações: esculturas, chafarizes, pirâmides e variadas espécies da flora nacional. Influenciou com o seu exemplo parques e praças em várias cidades do país, inclusive a de Belém como comprovou o Jardim Público dessa cidade e outras praças ajardinadas ali construídas. Site *Passeio Público*. Ver também SANTUCCI, Jane. ***Os Pavilhões do Passeio Público – Theatro Casino e Casino Beira-Mar.*** Rio de Janeiro: Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro; Secretaria das Culturas: Editora Casa da Palavra, 2005. P.15-18.

> *essas que pertenciam aos homens e aos escravos. Às mulheres brancas, sempre reclusas, restavam os olhares furtivos através dos muxarabiês e o percurso até a Igreja, sempre conduzidas em pequenos cortejos. Na cidade do Século XVIII, que se expandia, os poucos espaços aproveitáveis ficavam entre os morros e eram permeados de charcos e pântanos, e na conquista de novas planícies, os alagadiços eram secados por valas e aterros. E foi sobre uma lagoa pantanosa* (Lagoa do Boqueirão d´Ajuda) *que o vice-rei D. Luis de Vasconcelos,homem dotado de ideais iluministas,resolveu plantar um jardim, cobrindo com aterros a lagoa pestilenta que ficava nos limites da cidade.* (SANTUCCI, 2005.)

O Jardim Público da cidade de Belém ficou sob responsabilidade da Província do Pará até o ano de 1873, quando foi arrendado para o cidadão Manuel da Costa Araripe, um ex-mestre jardineiro, cuja obrigação de pagamento era tão somente a responsabilidade de mantê-lo aberto aos Domingos e dias Santos, e de prover o fornecimento de flores nestes mesmos dias e nas festas nacionais, para o Palácio do Governo Provincial[88]. Ao que tudo indica, o jardim sob o arrendamento de Manuel da Costa Araripe, dois anos depois foi arrendado a outro cidadão, Leopoldo O' de Almeida que, através de uma petição ao Governo da Província propôs o arrendamento do Jardim Público. A resposta veio através do ofício de 29 de novembro de 1875, deferindo o pedido. O Contrato rezava uma obrigação de arrendamento por 5 anos com um pagamento anual de 180$000 réis. [89] . Esse Contrato venceria em Novembro de 1880 e é dele que temos notícias no ano de 1879. Assim de acordo com um *relatório*[90] do Presidente da Província, o Jardim Público estava arrendado ainda por 180$000 réis anuais (hoje uma média de US$ 97,20). As notícias quanto à manutenção, não eram alvissareiras: um aningal[91] tomou conta do pequeno lago e a flora estava agora representada apenas por uma ou outra *erythrina*, mostrando suas flores iridiscentes de luz

---

[88] In Relatório doutor Pedro Vicente de Azevedo, em 15 de fevereiro de 1874, obra cit.

[89] "Obriga-se o contratante a arrendá-lo por tempo de 5 anos, mediante a quantia anual de 180 mil reis paga em prestações trimensais adiantadas. Ficando rescindido o contrato deste que deixasse de pagar qualquer prestação adiantada. Ficava o contratante obrigado a prove-lo de flores e plantas de ornamentação e franquea-lo ao publico nos domingos e dias santificados. Todas as despesas necessárias com a limpeza e conservação do jardim corriam por conta do contratante, ficando-lhe o direito de vender as Flores e plantas que, sem prejuízo da elegância e ornamentação poderiam dali ser colhidas ou retiradas." Oficio de 29 de novembro de 1875. Deferiu o governo nesta data a petição em que Leopoldo O' de Almeida, se propôs a arrendar o Jardim Público in **CRUZ, Ernesto. *Edifícios Públicos do Pará.*** Volume I. Belém: Imprensa Oficial, 1967. P.138.

[90] Falla com que o Excellentissimo senhor Doutor José Coelho da Gama e Abreu, Presidente da Província, abriu a 2ª Sessão da 21ª Legislatura da Assembléia Legislativa da Província do Gram- Pará em 16 de Junho de 1879. Pará: Governo Provincial, 1879. P.13.

[91] Uma grande quantidade de aningas, denominação de origem Tupi, planta da família das aráceas.Termo utilizado pela primeira vez em 1654 pelo padre Antonio Vieira em *Cartas*. In CUNHA, Antonio G. *Dicionário Histórico das palavras portuguesas de origem Tupi*. São Paulo: Companhia Melhoramentos; Brasília: Universidade de Brasília, 1999.p.55.

É importante lembrar que, por ser um centro urbano já com mais de 270 anos de existência, a cidade de Belém não apresentava tantas opções de espaços livres principalmente no seu coração comercial para localização de edifícios públicos ou privados com funções especiais[92] como era o caso de uma Estação Ferroviária. Por isso a área ocupada pelo Jardim Público tornou-se uma opção mais que desejável. Descuidada, com problemas de inundação em tempo de chuvas e sem renovação de arrendamento, sua área foi utilizada para a implantação da Estação Central de Belém[93] em 1887.

Sobre o local que abrigou o Jardim Público e sobre a flora nele existente, o cidadão Heliodoro de Brito escreveu para o jornal diário "A Folha do Norte" um texto à guisa de memória e crítica publicado no dia 1º de Janeiro de 1930 com o titulo "Parques e Jardins de Belém". Inicia a escrita com um comentário sobre a esquina da Avenida Tamandaré com a Avenida 16 de Novembro, na qual estava implantada a Estação Central de Belém da EFB e em seguida se deixa levar pela memória, com as lembranças de quando ainda menino[94] era levado pelo irmão mais velho ou por *"qualquer outra pessoa de juízo"*, para visitar aquele *"lugar de delícias, transpondo o tosco portão que se abria para a então Estrada de São José. Cristas de galo, perpétuas, girassóis, arbustos de resedá, rainhas da noite, manais e sabugueiros, arvores frutíferas junto a estatuetas de louça representando Júpiter, Diana e Bacco, deuses gregos que conviviam com um Coreto onde bandas marciais se apresentavam."* Em uma nova visita alguns anos depois, no intervalo entre 1873 e 1887, quando aquele espaço do Jardim Público já estava arrendado a terceiros, Heliodoro se decepciona, observa e critica. As flores não mais existiam, havia buracos no chão, as

[92] Alguns anos antes e aqui citados como exemplo já havia dificuldades para se encontrar espaços adequados para esses edifícios públicos ou privados com características especiais. No ano de 1866 existiam na cidade, em acordo com a comissão da Sociedade Portuguesa Beneficente do Pará especificamente constituída para esse fim, apenas cinco pontos convenientes à construção de uma Casa de Saúde: Largo do Carmo; Praça Pedro II, Largo de Nazareth; Largo de S.João na Estrada da Olaria e Largo de Santo Antonio. Os demais locais existentes no centro de Belém eram constituídos de terrenos baixos, sem ventilação adequada, alagados parcialmente e sem água potável. In VIANNA, Arthur. ***Historia da Sociedade Portuguesa Beneficente do Pará***. Ampliação do resumo escrito por Arthur Vianna em 1904 e publicado no Jornal do Commercio. Belém: Livraria Gillet, 1914. p. 89.

[93] Em meados da década de 1950, o edifício principal da Estação Central de Belém foi demolido, pois o grande depósito e outros pequenos edifícios que dela faziam parte já haviam sido demolidos anteriormente, logo após a sua desativação no inicio na década de 30 do Século XX, ou seja, já havia passado um quarto de Século da desativação do Ramal São Braz – Jardim Público da EFB. A demolição foi executada para que fosse iniciado, naquela área pertencente ao governo federal, o processo de construção de residências, ainda unifamiliares de dois pavimentos, destinadas a oficiais militares do Exército Brasileiro. Hoje o espaço da Estação está ocupado por Blocos de apartamentos multifamiliares, por um hotel de transito de oficiais (HTO) e pelas antigas residências dos suboficiais.

[94] Estima-se que a idade do Sr. Heliodoro, quando escreveu o artigo, estava em torno de 60 anos, explicado pelo seu próprio comentário no texto: *"...terei completado o quadro que ainda hoje vive em minha imaginação, apesar de assás diluído por uma farta penca de janeiros..."*, e pelo fato do Jardim Público ter sido desativado em 1873, depois de nove anos de existência, e o artigo ter sido escrito em 1930.

estatuetas tinham sumido: “*De todo o esplendor antigo restava apenas, como dolorosa reminiscência, espectraes e esgalhados arbustos, emoldurando um pavilhão de madeira onde se davam bailes públicos a dois mil réis por cabeça.* “

O Jardim Público, ao que tudo indica, era conhecido também com a denominação extra-oficial de “Jardim Mytológico”, pois assim foi anunciado no periódico *O Liberal do Pará*, que circulou no dia 19-3-1873, a respeito do aluguel de uma rocinha, localizada na Estrada de São José, de propriedade de Antonio Cardoso da Cunha. (SOARES, 1996, p.177)

As conexões existentes entre os espaços ocupados por trilhos, estações e paradas do Ramal Urbano da EFB com a cidade e a sua população, apresentados neste capítulo da pesquisa são ampliadas no próximo, recebendo novos informes de outras memórias que se incorporam às existentes, contribuindo com mais lembranças da vida na cidade, das suas imagens e da ferrovia..

Parte III- A cidade e o trem: fragmentos de imagens e lembranças construindo relações.

1-Recortes do cotidiano e memória impressa e manuscrita em cartões postais

As informações, coletadas e interpretadas a partir dos pedidos que eram feitos pela população por meio de *ofícios e requerimentos (petições)* dirigidos ao Presidente da Província e que abrangiam os mais diversos assuntos e necessidades de cada habitante da cidade, comparadas e analisadas com os *relatórios e ofícios* enviados pelos auxiliares diretos da presidência, tornaram-se eficientes instrumentos de análise para entender os problemas urbanos de Belém e de sua população. Incluída aí a situação específica da Estrada de Ferro de Bragança e do seu ramal urbano ou prolongamento até a área central da cidade.

Era clara, por exemplo, a dependência brasileira da importação de países da Europa e dos Estados Unidos da América do Norte, do material rodante e das peças de reposição para a Estrada de Ferro de Bragança, o que é mostrado de maneira simples e burocrática, em abril de 1888, pelo Sr. João Cardoso, funcionário do Tesouro Provincial[95], ao solicitar ao presidente da província autorização para a finalização da compra de 36 pares de rodas para o trem, encomendados à Inglaterra. Outros ofícios encaminhados à presidência endossam a situação, como foi o pedido de prorrogação de prazo para montagem de locomotivas feito pela empresa inglesa Kingston & Cia em março de 1889[96] e o realizado em Maio[97] daquele mesmo ano solicitando pagamento de locomotivas para a Kingston & Cia no valor de 17.750$000 réis.

Em agosto de 1889, foi encaminhado ofício à presidência, contendo um relatório com informações sobre o material rodante em serviço no Prolongamento da Estrada de Ferro de Bragança ou Ramal São Braz – Jardim Público da EFB. As informações diziam respeito às locomotivas: Princesa Isabel; Conselheiro João Alfredo; Bragança; Barão do Marajó e Siqueira Mendes. Completavam aquele material rodante: três carros de primeira classe; dois carros de segunda classe; três breaks; três carros fechados; cinco meias laranja; três plataformas; dois carros para gado; quatro wagons para lastro; doze trolys; e mais duas meias laranja em construção, divulgado como se fosse um novo parâmetro administrativo de controle, tanto daquela manutenção, pedidos de compra e fiscalização de material rodante,

[95] Petição do funcionário João Cardoso do Tesouro Provincial, dirigido ao Presidente pedindo autorização para finalizar a compra de Rodas para o trem. Cx. 650, 5 de abril de 1888. Poder executivo, Arquivo Público do Pará.
[96] Oficio de 23 de Março de 1889 da Estrada de Ferro de Bragança enviado ao Presidente da Província, Cx.No 404, Arquivo Público Estadual.
[97] Oficio de 20 de Maio de 1889 da Estrada de Ferro de Bragança enviado ao Presidente da Província, Cx.No 404, Arquivo Público Estadual.

como também dos demais serviços prestados pela Estrada de Ferro de Bragança. Naquele mesmo mês, o jornal "O Liberal do Pará" de Sábado, 31 de agosto de 1889, publicava um Ato do Presidente da Província:

> *Actos Officiaes – Dia 30 de Agosto de 1889.*
> *"Por acto de hontem, S. Exc. O Sr. Dr. Presidente da Província determinou que de 1º de Setembro em diante, os trabalhos de prolongamento da Estrada de Ferro de Bragança, ficam exclusivamente sob a direcção e fiscalização do engenheiro director da mesma estrada, sem vantagens além dos vencimentos que percebe, devendo ser reduzido a 30 o número de operários que trabalham no serviço da Estrada, sendo despedidos os demais."*

A redução do número de operários, com a conseqüente exoneração dos excedentes que trabalhavam no Ramal São Braz – Jardim Público, no final de 1889, foi causada principalmente pelo término da construção desse Ramal da EFB. Mas ao que tudo indica, uma outra causa foi a contenção de despesas praticada pelo governo provincial, já anunciada em ofício de abril[98] daquele mesmo ano, quando o pagamento para estes trabalhadores não deveria ultrapassar a diária de 1$800 réis. Contenção que, pelo visto, foi estendida aos engenheiros e arquitetos da EFB e também à direção da fiscalização, que não receberia nenhuma vantagem a mais ao assumir a função. Como mostra o Ato oficial publicado no periódico do dia 30 de agosto, exposto acima.

A petição de transferência de função do engenheiro civil João dos Passos Damasceno[99] - formado pela Universidade de Miami Oxford, Ohio, Estados Unidos da América do Norte - arquiteto do Departamento "Das Obras Públicas" da Província, para a de engenheiro, serve de esclarecimento que a transferência do Engenheiro Theodosio Calandrini Chermont para a Diretoria da Estrada de Ferro de Bragança, foi o que deu origem ao relatório, gerado em agosto de 1889, sobre o material rodante do Ramal São Braz – Jardim Público, entre outros que devem ter sido executados, como simples e rotineira burocracia, elaborado pelo diretor anterior para a entrega do seu cargo ao engenheiro Chermont.

---

[98] Oficio de 26 de Abril de 1889 da Estrada de Ferro de Bragança enviado ao Presidente da Província, Cx.No 404, Arquivo Público Estadual.
[99] Petição do Engenheiro Civil João dos Passos Damasceno em 8 de novembro de 1889, ao Presidente da Província com pedido de transferência. Ver Cx. 665, Poder Executivo, Arquivo Público do Pará.

Resolvida a situação do material rodante, a Estação Central de Belém, daquele Ramal da EFB, chamada informalmente de “Estação de São José” por estar situada na Estrada de São José (via pública que pouco tempo depois trocou a sua denominação para Avenida 16 de Novembro), mesmo ainda não estando com a sua construção totalmente terminada, já apresentava pequenas perturbações de ordem administrativa e pública. Um fato ocorrido em abril de 1889, comprova isso. Devido a uma briga havida entre um maquinista e o porteiro da Estação, fez-se necessária a solicitação para a Diretoria de Polícia da Província de policiamento[100] de praças, para manter a ordem.

Naquele ano de 1889, a situação das cidades brasileiras durante os meses que antecederam e sucederam a Proclamação da República, apresentavam inquietações tanto por parte dos adeptos da monarquia que chegava ao seu final, como daqueles que eram republicanos e partícipes de um novo modelo de governo. As estações de trens das cidades capitais, especialmente as estações centrais, comumente locais de aglomeração da *massa* seriam propícias para exaltações e discursos.

Na cidade de Belém do Pará não foi diferente; essas inquietações vinham à tona como em todas as outras capitais de províncias, o que pode ser atestado pelo acontecido em agosto de 1889. Através de ofício, a Estrada de Ferro de Bragança solicitou ao presidente da Província policiamento para a Estação do Largo de São Braz[101], alegando distúrbios nas saídas e entradas dos trens.

De modo geral, os delitos que ocorriam em Belém eram brigas com lesões corporais. Havia também as detenções por embriaguez, por atentado à moral pública, e por porte de armas proibidas. Em um primeiro momento, essas solicitações-extra de policiamento para as estações de trem da EFB deveriam alterar a eficácia do policiamento da cidade em conseqüência do efetivo existente, porém de outro ponto de vista, podem ter ajudado na melhoria do planejamento policial necessário à segurança da cidade.

No período de construção do Ramal São Braz – Jardim Público da EFB, a segurança da cidade de Belém, para ser executada de acordo com os ofícios do Diretor da Policia do

[100] Oficio de 24 de Abril de 1889 da Estrada de Ferro de Bragança enviado ao Presidente da Província, Cx.No 404, Arquivo Público Estadual.
[101] Oficio S/N, de 09 de Agosto de 1889 da Estrada de Ferro de Bragança enviado ao Presidente da Província, Cx.No 404, Arquivo Público Estadual.

Pará ao Presidente da Província, no ano de 1887, necessitava de doze praças da Infantaria, que mantinham a guarda das 18:00 h até à meia-noite; daí em diante 10 praças da cavalaria continuavam a guarda nos distritos[102] até as 6:00 h. Em 1889 o efetivo utilizado para policiamento da cidade de Belém pelo corpo da polícia militar, já era constituído de cinqüenta praças de linha, vinte praças de cavalaria e oitenta e seis praças da infantaria distribuídos pelos cinco distritos existentes: um aumento significativo em apenas dois anos.

A responsabilidade dos policiais na área urbana envolvia outras atividades que interferiam mais amplamente na vida da população, como a iluminação pública, cujo foco era o de verificar o funcionamento adequado das luminárias. Essa fiscalização era feita constantemente e o problema gerado pela falta de manutenção dos combustores pelos trabalhadores da Companhia de Gás. Isso faz imaginar uma cidade mais escura, mesmo para a Belém daqueles tempos, onde 21 combustores de suas luminárias estavam apagados, e 50 outros funcionavam com pouca luz.

Antonio José de Lemos, "O Velho Lemos"[103], nos anos que administrou a Cidade de Belém, de 1897 a 1911, além de ter o hábito de ler até altas horas da noite, cartas, petições e documentos que lhe enviavam, lançou mão de outros meios para auxiliar sua gestão, um dos quais foi o de registrar em um livro que deixava na Intendência, as observações feitas durante suas andanças pela cidade. O livro ficava exposto para que diariamente todos os chefes o lessem e resolvessem de imediato todos os problemas ali anotados (SARGES, 2002, p.101). Certamente aquelas "confissões compulsórias" - cartas e petições enviadas pela população, pedindo autorização para realizar os mais variados afazeres - tinham grande peso nas observações, escritas por Lemos, para serem obedecidas por todos os seus auxiliares.

Este modo de gestão do Intendente Antonio Lemos lendo, ouvindo, observando e agindo sobre a cidade e seus habitantes, ao que tudo indica, ajudou-o a evitar transformações radicais na urbanística da cidade, pois o Plano de Expansão da cidade de Belém, contido no levantamento de 1883-1886, delineado pelo mesmo engenheiro politécnico Manoel Odorico Nina Ribeiro, que no Governo de Lauro Sodré era o Diretor da Estrada de Ferro de Bragança, foi mantido e executado. O que demonstra que Lemos, deixando questões políticas de lado,

[102] Oficio 391, de 3 de junho de 1887 da Policia do Pará enviado ao Presidente da Província, Cx.No 432, Arquivo Público Estadual.
[103] Para saber sobre o intendente Antonio José de Lemos e sobre a sua administração ler SARGES, Maria de Nazaré. *Memórias do Velho Intendente, Antonio Lemos (1869-1973)*. Belém: Editora Paka-Tatu, 2002.

ouvia o bom senso de sua equipe bem como, o do também engenheiro politécnico João de Palma Muniz[104], quanto a questões urbanísticas.

O Bulevar da República (antes Rua Nova do Imperador, hoje Bulevar Castilhos França) derivado do aterro para a modernização do Porto de Belém onde foi construído também o Mercado de Ferro do Ver-o-Peso, pode servir de exemplo de uma grande mudança, durante a gestão de Antonio Lemos, porém sem haver deslocamentos da população ou demolições em áreas residenciais. O que aconteceu em Belém, no entanto, não pode ser comparável, em escala, com a que fez o prefeito nomeado do Rio de Janeiro, Francisco Pereira Passos, também conhecido como o Haussmann tupiniquim[105].

Este período do governo Antonio Lemos é ainda considerado, por alguns memorialistas, como uma espécie de Renascença[106] na cidade de Belém. Naquela pequena imitação de Paris da Belle Époque[107], pequena para que se respeite a relação de sua escala com a da grande metrópole, já havia uma vida bem movimentada e cosmopolita, onde bulevares foram implantados, praças e bosques ganharam novos projetos e/ou benefícios executados, a arborização de mangueiras foi adotada com predominância, o sistema de bondes elétricos entrou em funcionamento e o término da construção da Estrada de Ferro de Bragança – EFB aconteceu em 1908.

O maranhense Antonio Lemos, já se encontrava radicado em Belém e desde 1883, antes de sua entrada para a política, fazia uma crítica cerrada, através do seu jornal "A Província do Pará, contra a EFB, e contra a figura do seu executor, o empresário Bernardo Caymari e sua empresa, expressando os conceitos do jornal a respeito dessa organização e

---

104

105 Assim como Haussmann em Paris, o prefeito Pereira Passos, no Rio de Janeiro, demoliu edifícios e quadras para alargar e/ou construir novas avenidas, entre elas uma com quase 2000m de comprimento onde os projetos dos edifícios em estilo eclético, foram os resultados de concursos públicos realizados entre os escritórios de arquitetura que atuavam naquela região.

106 "Belém teve a sua Renascença na época de Antonio Lemos, e ainda hoje guarda os sinais de vitalidade da grande transformação que a colocou, no principio deste século, em predomínio urbanístico sobre o Rio de Janeiro anterior as reformas de Pereira Passos. Uma pequena Paris, dela diziam os viajantes encantados.": TOCANTINS, Leandro. *Santa Maria de Belém do Grão-Pará. Instantes e evocações da cidade.* Belo Horizonte: Editora Itatiaia Limitada, 1987. P.143.

107 "Belle époque": expressão utilizada para denominar o clima artístico-intelectual do período compreendido, aproximadamente, da morte de Victor Hugo (1885) até o fim da Primeira Guerra Mundial (1918). Caracteriza-se por ter Paris como centro exportador de cultura. A Paris dos cafés-concerto, da opereta, da pintura de Toulouse-Lautrec. Lucia Helena em *Modernismo Brasileiro e Vanguarda* S.Paulo: Editora Atica, 2005. P.83.

noticiando a precipitação das exigências do Sr Caymari quanto às obras da Estrada de Ferro de Bragança. Em 1885, na quinta-feira, 6 de agosto, na página 2, sai a notícia:

> *"Nestes últimos dias tem vindo à baila, já no Diário de Belém, já no Diário do Gram-Pará, a Ferrovia de Bragança.*
> *Nossa opinião a respeito dessa malfadada empreza é conhecida.*
> *Em mais de uma série de artigos, d´ella nos ocupamos, examinando-a sob todos os pontos de vista.*
> *Já temos dito e não cessaremos de repetir, se houve applaudidores da empreza da Estrada de Ferro de Bragança, nunca estivemos contemplado nesse número(...)."*

O interessante é que a partir desse mesmo ano de 1885[108], com Lemos já eleito Deputado Provincial pelo Partido Liberal, o jornal de sua propriedade não se incomodou mais com a EFB, e especificamente com o Ramal Urbano São Braz – Jardim Público, sobre o qual não havia noticia alguma naquele periódico diário. No ano seguinte, 1886, a EFB foi encampada pelo governo provincial pela Lei nº 1.292, o que diminui ainda mais o seu interesse por aquele assunto. Com a Proclamação da República e a extinção dos Partidos da monarquia, Lemos filia-se ao Partido Republicano do Pará e a EFB é esquecida por ele.

Em 1894 havia a preocupação por parte dos técnicos e dirigentes da EFB de proporcionar aos usuários dessa ferrovia bem estar semelhante àquele oferecido pelas outras estradas de ferro, do Brasil e da América do Sul, então mais desenvolvidas e produtivas. No relatório referente aos anos de 1890 até 1894, havia notadamente referência à Estação Central de Belém, do Ramal São Braz – Jardim Público (Fig. 34), quanto à importância da sua existência como terminal de passageiros e cargas mas que, em conseqüência do desenvolvimento de tráfego, precisava de melhoramentos que facilitassem o embarque e desembarque de passageiros e mercadorias. (RIBEIRO, 1895).

---

[108] *A atuação jornalística de Lemos, sua estreita ligação com o dr. Assis, motivaram no ano de 1885, a sua exoneração das funções que ocupava no Arsenal e na Capitania dos Portos. Isso porque subira ao poder o Partido Conservador e Lemos estava no índex. Sem emprego, ficou em situação financeira bastante melindrosa. Para compensá-lo, o dr. Assis elegeu-o, na legenda do Partido Liberal, deputado provincial, pelos 1º e 5º distritos eleitorais. Entrava, assim, na política militante, da qual nunca mais se afastaria. (Dr. Joaquim José de Assis, bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais pela Faculdade de São Paulo, foi grande fazendeiro no Marajó, diretor do jornal "O Pelicano" e fundador juntamente com Frutuoso Guimarães, José da Gama Malcher e João Maria de Morais do Partido Liberal do Pará, em 1857).* In ROCQUE, Carlos. ***Antônio Lemos e sua Época – História Política do Pará*** Belém: Editora Cejup, 1996. Pp. 54-55.



Figura 34- – Estação Central de Belém da Estrada de Ferro de Bragança, localizada à Avenida 16 de Novembro (Antiga Estrada de São José) esquina com a Avenida Almirante Tamandaré (Antiga Estrada do Arsenal). Em primeiro plano, a linha de palmeiras imperiais na calçada da Avenida 16 de Novembro, a pequena mureta e o gradil ao longo da linha limite do terreno da Estação. Em segundo plano, o grande armazém e ao fundo o edifício de dois pavimentos da Estação de passageiros e de administração da mesma. Foto tomada da Avenida 16 de novembro em direção ao Ver-o-Peso, na década de 1890, pelo fotógrafo J. Siza, depois utilizada como cartão postal pela livraria Clássica de J.B. dos Santos. Fontes: Autor; Álbum Paes de Carvalho, 1899; Governo do Estado do Pará, 1998.

A Avenida 16 de Novembro[109] (até o ano de 1890 denominada Estrada de São José) era onde se situava o portão do acesso principal para a Estação Central de Belém, ponto final do Ramal São Braz – Jardim Público da Estrada de Ferro de Bragança e ao mesmo tempo ponto inicial da linha principal, Belém – Bragança, dessa mesma ferrovia.

A Avenida 16 de Novembro teve sua origem na Doca do Ver-o-peso. Começando como um estreito caminho em uma das laterais da Doca, alargou-se ao chegar à confluência da Rua João Alfredo (antiga Rua dos Mercadores), trecho hoje conhecido como parte integrante da Avenida Portugal. É também deste ponto bem movimentado do Ver-o-peso que, enriquecido pela presença dos seus mercadores, canoeiros e quantidade de canoas ancoradas, mostradas no Cartão Postal (Fig.35), que se podia, caminhando sempre em frente, chegar ao

[109]Todo paraense tem obrigação de saber que o dia 16 de Novembro de 1889 é a data comemorativa da adesão da então Província do Pará a Proclamação da República. Ver também in CRUZ, Ernesto ***Ruas de Belém.*** Belém: Edições CEJUP, 1992. P.85.

ponto onde estava situado o edifício da Estação Central de Belém, da Estrada de Ferro de Bragança.

O cartão postal de texto manuscrito em francês por um viajante ou morador temporário da cidade de Belém, de origem belga ou francesa, ao transmitir seus novos conhecimentos sobre essa cidade e sobre outros locais significativos, como por exemplo a feira do Ver-o-pêso e suas proximidades, fazia nova "imagem da cidade", para as pessoas que lhes eram queridas, no seu país de origem. O texto expressava o seguinte: *O Ver-o-Peso é um local daqui, onde está situado o necrotério*[110]*. É onde está também o ponto de partida dos bondes. Não muito longe está situado o telégrafo.* Assinado por *Georgenor.* A interpretação do viajante transforma-se em novos pontos de análise e em nova percepção das partes que fazem o todo da cidade, não só na temporalidade daqueles dias, mas na de hoje. O grau de importância que os habitantes de Belém davam para àquele necrotério localizado na área do Ver-o-Peso era quase nulo. A grande referência do Ver-o-Peso é a vida, é a feira, os mercados, os encontros, as essências, a chegada dos barcos, o trabalho de carregá-los e descarregá-los, e as trocas de mercadorias.

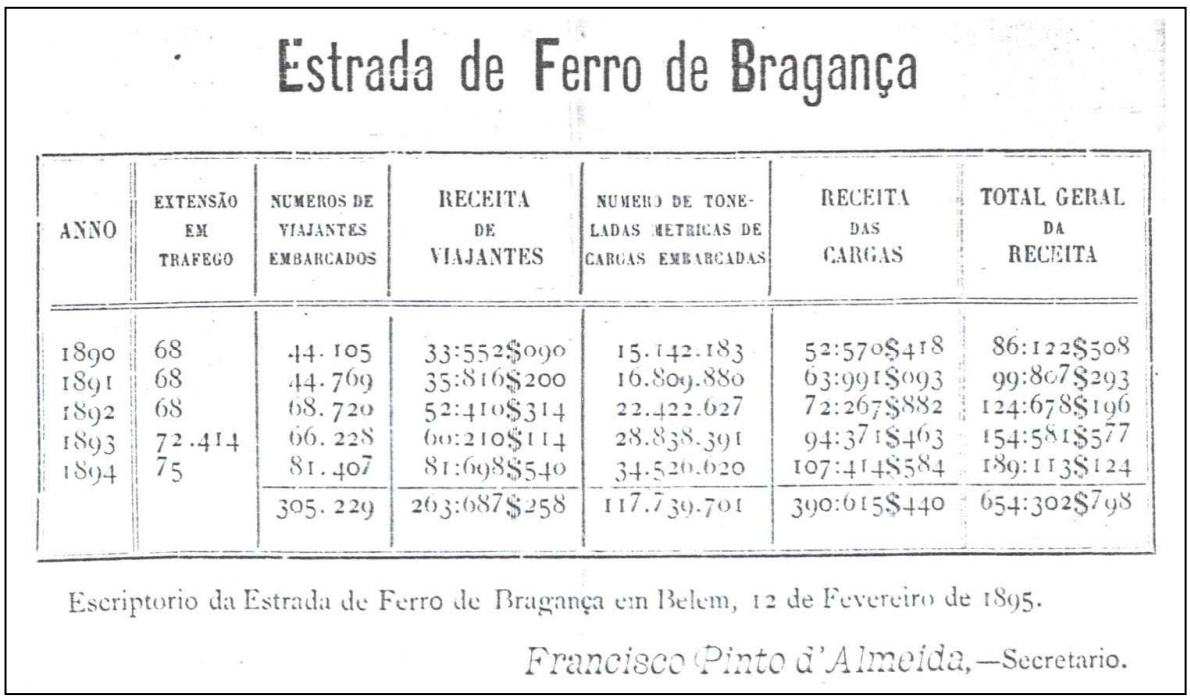
[110] O Necrotério Público Municipal inaugurado no ano de 1899, pelo Intendente Antonio Lemos, apesar de ser um pequeno edifício, teve um grande significado à época, pois em uma região caracterizada pela grande quantidade de rios e pelo transporte fluvial, havia um acesso, com um pequeno ancoradouro pela Baia do Guajará, o que permitia receber vários tipos de embarcações.



Figura 34-A – Início da Avenida 16 de Novembro (Antiga Estrada de São José) ao lado da Doca do Ver-o-Peso, confluência com o Boulevard da República, em direção à Estação Central de Belém, do Ramal São Braz – Jardim Público da EFB. O edifício em primeiro plano à esquerda é o *Mercado de Ferro*; em segundo plano, também à esquerda, o estabelecimento comercial *A casa do Povo*, edifício já demolido; e ao fundo, encoberto pelas árvores o terminal de bondes. O manuscrito em francês existente no cartão está traduzido livremente no corpo do texto e expressa o seguinte: *Ver-o-pezo est une place ici où est situeé la morgue. C´est aussi le point de partir des bonds. Peu près est situé le télégraphe,*. Fontes: Autor e o GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ, 1998.

Mas, a partir do Ver-o-Peso caminhar até a Estação Central de Belém da EFB, acontecia de uma maneira bastante acolhedora, sob a proteção das palmeiras imperiais existentes em ambas as calçadas da Avenida 16 de novembro a partir do Quartel do Corpo dos Bombeiros. E foi este o caminho utilizado certamente, pelo pintor de paisagens brasileiro Antonio Parreiras em 1905 quando, a convite do intendente Antonio Lemos, executou treze telas de diversos locais da capital paraense, das quais duas representam a Avenida 16 de Novembro: uma denominada “A antiga Estrada de São José”, revivendo um momento da existência da Avenida e a outra de nome “Trecho da Avenida 16 de Novembro”, que a retrata em frente ao portão e ao gradil da Estação Central de Belém da Estrada de Ferro de Bragança. (CRUZ, 1973, p.452)

Para se ter uma idéia da quantidade de pessoas que passava por aquele gradil e entrava na Estação pelo portão, o quadro (Fig.34A) elaborado pelo escritório da Estrada de Ferro de Bragança em Belém, datado de 12 de fevereiro de 1895, serve de referência. A esse tempo a ferrovia oscilava entre 61 e 75 quilômetros, já concluídos, do total da sua extensão.



Estrada de Ferro de Bragança

ANNO	EXTENSÃO EM TRAFEGO	NUMEROS DE VIAJANTES EMBARCADOS	RECEITA DE VIAJANTES	NUMERO DE TONELADAS METRICAS DE CARGAS EMBARCADAS	RECEITA DAS CARGAS	TOTAL GERAL DA RECEITA
1890	68	44.105	33:552$090	15.142.183	52:570$418	86:122$508
1891	68	44.769	35:816$200	16.809.880	63:991$093	99:807$293
1892	68	68.720	52:410$314	22.422.627	72:267$882	124:678$196
1893	72.414	66.228	66:210$114	28.838.391	94:371$463	154:581$577
1894	75	81.407	81:698$540	34.520.620	107:414$584	189:113$124
		305.229	263:687$258	117.739.701	390:615$440	654:302$798

Escriptorio da Estrada de Ferro de Bragança em Belem, 12 de Fevereiro de 1895.

Francisco Pinto d'Almeida,—Secretario.

Figura 34-B - Demonstrativo da Extensão de Tráfego, Número de viajantes embarcados, Receita dos viajantes, e outras informações referentes aos anos de 1890, 1891, 1892, 1893 e 1894. Fonte RIBEIRO, 1895, p. 29

É na década de 1890 que o viajante escocês MCb, ao visitar a cidade, passeia pela Avenida 16 de Novembro, observa-a atentamente e expressa no cartão postal (Fig. 34-C) as lembranças que lhe vem à mente, e faz comparações daquela via pública de Belém com uma outra existente na sua terra natal, manuscrevendo o seguinte texto, aqui traduzido livremente do inglês: *Ela se assemelha à Avenida Haddo seria, porém uma pobre tentativa de copiá-la. Eu podia fazer uma simples evocação das limeiras. Gostaria que ela fosse a Avenida Haddo.*

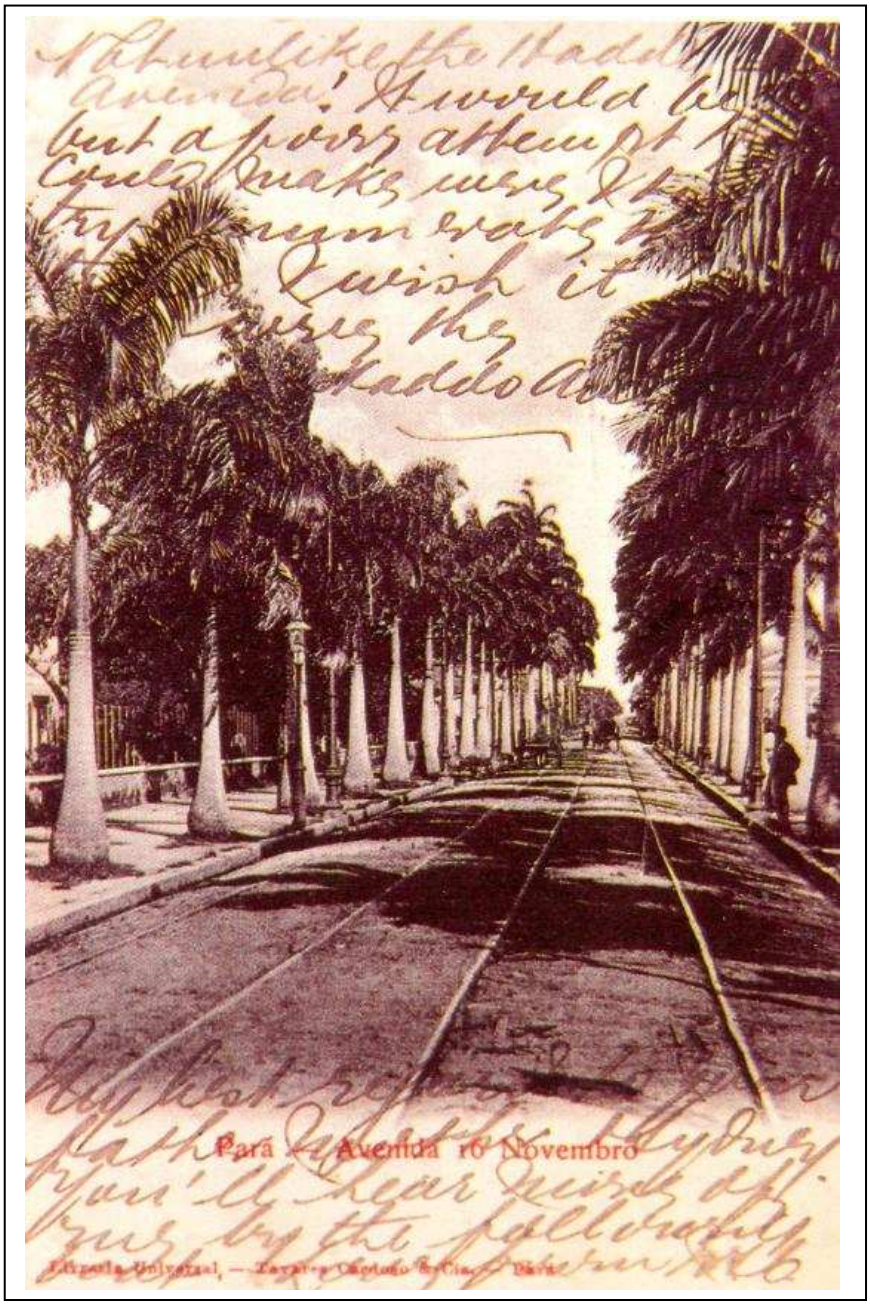


Figura 34- C – Trecho da Avenida 16 de Novembro (Antiga Estrada de São José), em direção ao Ver-o-Peso, ao lado do gradil da Estação Central de Belém, do Ramal São Braz – Jardim Público da EFB. Parte do manuscrito em inglês existente no cartão é referente à Avenida 16 de Novembro, onde se lê: *Not unlike the Haddo Avenue. It would be, but a pour attempt. I could make mere I try medium evoke the limes. I wish it were the Haddo Avenue.* Está traduzido livremente no corpo do texto. Fontes: Autor e o GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ, 1998.

Da Avenida 16 de Novembro, no centro comercial onde estava situada a Estação Central de Belém, até à Estação de São Braz havia em acordo com o levantamento feito em 1887, uma distância de 6.110 metros, já vista anteriormente, que era percorrida pelo trem,

com duas paradas intermediárias. Na primeira década do Século XX essa pequena distância, no entanto, fazia diferença para a urbanização e tipologia de habitações no entorno dessas duas estações da Estrada de Ferro de Bragança.

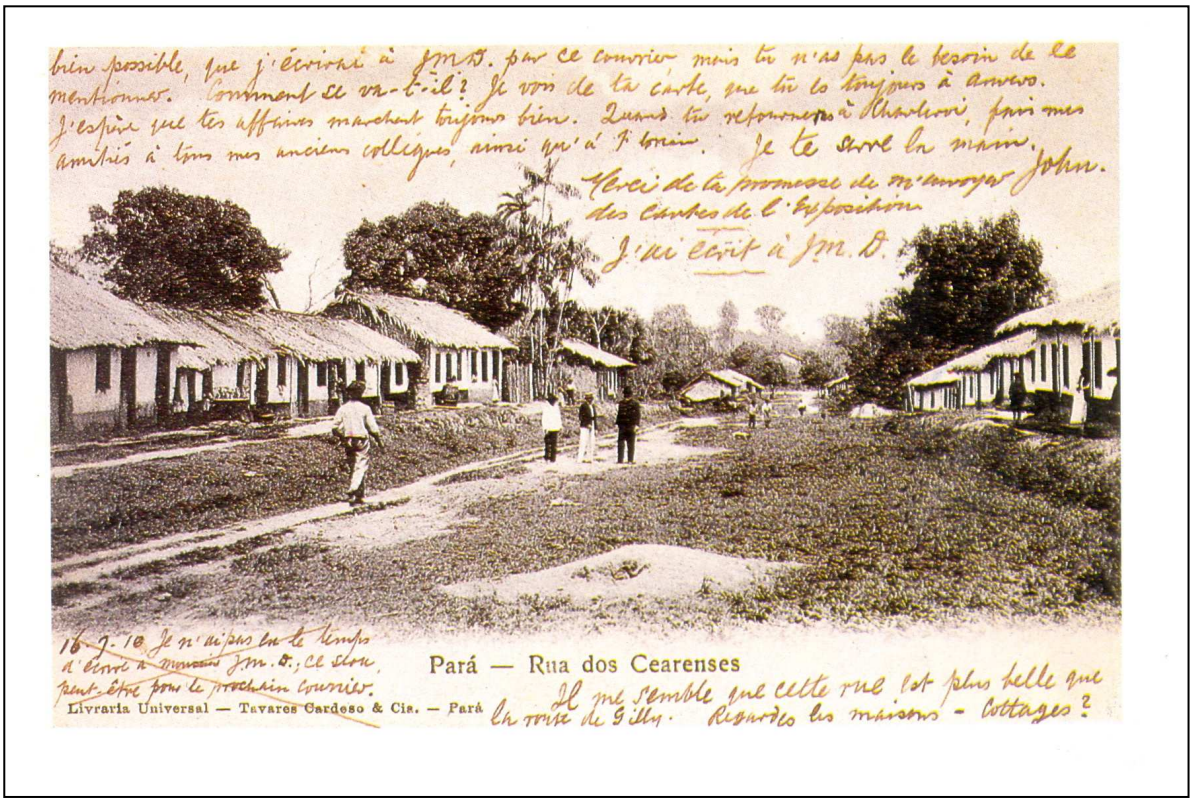


Figura 34 D – Trecho da Avenida Senador Antonio Lemos (atual Avenida Ceará), ainda com o nome de Rua dos Cearenses, via pública que passava ao lado da Estação de São Braz da EFB. Foto tirada no final da década de 1890 das proximidades da Estação em direção ao final da futura Avenida, cujo leito carroçável ainda em terra batida é rebaixado de aproximadamente 80 cm em relação às suas calçadas, em quase toda a extensão já aberta. Casas em taipa cobertas de palha estão alinhadas em ambos os lados seguindo o declive da via. As pessoas andam e conversam naturalmente na frente de suas casas e no meio da rua. Parte do manuscrito em francês existente no cartão está traduzido livremente no corpo do texto; nele se lê : *Il me semble que cette rue est plus belle que la Route de Gilly. Regardes lês maisons – Cottages?* Fontes: do Autor e o GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ, 1998.

O cartão postal (Fig.34-D), que teve o texto manuscrito por um belga de nome John, mostra de maneira muito especial, através de uma rua, a situação sócio-econômica, arquitetônica e urbanística no entorno da Estação de São Braz, do Ramal São Braz – Jardim Público ou também denominado Prolongamento da EFB até a área Central de Belém. Localizada neste subúrbio e ocupada por imigrantes, essa via urbana denominada Rua dos

Cearenses, pela predominância de origem dos seus moradores[111], por certo tinha importância nos planos do Intendente Antonio Lemos. É o que fica evidenciado ao aparecer já com o status de Avenida e com o nome do próprio Intendente na *Planta da Cidade de Belém de 1905*, obra do desenhista municipal José Sydrin. A escolha deste cartão postal em si, já serviria para esclarecer esses fatos, mas monsieur John vai além, e faz uma observação assaz interessante: *Parece-me que esta rua é mais bela que a Estrada de Gilly. Preste atenção nas suas casas – São casas de campo?* Com esta observação, ele desvia a referência e a preferência pela beleza das construções ecléticas de origem européia na Belém da Belle Époque, para a beleza local representada por aquela rua e suas construções populares rústicas.

Em 1900, a continuidade natural da Rua dos Cearenses (hoje Avenida Ceará), para quem estivesse caminhando ao lado da Estação de São Braz da EFB e não fosse utilizar o trem como transporte até o centro da cidade, mas quisesse deslocar-se até lá, em direção ao Ver-o-Peso, era a Avenida São Jerônimo (antiga Estrada do Paul D´Água, hoje Avenida Governador José Malcher) a melhor opção de via a adotar. O ponto final daquela Avenida era, e ainda é, a Praça da República (antigo Largo da Pólvora e depois Praça D. Pedro II). Em um determinado trecho da Avenida São Jerônimo, onde a predominância de residências era térrea, geminadas e/ou com gradis e jardins laterais, havia também à esquerda um largo, ocupado por pequena Estação de Bondes, vulgo Estaçãozinha, daqueles bondes em que os carros ainda eram puxados por animais, em geral uma parelha de burros; havia também um coreto. Hoje aquele local é apenas mais uma via da cidade denominada Travessa Joaquim Nabuco. Foi este trecho da cidade, mostrado em Cartão Postal (Fig.34-E), que o francês ou belga Leopold escolheu e enviou para a sua irmã cobrando notícias: *Querida irmã. Eu espero que tu tenhas recebido meu pequeno presente e que ele tenha te agradado; escreve-me depressa, Dois grandes beijos de teu irmão mais velho, Leopold.*

[111] A localização desses imigrantes nordestinos próximos à Estação de São Braz deu-se pelo fato da sua relação familiar ou de trabalho com as colônias localizadas ao longo da zona bragantina. Ofícios e Petições ao presidente da província enviados através da EFB demonstram a situação de ajuda a esses imigrantes: o de 18 de agosto de 1889, menção a 508$685 réis em passagens, transportes de gêneros alimentícios e mercadorias para os imigrantes cearenses pelo "Ministério do Império"; o de 28.08.1889 é sobre mercadorias para imigrantes cearenses; o de14.09.1889 é de pagamento de passagens e mercadorias para imigrantes nordestinos.



Figura 34-E – Trecho da Avenida São Jeronymo (antiga Estrada do Paul D´Água, hoje Avenida Governador José Malcher) em direção a Praça da República (antigo Largo da Pólvora e depois Praça D. Pedro II e Parque João Coelho). Em primeiro plano à esquerda uma das saídas da Estaçãozinha dos Bondes, à direita exemplos de residências, e na mesma calçada mudas de mangueiras recentemente plantadas. Foto tomada ainda na década de 1890, de fotógrafo desconhecido. O texto manuscrito em francês existente no cartão está traduzido livremente no corpo do texto, nele se lê: *Chère Soeur. J´espère que tu auras reçu mon petit cadeau et qu´il t´aura pleu, écris moi vite, Deux gros baisers de ton grand´frère, Leopold* Fontes: do Autor; (GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ, 1998).



Figura 34-F – Trecho do Boulevard da República (antiga Rua Nova do Imperador, hoje Boulevard Castilhos França) em direção ao Ver-o-Peso. Em primeiro plano à esquerda, edifícios ecléticos (casarões) do final do Século XIX e início do Século XX. Ao fundo, no centro, os armazéns externos da Alfândega. Foto tomada do cruzamento daquele Boulevard com a Avenida 15 de Agosto, na 1ª década de 1900, pelo fotógrafo Felipe Augusto Fidanza, fotógrafo oficial da Papelaria Silva. O texto manuscrito em francês existente no cartão está traduzido livremente no corpo do texto; nele se lê:
Mon vieux Gaby. Croyez-vous que voici 7 jours que nous sommes à Pará sans pouvoir en démarrer. 2 bateaux nous sont passés sous le nez. Enfin nous partons demain pour arriver mardi à Maranhão. Nous avons en la chance de descendre chez 2 charmantes Françaises où nous sommes comme chez nous. Notre voyage a été un veritable enchantement. Nous sommes en bonne santé. J´espère que vous allez bien, ainsi que Vincent. Nous vous envoyont de bons baisers, Maria. Fontes : do Autor ; (GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ, 1998).

Ainda na primeira década do Século XX, uma pessoa que estivesse na Praça da República (antigo Largo da Pólvora, depois Praça D. Pedro II e Parque João Coelho) e quisesse ir até à “Escadinha” do cais do porto, situada no Boulevard da República, para assistir a partida de um vapor ligeiro, ou embarcar nestes “paquetes”, teria que seguir pela

Avenida 15 de Agosto (hoje Avenida Presidente Vargas). Foi o que deve ter acontecido com Maria, no dia 17 de Março de 1906, para escolher o Cartão Postal (Fig.34-F), que mostra uma imagem em perspectiva do Boulevard da República, tomada do cruzamento com a Avenida 15 de Agosto, ou seja, bem próximo do espaço em que se localizava a "Escadinha", à beira da Baia do Guajará. Ao escrever ao amigo Gaby[112], Maria o faz em francês. Maria refere-se à cidade de Belém, como sendo a cidade do Pará. Era normal isso acontecer, mas mostra que ela não era paraense. Estava encantada com o que tinha visto até ao momento em que escrevia, traduzido aqui livremente para o português:

> *Meu velho amigo Gaby. Acredita você que já estamos há sete dias no Pará sem poder partir. Dois Paquetes passaram sob os nossos narizes. Mas enfim nós partiremos amanhã para chegar segunda-feira ao Maranhão. Temos a possibilidade de ficar na casa de duas charmosas francesas onde nos sentimos como em nosso lar. Nossa viagem tem sido um verdadeiro encanto e estamos bem de saúde. Espero que você esteja bem assim como Vincent. Beijos, Maria.*

Ir do local onde ficava a "Escadinha" até ao Ver-o-Peso era e é uma distância pequena que podia e pode ser vencida facilmente a pé, e naquele tempo ainda havia alguns atrativos extras para serem vistos. Do lado direito do Boulevard da República situavam-se os armazéns externos da Alfândega, que podem ser visualizados ao fundo do Cartão Postal e que foram demolidos devido à construção do Cais do Porto, em 1909. Do outro lado, em frente àqueles armazéns ficava o edifício onde funcionava o telégrafo (West Telegraph Company) ao qual o francês (ou belga) Georgenor se referiu no primeiro Cartão Postal traduzido e já mostrado na Figura 34-A.

---

[112] É de conhecimento público que, em Beirute, no Líbano, se fala francês tão bem quanto o árabe. Por extensão, sabe-se que os libaneses, de um modo geral, se comunicam bem em francês. Por existir uma família de nome Gaby em Belém, associou-se em primeiro instante, o nome do amigo de Maria aos libaneses porém, como a data do manuscrito no cartão postal era 17.03.1906, isto não poderia ter acontecido, pois *o nome Gaby é de origem francesa, entretanto, há outros estudiosos que dizem, ser Gaby proveniente do grego Agabio e significa o "querido" e os primeiros imigrantes libaneses dessa família foram Nicolau, Tuffic e Chucrala, que vieram da cidade de Tiro, Líbano,* (chegaram ao Pará) *em 1928.* In ZAIDAN, Assaad. ***Raízes Libanesas no Pará.*** Belém: Governo do Estado do Pará – Secult, 2001. P.254.

2-Narrativas tecendo os fios da memória.

A definição adotada de atividade plena do Ramal São Braz – Jardim Público da Estrada de Ferro de Bragança se dá a partir do momento marcado pela inauguração completa dessa ferrovia. Naquele momento da inauguração da EFB em 1908, existiu uma espécie de fusão, ao mesmo tempo fictícia e real do Ramal São Braz – Jardim Público, que deixa de ser apenas um prolongamento e passa a ser a própria via principal, onde existem dois extremos importantes, o de partidas e o de chegadas pela ferrovia, representados pelas duas cidades e por duas Estações. De Belém, a partida é pela Estação Central de Belém, em Bragança, a chegada é pela Estação de Bragança e vice-versa. Esta relação continua até 1931, quando da desativação do Ramal, com suas duas paradas e a Estação Central de Belém, e com o crescimento da Estação de São Braz, que assume a função definitiva de Estação Central da Estrada de Ferro de Bragança, permanecendo assim até 1965, quando também foi extinta.

2.1 – Entrevistas, deslocamentos, trabalho e moradia.

Os fios para contar essa história são aqui puxados e tecem as lembranças de 27 pessoas idosas, de um universo de 143 internos[113] do Asilo Pão de Santo Antonio, que possuem como laço de união a faixa etária e também o fato de estarem na cidade de Belém naquele intervalo de tempo, que vai de 1908 até 1931 e cujas vidas cruzaram com os habitantes de Belém, com a própria cidade, com os trilhos, carros, estações e paradas do trem e guardaram a lembrança desses momentos em suas memórias que, de acordo com os estudos de Paul Ricoeur em *A memória, a história, o esquecimento*:

> *É de fato o esforço da recordação que oferece a melhor ocasião de fazer "memória do esquecimento", para falar por antecipação como Santo Agostinho. A busca da lembrança comprova uma das finalidades principais do ato de memória, a saber, lutar contra o esquecimento, arrancar alguns fragmentos de lembrança à "rapacidade" do tempo (Santo Agostinho dixit), ao "sepultamento" no esquecimento. Não é somente o caráter penoso do esforço de memória que dá à relação sua coloração inquieta, mas o temor de ter esquecido, de esquecer de novo, de esquecer amanhã de cumprir esta ou aquela tarefa; porque amanhã será preciso não esquecer... de se lembrar.(...)*
> *O dever de memória consiste essencialmente em dever de não esquecer, visto dessa maneira uma boa parte da busca do passado se encaixa na tarefa de não esquecer* (RICOEUR, 2007, p.48).

Ao mesmo tempo em que esses idosos contribuem para o trabalho de constituição de uma memória do período de existência do Ramal São Braz – Jardim Público, eles, de camadas sociais distintas, oriundos da cidade de Belém e de várias localidades do Estado do Pará e da Amazônia, residindo em diversos pontos da capital, narram suas vivências da cidade: do chegar, morar, olhar, circular, trabalhar e dos espaços de lazer. E juntamente com aquelas outras pessoas, também habitantes da então cosmopolita Belém, tecem parte da História Social da cidade, da Estrada de Ferro de Bragança e do seu Ramal urbano.

As entrevistas propiciaram a procura e o aparecimento de novos documentos, iconográficos e de textos como foi previsto por Paul Thompson[114] na sua obra *A Voz do*

[113] Todas as 27 entrevistas que aconteceram no Asilo Pão de Santo Antônio estão, na íntegra, no Anexo 4.
[114] THOMPSON, Paul. ***A voz do passado – História Oral.*** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992. P.25.

Passado. Isto quer dizer que fotografias, pinturas e cartões postais não se mostrariam se não fossem "chamados" pelos idosos entrevistados. Tudo isso para esclarecer, situar e mostrar juntamente com as lembranças de cada um, as situações vividas, os lugares presenciados e a cidade de Belém reencontrada por cada um e por todos.

Em concordância com Bosi de que no momento do *Tempo de Lembrar* a memória irá cumprir o seu dever de não esquecer, sua função certamente trará esclarecimentos sobre o mundo social em que se vive:

> *Um mundo social que possui uma riqueza e uma diversidade que não conhecemos pode chegar-nos pela memória dos velhos. Momentos desse mundo perdido podem ser compreendidos por quem não os viveu e até humanizar o presente. A conversa evocativa de um velho é sempre uma experiência profunda: repassada de nostalgia, revolta, resignação pelo desfiguramento das paisagens caras, pela desaparição de entes amados, é semelhante a uma obra de arte. Para quem sabe ouvi-la, é desalienadora, pois contrasta a riqueza e a potencialidade do homem criador de cultura com a mísera figura do consumidor atual.* (BOSI, 1994, p.82.)

O número de pessoas idosas selecionadas, que perfazem 27, representando 18% da população total de 143 internos do Asilo Pão de Santo Antonio poderia ter sido ampliada, pois havia mais idosos na faixa etária procurada e por isso teriam sua participação aceita, mas como o critério de seleção envolveu também as condições de saúde de cada interno, não foram selecionados para o depoimento oral aqueles que apresentavam audição comprometida, problemas sérios de memória e lesões causadas por AVC. Vinte e um deles eram mulheres representando 77% do total e os outros seis eram homens, representando 23% do total de selecionados. Quanto ao local de nascimento 11 (40,74%) nasceram na capital do Estado do Pará, a cidade de Belém, 10 (37,03%) nasceram em cidades ou localidades do interior do Estado do Pará e 6 (22,23%) nasceram em cidades de outros Estados da Federação, do Norte e do Nordeste, como Amazonas, Acre e Ceará. Quatro dos 27 internos escolhidos eram filhos de imigrantes portugueses, e um era filho de imigrante barbadiano. Todos os vinte e sete selecionados viveram na cidade de Belém, durante um determinado momento de suas vidas. Vinte e três utilizaram o trem e conheceram a Estação de São Braz, somente quatro não a conheceram e nem utilizaram o trem. Quanto ao conhecimento da existência do Ramal São

Braz – Jardim Público da Estrada de Ferro de Bragança, dos 23 que utilizaram o trem, fosse a trabalho, compromissos pessoais ou para o lazer, 11 (47,82%) conheceram o referido Ramal, e desses onze, 5 (45,45%) conheceram o edifício da Estação Central de Belém, situado na Avenida 16 de Novembro (antiga Estrada de São José) , esquina com a Avenida Almirante Tamandaré (antiga Estrada do Arsenal).

O termo *moradia* foi utilizado ao invés do termo *casa*, porque demonstra ser mais temporário, mais transitório e menos formal que o termo *residência*. Apesar deste ser sinônimo de casa em vários momentos, não o é de casa simplesmente, um edifício residencial qualquer trazido das terminologias arquitetônicas, mas da casa, de categoria sociológica, assim como o é a rua também para nós brasileiros, termos que designam acima de tudo: *Entidades morais, esferas de ação social, províncias éticas dotadas de positividade, domínios culturais institucionalizados e, por causa disso, capazes de despertar emoções, reações, leis, orações, músicas e imagens esteticamente emolduradas e inspiradas.* (DAMATTA, 1997, P.15).

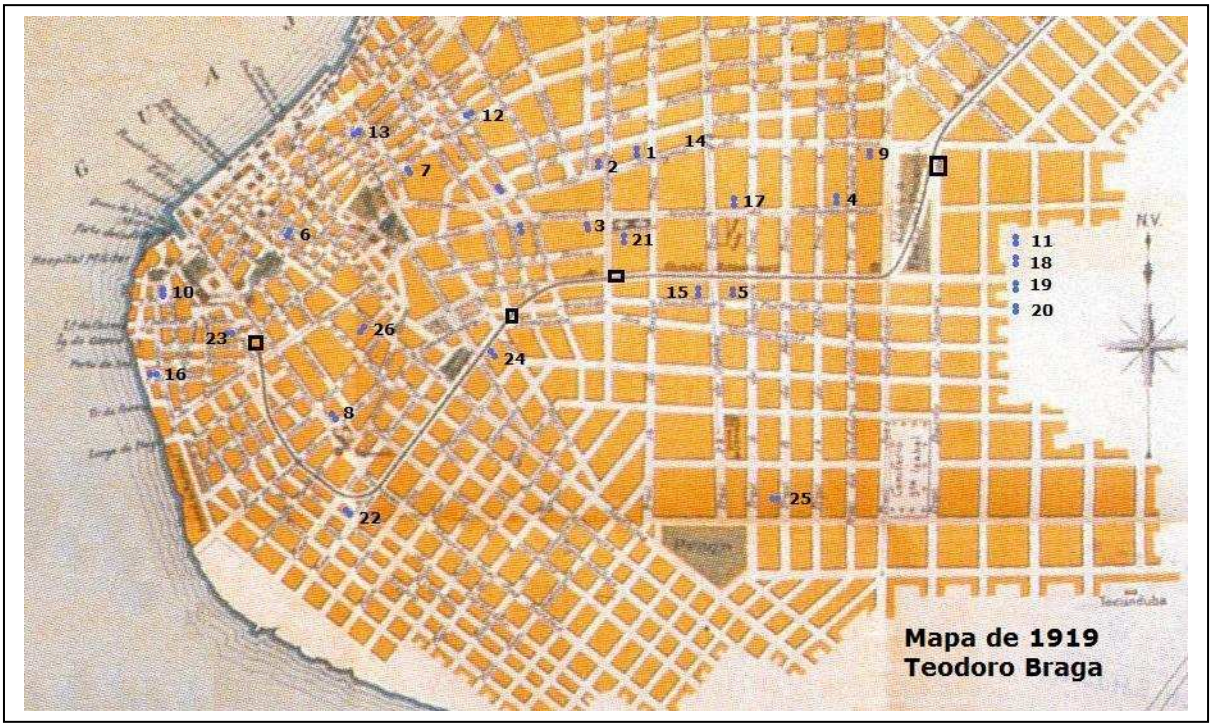


Figura 35 – Pormenor do Mapa da Cidade de Belém do Pará, elaborado por Teodoro Braga em 1919, aonde foram plotadas as moradias dos 27 idosos selecionados no Asilo Pão de Santo Antonio, quando esses idosos vivenciaram a área urbana de Belém, a existência do Ramal São Braz – Jardim Público e a própria existência da Estrada de Ferro de Bragança. As moradias foram identificadas numericamente em relação a cada interno morador: 1- Alzira; 2- Maria José; 3- Davina; 4- Alcides; 5- Mário Filho; 6-Durval; 7- Francisca; 8- Lourdinha; 9- Guiomar; 10- Raimunda; 11- Antonia; 12- Júlia; 13- Florinda; 14- Helena; 15- Osvaldino; 16- Olinda; 17- Isabel Silva; 18- Rosa; 19- Mário; 20- Manoel; 21- Adelina; 22- Ana; 23- Nazira; 24- Brígida; 25- Isabel; 26- Aurora; 27- Juvencilia. Fontes: Autor e o Mapa da Cidade de Belém do Pará (BRAGA, 1916).

Para um melhor acompanhamento dos deslocamentos no espaço urbano de Belém, feitos pelos 27 internos selecionados do Asilo Pão de Santo Antonio, tenham sido esses deslocamentos feitos a pé, de bonde ou de trem, se tornou significativo a localização das suas moradias (Fig.35), que em alguns casos também são seus locais de trabalho.

Para alguns dos idosos selecionados, o local da moradia era o mesmo local do trabalho, em geral associado a afazeres domésticos, como as profissões de babá e empregada doméstica, mas que podiam ser também profissões que prestavam serviços externos, como as de costureiras e doceiras. Tornou-se significativo igualmente a melhor identificação desses logradouros públicos (ruas, travessas, praças, e avenidas) onde estavam localizadas essas moradias e suas relações de proximidade com a Estrada de Ferro de Bragança e com o Ramal São Braz – Jardim Público pertencente a essa ferrovia, especialmente enquanto os internos vivenciaram a cidade de Belém que pertenceu ao intervalo de tempo de interesse desta pesquisa.

O quadro a seguir (Fig.35-A) mostra uma síntese, da situação dos 27 entrevistados no Asilo Pão de Santo Antonio, quanto: ao ano e local de nascimento; cor da pele; se os pais eram imigrantes; moradia e local de trabalho; e a sua relação com o Ramal São Braz – Jardim Público, com a Estrada de Ferro de Bragança e com a cidade de Belém.

As condições dos logradouros Públicos da Cidade de Belém no ano 1937, especialmente as condições de pavimentação das vias, são também apresentados em um quadro. (Fig.-35-B).

	Idosos	ano	cidade	côr	Imig	Moradia/via	EFB	Ramal	Est.
01	Alzira	1903	Belém	N	Sim	São Jerônimo	Sim	Não	Não
02	Maria José	1913	Belém	B	Não	São Jerônimo	Sim	Sim	Sim
03	Davina	1912	I. Açú	B	Não	Nazaré	Sim	Não	Não
04	Alcides	1919	Altamira	B	Não	Independênci	Sim	Não	Não
05	Mário Filho	1923	Belém	B	Não	C. Furtado	Sim	Sim	Não
06	Durval	1923	Soure	P	Não	Campos Sales	Sim	Não	Não
07	Francisca	1918	Manaus	P	Não	Tiradentes	Não	Não	Não
08	Lourdinha	1915	Santarém	P	Sim	Arcipreste	Sim	Sim	Sim
09	Guiomar	1915	Manaus	P	Não	São Jerônimo	Sim	Sim	Não
10	Raimunda	1916	S.Madur.	B	Não	Cidade Velha	Sim	Sim	Não
11	Antonia	1911	Belém	B	Não	Tv. do Curro	Sim	Não	Não
12	Júlia	1913	Belém	B	Sim	Quintino	Não	Não	Não
13	Florinda	1916	Belém	B	Sim	Assis Vasc.	Sim	Não	Não
14	Helena	1922	Belém	B	Não	São Jerônimo	Sim	S/N	S/N
15	Osvaldino	1917	Vigia	B	Não	C.Furtado	Sim	Sim	Sim
16	Olinda	1917	Belém	B	Não	Porto do Sal	Sim	Não	Não
17	Isabel Silva	1919	Soure	P	Não	Vila Teta	Não	Não	Não
18	Rosa	1928	S.A.Tauá	P	Não	PedroACabral	Sim	Não	Não
19	Mario	1910	Fortaleza	B	Sim	R. da Marinha	Não	Não	Não
20	Manoel	1912	Bragança	P	Não	Marambaia	Sim	Não	Não
21	Adelina	1907	C.Arari	P	Não	L. de Nazaré	Sim	Não	Não
22	Ana Farias	1918	Abaeté	P	Não	Mundurucus	Sim	Sim	S/N
23	Nazira	1920	Manaus	B	Não	Cidade Velha	Sim	Sim	Sim
24	Brígida	1903	Belém	N	Não	Mundurucus	Sim	Sim	Sim
25	Isabel	1920	Belém	B	Não	Cremação	Sim	Não	Não
26	Aurora	1923	Belém	B	Sim	P. Eutiquio	Sim	Sim	S/N
27	Juvencília	1922	Castanhal	P	Não	Nazaré	Sim	Não	Não

Figura 35-A – Síntese da situação dos idosos entrevistados no Asilo Pão de Santo Antonio. Fonte: Autor, 2007.

II — LOGRADOUROS PÚBLICOS DAS CAPITAIS E SEUS MELHORAMENTOS — 1937

1. NÚMERO DE LOGRADOUROS, SEGUNDO O SISTEMA DE PAVIMENTAÇÃO

CAPITAIS	LOGRADOUROS EXISTENTES								DOS QUAIS ERAM PAVIMENTADOS				
	Avenidas e alamedas	Ruas	Travessas e becos	Largos e praças	Jardins e parques	Praias	Sem especificação	Total	A paralelepípedos	A concreto	A macadame simples	A asfalto ou macadame betuminoso	A sa bro
NORTE													
Acre													
Rio Branco	7	25	—	5	—	—	—	37	—	1	—	—	
Amazonas													
Manaus	29	63	12	15	8	—	—	127	63	—	—	—	
Pará													
Belém	23	76	82	24	3	3	—	211	102	—	—	4	1
Maranhão													
São Luiz	7	176	51	24	2	6	—	266	105	14	—	—	
Piauí													
Teresina	6	70	38	20	4	—	—	138	3	—	—	—	

2. NÚMERO DE LOGRADOUROS, SEGUNDO OUTROS MELHORAMENTOS

CAPITAIS	Logradouros existentes	DOS QUAIS ERAM										
		Pavimentados	Ajardinados	Arborizados	Iluminados					Servidos		
					A querosene	A gás acetileno	A gás carbônico	A eletricidade	Total	De água potável canalizada	De esgotos pluviais	De esgo dom liári
NORTE												
Acre												
Rio Branco	37	1	4	9	—	—	—	24	24	—	—	
Amazonas												
Manaus	127	63	4	5	—	—	—	109	109	101	61	
Pará												
Belém	211	211	21	190	—	—	—	211	211	150	170	1
Maranhão												
São Luiz	266	119	4	11	—	—	—	266	266	266	132	1
Piauí												

Figura 35-B – Condições dos logradouros públicos da Cidade de Belém em 1937 – Quantidade de logradouros existente, pavimentação, iluminação e saneamento básico. Fonte: IBGE, 2007.

2.2 – Lembranças de vidas: o cotidiano, o ramal urbano da EFB e a cidade

2.2.1. Fotos e pinturas: lembranças de ruas, casas e uma estação



Figura 36 – Fachada principal do edifício do Orfanato “Antonio Lemos” (depois denominado Colégio, e hoje funcionando como Escola Estadual, mantendo sempre o mesmo nome), construído nas proximidades da Estrada de Ferro de Bragança, na Vila de Santa Isabel (hoje cidade de Santa Isabel do Pará). Seu estilo eclético é marcado por monumental escadaria em mármore no corpo central e pórtico de entrada do edifício, que culmina com três arcos, contrastando com as demais aberturas e com os pormenores arquitetônicos executados em ferro. Foto tomada do grande espaço a céu aberto existente em frente ao edifício, em 1998. Fonte e foto do autor.

Em certo período de suas vidas, algumas das entrevistadas do Asilo Pão de Santo Antonio: Alzira, Maria José e Helena, moraram na mesma rua, neste caso, uma avenida de nome São Jerônimo, mas tiveram experiências muito diferentes. Dona Alzira, por exemplo, com apenas cinco anos de idade em 1908 já se encontrava internada em uma entidade católica

denominada “Orfanato Antonio Lemos” (Fig.36). Esta instituição, que recebia somente meninas órfãs, localizava-se na Vila de Santa Isabel situada no Km 42 da Estrada de Ferro de Bragança, área que ainda pertencia ao município de Belém. Sua mãe morreu na maternidade da Santa Casa de Misericórdia na hora do parto, assim que ela nasceu. Entre os imigrantes que vieram para Belém havia barbadianos; sua mãe era barbadiana. O pai, ela não conheceu e nunca soube quem foi: *Não estou lembrada mais, mas eu sei que eu fui pequenina pro Orfanato, porque não tive ninguém, né? Mamãe me teve, fiquei na pedra, a senhora que acompanhou a minha mãe, que me levou;* Dona Maria José, nasceu em 1913, cinco anos depois da inauguração da Estrada de Ferro de Bragança. A casa que morou ficava entre as Travessas Quintino Bocaiúva e Rui Barbosa. Teve três irmãos. Com muita alegria diz ter tido uma infância muito feliz. Quando seu pai faleceu tinha apenas dezesseis anos de idade: *Nossa juventude também foi feliz, meu pai era ótimo pai, minha mãe muito carinhosa, muito zelosa por nós. Tive a infelicidade de perder o meu pai, ele ainda com 52 anos, faleceu, estava com os meus dezesseis anos, mais ou menos, aí a nossa vida mudou um pouco, né?* Dona Helena, também nasceu em Belém, em 1922, seu pai tinha uma mercearia. Estudou com a professora Hilda Vieira e também no Colégio Santa Catarina em Nazaré, lá terminou o primário com nove anos. Depois fez um Curso Prático de Farmácia. Trabalhou na Farmácia Áurea durante 14 anos, antes, porém teve experiência em outra farmácia: *Olhe, eu nasci na São Jerônimo, antiga*(Fig.36-A), *meu pai tinha um botequim pra lá, meu pai era açougueiro, mamãe tomava conta, lá eu nasci. Aí me criei na São Jerônimo Nós tivemos o Antonio que tinha uma Farmácia, meu cunhado, Antonio Andrade. A Farmácia não existe mais. A minha mãe faleceu. Fui morar eu e meu pai.*

> As memórias, lembranças e fatos na pesquisa científica contribuem de maneira significativa para o entendimento de acontecimentos que, poderiam perder-se, caso não pudéssemos contar com os depoentes. Já os romances são ficções, mas os estudos que envolvem as relações entre ficção e história mostram que são importantes fontes para o historiador: *A memória é deveras um pandemônio, mas está tudo lá dentro, depois de fuçar um pouco o dono é capaz de encontrar todas as coisas. Não pode é alguém de fora se intrometer, como a empregada que remove a papelada para espanar o escritório. Ou como a filha que pretende dispor minha memória na ordem dela, cronológica, alfabética, ou por assunto.* (BUARQUE, 2009, p. 41)

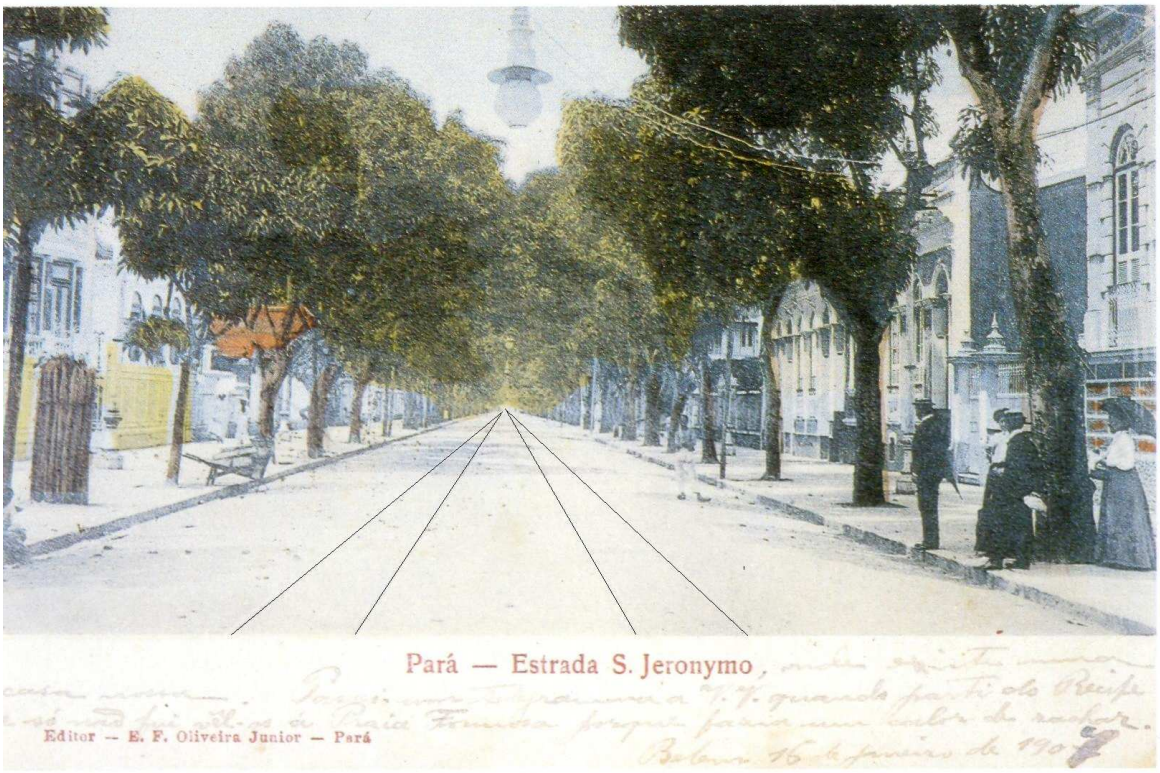


Figura 36-A – Trecho da Estrada de São Jerônimo (hoje Avenida Governador José Malcher). Em primeiro plano do lado direito da calçada quatro pessoas, um homem e três mulheres, aguardam a chegada do bonde. Alguns metros adiante um jovem negro, de pé, em pose para o fotógrafo, no leito da estrada, então pavimentada de paralelepípedos, parece compartilhar da mesma espera do transporte sobre trilhos, mas ainda puxado por animais. Nesta mesma calçada, a poucas dezenas de metros vislumbra-se, depois das fachadas do casario, o portão de entrada no muro baixo que protegia a frente da Capelinha de Lourdes. Foto tomada do cruzamento da Estrada de São Jerônimo com a Avenida Generalíssimo Deodoro, em direção à Praça da República, no ano de 1907, editada em cartão postal por E.F. Oliveira Júnior. Fontes: Autor; (GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ, 1998), e (CODEM, 2000).

No início do Século XX, o pintor Antonio Parreiras circulou pela cidade de Belém para constatar a sua beleza, selecionar alguns pontos e representar, através da fidelidade da

sua pintura, a paisagem urbana de Belém. O jornalista Antonio Marques de Carvalho através de texto crítico identifica a relação entre a pintura de Parreiras e a beleza com que a cidade se apresentava aos seus habitantes e visitantes. Esse texto e outros referentes a pinturas do mesmo artista foram publicados em uma edição do jornal "A Província do Pará" do mês de Junho de 1905. A transcrição a seguir refere-se à tela de Parreiras (Fig.36- B) intitulada ***Trecho da Avenida São Jerônimo, ao anoitecer:***

> *Quadro chatovant*[115]*, como diriam os franceses. A sua feitura pode ser considerada rigorosamente moderna, empatée em lances rápidos, vigorosos e precisos de espessa pasta. O ponto escolhido pelo pintor foi um dos mais cobertos pela verde, escura e luxuriante coma da arborização urbana, entre a qual se destaca um globo de arco voltaico da iluminação pública. As sombras do anoitecer juntam-se à da folhagem das mangueiras. De espaço a espaço, contudo, violentas manchas de luz irrompem por entre os ramos, mordendo o solo, ao passo que, no último plano, transitam figuras rápidas, quase liliputianas, mas verdadeiras, ao lado daqueles gigantes vegetais.* (CRUZ, 1973)

Em 1918, Dona Alzira veio morar definitivamente em Belém, mas não usou o trem; veio de automóvel com os seus patrões. A moradia dela durante grande parte de sua vida foi situada à Avenida São Jerônimo (antiga Estrada do Paul D Água) a apenas um quarteirão do Largo de Nazareth e a três quarteirões da Parada do Ramal São Braz – Jardim Público da EFB: *Saí de lá com quase 15 anos; Eu vim com eles, de carro. Não, ele que me trouxe de carro e a freira; a casa ficava na São Jerônimo, perto da Capelinha de Lourdes.* Dona Maria José, ainda cursando o Ginásio no Colégio "Paes de Carvalho", empregou-se no Comércio. Em 1929 iniciou o trabalho em uma das lojas mais tradicionais e conhecidas da cidade, a Lobrás – Lojas Brasileiras - ou apenas 4.400 como era conhecida dos paraenses. Trabalhou lá durante 11 anos. Dona Helena queria trabalhar, não gostava de ficar em casa: *Na Avenida São Jerônimo entre Generalíssimo Deodoro e Travessa 14 de Março; Aí eu cismei de me empregar, meu pai não queria que eu saísse à noite para estudar e foi motivo de uma briga. Me empreguei primeiro na Beneficente Portuguesa como servente, estava com 13 anos*

[115] Existe um erro na transcrição feita por Ernesto Cruz, ou então na impressão da sua obra, pois a palavra "chatovant" não existe em francês; a palavra certa é "chatoyant" cujo significado é: *que refletem mudanças sob a luz.*

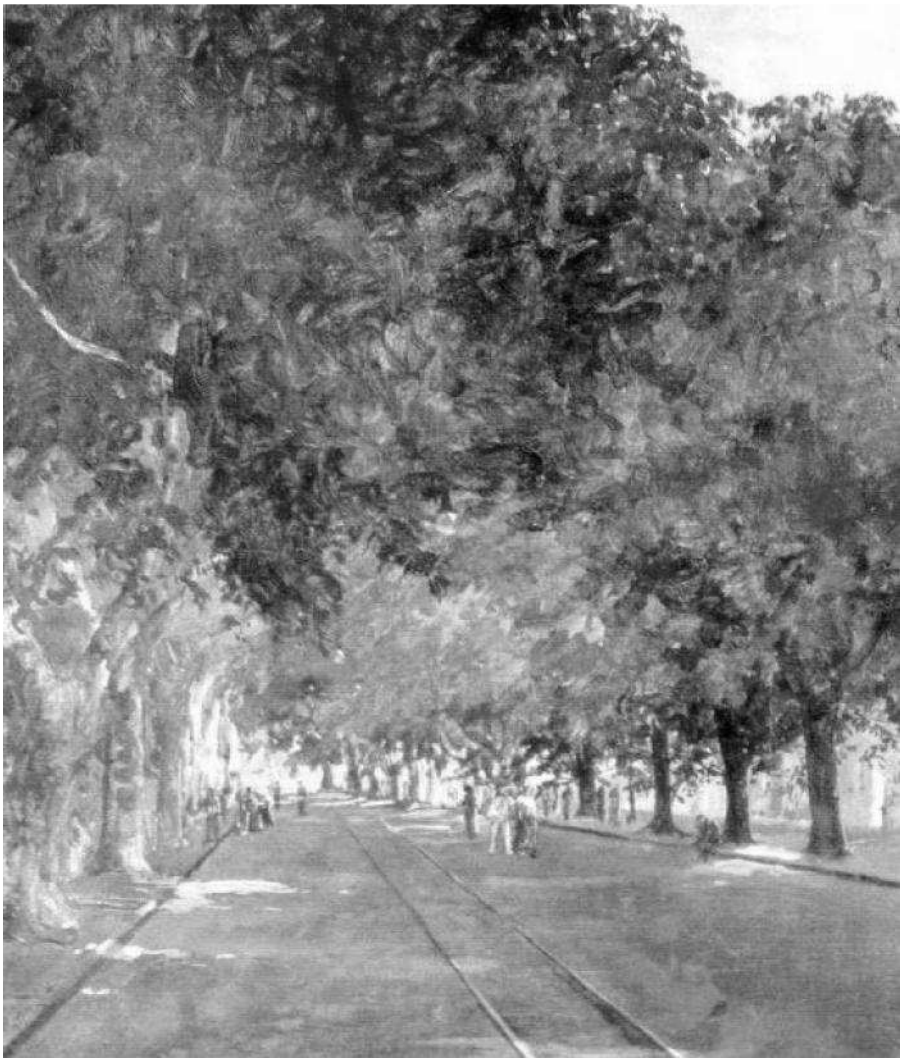


Figura 36-B – Tela do pintor Antonio Parreiras intitulada ***Trecho da Avenida São Jerônimo, ao anoitecer***, representando um trecho dessa avenida, antes conhecida como Estrada do Paul D´Água e hoje denominada Avenida Governador José Malcher. Trecho situado, ao que tudo indica, entre as Travessas Quintino Bocaiúva e Rui Barbosa, com perspectiva em direção à Praça da República. Pintada no ano de 1905 e editada em cartão postal por E. F. Oliveira Júnior. Fontes: (PARREIRAS, 1999), (FIGUEIREDO, 2007)

Dona Alzira ficou solteira. Helena e Maria José casaram, a primeira teve 2 filhos, a segunda casou: *com 28 anos, mas fui também muito feliz, graças a Deus. Só passei 10 anos, casada, meu marido morreu de uma congestão.* Com 94 anos de idade, fala de *pouca lembrança*. Narra a imagem que tinha da cidade de Belém e de suas praças em 1930, destaca a

Praça Batista Campos, onde brincou muito na sua infância e juventude, cita a Praça da República e a concorrência de freqüentadores que tinha a Praça de Nazaré apesar de sua simplicidade. Freqüentou muito o Teatro da Paz quando o seu pai ainda era vivo. À feira do Ver-o-Peso, ela ia pouco; havia de tudo lá, frutas, peixes, frangos, mas fazer compras tinha alguém que fazia para ela. Durante a Revolução de 30 a bordo do navio Itambé, em viagem para Fortaleza, Dona Maria José ficou retida no porto da cidade de São Luis durante três dias sem poder desembarcar, em conseqüência do levante havido em Belém.

As três conheceram o trem, Dona Alzira disse que: *nós vínhamos sempre a Belém (de trem), eu andava com as freiras.* Partindo da Estação de Santa Isabel para Belém talvez ela tenha desembarcado, quando criança junto com as freiras, na Estação Central de Belém da EFB. Dona Helena também viajou no trem: *Cheguei, cheguei a ir pra Ananindeua umas duas vezes de trem*. Utilizou para ir ao trabalho outros meios de transporte como o bonde e: *até a conhecer o Zepelim; Não, era o ônibus Zepelim. Agora as pessoas pegavam pra ir passear, eu não gostava, eu passava a semana todinha trabalhando, andava de ônibus, aí chegava o Domingo eu queria ficar em casa; (sobre a Estação Central de Belém) Não conheci, mas todas as pessoas falavam, mas é da minha época.* Dona Maria José ao contrário das duas viajou muito de trem, saia da Estação de São Braz: *eu viajei muito, fui pra Estrada, Bragança era uma cidade de grande movimento comercial, depois que tiraram o trem ela perdeu muito do movimento. (...) Castanhal era passagem, Peixe- Boi era um lugar pequeno, mas era ótimo, tinha muito leite, muito queijo, eu conheci vários lugares da Estrada de Ferro de Bragança, assim de passagem, né?* E quanto a conhecer a Estação Central de Belém: *Uma vez, somente uma vez. Aliás, fui nesta excursão no Colégio (Paes de Carvalho) ainda. Fomos conhecer a Estação de Belém* (Fig.36-C)*. Tempo bom aquele.*

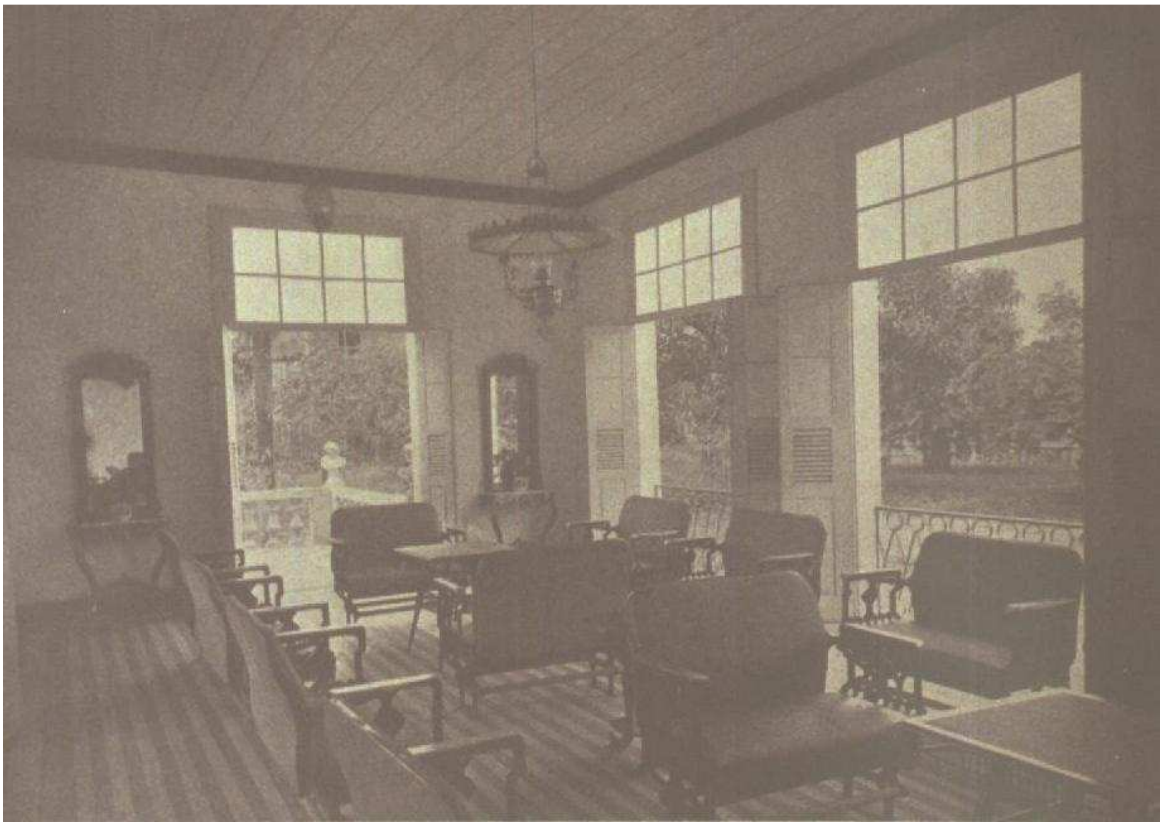


Figura 36-C– Interior da Estação Central de Belém da EFB, sugerindo higiene, conforto e a beleza que poderiam ser proporcionados pelo ambiente e pelos móveis que o decoravam, neste caso a Sala de Espera dos Passageiros, vista parcialmente. Foto tomada em perspectiva na direção do jardim frontal da Estação e de um dos terraços laterais, visualizados através das generosas aberturas de janelas e portas, protegidas por guarda-corpos em ferro trabalhado (janelas), e por balaustres nos terraços. Estas aberturas eram encimadas por bandeiras fixas, formadas por caixilhos em madeira, com vazios preenchidos por vidros coloridos que traziam mais luz ao local. O assoalho executado com réguas de madeiras regionais, acapu e pau-amarelo, muito utilizado na época nos projetos arquitetônicos em Belém, tanto públicos quanto privados. Fontes: Autor, (Álbum Paes de Carvalho, 1899),

O escritor paraense Dalcídio Jurandir, em outro romance[116] ambientado no final da década de 1920, traz lembranças da Estação Central de Belém da EFB, da Avenida 16 de Novembro, onde se localizava a ferroviária, do bonde e dos paquetes, através da memória do personagem Alfredo, já com 16 anos de idade, e cursando a 1ª série do Ginásio "Paes de Carvalho", portanto um "contemporâneo" de Dona Maria José, no antigo Liceu Paraense, para o qual, ao contrário de Dona Maria José, o tempo não era nada bom, pois Alfredo vivia os muitos conflitos de sua adolescência:

> *(...) Ali na esquina, novamente? Miragem, não, que nunca foi. Mas quem?*
> *Não era um dia nem dois que via aquela mulher na esquina, o mesmo traje, ao pé da mangueira, a espiar os alunos entrarem. De longe, não podia distinguir-lhe o rosto.*
> *No que ele ia se aproximando, sumia-se a mulher 16 de Novembro adentro desfeita entre as palmeiras, na Estação do Trem, ou fugindo pela João Diogo para os becos da Cidade Velha. Sim, o mesmo traje, à espera, ou à espreita, olhando para a porta do Ginásio. Era? Alfredo vai, abre o jornal, vai indo, num passo vagaroso, encobrindo-se com a folha aberta na notícia: "está novamente apagada a bóia do canal de Bragança. Por esse motivo o paquete Campos Sales, que chegou anteontem, aquele canal, não pôde transpor...", dobra a notícia, como? Mas não! Larga o jornal ao pé da mangueira, a bóia apagada, pulou no estribo do Jurunas (bonde), roça o joelho nos sacos e cestos que as açaizeiras e tacacazeiras traziam do Ver-o-Peso, ninguém, a bóia apagada. (...)* (JURANDIR, 2009.)

2.2.2- Cidade Velha e Campina: o olhar de moradoras

Nazira nasceu na Rua Cametá, no Bairro de Cidade Velha no ano de 1920. Mudou-se duas vezes, mas sempre para ruas próximas à Estação Central de Belém(Fig.36-D). *Era na Ângelo Custódio, a Estação de Belém, não era? Do trem, eu me lembro de tudo isso. Morava na Rua Ângelo Custodio ainda; A Estação de Belém era ali onde são umas casas, uma vila se*

[116] In JURANDIR, Dalcídio. ***Primeira manhã.*** Dalcídio Jurandir; Josebel Akel Fares (org.). 2ed. Belém: Editora da Universidade de Pará – EDUEPA, 2009. P. 201. Este romance é o "sexto livro do ciclo Extremo Norte e quinto em que Alfredo aparece como protagonista. Poderia agrupar-se aos três títulos que o sucedem (*Ponte do Galo, 1971, Os habitantes, 1976, Chão de Lobos, 1976*) e formar a tetralogia das perambulações de um ginasiano culpado. (...) Idem, op. cit. P.16.

eu não me engano (Tamandaré esquina com a 16 de Novembro). Faz tempos que eu não ando para aqueles lados, pois eu estou cheia de problemas; Cheguei, cheguei. (a entrar na Estação de Belém). Andava muito de trem. Eh,eh,eh...Ia pra Benevides, que eu tinha uns parentes lá. Nazira completou o curso primário no grupo do bairro: *Aí eu já estudava no Grupo, Grupo Rui Barbosa. Na Praça de São João, na Cidade Velha, estudei uns três ou quatro anos lá. Antes disso estudei num colégio particular, depois meu pai adoeceu não pode continuar pagando e eu fui estudar no Grupo.* Olinda nasceu antes, 1917, no mesmo bairro, em uma área que ela achava muito bonita: o Porto do Sal. Assim como Nazira, Olinda teve problemas financeiros com a morte do pai: *Naquela época, ele era comerciante forte. Ele tinha casa de comércio, tinha sítio com gado, fazia cachaça, fazia açúcar, fazia a bacaba, mas depois que o meu pai morreu nada deu mais certo. O gado não deu mais leite e tudo ruiu. Aí nós ficamos numa situação difícil. Minha mãe costurava, eu também estudava, aí comecei ajudar minha mãe na costura, a arrematar. Depois ela adoeceu em Altamira, nós já morávamos aqui em Belém.* Ambas pararam de estudar para ajudar as mães. Nazira costurava e fazia doces: *Quando eu estava com uns onze anos, por aí assim, eu parei de estudar porque minha mãe costurava muito e eu tive que ajudá-la, aí parei (de estudar); Trabalhei muito. Depois fui trabalhar em doces pra fora. Olha, eu trabalhei quase 20 anos, fazendo doces, tanto encomenda! Depois que a minha tia morreu eu vim morar aqui na Avenida Conselheiro Furtado*. Olinda para ajudar a mãe na costura trabalhou muito : *Aí eu costurava, uma dúzia de camisas, já vinha cortada, aí pra ajudar, né? Meu irmão do Rio mandava uma pensão para minha mãe pra gente sobreviver, mas aí, quando ela morreu, eu fui para casa desses parentes: Era na Joaquim Távora perto do Largo do Carmo.* A experiência de Dona Olinda de utilizar o trem foi naquele momento: *Eu me lembro, quando a minha mãe morreu, eu estava muito abatida, eu fui de trem até Mirasselvas, tinha um tio que morava lá no interior; Peguei em São Braz, passei em Mirasselvas, saltei, peguei uma canoa, andei mais uns dois kilometros para chegar na casa do meu tio.*

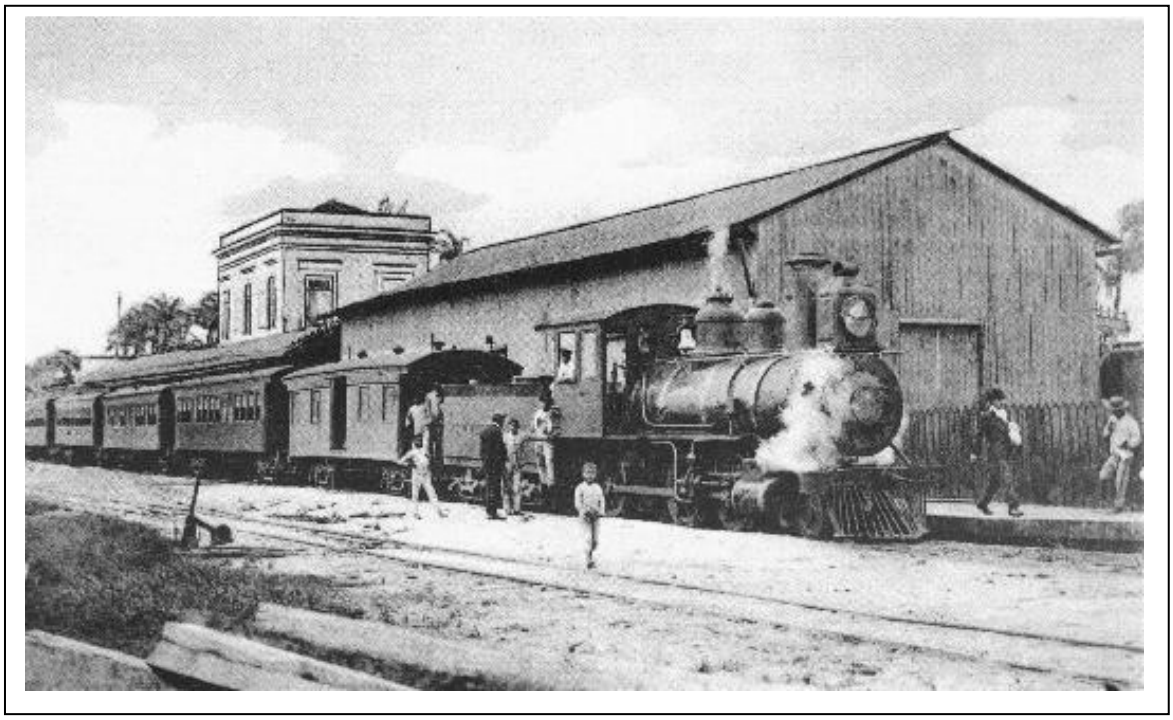


Figura 36-D - Estação Central de Belém da Estrada de Ferro de Bragança. Em primeiro plano o pátio de chegada e saída dos trens, com um comboio, composto por cinco carros, puxado por uma locomotiva a vapor (Maria Fumaça) aguardando na plataforma o momento de partir em direção a Estação de São Braz. No plano intermediário o depósito de cargas e na continuidade a cobertura metálica da plataforma de embarque. Ao fundo o edifício da estação, onde predomina a parte central, de dois pavimentos, onde funcionava a administração da ferrovia. Foto tomada, por fotógrafo desconhecido, na primeira década do Século XX, posicionado no pátio interno próximo à Avenida Tamandaré, em direção a Rua de Bragança e Avenida 16 de Novembro onde ficava situado o portão principal para a entrada dos passageiros. Fontes: Autor; (GEP, 1998).

2.2.3- Castanhal e Belém: internato, trabalho e música.

Dona Davina nasceu na localidade de São Luis do Pará, no Município de Igarapé- Açu em 1912, mas passou boa parte da sua vida na cidade de Castanhal. Dona Jovencília nasceu na cidade de Castanhal, dez anos depois da sua colega de Asilo em 1922, veio para Belém com 12 anos, para trabalhar como empregada doméstica, criança ainda tocava vários instrumentos: *Bom aí, eu vou lhe dizer que com dez anos eu já estava com um instrumento na mão, tocando. E até agora eu toco todos os instrumentos. Toco tudinho: toco piano, toco acordeom, violão, bandolim e tudo que aparece. Eu toco todos os instrumentos; Nessa época eu vim de trem, depois fiquei viajando de ônibus. Procurava ir de 15 em 15 dias em Castanhal, não ficava presa não.* Dona Davina não tocava nenhum instrumento, veio para Belém para estudar e ficou interna no Colégio Santa Catarina de Sena sob responsabilidade das irmãs Adelaide e Josefina. Localizado na Avenida Nazaré próximo à esquina da Avenida Generalíssimo Deodoro, o colégio permitia fácil acesso à Praça e à Basílica de Nossa Senhora de Nazaré e conseqüentemente, pela proximidade, também à Parada do Ramal São Braz – Jardim Público da EFB: *Várias vezes vim de Castanhal* (Fig.36-E) *a Belém; Não descemos, não. A gente saía de Castanhal e vinha pra Belém. Aí não descia não, mas eu conheço Santa Isabel; Conheço (o Ver-o-Peso). Eu ia, nesse tempo era bonde, né? Eu não me lembro (da Estação Central de Belém), mas eu sei que eu descia em São Braz. De São Braz eu ia... Porque Belém a gente conhece né? Conheço a Dr. Assis.* Dona Jovencília ia a Basílica também, mas não gostava de ficar na praça: *Da praça (de Nossa Senhora de Nazaré) eu não gostava, era mais difícil, eu saía direto pra cá. Não tinha por que, eu não enxergava bem; Eu ia a pé, andava a pé; E tinha uma irmã que eu não queria ficar, porque tinha serviços diferentes, era pra servir de bábá, bábá eu nunca gostei; Eu tinha já uns 15 anos. Eu fazia muita coisa, não é bom nem eu dizer que o sr. fica aí, a coisa ia cansar muito. Eu ia muito à Igreja, cantava e em casa trabalhando, fazia todo o serviço, lavava louça depois, por último, aprendi até a cozinhar.* Davina ao sair do internato, passou a morar com parentes em São Braz, quando vinha a Belém. Ela lembra também com familiaridade da Caixa D´Água de Ferro, do grande Mercado de São Braz e da casa comercial “A Feiticeira”. E com 18 anos teve contato com um dos políticos mais destacado no Pará: *Me lembro. Eu conheci o General*

Magalhães Barata; Na primeira impressão a pessoa quando é boa, o espinho quando é bom, de pequeno traz a ponta. Agora, o General Barata eu me lembro, agora mesmo por causa da idade das coisas; Eu gostava de fazer tudo. Eu nunca gostei muito de cozinhar, mas de arrumar as coisas e organizar, era o que eu gostava. Jovencília utilizou o trem da Estrada de Ferro de Bragança como meio de transporte entre Belém e Castanhal, durante vários anos.

Antonio Lemos se projetou como o polít*i*co mais expressivo do Pará através da sua gestão como intendente de Belém, de 1897 a 1911, outro político assumiu a "vaga" de Lemos nos corações e mentes de grande maioria da população paraense: Magalhães Barata, participante das revoltas tenentistas de 1922 e 1924, Interventor do Estado do Pará de 1930 a 1935, possuía grande prestígio junto à massa da população. Não foi uma coincidência Dona Davina conhecê-lo em Castanhal. Uma das maneiras de conservar o seu prestígio e carisma foi a interiorização do governo, atitude nunca antes tomada pelos governantes que o antecederam. Ele percorreu o Pará inteiro e para deslocar-se na Zona Bragantina utilizou os serviços dos trens da EFB. (RODRIGUES, 1979.p.83)

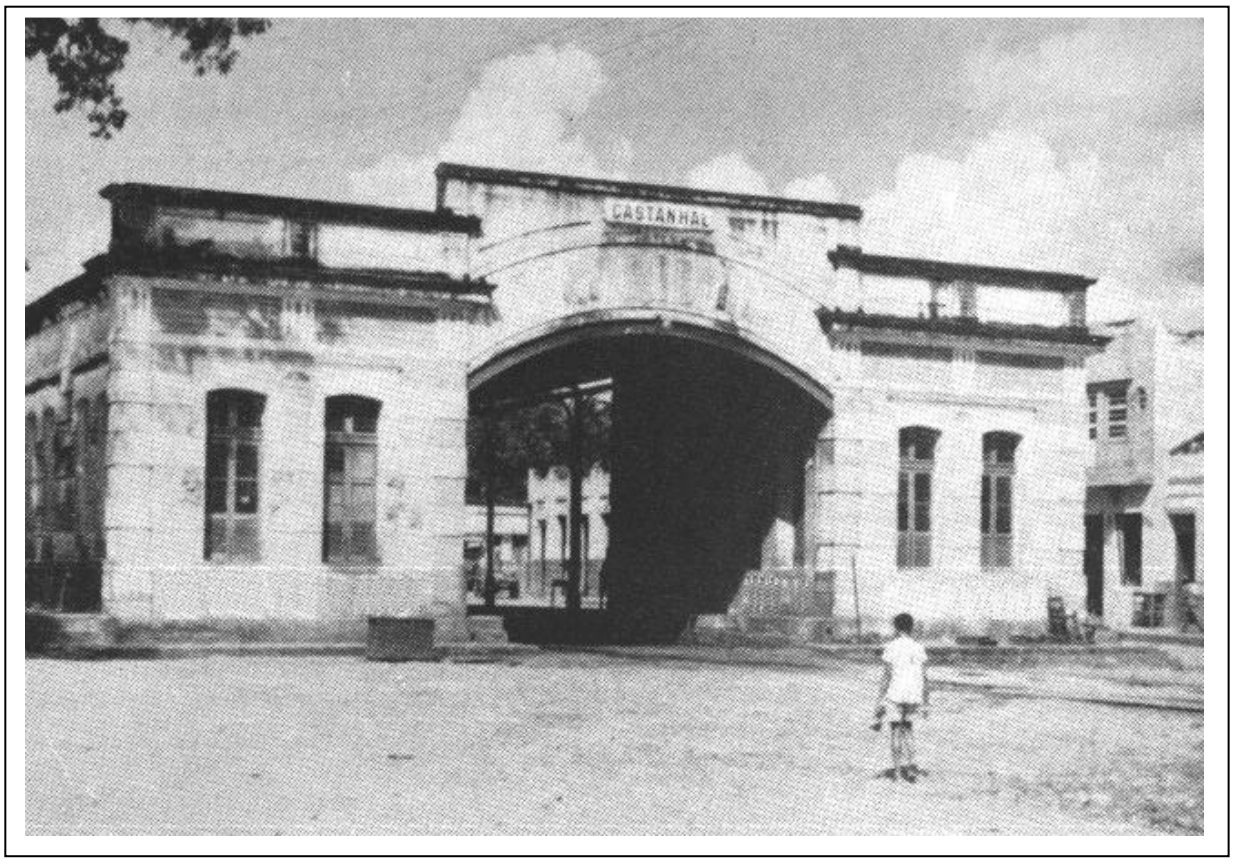


Figura 36-E – Estação de Castanhal da Estrada de Ferro de Bragança, única em que o edifício permitia a entrada e saída dos trens em linha, sem manobras, funcionando como um túnel de

mão dupla. Situava-se ao longo da principal via da cidade de Castanhal, desativada em 1965 e depois demolida. Foto tomada no ano de 1968, por Antonio Rocha Penteado. Fontes: do autor; (PENTEADO, 1968, p.88).

2.2.4- Marajó, Outeiro e Altamira: os interioranos de olho no trem.

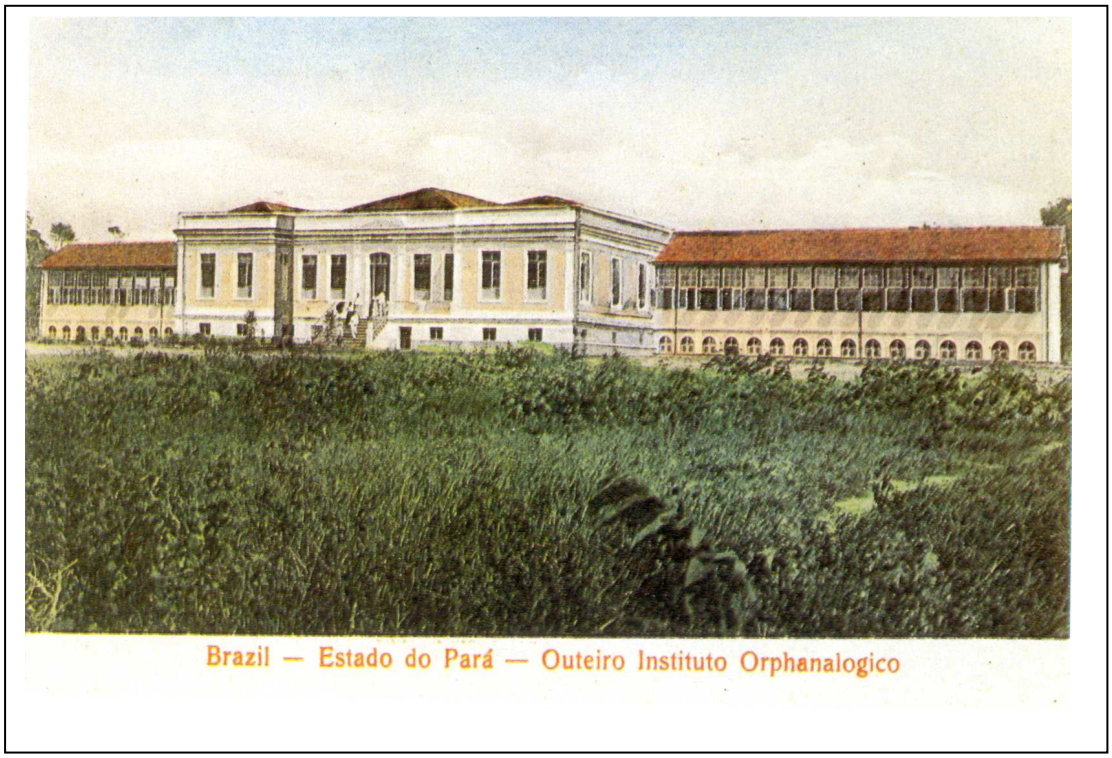


Figura 36-F - Fachada principal do Patronato da Ilha do Outeiro ou Instituto Orphanológico do Outeiro, inaugurado no mesmo ano em que começou a funcionar o Ramal da Vila de Pinheiro (hoje Distrito de Icoaraci) da Estrada de Ferro de Bragança, em 1906. Fontes: Autor; (GEP, 1998.)

O edifício do Patronato (Fig. 36-F), antes de ser uma instituição para abrigo e escola de órfãos do sexo masculino, teve uma relação bem próxima com as Colônias da Zona Bragantina e com a própria Estrada de Ferro de Bragança, pois lá funcionou durante muitos anos a Hospedagem dos Imigrantes, onde se fazia a triagem e os imigrantes ficavam em quarentena antes de seguirem para Belém e depois, pela EFB, para as Colônias instaladas ao longo dos seus trilhos.

Seu Alcides era já órfão de pai, quando sua mãe trouxe-o para Belém. Veio para estudar no Instituto Lauro Sodré. Chegou ao porto de Belém vindo de Altamira, sua terra natal, com 10 anos de idade, transcorria o ano de 1930, ano da Revolução. Não havia vaga no Instituto Lauro Sodré, porém como sua mãe já havia falado com o General Magalhães Barata, Alcides foi matriculado como interno no Patronato do Outeiro (Instituto Orphanológico do Outeiro) (Fig. 36-F) para fazer o primário. Ao que parece, o General Magalhães Barata atraía as pessoas através de suas ações de ajuda e comprometimento: *O colégio tinha uma lancha, a gente vinha, ficava lá no Matadouro (do Maguari) até a hora que acabava a matança. A carne vinha de trem, ia lá pro Curro Velho; A gente vinha era no trem até a Estação de São Braz; Aquela feira (de São Braz) era pra todo mundo, dia de Sábado e Domingo. Ela ficava ali onde é a Praça do Barata (Memorial ao Ex-Governador Magalhães Barata), independente do Mercado. O pessoal vinha, todos os colonos faziam a feira ali, todo Sábado e Domingo.* As férias do Patronato eram passadas em Belém; Alcides vinha da Ilha de Outeiro até o Matadouro do Maguari[117] .Terminado o primário, fez o exame de admissão para Contabilidade na Escola do Grêmio Literário Português. Seu Durval morava a um quarteirão do Grêmio, nasceu um ano antes da década de 1920, seis anos mais velho que Alcides e era do interior também: *Eu nasci no interior e vim jovem para Belém, sou de Salvaterra – Soure. Marajoara, que pega touro à unha, como fala o espanhol; Descendo, ía direto para a Companhia de águas, Faculdade de Engenharia, a Biblioteca, do lado esquerdo no sentido de quem vai para o Ver-o-Peso; ficava o jornal "O Estado do Pará";* Aqui Durval descreve com mais atenção a vida urbana: *em seguida vinha um dos grandes centros comerciais, mas comercial assim tipo de popular "Café Manduca", e logo embaixo vinha o "Café Santos". Eram os dois estabelecimentos em que a elite do Pará se reunia à tarde para tomar o café, essa época. A mesa era de mármore, sentavam nas cadeiras e ficavam trocando idéias, tomando cafezinho. O "Café Santos" é lá, perto da João Alfredo.* Com a mesma idade de Durval, Seu Mário nasceu na cidade de Belém, filho de militar do exército brasileiro morto em 1925, quando Mário tinha apenas dois anos de idade. Estudou no Grupo situado à Avenida Generalíssimo Deodoro (antes Avenida 2 de Dezembro) esquina com a Avenida Braz de Aguiar, a meia quadra da Parada do Ramal São Braz – Jardim Público da EFB, Mário não tem

[117] Para compreender o funcionamento do Matadouro do Maguari e de sua relação com a Estrada de Ferro de Bragança, ler o romance de Cândido Marinho da Rocha. ***O Defunto Homem – Histórias e estórias regionais*** Belém: Gráfica UFPA, 1968.

lembrança desta Parada[118] do trem. De acordo com ele, as pessoas lembravam-se mais de falar do bonde do que do trem e não havia ônibus. *Parada (da Avenida Gentil Bittencourt com a Avenida Generalíssimo Deodoro), parada mesmo, eu não me lembro de parada, o trem trafegava normalmente, só parava em São Braz, ia apanhar carvão lá atrás da Cadeia de São José e ia embora, não pegava passageiro, não pegava nada; Porque a Gentil Bittencourt só tinha mesmo o caminho de Estrada de Ferro, um covão lá em baixo, não tinha nada; depois com o tempo, foi aterrando, até o trem que saía de São Braz ia para o trilho do carvão, apanhava lá o combustível deles, voltava e ia embora.* Seu Mário morou, até os 18 anos de idade, na Avenida Conselheiro Furtado via paralela à Avenida Gentil Bittencourt (Fig. 36-G), apenas um quarteirão da linha do trem do Ramal urbano da EFB e estudou o primário no Grupo Escolar "Barão do Rio Branco", escola próxima a uma das Paradas do trem do mesmo Ramal; pontos estratégicos para ter conhecimento daquele Ramal ou Prolongamento da EFB.

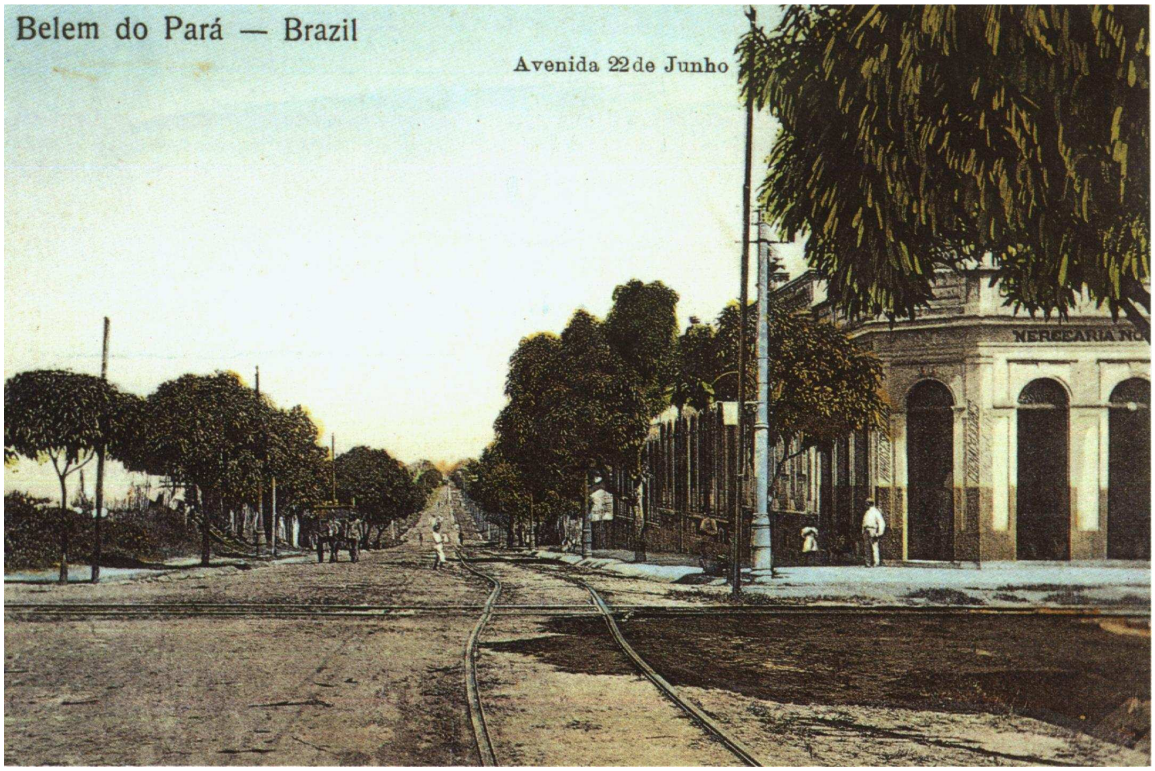


Figura 36-G – Perspectiva da Avenida Alcindo Cacela (ainda com o nome de 22 de Junho) próxima à esquina da Avenida Gentil Bittencourt (antiga Estrada da Constituição) em direção ao forno crematório, no nascente bairro da Cremação. Em primeiro plano o cruzamento dos

[118] Quando o Ramal São Braz – Jardim Público foi desativado em 1931, Mário tinha então oito anos de idade, a hipótese primeira é de que Mário não se lembra daquela Parada, a segunda é que o Ramal continuou a funcionar por mais alguns anos, mas somente com a função do trem de transportar o carvão e a parada teria sido desativada.

trilhos do bonde da Avenida 22 de Junho com os trilhos do trem da Avenida Gentil Bittencourt pertencente ao Ramal São Braz – Jardim Público da EFB. À direita, num plano intermediário, uma Mercearia típica das esquinas da Belém de outrora seguida do casario, que se mantém até os dias atuais com algumas alterações de fachadas. Fontes: Autor; (Governo do Estado, 1998.)

O personagem Alfredo[119] do romance de Dalcídio Jurandir estudou o primário no Grupo Escolar "Barão do Rio Branco", onde também estudou Seu Mário Souza. Alfredo é quem faz mais alguns comentários sobre a Estrada de Ferro de Bragança, sobre a cidade de Belém e sobre o Grupo Escolar em que ambos estudaram na década de 1920:

> *(...) as caminhadas para a Dois de Dezembro iam se tornando mais longas, mais lentas, mais carregadas de seus quinze anos. E só meninos, cada vez mais no Barão. E ele, a enfiar a primeira calça comprida feita pelo Leônidas em Cachoeira, não podia debater-se na gaiola. Aulas, o cinza da Diretora, campa, busto do Barão, pesavam-lhe. Crescia demais. Uma manhã, a ouvir o hino "Do Amapá... Amapaaaá.." não entrou, passava a máquina Timboteua (locomotiva da EFB), enfiou pela Gentil (antiga Estrada da Constituição); no trilho do trem, outra máquina escoteira, desta vez a Ananindeua e logo o trole que parou, ele pediu passagem – que fim levava o Antônio e o seu Santo Antonio lançado no cesto do passante, e tu, Libânia, aonde?- parou em São Braz Estação de São Braz), saía o trem do Pinheiro; em poucas horas entrava no portão da prima Angélica, casada com um embarcadiço;(...) (JURANDIR, 2009)*

Seu Mário começou a utilizar por sua própria conta o bonde, em 1936, ainda na adolescência, com treze anos de idade, ao começar a trabalhar em uma loja de ferragens, a partir daí não viu mais o trem: *Deixei de vê-lo (o trem do Ramal) depois que eu saí do Grupo Escolar Barão do Rio Branco (1935); não vi mais. Saía de casa às 6:30h da manhã, voltava às 11:30h, almoçava, voltava de novo para o Ferreira Gomes, ficava lá toda a tarde.* Seu Durval não chegou a conhecer a Estação Central de Belém da EFB, para ele a Estação Central era a de São Braz, e também não tinha lembrança do trem circulando no Centro Comercial em Belém, como o Seu Mário lembrava, porém tinha a sua opinião formada sobre os meios de transporte em Belém: *O paraense quase não usava trem. Só o paraense do interior, que vinha de Castanhal, ele andava de trem. Quase não se andava de trem, pouco se andava de trem. Se andava de barco ou então de bonde; É aqui aonde é a atual Estação Rodoviária (sobre a*

[119] JURANDIR, Dalcídio, op.cit., p 54.

localização da Estação Central); *O transporte da população era barco ou então o bonde.* Mário confunde os deslocamentos mais longos com os feitos na cidade. *Para Soure se ia de barco, pro interior ia-se de barco, existia até hoje, está lá, escadinha, paravam os rebocadores e os navios Gaiolas, faziam linha pro interior e até Manaus. A viagem durava 15, 16 dias, sempre saía da* ***Escadinha*** (Fig.36-H). *Chamavam o Armazém, hoje é o armazém três, o resto dos armazéns era para embarque de barco, de cargueiros, naquele tempo com aqueles guindastes, construção inglesa, tudo ali é construção inglesa.* Seu Mário, em 1941, prestou serviços à Panair do Brasil que foi à falência em 1965, coincidentemente no mesmo ano da desativação da Estrada de Ferro de Bragança; duas empresas importantes ao desenvolvimento social e econômico do Pará e da Amazônia desapareciam.

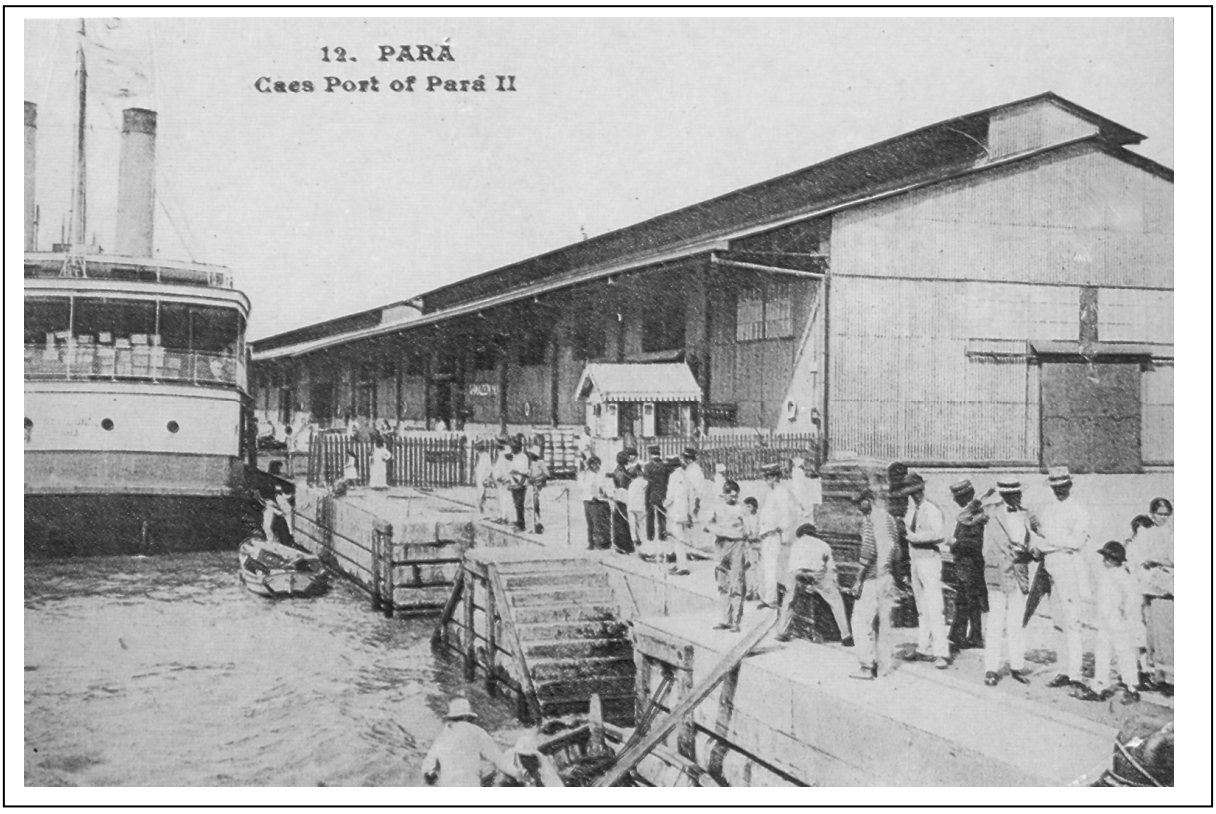


Figura 36-H – Pormenor do Cais do Porto de Belém, mostrando a popular "Escadinha" utilizada para desembarque de navios gaiolas e vapores, localizada no início da Avenida 15 de Agosto (atual Avenida Presidente Vargas), no cruzamento com a Boulevard da República (antiga Rua Nova do Imperador atual Boulevard Castilhos França). Ao fundo, à esquerda, um vapor, Paquete, embarcando cargas e passageiros e à direita um dos Armazéns do "Port of Pará" Foto de Autor desconhecido, tomada de barco ancorado em armazém em frente (hoje

um dos armazéns do complexo turístico “Estação das Docas”) ao que está sendo visualizado na foto. Fontes: Autor; (GEP, 1998.)

2.2.5- Manaus e Santarém: caminhos para Belém e suas praças

Dona Francisca, nasceu em 1918 na cidade de Manaus. É o exemplo de pessoa que utilizou embarcação, um vapor, para chegar à cidade de Belém, conforme se referiu o Seu Durval anteriormente: *Eu cheguei...minha mãe morreu lá, Manaus. Aí o pai achou de vir pra cá e ir trabalhar no Yabona, nesses navios gaiolas. Aí quando ela morreu, eu fiquei lá, aí meu padrinho chamou ele, que viesse me buscar. Ele já estava aqui casado, já tinha três meninos, quando eu cheguei aqui, já foi pro lado dele.* Dona Francisca aqui emite sua opinião sobre separações e aceitações: *já aí vivendo com madrasta; convivendo com a minha mãe, nunca fui ruim pra minha mãe, quanto mais pros outros, tratava-a bem, tudo, quando foi tempo já eu tinha vinte anos, quando ele me disse, ah, agora você já tem vinte anos, vê se procura um serviço que eu tenho pouco. Realmente era pouco mesmo.* Aportou em Belém com 15 anos de idade, órfã de mãe. Seu pai morava em Belém, era casado e tinha mulher e três filhos. Dona Francisca chegou de navio gaiola, na ***Escadinha*** do Cais do Porto: *Vim de Navio; Aida Carmem, Aqui, na Escadinha (*Fig.36-H) *na Presidente Vargas (antiga Avenida 15 de Agosto). Era aí que encostavam todos os naviozinhos que vinham de Manaus. Ai ele (pai) foi me buscar, lá nesse navio Aida Carmem.* O único lazer de Dona Francisca no ano de 1933, quando morava na casa do pai, era ir ao Colégio Católico Dom Bosco, localizado bem próximo a sua casa. Dona Guiomar também nasceu em Manaus em 1915 e como Dona Francisca, era muito pobre, foi criada sem pai, pela mãe e pela avó também viúva, veio para Belém criança. Estudou até o segundo ano primário: *Eu morei em Icoaraci. Eu me criei lá em Icoaraci. Eu morava com a minha avó, meus pais eram separados; quando eu era pequenina a minha mãe ficou gestante do outro meu irmão e eles se separaram. Ele ficou lá pra Manaus e nós ficamos aqui em Icoaraci, eu fui criada em Icoaraci. Nesse tempo ainda era Pinheiro, ainda não era Icoaraci*.

Dona Francisca Mesmo sem ter estudos, em 1938, conseguiu trabalho na Fábrica de Guaraná Soberano, na Rua Siqueira Mendes no bairro da Cidade Velha: *morava alí na Tiradentes, entre Piedade e Benjamin; saí um dia, eu disse, eu vou procurar trabalho. Tu não és doida, meu pai disse. Vou, aí foi direto, uma senhora me disse, olha você vai lá, na Soberano, que lá na Soberano precisam de moça assim como você. Como você é tão engraçada, pode, vai que você vai ficar lá. Ai fui.* Para ir para o trabalho Dona Francisca pegava um outro tipo de transporte: *Eu corria para pegar o Zepelim. Ia saltar lá no Largo (do Carmo). Era assim o meu dia.* Dona Lourdinha, veio para Belém com 15 anos de idade, nasceu na cidade de Santarém em 1915. Logo que aqui chegou morou no Largo da Pólvora (Fig. 36-I) próximo ao edifício do Instituto de Educação do Pará – IEP ou simplesmente Escola Normal (que funcionava no antigo edifício do Jornal *A Província do Pará)*: *Ave-Maria. Eu só passeava de lá pra cá, ia pra Mosqueiro, ia pra Pinheiro, tinha namorado, era passeio de Bonde, ia de navio também pra lá, agora não tem mais, né. Não tem mais nem trapiche, né? Eu estudei em Santarém até a quinta série. No Grupo de Santarém, ficava perto da serraria, da fortaleza.* Dona Lourdinha utilizou a Estação de São Braz: *Andei, duas vezes, três vezes (na Maria Fumaça), eu ia pra Castanhal, passear com uma senhora que se dava comigo. Pegava o trem aí em São Braz; Tinha aquele outro que a gente pagava 200 reis, não era ônibus não, o bonde***.** Dona Francisca não conheceu o trem, Dona Guiomar sim: *Nesse tempo era ainda o trem, não tinha essa Estrada de ônibus ainda. Era na Estação, vinha até a Estação de São Braz* (Fig. 36-J). *Eu saltava em São Braz, mas ele ia pra 2 de dezembro, coisa assim, ele passava aqui pela Gentil; Eu era mocinha já, quando foi inaugurada (a estrada de ônibus), é que ele vinha só pela Base (Base Aérea de Val-de-Cans – local do aeroporto de Belém) ainda, o ônibus.* Dona Lourdinha depois de ter morado no Largo da Pólvora, mudou-se para a Praça Amazonas, para uma casa na Rua Arcipreste Manoel Teodoro (antiga Estrada da Cruz das Almas) e defronte da Cadeia de São José: *Eu morei ali perto do Largo da Pólvora com uma senhora, que depois foi embora daqui foi pros Estados Unidos e eu fiquei na casa da mesma senhora que o marido dela era da Palmeira, agora não tem mais Palmeira. A casa dele era no Largo da Pólvora.*



Figura 36-I – A delicadeza do “Chafariz das Sereias”. Monumento implantado num trecho da Praça da República (antigo Largo da Pólvora) em 1904. É ainda referência de Belém pela proximidade a edifícios que foram palco de acontecimentos políticos, sociais, educacionais e culturais. Como exemplos: o edifício do jornal “A Província do Pará”, de propriedade do

Intendente Antonio Lemos, incendiado em 1912 e recuperado para nele funcionar a Escola Normal a partir de 1928; o cinema Olympia inaugurado em 1912, originário da reforma de uma residência; e o edifício da Rotiserrie Suíça. Foto tomada em direção a Rua Arcipreste Manoel Teodoro, pelo fotógrafo Felipe Augusto Fidanza, transformada em Cartão Postal pela Papelaria Silva. Fontes: autor; (Governo do Estado do Pará, 1998); (CRUZ, 1992); (ROCQUE, 1996).

2.2.5- A Estação de São Braz: na lembrança dos idosos

Conhecida e utilizada pela maioria dos idosos entrevistados no Asilo Pão de Santo Antônio, a Estação Central de São Braz da EFB foi sem dúvida o edifício mais marcante daquela ferrovia e do Ramal São Braz – Jardim Público. Derivado do projeto do primeiro edifício (1883), na primeira década do Século XX, a Estação Central já se apresentava como quando foi demolida na década de 1960. O projeto atribuído a Gustave Varin teve adaptações pelo aproveitamento da Estação de Passageiros que já existia. (Fig. 36-J).

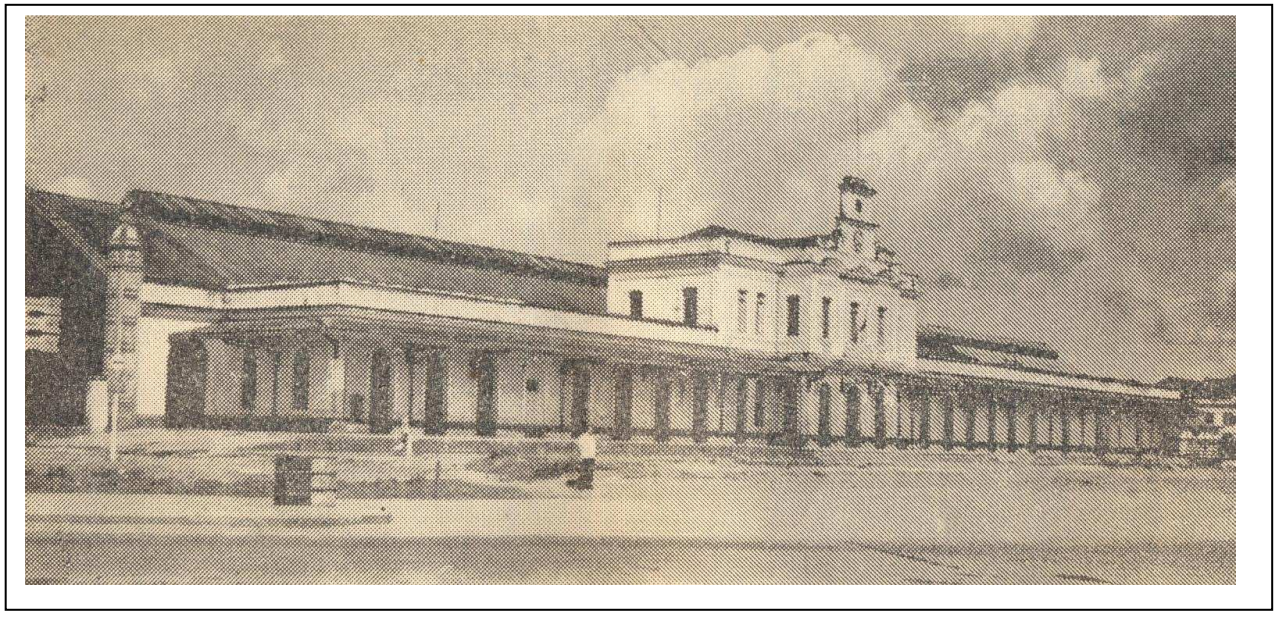


Figura 36-J – Em primeiro plano a Estação Central de São Braz da EFB (1965), localizada no Largo de mesmo nome (atual Praça Floriano Peixoto), cuja ampliação e mutação se deu a partir do edifício primitivo (1884-1885), identificado por possuir dois pavimentos e estar ocupando a área central do extenso bloco térreo composto por salas de espera, lojas, depósitos

e administração. Em segundo plano a grande cobertura da plataforma de embarque, em estrutura metálica, projeto atribuído ao arquiteto francês Gustave Varin. Foto tomada por fotógrafo não identificado no início da década de 1960. Fontes: Autor; (CRUZ, 1967); (FABRIS 1987).

Dona Raimunda nasceu em 1916, em Sena Madureira, alto do rio Purus, no Território Federal do Acre, sua família foi morar em Capanema, no Estado do Pará, quando ela tinha sete anos, era filha única, seu pai morreu em Capanema quando ela tinha 20 anos. Morou na Rua Joaquim Távora, na Cidade Velha: A partir de 1923, veio várias vezes a Belém: *Eu usei o trem (a Maria Fumaça), aí foi quando terminou, né?; Era lá na Estação Ferroviária (Fig. 37-K), era ali onde é a Estação Rodoviária. De São Braz apanhava um táxi e vinha embora quando eu ia pra casa da minha madrinha, né? Ainda ficaram os trilhos, depois é que começaram a tirar.* Ela não conheceu a Estação Central de Belém, mas lembrava da desativação do Ramal: *Já tinha terminado o negócio do trem da cidade, o trem não passava mais, não tinha mais o* trem. *Era só daqui pra Bragança e de Bragança pra cá. Parando nas cidades, o almoço era em Igarapé- Açu. Quando a gente vinha de Capanema almoçava lá. Ele parava quarenta minutos, aí a gente almoçava e continuava.* Dona Rosa conheceu muito bem a Estação de São Braz. Nasceu em Santo Antonio do Tauá, em 1928, próximo a cidade de Santa Isabel. Morou sempre onde nasceu.: *Na Estação, era o trem, a gente vinha de pau-de-arara lá de Santo Antonio do Tauá até Santa Isabel, aí de Santa Isabel pegava o trem, ficava na Estação, ali em São Braz, aí de lá pegava um bonde. Onde é a Rodoviária hoje era a Estação de Trem; (A viagem de trem era confortável?) Era, era um passeio.* Também utilizou o trem por questões de saúde: *A gente vinha às vezes quando estava doente, vinha para ir pro hospital com o médico. Depois que eu me casei, vinha sempre trazer um filho meu lá para o pavilhão das crianças, do Hospital da Beneficente Portuguesa.* Seu Manoel Nasceu na cidade de Bragança em 1912 veio para Belém com 16 anos de idade. Seu pai era alfaiate, trabalhava com costuras e sua mãe também. Não completou o primário. Usou o trem da Estrada de Ferro de Bragança, mas não conheceu a Estação Central de Belém, quando vinha de Bragança descia: *Na Estação de São Braz.* E utilizou o bonde: *Eu usei o bonde.* Dona Raimunda também os utilizou: *Eu me lembro dos Bondes elétricos (em Belém), tinha o Circular, tinha o outro que eu não me lembro agora, a gente andava nesses bondes, bonde*

elétrico. O lazer da mocinha Raimunda era comedido: *Na casa dos meus padrinhos eles eram pessoas antigas né, aí então ia ao Cinema, tinha uma família, família Tuma, que tinha umas moças, mocinhas como eu, aí a gente ia, pro Guarani, era o Guarani e o Universal*[120]*, parece que era (em frente ao Guarani), eu não me lembro bem.*

2.2.6- Arraial de Nazaré: o Largo e a juventude lembrada

Nascida em Cachoeira do Arari na Ilha do Marajó em 1907. Dona Adelina veio para Belém com 25 anos de idade, em 1932. Morou na Vila de Pinheiro (atual Distrito de Icoaraci). Em Belém, morou em frente ao Largo de Nazaré (Fig. 36-K), perto da Basílica. Já completou 100 anos de idade. Esteve em outro Asilo antes de vir para o Asilo Pão de Santo Antonio onde estava abrigada há apenas 6 meses, quando foi entrevistada. Veio de Cachoeira de Arari de barco para Belém: *Vim procurar emprego aqui em Belém. Primeiro achei um em Icoaraci numa loja de fazenda. Numa casa, mesmo na Vila, trabalhei com uma senhora, ela não está mais viva, já morreu. Tive de viver com ela trabalhando de cozinheira. Depois eu não quis mais.* Andou de trem e de bonde, achava barato as passagens: *Sim, eu cheguei a andar no trem; Foi, nesse tempo tinha trem, agora mais o que tem é ônibus; Ia pro Ver-o-Peso, fazia compras lá, na feira, no mercado de carne, de peixe. Naquele tempo não era dinheiro, era assim, um vintém, era moeda. O trilho do trem ia até em São Braz; Tinha bonde, né? Tudo ali. Passava o trem com o pessoal que ia no Ver-o-Peso fazer compras, né?* Morou em uma casa de dois pavimentos no Largo de Nazaré: *Eu morei num...fui me empregar numa casa, ela era fazendeira, numa casa assim, não era chic, uma casa alta assim em frente do cinema Iracema. Ainda tem esse cinema, né? Ele é um pouco pra cá da Igreja; A primeira casa, se não me engano o nome da patroa era Juliana, ela era fazendeira.* Dona Ana Farias gostava de ir ao Largo também, era do interior nasceu em 1918, na cidade de Abaetetuba. Morou na Rua Mundurucus, onde trabalhou para uma família durante muitos anos, mas não conheceu a Estação Central de Belém, só o trem, mas nunca o utilizou como meio de transporte. Só o bonde: *Eu ía no Largo* (Fig. 36-K). *Não, cinema não, eu nunca gostei de cinemas; Não. Nunca andei de trem; O apito eu ouvia; Na hora que ele ia sair; Conheci (a Estação de São Braz); (bonde) Tinha. Passava ali na Dr. Assis, quando ia pra Cidade Velha. O Beco do Cardoso.* Dona Brígida nasceu em Belém no ano de 1902, morou grande parte da sua vida na

[120] Ainda existem vestígios dos dois cinemas, é possível encontrar suas localizações. A fachada do Universal, com nova composição, fica de frente para a pracinha da Igreja de São João. E o Guarani foi revitalizado abrigando um auditório do Ministério Publico do Estado do Pará. Essas informações poderão ser facilmente detectadas em uma visita feita ao local.

Rua dos Mundurucus, uma das vias integrantes do Ramal São Braz – Jardim Público da Estrada de Ferro de Bragança. Conheceu o trem, que parava praticamente em frente a sua casa: *Ele parava na porta de casa (Rua dos Mundurucus); Pegava, ia passeando principalmente pegar ali na Rua dos Mundurucus e nós íamos ver a linha de São Braz; Eu não tinha medo não.(que o trem a atropelasse.* Gostava de ir ao Cinema Olímpia e à Praça de Nazaré.

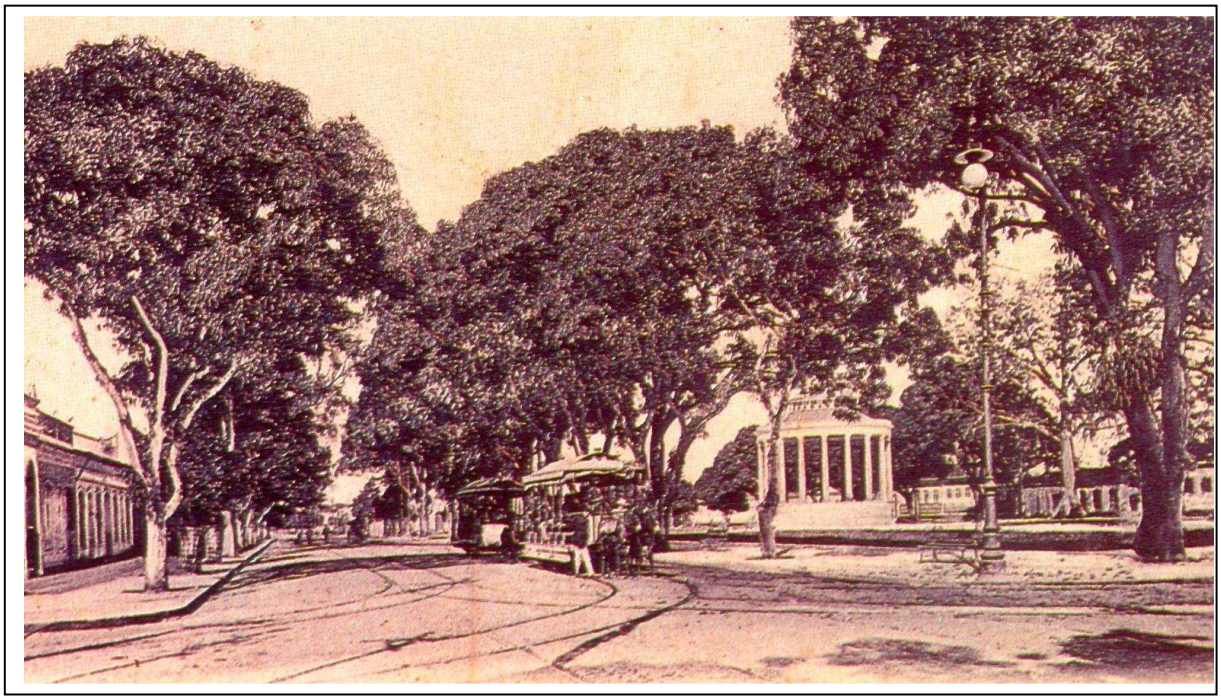


Figura 36-K – Esquina da Avenida Nazaré com Generalíssimo Deodoro. No primeiro plano, os trilhos dos bondes que ainda eram puxados por parelhas de burros. No segundo, dois bondes aguardando o momento de sair, pois os passageiros já haviam embarcado na parada. À direita o Largo da festa de Nazaré, cujo centro era ocupado pelo pavilhão de Flora. A proximidade do Largo em relação à Parada do trem do Ramal São Braz- Jardim Público era de apenas um quarteirão ou uma quadra. Foto tomada por Tavares Cardoso na primeira década do Século XX, utilizada em cartão postal. Fontes Autor; (GEP, 1998).

> *Quando o conheci, o quadrilátero da praça, com barraquinhas de comida, sortes e divertimentos vários, além de brinquedos mecânicos, como um carrossel e uma ola giratória, já tinha sido remodelado: em cada canto um coreto para retretas, no meio o pavilhão de Flora, de colunatas circulares, para recitativos e música e, na calçada fronteira*

> *ao templo, um relógio de mostrador redondo, encimado por uma ornamentação floral a ferro, traço do Art Noveau. Em torno da quadra, prosperavam casas de espetáculo, cinema e teatrinhos. Tudo isso desapareceu, tragado por uma austera e ascética concepção da festa, que vingou a partir de 1970; sumiram os coretos, o relógio, o pavilhão. Na praça, agora toda cercada por um gradil, prolongou-se o santuário. No entanto, era no arraial que estava o juvenil assomo de vida, a impulsividade dionisíaca, transbordante, ainda hoje, do Círio, como vigorosa forma de devoção popular* (NUNES & HATOUM, 2006).

A Rua dos Mundurucus era da intimidade, tanto da Dona Brígida, como da do Seu Osvaldino, a primeira morou e o segundo trabalhou em locais situados nessa via. Foi assim que aconteceram os contatos de ambos, pela proximidade com o trem da EFB, com o Ramal Urbano e com a Praça Batista Campos (Fig.36-L).

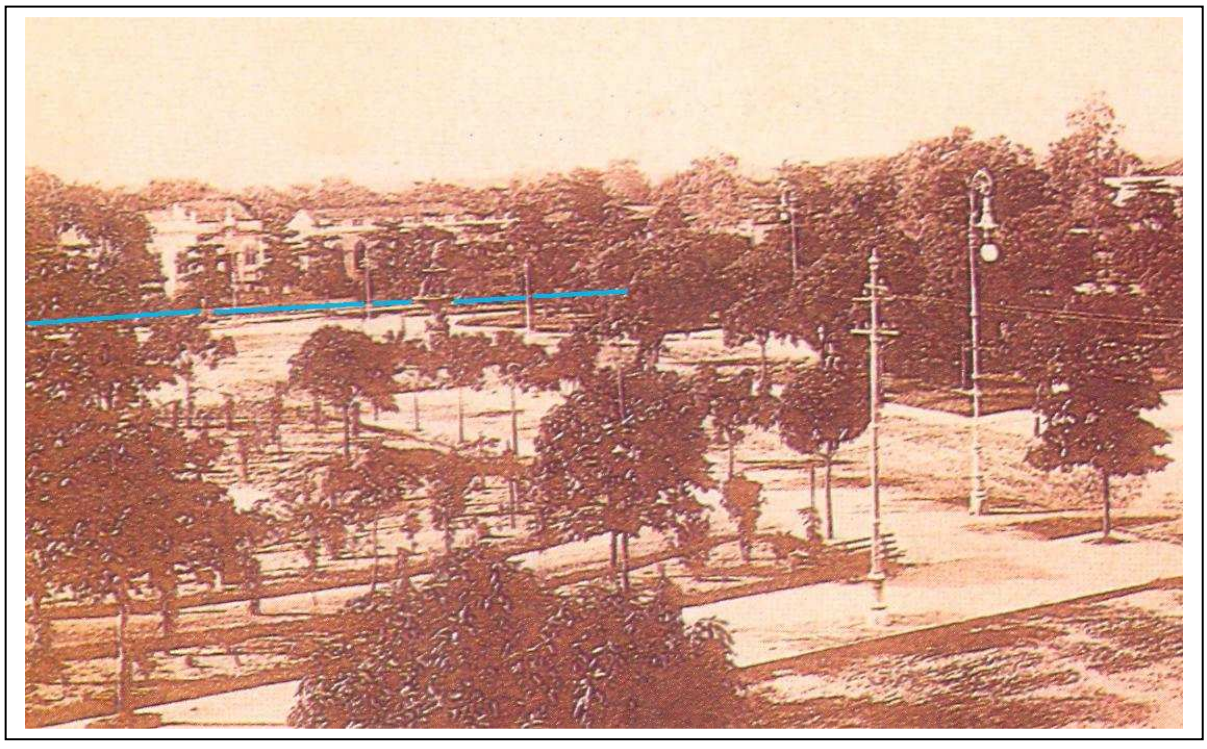


Figura 36- L – Praça Batista Campos em 1900, antes da grande reforma feita pelo Intendente Antonio Lemos. No primeiro plano aparece a Rua dos Tamoios. No segundo, o chafariz que ocupava o centro da praça, depois seria o local ocupado pelo Pavilhão da Música, coreto pré-fabricado na Alemanha. No terceiro plano, uma linha azul, sobreposta à fotografia indica o caminho do trem, da esquerda para a direita pela Rua dos Mundurucus em direção à grande

curva para prosseguir pela Rua Carlos de Carvalho; naquele trecho a via pública já se achava ocupada por grandes residências. Foto tomada por fotógrafo desconhecido, da janela do 2º pavimento do 1º Grupo Escolar da Capital, inaugurado em 1901, depois denominado José Veríssimo. Fontes: Autor; (GEP, 1998); (CRUZ, 1992)

2.2.7- Mundurucus e Batista Campos: Rua, Praça e cinemas.

Do interior do Município de Vigia, Seu Osvaldino nasceu no ano de 1917. Chegou a Belém com 5 anos de idade. Foi morar no Bairro de São Braz. Seu avô era Turco, seu pai nasceu na cidade de Barcarena e sua mãe na cidade de Macapá. Seu Osvaldino não estudou para ser mecânico de carros, foi um prático. Conheceu a Estação Central de Belém e o Ramal São Braz – Jardim Público da EFB: *Eu ia até o Ver-o-peso, era 200 Reis a passagem de São Braz até a Avenida 16 de novembro. O trem vinha cheio de manhã. A gente saltava e ia até à Praça do Relógio, que foi posta ali em 1932.* Reconheceu o edifício da Parada de Batista Campos, mostrado em foto, como o escritório do Horto: *O trem passava aqui assim (mostrando na foto), aqui na frente, era tudo dentro mesmo, acompanhando a margem da rua; o trem parava, deixava o pessoal todo, não era bem na porta era mais adiante um pouquinho; Era mais ou menos isto. O senhor disse que o trem deixou de passar ali em 1931, mas o trem não deixou de passar não, quem foi que disse isso?* Na lembrança de seu Osvaldino o Ramal só tinha parado em 1938, mas não havia convicção nisso e também no trajeto dito como correto: *O trem seguia até à Avenida Gentil Bittencourt, aí ele ia direto até à Travessa Rui Barbosa. parando e tal, a primeira parada que ele fazia era aqui na Travessa 14 de março; não tem uma espécie de igarapé ali, o trem parava lá, depois parava lá mais adiante, na Alcindo Cacela (antiga 22 de Junho), se não me engano*. Seu Osvaldino continuava: *depois parava só no Horto Municipal; não, ele parava na Gentil, antes da Rui Barbosa. Na Rua dos Mundurucus, ele seguia direto para a Estação lá embaixo (Estação Central de Belém), quer dizer ainda tinha algumas paradas ali perto do Jurunas, onde é a Avenida Roberto Camelier.* Utilizou o bonde e sabia preço e trajeto: *Pegava no Ver-o-Peso o bonde para o Souza, pagava um tostão até São Braz, e de São Braz pagava outro tostão até o final da linha. Um tostão era 100 Reis. Cada tostão tinha 5 vinténs, cada vintém representava vinte centavos. Com esse tostão a mãe da gente mandava ir na taberna, comprava manteiga,*

um pão, pimenta-cominho, alho, estas coisas. Dona Aurora, morou próximo a Praça Batista Campos, em conseqüência, próximo a Rua dos Mundurucus. Nasceu em Belém no ano de 1923, seus pais eram portugueses. Morava em uma vacaria que seu pai tomava conta, situada na Travessa São Matheus (atual Travessa Padre Eutíquio). Estudou até o segundo ano primário na escola Perpétuo Socorro, ao lado do Cemitério da Soledade, na Avenida Serzedelo Correa: *Ah!, O trem? Conheci. Quando a gente ia ali pro lado da cadeia, por onde ele passava, por ali; Não, nunca, não tinha esse negócio de andar de trem; (sobre a Parada do trem em Batista Campos) Não lembro direito. Aonde era não lembro, não. Se era pro lado da São Matheus. E ele parava ali próximo à Praça Batista Campos. Quando eu ia pro colégio, eu via; Ah! a Maria Fumaça.* Sobre lazer e divertimentos fala sobre a origem dos pais: *Meus pais eram portugueses. (não deixavam a gente fazer nada). Era grande ali, tinha muitos quartos, muitos cômodos que meu pai subalugava. Era do Moreira Gomes; Ali na Travessa Padre Eutíquio, tinha tudo ali, Ali que moravam os Barões, os "coisas" de Belém, os grandões, né? E a minha mãe fazia muita criação em casa, pra poder vender pra eles, aquelas casas todas da São Matheus compravam da minha mãe.* Sobre cinema, não ia ao Olympia (Fig.36-M) como Dona Brígida, mas havia os cinemas do Largo de São João: *Cinema a gente ia, quando era "A vida de Cristo" a minha mãe deixava, mas o resto, não. Era o cinema Iracema em Nazaré e um que tinha lá no largo de São João, o Guarani. Mas o Guarani, que era mais perto, eu ia com meu irmão mais velho. Ia porque eram poucos cinemas. Eu tinha 11 ou 12 anos.*

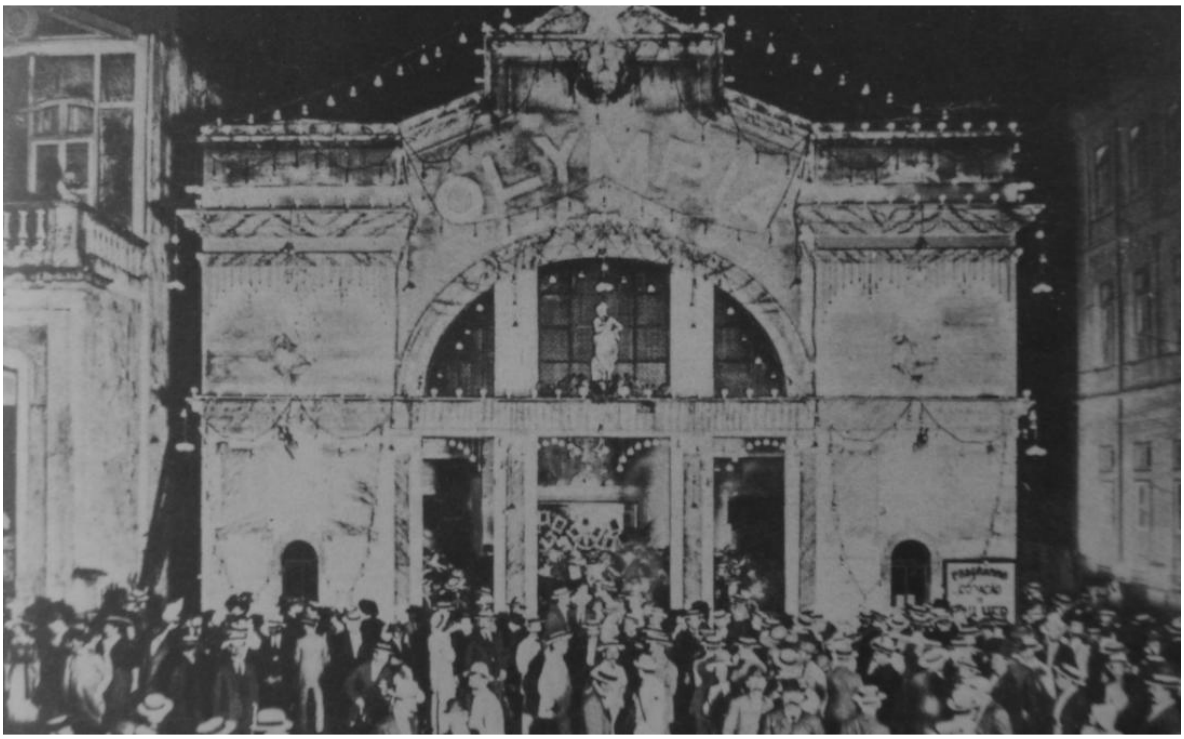


Figura 36- M - Fachada principal do Cinema Olympia, iluminada na noite de sua inauguração em 24 de Março de 1912, localizado na Praça da República (antigo Largo da Pólvora), com presença de grande público. Fotógrafo não identificado, da empresa construtora do cidadão de origem portuguesa Salvador Mesquita, senão pelo próprio. Fontes: Autor; (VERIANO, 1999); (TRINDADE; CAIEIRO, 2000).

> *No início da segunda década do Século XX, Belém tinha 12 cinemas funcionando. E não eram mais teatros alugados, como no caso do Chalet. Os novos comerciantes do ramo aprenderam que cinema podia ser um lençol branco esticado, alguns bancos corridos e um projetor de qualquer marca. O pioneirismo implicava em salas de bairros como o "Beco do Carmo", e projeções "volantes", como as que aconteciam em outubro no Arraial de Nazaré, o apêndice profano da Festa do Círio.*
> *Foi justamente em 1912 que dois empresários locais inauguraram o Cinema Olympia, primeira casa "de luxo", edificada para o ramo de atividades visto com as lentes do preconceito.*
> *Antonio Martins e Carlos Augusto Teixeira eram proprietários de dois pontos turísticos e culturais: o Grande Hotel, feito no auge da borracha até como uma celebração do fausto que embalava a cidade, e o Palace Theatre, lugar de artes cênicas com brecha para o futuro, ou seja, o aparelho de fotografias animadas.* (VERIANO, 1999, p.17)

2.2.8- Caminhos à pé e de carro: Reduto e Telégrafo Sem Fio.

Elas nasceram em Belém e não conheceram o Ramal São Braz- Jardim Público, mas duas utilizaram o trem da EFB. Dona Florinda, freqüentava o Cinema Olimpia, andava de automóvel e ia ao Teatro da Paz. Dona Antônia nasceu em 1911, no Bairro do Telégrafo; morava e trabalhava com uma família na Travessa do Curro (Curro Velho – antigo matadouro de Belém), estava então com 12 anos de idade. Trabalhou a partir de 1929 em confecções de sapatos. Só utilizou o trem depois de casada. Dona Júlia nasceu em 1913, na Travessa Quintino Bocaiúva, entre as Ruas Boaventura da Silva e Tiradentes. Começou a estudar com sete anos de idade, foi à primeira festa aos 18 anos de idade. Os deslocamentos diários eram a pé. De bonde, só em momentos especiais: *Não, não. A gente andava mais a pé, do que de bonde. Minha mãe lavava a roupa pros portugueses que trabalhavam em frente ao Mercado de Peixe. Então, dia de sábado, eram dois portugueses que andavam bem vestidos, minha mãe lavava roupa pra eles. Eu e meu irmão, que até morreu acidentado, coitado, nós*

tínhamos que levar a roupa. Não conheceu o trem da EFB. Dona Florinda, a mais nova das três, Nasceu em Belém em 1916, no Bairro do Reduto. Seu pai era de origem européia, português de Celorico de Basto, é um condomínio, foi tombado, agora é do governo português. Dona Florinda estudou no antigo Convento de Santo Antonio, referência histórica da cidade de Belém, transformado em Colégio; estudou também no Instituto Travassos, na Escola Normal e no Ginásio Paes de Carvalho. Pegou malária ou impaludismo, ainda criança: *Nós andamos de Bonde. Mas, no princípio de nossas vidas, nós só andávamos de carro. Não era propriamente um carro, eu não sei o nome, era uma "casa de carros" que ficava perto de casa. Não tínhamos telefone naquela ocasião. Meu rapaz, a família do seu Bastos quer um carro para agora e vinha o carro pra nós, tal a situação boa que nós tínhamos(...).* Dona Antonia não pegava nenhum tipo de transporte para ir ao trabalho, ia sempre a pé: *Quando trabalhava na casas dos outros, eu morava, não andava assim. A gente não podia andar assim muito na rua, tava menina ainda, quase, né? Eu ficava morando na casa. Estava com dezoito anos. Eu já trabalhava na fábrica do Chamié, ia pro trabalho, era perto, eu morava no telégrafo (Bairro do Telégrafo). A gente ia a pé e vinha a pé.* Dona Florinda andou de trem: *Andei de trem, a Maria fumaça, né? Bom, era a Maria Fumaça, eu fui pra Ananindeua, se não me engano. Na Maria fumaça, não me lembro onde, acho que foi na Estação de São Braz.* Dona Antonia também: *De trem? Andei, fui direto pra Americano na casa da minha irmã; Lá em São Braz e saltava em Americano, mas eu ia sempre com o meu marido e as minhas enteadas, eu quase não andava só.*

2.2.9- O Ramal: desconhecimento e ausência.

Dona Izabel Gadelha nasceu em Belém no ano de 1920, mas criancinha foi para Porto Velho, no então Território Federal de Rondônia. Perdeu o pai quando tinha 14 anos e voltou para Belém já com 28 anos de idade, em 1948. Conheceu o trem da EFB, após o Ramal São Braz- Jardim Público já ter sido desativado: *Andei muito, fui pra Bragança, fiquei lá uns dias, passei uns dias em Bragança. Gostei muito de Bragança; Estação de São Braz, era muito bom andar de trem, gostei muito; O sr. sabe que do preço eu não me lembro mais, mas era barato; Se não me engano, eram dois cruzeiros. Não me lembro bem, mas parece que era.* Dona Isabel Silva Nasceu em Salvaterra, na Ilha do Marajó, em 1919. Veio para Belém com 13 anos, para trabalhar no Hospital da Beneficente Portuguesa, trabalhou como empregada doméstica mais alguns anos e depois casou e foi morar na fronteira entre o Amapá e a Guiana Francesa. Não andou, e nem conheceu o trem da EFB. *Ih, passei uma porção de anos (no*

Oiapoque) Graças a Deus eu me casei com um rapaz bom, gostava da minha família, procurou conhecer a minha família, quando eu me casei ele não conhecia ninguém, era brasileiro, morava lá, falava francês por que ele trabalhava lá. Ele falava francês, falava Patuá que falam também francês. Era uma língua misturada do Oiapoque. Seu Mário Lopes nasceu em Fortaleza, no dia 18.11.1910, foi criança pra Manaus e veio pra Belém só em 1992, com 82 anos. Desconhecendo a existência da ferrovia de Bragança e seu Ramal Urbano, sua experiência foi vivida no Estado do Amazonas, com ênfase para as cidades de Manaus e Maués.

Considerações Finais.

Na Amazônia a ferrovia precisaria ser o elo entre terra e água, floresta e rios. Assim, ela participaria, sem agredir, ou destruir ao prestar serviços à população. A Estrada de Ferro de Bragança possuía todos esses pressupostos por isso, apesar dos obstáculos, foi construída, concluída e teve existência (1883-1965) por 82 anos. A desativação e extinção da ferrovia estão associadas à concorrência e prioridade perdidas em relação ao apoio econômico e político dado à indústria automobilística através da construção de rodovias em todo o país e consequente instalação das montadoras de veículos automotores. Assim a ferrovia paraense parou de funcionar por interesses políticoeconômicos e há indícios de ter também contribuído para sua desativação a demonstração de prestígio e poder pessoal do Ministro dos Transportes do primeiro governo do regime militar, marechal Juarez Távora, associado à prática de protecionismo, em relação à fábrica de cimento instalada em seu estado de origem, o Ceará, e à ferrovia nordestina.

O Ramal São Braz – Jardim Público, parte integrante da EFB durante os anos de 1889 a 1931, objeto de estudo desta pesquisa, foi analisado com vistas a evitar o apagar-se da memória pública a existência desse prolongamento [da Estrada de Ferro de Bragança], por quase oito décadas.

A historiografia consultada, as centenas de manuscritos lidos e analisados e que demandaram grande trabalho durante os meses em que permanecemos no secular Arquivo Público do Estado do Pará mostraram-se de grande auxílio, além das muitas visitas e permanência no também secular edifício do Grêmio Literário Português onde, livros,

almanacks, relatórios e jornais, tão deteriorados que às vezes se desfaziam em nossas mãos pelas súbitas rajadas de vento vindas dos vãos das imensas janelas da biblioteca, induzem a ter mais cuidado com nossas fontes. Na Biblioteca Pública do Estado, a sala fechada com ar condicionado disponibiliza apenas uma de três máquinas visualizadoras de documentos microfilmados: espera e tempo perdidos. Entretanto as fontes estão lá; há certeza de encontrar informações. No considerado hoje perigoso centro do Rio de Janeiro, a biblioteca do Real Gabinete Português, inspira tranquilidade, mas as fontes que faltavam não foram aí encontradas, apenas poucas informações. Internet, iconografia, cartões postais e entrevistas com idosos, recomeço e fontes novas, enfim, a pesquisa ganha vida.

A primeira constatação foi que, por ser um Ramal Urbano, o prolongamento da EFB até o centro da cidade apresentou problemas de implantação no seu traçado, com características diferentes das enfrentadas pela construção da maior parte da ferrovia, pois enquanto o traçado da EFB a partir do Largo de São Braz em direção à Cidade de Bragança era feito com a derrubada da floresta virgem, que ainda não tinha defensores, no sentido inverso, o Ramal iniciado na Estação de São Braz em direção ao Ver-o-Peso, encontrou uma cidade fundada (1616) há mais de duzentos e setenta anos, em pleno crescimento devido à exportação da borracha para o mercado internacional que precisava ser respeitada. O traçado dos trilhos devia adequar-se à situação, para que o Ramal da ferrovia, ao penetrar na cidade, não causasse prejuízos à população. Uma conseqüência direta da escolha adequada ao traçado do Ramal foi a análise, crítica e alternativa de projeto apresentada pelos engenheiros da Seção de Obras Públicas da Província do Pará, em 1887, em relação ao que havia vencido a concorrência para ser construído. Esforço sem sucesso dos técnicos, pois o Ramal São Braz - Jardim Público ou Prolongamento[121] da Estrada de Ferro de Bragança até ao Jardim Público de Belém, foi construído de acordo com o traçado vencedor, inaugurado em 1889 e utilizado pela população paraense durante 42 anos.

A constatação seguinte foi a de que as críticas dirigidas ao traçado do Ramal quase sempre foram de caráter técnico ou econômico. Até mesmo a crítica feita pelo Governador Augusto Montenegro em 1905 não teve caráter político, mas sim uma preocupação técnica

[121]A palavra portuguesa *prolongamento* que é sinônimo de *Ramal*, no idioma francês é traduzida por *prolongement.*

com a segurança e melhoria do transporte ferroviário para a população de Belém e demais usuários daquele serviço público.

Em nenhum momento se constatou uma divisão social da cidade feita pelos trilhos da ferrovia. No caso específico do Ramal São Braz – Jardim Público, esse serviu como uma espécie de fronteira, enquanto existiu, entre a paisagem rural e a urbana, ainda coexistentes em Belém e jamais para uma situação de segregação social.

Com o passar dos anos, os caminhos utilizados pelos trilhos contribuíram até mesmo para a urbanística da cidade na consolidação e definição de vias estruturais em limites de bairros e morfologia urbana. Os seus habitantes deslocavam-se a pé ou de bonde. O trem na cidade só começou a circular e a iniciar uma concorrência mínima com os bondes, junto à população, a partir de 1889. Apesar de a Estação Central de Belém estar localizada no Centro Comercial, o trem era apenas uma linha a mais do sistema de transportes, pois os bondes ofereciam outras opções e deixavam o passageiro mais próximo ao local de moradia ou do trabalho. Não havia significativa diferença de preços entre os dois tipos de transportes para trajeto semelhante. O trem, de maneira geral, só era utilizado pelos que precisavam ir ou vir para ou da zona bragantina tratar de interesses particulares ou comerciais. Portanto, quem teria interesse pelo trem como meio de transporte em Belém, se os bondes, com essa mesma finalidade, - deslocar os habitantes para os diversos cantos da cidade - chegaram primeiro, em 1869? Daí uma outra causa do ostracismo que sofreu o ramal ferroviário pelos belenenses.

Mário Souza e Durval Mendonça, idosos entrevistados no Asilo Pão de Santo Antônio, colocaram questões que fornecem indícios sobre que tipo de transporte era preferido pelos cidadãos de Belém. Quando indagado se seu pai lhe falou alguma vez sobre o trem, Seu Mário respondeu que, pelo que lhe vinha à lembrança, nunca seu pai tinha falado sobre o trem, que ele não se preocupava com isso e que ninguém se preocupava com isso. Na realidade, frisou e foi enfático: *ninguém*. Como Seu Mário, Seu Durval, nos deu resposta e interesses semelhantes, quando lhe perguntamos se, se lembrava de conversas sobre o trem em Belém, naquela época utilizado como meio de transporte pelos habitantes:

> *O transporte? Existiam bondes, era a Paraelétrica, era uma Companhia Inglesa, então eram eles que faziam o trajeto ao centro da cidade. O bonde que ia nessa época mais longe, chamava-se Campo do Souza, chegava ao Souza (Bairro). Souza é ali, onde é hoje a Tuna*

> *(Tuna Luso Brasileira – um dos três times de futebol de grande torcida em Belém). Fazia a curva e voltava, era o mais longe que se podia ir de condução, não tinha ônibus, automóvel muito pouco, o trânsito era de bondes.(...)O paraense quase não usava trem. Só o paraense do interior, que vinha de Castanhal (e das outras vilas e cidades ao longo da Estrada de Ferro de Bragança), ele andava de trem. Quase não se andava de trem, pouco se andava. Andava-se de barco ou então de Bonde. O transporte da população era barco ou então o Bonde. Para Soure se ia de barco, pro interior ia de barco, existia uma, até hoje está lá, escadinha, paravam os rebocadores e os Gaiolas, faziam linha pro interior e até Manaus. A viagem durava 15, 16 dias, sempre saía da escadinha. Chamavam o Armazém, hoje é o três, o resto dos armazéns era para embarque de barco, de cargueiros, naquele tempo com aqueles guindastes, construção inglesa, tudo ali é construção inglesa.*

Com o comércio internacional vieram os viajantes, os interessados pela cidade e pelo exotismo da região do qual Belém era notável representante. Nas memórias não oficiais, como a representada pelos escritos nos cartões postais, podemos considerar que os viajantes tinham tanto para conhecer, eram tantos os interesses daquela exótica cidade no final do Século XIX e início do Século XX, que um ramal de Estrada de Ferro, suas linhas, estações e paradas com os quais a maioria já convivia em seus próprios países, não mereciam nenhuma atenção especial ou sequer deveriam ser registradas, a não ser pela utilidade prática de transporte, segurança e conforto nos deslocamentos, dentro e fora da cidade. Havia exceções, é certo, o italiano Arthur Caccavoni foi uma delas e o português J. Siza outra, ambos fotografaram a Estação Central de Belém da EFB.

As transformações ocorridas nas vias situadas ao longo do trajeto do Ramal, principalmente as de maior densidade de residências como as avenidas Gentil Bittencourt e Mundurucus, a partir de 1905 já sentiam necessidade de transferência dos trilhos do trem para outro trajeto. Apesar da baixa velocidade desenvolvida pelos trens não inspirar grandes temores de acidentes, havia outros incômodos, como as vibrações sentidas no interior das moradias, as centelhas produzidas pelas locomotivas a vapor (ainda Maria – fumaças) e a proximidade proporcionada pela largura dessas vias com as calçadas, situação que tenderia a agravar-se se a velocidade aumentasse. O Governador Augusto Montenegro, na mensagem enviada ao Congresso Legislativo em 07 de setembro de 1905, foi quem informou o novo caminho do Ramal e expõe a situação: *O novo, além de ter a mesma extensão, corre por terrenos e ruas menos edificadas e permitirá dar maior velocidade aos trens.* Pela não execução da obra, os moradores daquela vias ainda viveram a situação, com alguns

atenuantes, durante mais de 25 anos, pois o antigo trajeto foi reforçado por Montenegro. Mas foi durante a Interventoria de Magalhães Barata no Governo do Estado do Pará, em novembro de 1931, que o jornal "Folha do Norte" noticiou que o trem da EFB deixaria de circular na cidade a partir de 1º de Dezembro daquele mesmo ano. Há indícios, como vimos nas declarações de alguns idosos, que essa data limite pode ter sido estendida apenas para cargas, não para passageiros, por mais alguns anos.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

FONTES

Jornais locais: "A Província do Pará". Belém, 1883 (Janeiro a Dezembro), 1885 (Janeiro a Dezembro), 1886 (Janeiro a Dezembro), 1887 (Janeiro a Junho), 1888 (Janeiro a Dezembro), 1889 (Janeiro a Dezembro), 1897 (Janeiro a Junho), 1900 (Janeiro a Outubro), 1908 (Janeiro a Dezembro), 1911 (Janeiro a Março), 1922 (Julho a Dezembro), 1923 (Janeiro a Dezembro), 1924 (Janeiro a Dezembro)."Diário de Belém". Belém, 1880 (Janeiro a Junho), 1881 (Janeiro a Junho), 1882 (Janeiro a Dezembro), 1886 (Janeiro a Junho), 1888 (Janeiro a Dezembro)."Liberal do Pará". Belém, 1886 (Janeiro a Dezembro), 1887 (Janeiro a Dezembro), 1888 (Janeiro a Dezembro), 1889 (Janeiro a Dezembro)."A voz do caixeiro". Belém, 1890 (Fevereiro a Dezembro), 1891(Julho a Dezembro).
Jornais luso-brasileiros:
"Heraldo". Belém, 08/02/1913.
"Jornal Lusitano". Belém, 1920 (Agosto a Dezembro), 1921 (Janeiro a Dezembro), 1922 (Janeiro a Dezembro), 1923 (Janeiro a Dezembro), 1924 (Janeiro a Novembro)."A Colônia". Belém, 1924 (Novembro a Dezembro), 1925 (Março a Dezembro), 1927 (Maio a Dezembro), 1928 (Janeiro a Maio).
Mensagens:
Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo do Pará na sessão de 07/09/1922 pelo Dr. Antonino Emiliano de Souza Castro Governador do Estado do Pará. Belém: Typographia do Instituto Lauro Sodré, 1922. 73 p.Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo do Pará na sessão de 07/09/1904 pelo Dr. Augusto Montenegro Governador do Estado do Pará. Belém: Imprensa Oficial, 1904. 130 p. Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo do Pará na sessão de 07/09/1908 pelo Dr. Augusto Montenegro Governador do Estado do Pará. Belém: Imprensa Oficial, 1908.

Relatórios:

Relatório da Companhia Urbano da Estrada de Ferro Paraense, apresentado à assembléia geral dos accionistas em 25/01/72, pela directoria da Companhia. Pará: Typographia Commercial, 1872.

Relatório de Manoel Odorico Nina Ribeiro sobre a exploração da Estrada de Ferro de Bragança, construcção do ramal para Salinas e estudos para o prolongamento da estrada até a cidade de Bragança, no anno de 1894. Belém, Typ. E Enc. De V. Travessa & c. 1895. Almanaque:
Almanack Administrativo, Mercantil e Industrial do Estado do Pará – Indicador 1904 -1905. Obra de Estatística e de consulta. Belém: F.Cardoso & Cia. 1904.Entrevistas:

Belém, Associação da Pia União do Pão de Santo Antônio (Asilo Pão de Santo Antônio), 2007 (Junho a Agosto). Entrevistados: Maria Jose M. da Rocha (09.02.1913), Guiomar Macedo Porto Ferreira (17.08.1915), Nazira Ruffeil (11.05.1920), Jovencilia Andrade Bonfim (28.06.1922), Antonia Andrade Galvão (05.02.1911), Aurora Guiomar de Jesus Antunes (15.10.1923), Julia Ferreira Chaves (12.12.1913), Florinda Bastos da Cunha (04.05.1916), Raimunda Farias Correa (06.10.1916), Izabel Gadelha Souza (06.05.1920), Maria de Lourdes Montenegro de Souza (29.07.1915), Rosa Nogueira da Costa Teixeira (12.01.1920), Ana Farias Sodré (18.10.1918), Adelina Costa (30.05.1907), Davina Godot Porpino da Silva (22.09.1912), Manoel Martins dos Reis (08.07.1912), Mario Lopes da Silva Matos (18.11.1910), Oswaldino Ferreira de Oliveira (23.01.1917), Mario Nazareth de Souza (18.02.1923), Isabel Ferreira da Silva (19.10.1919), Brígida Pereira de Souza (08.10.1902), Olinda Castello Pereira (15.04.1917), Alcides Pereira do Nascimento (21.04.1919), Francisca G. Patriarca (18.05.1918), Durval Mendonça (26.10.1923), Helena Quatorze (13.08.1922), Alzira das Candeias Santos (02.02.1903).

Outros:

CODEM . CD - Cadastro Técnico multifinalitário do município de Belém - Ortofotos para simples visualização e navegação. Belém: CODEM, 2000CODEM . CD - Cadastro Técnico multifinalitário do município de Belém – Evolução Urbana de Belém 1972, 1977, 1998 e Foto índice de 1955. Belém: CODEM, 2002.IBGE, DVD Estatísticas do Século XX. Manaus: Microservice Tecnologia digital da Amazônia Ltda, 2007.Texto WEB “Pedra e Discurso: Cidade, História e Literatura” de Robert Moses Pechman. WEB Acessado em 24.05.2007. http://brazil.crl.edu/bsd/bsdRelatórios dos Presidentes da Província a Assembléia Legislativa Provincial do Pará de 1873 até 1889.

BIBLIOGRAFIA

AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para o Oeste: estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional*. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1949.
BAENA, Antonio Ladislau M. *Compêndio das Eras da Província do Pará Belém:* Universidade Federal do Pará; Rio de Janeiro: Companhia Gráfica LUX, 1969.
BARROS, José D'Assunção. *Cidade e história.* São Paulo: Editora Vozes, 2007.
BARATA, Manuel. *Formação histórica do Pará: apontamentos para efemérides paraenses.* Belém: UFPA, 1973.
BARBOSA, Carlos Alberto S. *A fotografia a serviço de Clio: uma interpretação da historia visual da Revolução Mexicana (1900-1940).* São Paulo: Editora UNESP, 2006.
BAUDELAIRE, Charles. *Sobre a modernidade* Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.
BELEM, Intendência Municipal 1898- 1901 (Intendente A. J. Lemos). *Álbum de Belém: 15 de novembro de 1902.* Paris: P. Renonard, 1902.
BENEVOLO, Leonardo. *História da cidade.* São Paulo: Perspectiva, 2001.
_____. *A cidade e o arquiteto*. São Paulo: Perspectiva, 2004.
BENJAMIN, Walter. *Passagens.* Belo Horizonte: Editora UFMG; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2007.
_____. *A modernidade e os modernos.* Rio de Janeiro: Edições Tempo Brasileiro, 1975.
BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade.* São Paulo: Cia. das Letras, 1987.
BILAC, Olavo. *Julio Verne, o bonde, o burro e outros escritos.* São Paulo: Editora Barcarolla, 2004.BOSI, Ecléa. *Memória e Sociedade: lembranças de velhos.* São Paulo: Cia de Letras, 1994.
BORGES, Ricardo. *O Pará Republicano 1824 – 1929: Ensaio Histórico*. Belém: Conselho Estadual de Cultura, 1983.
BOTTON, Alain de. *Arquitetura da felicidade.* Rio de Janeiro: Rocco, 2007.
BRAGA, Theodoro. *Guia do Estado do Pará.* Belém: Typographia e Encadernação do Instituto Lauro Sodré, 1916.
BRESCIANI, Maria Stella M. *Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza.* São Paulo: Brasiliense, 2008.
_____. *A cidade: objeto de estudo e experiência vivenciada.* Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais. Rio de Janeiro: ANPUR, v.6, n. 2, 2004.
CACCAVONI, Arthur. *Álbum descriptivo amazônico*. Genova: F.Armanino, 1899.
CALVINO, Italo. *As cidades invisíveis.* Trad. Diogo Mainardi. São Paulo: Companhia da Letras, 1990.
CASTRO, Maria Beatriz. *O bonde na cidade: transportes públicos e desenvolvimento urbano.* São Paulo: Annablume, 2007.
CLIFFORD, James. *Culturas viajantes.* In: ARANTES, Antonio A. O espaço da diferença. Campinas: Papirus, 2000.
CHOAY, Françoise. *O urbanismo.* São Paulo: Perspectiva, 1979.
COIMBRA, Creso. *A Revolução de 30 no Pará: análise crítica e interpretação da história.* Belém: Conselho Estadual de Cultura, 1981.

CONCEIÇÃO, Maria de Fátima. *Políticas e colonos na zona bragantina estado do Pará : um trem, a terra e a mandioca.* Dissertação (Mestrado) – UNICAMP, Campinas, 1990.
CORBIN, Alain. *Uma história quase impossível. Entrevista concedida à Denise Bernuzzi de Sant'Anna em março/99.* Revista Projeto História. São Paulo: Educ, n.19, p. 207-213, nov. 1999.
CRISPINO, Luis Carlos B.(Org.); BASTOS, Vera Burlamaqui; TOLEDO, Peter Mann. *As origens do Museu Paraense Emilio Goeldi. Aspectos Históricos e iconográficos – 1860 – 1921*. Belém: Paka-Tatu, 2006.
CRUZ, Ernesto. *A Estrada de Ferro de Bragança: Visão social, econômica e política*. Belém: SPVEA (Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia), 1955.
_____. *Edifícios Públicos do Pará*. Belém: Imprensa Oficial, 1967. v.1-2.
_____. *História de Belém.* Belém: UFPA, 1973. v.2.
_____. *Ruas de Belém.* Belém: Edições CEJUP, 1992.
CULLEN, Gordon. *Paisagem urbana.* Lisboa, Edições 70, 1983
DAMATTA, Roberto. *A Casa e a rua: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil.* Rio de Janeiro: Rocco, 1997.
DERENJI, Jussara da S.(Org.) *Arquitetura de ferro: memória e questionamento* Belém: CEJUP/ UFPA, 1993.
DIAS, Maria Odila L. Silva. *A interiorização da metrópole e outros estudos.* São Paulo: Alameda, 2005.
_____. *Quotidiano e poder em SãoPaulo do Século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1995.
DONGHI, T. Halperin. *História da América Latina; tradução de Carlos Nelson Coutinho*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1975.
EMMI, Marília F. *Italianos na Amazônia (1870-1950): pioneirismo econômico e identidade* Belém: Editora Universitária- UFPA, 2008.
FABRIS, Annateresa (Org.) *Ecletismo na arquitetura brasileira* São Paulo: Nobel-Edusp, 1987.
FERNANDES, Florestan. (Org.) *Comunidade e sociedade no Brasil*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1975.
FREITAS, Sonia Maria. *Presença portuguesa em São Paulo.* São Paulo: Imprensa Oficial, 2006.
_____. *História oral: possibilidades e procedimentos*. São Paulo: Associação Editorial Humanitas, 2006.
FOUCAULT, Michel. *Segurança, território e população.* São Paulo: Martins Fontes, 2008.
_____. *Vigiar e punir: história da violência nas prisões.* Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2008.
GAGNEBIN, Jeanne Marie. *Historia e narração em Walter Benjamin.* São Paulo: Perspectiva S.A., 2004.
_____. *Sete aulas sobre linguagem, memória e história.* Rio de Janeiro: Imago Editora, 2005.
GIDDENS, Anthony. *As conseqüências da modernidade.* São Paulo: Unesp, 1991.
PARÁ. GOVERNO. *Belém da Saudade: A memória da Belém do início do Século em cartões postais.* 2. ed. Belém: Secult, 1998.
HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva.* Tradução de Beatriz Sidou. São Paulo: Centauro Editora, 2006.

HELENA, Lucia. *Modernismo brasileiro e vanguarda.* São Paulo: Editora Atica, 2005
BERGSON, Henri. *Matiére et memoire : essai sur la relation du corps a l´esprit.* Paris: Presses Universitaires de France, 1946.
HUBERMAN, Leo. *Historia da riqueza do homem.* Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1980.

HOLLANDA, Aurélio Buarque de. *Novo dicionário da língua portuguesa*. São Paulo: Nova Fronteira, 1997.

HOLLANDA, Sergio Buarque de. *Raízes do Brasil.* Organização Ricardo Benzaquen de Araújo; Lilia Moritz Schwarez. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.
IBGE. *Ferrovias do Brasil.* Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Estatística; 1956.
JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades.* São Paulo: Martins Fontes, 2000.
JEUDI, Henri-Pierre. *Espelho das cidades.* Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005.
JURANDIR, Dalcídio. *Belém do Grão Pará.* São Paulo: Livraria Martins Editora, 1960.
_____, AKEL, Jesebel (Orgs.). *Primeira manhã.* 2.ed. Belém: Editora da Universidade de Pará – EDUEPA, 2009.
KOHLSDORF, M. Elaine. *A apreensão da forma da cidade.* Brasília, Editora da Universidade de Brasília, 1996.
KÜHL, Beatriz M. *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em S.Paulo: reflexões sobre a sua preservação.* São Paulo: Ateliê Editorial – Fapesp – Secretaria de Cultura, 1998.
KOSSOY, Boris. *Fotografia & historia.* São Paulo: Ateliê Editorial, 2001.
LAPA, José Roberto A. *A cidade, os cantos e os antros: Campinas 1850-1900.* São Paulo: Edusp; Campinas: Editora da Unicamp, 2008.
LE CORBUSIER. *A viagem do Oriente.* São Paulo: Cosac Naify, 2007.
LE GOFF, Jacques. *História e memória.* 5. ed.. Campinas: UNICAMP, 2003.
LEITE, Rogério P. *Contra usos da cidade: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea.* Campinas: Editora da Unicamp; Aracaju: Editora UFS, 2007.
LEME, Maria Cristina S. *Urbanismo no Brasil – 1895-1965.* São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.LEMOS, Carlos A.C. *A República ensina a morar (melhor).* São Paulo: Hucitec, 1999.
LOREDANO, Cássio. *O bonde e a linha, um perfil de J. Carlos.* São Paulo: Editora Capivara, 2002.
LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade.* São Paulo, Martins Fontes, 1997.
_____. *A boa forma da cidade.* Lisboa, Edições 70, 1999.
MAIA, Tom.(Org.); MAIA, Thereza R.C; TOCANTINS, Leandro. *Grão Pará.* Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1987.
MALUF, Marina. *Ruidos da memória.* São Paulo: Editora Siciliano, 1995.
MARINS, Paulo César G. *Através da rotula sociedade e arquitetura urbana no Brasil, séculos XVII a XX.* São Paulo: Humanitas/ FFLCH/USP, 2001.
MARTIN-BARBERO, Jesus. *Oficio de cartógrafo: travesías latino-americanas de la comunicación en la cultura.* México: Fondo de Cultura Económica, 2002.
MATOS, Maria Izilda S. de. *Cotidiano e cultura: história, cidade e trabalho.* Bauru, São Paulo: Editora da Universidade do Sagrado Coração – EDUSC, 2002.
MEIRA, Clovis. *O silêncio do tempo* Belém. Brasília: Centro Gráfico do Senado Federal, 1988.
MENDES, Armando. *A cidade transitiva; Rascunho de recordância e recorte de saudade da Belém do meio do século.* Belém: Imprensa Oficial do Estado, 1998.
MORAES, Eneida de. *Aruanda: banho de cheiro.* Belém: SECULT- FCPTN, 1989.
MORAES, Marcos F. *Cabo de Santo Agostinho 502 anos: ruínas e monumentos.* Cabo de Santo Agostinho: MXM gráfica e Editora Ltda, 2002.
MORAES, Angélica (Org.) *O trem: crônicas e contos em torno da obra de Thomaz Ianelli.* São Paulo: Metalivros, 2006.MOURA, Ana Maria da S. *Cocheiros e Carroceiros: homens livres no Rio de senhores e escravos.* São Paulo: Editora Hucitec, 1988.
MUMFORD, L. *A cidade na história.* Belo Horizonte: Itatiaia, 1965.

MUNIZ, J. de Palma. *Patrimônio dos Conselhos Municipais do Estado do Pará.* Paris - Lisboa: Aillaud & Cia, 1904.
NEVES, Correia das. *História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.* Bauru: Tipografia e Livraria Brasil S/A, 1958.
NEVES, Fernando; LIMA, Maria.(Orgs.) *Faces da historia da Amazônia* Belém: Paka - tatu, 2006.
NUNES, Benedito e HATOUM, Milton. *Crônica de duas cidades: Belém e Manaus* Belém: Secult, 2006.
PANGBORN, J.G. *The Golden Age of the Steam Locomotive, with over 250 classic Illustrations.* New York: Dover publications, Incorporation, 2003.

PARÁ, Governo. *1901-1909 (Governador Augusto Montenegro) Álbum do Estado do Pará: oito anos de governo.* Paris, Chaponet, 1908.
PARÁ, Governo. *1897- 1901 (Governador José Paes de Carvalho). Álbum do Pará em 1899.* Belém: s/e, 1899.

PECHMAN, Robert Moses**.** Cidades estreitamente vigiadas. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2002.
PENTEADO, Antonio R. *Problemas de colonização e de uso da terra na região bragantina do Estado do Pará* . Lisboa: Junta de Investigação do Ultramar – Centro de Estudos Vasco da Gama na Sociedade de Geografia de Lisboa, 1968.
_____. *Belém: estudo da geografia urbana*. Belém: Gráfica da UFPA, 1968.
PESAVENTO, Sandra; LANGUE, Frédérique (Orgs.). *Sensibilidades na historia: memórias singulares e identidades sociais.* Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007.PESSOA, Reynaldo Carneiro. *A idéia republicana no Brasil através dos documentos.* São Paulo, Alfa-Ômega, 1975
PINTO, Lúcio Flávio. *Memória do Cotidiano.* Belém: Jornal Pessoal; Smith Produções Gráfica Ltda, 2009. v.2.
PINSKY, Jaime; PINSKY, Carla B. *História da cidadania.* São Paulo: Contexto, 2005.
PORTELA, Fernando. *São Paulo by Tram.* São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2006.
REBELLO, Edgardo de Castro. *Mauá e outros estudos.* Rio de Janeiro: Livraria São José, 1975.
REIS, Nestor Goulart. *São Paulo e outras cidades: produção social e degradação dos espaços urbanos* São Paulo: Hucitec, 1994.
_____. (Org.) BUENO, Beatriz P.S; BRUNA, Paulo Júlio. *Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial.* São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Imprensa Oficial do Estado, 2001.
RFFSA. *Rede Ferroviária do Brasil: Sistema Ferroviário do Brasil.* Rio de Janeiro: RFFSA, 1964.
RICOEUR, Paul. *A memória, a historia, o esquecimento.* Campinas, São Paulo: Editora da Unicamp, 2007.
ROCHA, Candido M. *O defunto homem: historias e estórias regionais.* Belém: Gráfica UFPA, 1968.
ROCQUE, Carlos. *Antônio Lemos e sua Época: história política do Pará.* Belém: Editora Cejup, 1996.
RODRIGUEZ, Hélio S. *A formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: o resgate de sua memória.* Rio de Janeiro: Crafts e Hobbies, 2004.
RODRIGUES, Glauco; SOUZA, Marcelo. *Planejamento urbano e ativismos sociais.* São Paulo: UNESP, 2004.RODRIGUES, Denise de S. *Pará/1935: um estudo sobre liderança e*

*conflito***.** Dissertação (Mestrado) - Instituto Universitário de Pesquisa do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1979.
ROSSI, Aldo. *A Arquitetura da cidade.* São Paulo, Martins Fontes, 2001.
SAES, Décio. *A formação do estado burguês no Brasil (1888-1891).* Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1985.
SALGUEIRO, Heliana A. *Cidades capitais do século XIX: racionalidade, cosmopolitismo e transferência de modelos* São Paulo: Edusp, 2001.
SALGADO, Lucilia de A.N. *História oral: memória, tempo, identidades* Belo Horizonte: Autêntica, 2006.
SANJAD, Nelson. *Emílio Goeldi (1859-1917): aventura de um naturalista entre a Europa e o Brasil.* Versão para o francês Janine Houard. Rio de Janeiro: EMC, 2009.
SALLES, Vicente. *O negro no Pará sob o regime da escravidão***.** Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas/ UFPA, 1971.
SANTOS, Carlos Nelson (Coord.). *Quando a rua vira casa: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro***.** São Paulo: Projeto, 1985.
SANTOS, Lúcia L. *Os movimentos desejantes da cidade: uma investigação sobre processos inconscientes na arquitetura da cidade***.** Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1998.
SANTOS, Milton. *Urbanização desigual: a especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos.* Petrópolis: Editora Vozes Ltda, 1982
SANTOS, Roberto. *História econômica da Amazônia (1800/1920)* São Paulo: T.A. Queiroz, 1980

SANTUCCI, Jane. *Os pavilhões do passeio público – Theatro Casino e Casino Beira-Mar.* Rio de Janeiro: Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro; Secretaria das Culturas: Editora Casa da Palavra, 2005.
SARGES, Maria de Nazaré**.** *Belém: riquezas produzindo a Belle-Époque (1870 – 1912)* Belém: Paka-Tatu, 2000._____. *Memórias do Velho Intendente.* Belém: Editora Paka-Tatu, 2002.
SÁVIO, Marco Antonio C. ***A*** *modernidade sobre rodas: tecnologia automotiva, cultura e sociedade.* São Paulo: EDUC, 2002.
_____. *A cidade e as máquinas: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900 – 1930***.** Tese (Doutorado) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo: 2005.
SEGEP. FUNPAPA. *Formas de apropriação e uso do território* Belém: PMB, 2000.
SEGAWA, Hugo. *Arquiteturas no Brasil 1900-1990.* São Paulo: Edusp, 2002.
SENRA, Nelson. *História das estatísticas brasileiras : Estatísticas desejadas (1822-1889).* Rio de Janeiro: IBGE, 2006. v.1.
SIGNINI, Liliana R. Petrilli. *Ferrovias e ferroviários, uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa.* São Paulo: Autores Associados Cortez, 1982.
SILVA, Geraldo G. da. *Arquitetura do Ferro no Brasil.* São Paulo: Nobel, 1988.
SIMMEL, Georg. *A metrópole e a vida mental.* In: VELHO, Otávio Guilherme (Org). O fenômeno urbano. 2. ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973.
SIOLI, Harald. *Pesquisas limnológicas na Região da Estrada de Ferro de Bragança, Estado do Pará, Brasil***.** Boletim Técnico do Instituto Agronômico do Norte. n.,37. Belém: H.Barra, 1961.

SOARES, La Rocque. *Vivendas rurais do Pará: Rocinhas e outras (do Século XIX ao XX); levantamentos arquitetônicos e busca bibliográfica***.** Belém, Fundação Cultural do Municipio de Belém, 1996.
SONTAG, Susan. *Sobre fotografia.* São Paulo: Cia das Letras, 2004.

SOUZA, Marcelo L. de; RODRIGUES, Glauco. *Planejamento urbano e ativismos sociais.* São Paulo:UNESP, 2004.SOTILO, Caroline Pascoal. *O postal em seus movimentos: comunicação e memória.* Tese de doutorado em Comunicação e Semiótica. PUC.SP, 2009.

SOUZA, José Inácio de M. *O Estado contra os meios de comunicação (1889 – 1945).* São Paulo: Annablume; Fapesp, 2003.

SOUBLIN, Jean. *Cayenne 1809 : la conquête de la Guyane par le portugais du Brésil.* Cayenne : Karthala, 2006.

TAVARES, A. de Lyra. *A engenharia militar portuguesa na construção do Brasil.* Rio de Janeiro, Gráfica da Secção de Publicações do Estado Maior do Exército, 1965

TEIXEIRA, Romeu. *Belém do Pará.* Belém: Alunorte; São Paulo: Editora Hamburgo, 1995.

THOMPSON, Paul. *A voz do passado: história oral***.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

TRINDADE, Maria Beatriz R; CAIEIRO, Domingos. *Portugal – Brasil: imigrações e imigrantes: 1850 – 1930.* Lisboa: Edições INAPA, 2000.

TOCANTINS, Leandro. *Santa Maria de Belém do Grão-Pará: instantes e evocações da cidade.* Belo Horizonte: Editora Itatiaia Limitada, 1987.

_____. *Euclides da Cunha e o paraíso perdido: tentativa de interpretação de uma presença singular na Amazônia e a consequente evolução de um pensamento sobre a paisagem étnico-cultural, histórica e social brasileira, alargando-se nos horizontes da história transcontinental.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.

VAINFAS Ronaldo (Org.). *Dicionário do Brasil Imperial (1822-1889).* Rio de Janeiro: Objetiva, 2002.

VERIANO, Pedro. *Cinema no Tucupi.* Belém: SECULT, 1999.

VERISSIMO, José. *Estudos amazônicos.* Belém: UFPA, 1970.

VIANNA, Arthur. *Historia da Sociedade Portuguesa Beneficente do Pará: ampliação do resumo escrito por Arthur Vianna em 1904 e publicado no Jornal do Commercio*. Belém: Livraria Gillet, 1914.

_____. *Santa Casa de Misericórdia Paraense: notícia histórica 1650 – 1902***.** Belém: Imprensa de Alfredo Augusto Silva, 1902.

WEINSTEIN, Bárbara. *A borracha na Amazônia: expansão e decadência, 1850-1920***.** São Paulo: Hucitec: Editora da Universidade de São Paulo, 1993.

WOLFE, Thomas. *O trem e a cidade.* São Paulo: Editora Iluminuras, 1990.

ZAIDAN, Assaad. *Raízes libanesas no Pará.* Belém: Secretaria de Cultura do Estado do Pará, 2001.

ANEXOS

Anexo 1

Falas por uma cidade: Asilo, um lugar para ouvir.
Entrevistas com idosos de 85 até 105 anos em Belém do Pará.

Tales for a city: Asylum, a place for listening.
Interviewing men 85 to 105 years old from Belém.

Fabiano Homobono Paes de Andrade: Professor Adjunto FAU-UFPA; Doutorando PUCSP/ UFPA.
Estefânia Klotz Canguçu Fraga: Professora Dra. em História Social - PUCSP; Orientadora.

Resumo

Método adotado para entrevistar idosos em um dos Asilos existentes na cidade de Belém do Pará, com intuito de fortalecer as informações sobre a cidade e seus habitantes, subsidiando uma tese de doutorado sobre história, arquitetura e a Estrada de Ferro Belém-Bragança.

Abstract

The adopted method to interview old men in the existents Asylums in the city of Belém of the Pará state, with intention of to fortify information about the city and yours inhabitants for subsidize a PhD. Thesis about history, architecture and the Belém-Bragança railway.

Palavras Chave: História Oral; Cidades; Arquitetura; Memória; Estrada de Ferro.

Words key: Oral History; Cities; Architecture; Memory; Railway.

Agradecimentos

A Associação da Pia União do Pão de Santo Antônio, a sua Diretora Marilda Scaff, a Assistente Social Valéria Costa e a todos os idosos pelo apoio recebido.

Introdução

O que resta da influência portuguesa e indígena na língua da população amazônica que ainda não foi atingida pela uniformização registrada pelos grandes canais da televisão brasileira, que representam grande percentual da mídia atual com penetração em todas as camadas sociais, permite ainda o uso de palavras no dia a dia da comunicação oral e escrita e que traduzem com maior significado o que se quer transmitir. No caso da nuança da língua portuguesa (Portugal) ainda falada na cidade de Belém do Pará, a conjugação do verbo falar no sentido de narrar, trouxe contribuição importante para a formulação deste texto. A base foram as entrevistas realizadas com idosos, em um asilo da cidade, para contribuir através da História Oral com a historiografia adotada para a elaboração de uma tese de doutorado. A contribuição se explicita da seguinte maneira: se apenas ***Tu falas*** por uma cidade, isto pode representar muito pouco para a defesa de qualquer argumento ou tese levantada, mas se a

população ***fala*** junto a ti, através de representantes autênticos, estas várias ***falas*** podem traduzir, com ilibada credibilidade, novas e variadas informações sobre um fato social acontecido.

O narrador é um ente sagrado? (BOSI, 1994.p.91) Nas cidades da Amazônia, sejam elas pequenas e localizadas à margem de rios[122], ou médias e banhadas por dois rios como é o caso de Marabá, no sul do Pará, e mesmo naquelas com mais de um milhão de habitantes e com a insegurança urbana rondando a todos, como acontece em qualquer cidade do Brasil, Belém do Pará é exemplo, em pleno Século XXI, em mostrar que em quase todos os bairros ainda sobrevivem as conversas de famílias e dos amigos nas calçadas públicas em frente a suas casas. Reuniões onde todos participam das atividades, ou seja, expressam suas opiniões, contam histórias e dão asas à imaginação sobre o futuro de todos e de cada um.

Somente pelo prazer de narrar e encontrar os adultos, amigos, pais, tios, avôs e bisavôs, além da fala sobre o que se está passando no Brasil e no mundo, sobre a vizinhança e sobre novelas, ainda se apegam com as histórias fantásticas e oriundas da cultura local. Estes fenômenos, crenças, mitos e lendas como a da Boiúna, da pororoca, do macaco guariba, das visagens[123], que de vez em quando aparecem nas conversas do dia-a-dia, ainda encantam e metem medo em crianças, e até nos adolescentes.

Com esta tradição de narrar o que poderá ser feito? Se ela já chega, até nossos dias, fadada em futuro próximo, a desaparecer pelo simples fato das casas estarem também ruindo e as ruas transformadas pelos arranha-céus residenciais ou outros tipos de intervenções urbanísticas retirando este lazer das calçadas que ao menos serve *para recortar a materialidade arquitetônico-urbanística dos espaços conferindo-lhes o significado que os torna sociais (*SANTOS, 1985, p.149) e lembrar saudosamente uma Belém antiga.

Esta cultura do narrar, que ainda é praticada em muitas cidades da Amazônia, mostra-nos caminhos que podem ser trilhados em futuro próximo, como propostas para soluções cada vez mais dignas aos problemas enfrentados pelos idosos.

A busca de espaços ideais à convivência social dos seres humanos tem sido o grande desafio de arquitetos e urbanistas ao longo da nossa história social e da história da arquitetura

[122] Na Amazônia quase sempre as cidades estão localizadas a margem de rios, sejam elas oriundas de antigas aldeias indígenas que receberam nomes portugueses ou permaneceram com as suas denominações originais, sejam aquelas que começaram com fortalezas para a defesa do território.

[123] Cobra grande, sucuri, sucurijú ou cobra Norato como era conhecida a Boiúna e que estaria escondida, ou vivendo embaixo de uma Igreja de Santarém; a pororoca que trazia consigo a fortuna dos frutos que recolhe das árvores das margens dos rios e na sua mansidão final entregava para os ribeirinhos; da guariba (espécie de macaco que habita a Amazônia) que passava saliva nos ferimentos a bala feito pelos caçadores e não morria; e assombrações de outros mundos, fantasmas ou visagens.

e do urbanismo em geral. Na especificidade de espaços trabalhados para os idosos há uma grande contribuição mundial no que diz respeito ao deslocamento e conforto físico destes, como pertencentes ao Grupo das Pessoas com Necessidades Especiais, sendo estas necessidades já amparadas na maioria das nações pela legislação existente e por normas específicas. Com estes cuidados permite-se que os idosos, assim como todos os outros componentes do Grupo PNE, possam participar de todas as atividades sociais que lhes são pertinentes, sem barreiras físicas, como deve ser a garantia adotada para todo cidadão em qualquer cidade do mundo.

A garantia de o livre circular dos idosos pela cidade e pelos edifícios não significa, porém, que todos os seus problemas tenham sido resolvidos; esta pseudo independência que lhes é dada pela sociedade, parece trazer acoplada um “dar menos trabalho”, ou um “eles podem se virar sozinhos” ou um “assim eles não precisam de ajuda”, ou ainda um “agora não preciso me incomodar com eles”, e daí para o descaso há um simples passo. Por isso, o direito dos idosos assim como todos os participantes do Grupo PNE, não se esgota só com o atendimento da retirada das barreiras arquitetônicas e urbanísticas das cidades, mas em novos projetos visando também o bem estar total dessa categoria social.

Instituições, idade, origem e vivência.

A metodologia utilizada na elaboração de uma tese de doutorado passa por diversas mudanças ao longo do tempo previsto para sua execução. Assim mesmo na previsão mais otimista do número de alternativas a serem seguidas, a escolha de uma delas pode significar a perda de informações importantes. Se isto, de um ponto de vista prático pode atrapalhar a condução da pesquisa, por outro, felizmente, pode trazer novas luzes para se obter estas mesmas informações e/ou outras que poderão contribuir de uma maneira mais rica para o escopo da tese. Se a História repousa na práxis da coleta de informações, de separação e exposição dos elementos, sejamos colecionadores. (GAGNEBIN, 2004, pg.9)

Com a desativação recente do Asilo D. Macedo Costa ([124]), a busca de informações sobre as mudanças ocorridas no ir e vir da população da cidade de Belém do Pará, como efetiva contribuição para as discussões sobre o comportamento humano e memória, dois

[124] Instituição Publica Estadual que abrigava idosos desde o inicio de seu funcionamento que coincide com a inauguração do seu edifício-sede (1902), localizado no Bairro do Marco, que hoje (2007) foi revitalizado para abrigar a Escola de Governo do Estado do Pará.

temas palpitantes na Tese denominada *A Cidade de Belém do Pará: Urbanismo e Arquitetura - Memória e Imagens da Cidade; Implicações da implantação de um ramal da Estrada de Ferro Belém Bragança: 1887-1931,* direcionou-se a outra Instituição com as mesmas condições do previsto pela pesquisa, ou seja, lidar com idosos que pudessem contribuir através dos seus falares para a História Oral da cidade de Belém.

Localizada no Bairro do Guamá, também na cidade de Belém, a Instituição escolhida fundada no ano de 1930, é reconhecida como de utilidade pública pelos Governos Federal, Estadual e Municipal. Denominada Pão de Santo Antônio, abriga ainda hoje, homens e mulheres com idade a partir dos 55 anos.

A possibilidade de escolha de outra entidade, prevista na metodologia adotada, não só foi aplicada como se mostrou de um melhor aproveitamento das entrevistas, devido aos desdobramentos das informações coletadas.

A escolha da entidade e dos participantes para as entrevistas teve como critérios básicos a idade e a conseqüente representatividade para falar sobre a cidade de Belém e com isso contribuir com as informações vividas e/ou narradas por eles, a serem comparadas com as encontradas na historiografia e iconografia existente permitindo questionar, com este procedimento, acontecimentos e momentos da história da cidade e de seus cidadãos. O idoso como habitante e participante da vida de uma cidade é sem sombra de dúvida um narrador e um memorialista por excelência. Para isso é fundamental a sua origem, bem como o nascer e/ou viver na cidade determinada, o tempo em que morou nela, o convívio com outros habitantes é o que lhe dá as credenciais e os diferencia em sua narração.

Havia acentuada diferença entre as duas entidades participantes da pesquisa. O Asilo Don Macedo Costa, entidade pública, foi criado na época do intendente Antonio Lemos, no início do Século XX, para substituir outro asilo existente na cidade, que se encontrava em precárias condições de funcionamento. A finalidade primeira do novo asilo era retirar os indigentes idosos ou não do centro da cidade. Ele teve os seus momentos áureos e conseguiu sobreviver heroicamente até os nossos dias cumprindo a sua função social de abrigar os idosos necessitados. Para isso dependeu várias vezes da melhor ou pior atenção que lhe era dada pelo Governo Estadual e só recentemente foi desativado (2007). Portanto o universo dos potenciais entrevistados no Dom Macedo Costa seria o dos idosos indigentes, que proporcionariam somente informações com o olhar através de uma determinada camada da

população, mas que, de acordo com o local do seu nascimento, os acontecimentos de sua existência e o intervalo de idade previsto na pesquisa, poderiam ser também portadores de boa contribuição a este trabalho.

O Pão de Santo Antônio é uma entidade privada sem fins lucrativos, nascida do trabalho de três mulheres e uma promessa de saúde em 1930, atendendo inicialmente só os mais pobres. Passados estes 78 anos, é possuidor de boa estrutura de atendimento para idosos oriundos de várias camadas sociais sem deixar, no entanto, de atender os mais pobres e necessitados, em acordo com a sua disponibilidade de vagas de forma gratuita. Esta variedade de atendimentos proporcionou uma visão dos acontecimentos através de várias camadas da população, enriquecendo as narrações.

O Pão de Santo Antônio tem atualmente sob sua responsabilidade 143 internos de diferentes classes sociais, dos quais 27 foram selecionados para as entrevistas. A diretriz da seleção foi definida pela idade dos internos, que deveria estar entre 85 e 105 anos[125], incluindo esses dois extremos balizadores, pois a intenção inicial era saber se os idosos entrevistados presenciaram ou participaram de alguma forma, da existência de um dos ramais da Estrada de Ferro Belém-Bragança[126], situados no então município de Belém, e com isso descobrir o que poderiam trazer de contribuição para a pesquisa e conseqüentemente para a História de Belém.

Dos 27 selecionados, correspondendo a 21 mulheres e 6 homens, 12 nasceram em Belém, 11 em outras cidades do Estado do Pará e 4 em outras cidades da Amazônia, mas todos passaram alguns anos de sua vida convivendo com o que havia de bom e com os problemas apresentados pela cidade de Belém naquele momento.

A importância e a riqueza das informações prestadas tanto por aqueles que nasceram, como daqueles que não haviam nascido no município de Belém, dava-se quando do relato de suas experiências de como tinham chegado até à cidade sede, que tipo de transporte haviam utilizado, que idade tinham e quanto tempo vivenciaram a cidade, em que bairro se

[125] Havia mais idosos, além dos 27 selecionados, que pela faixa etária, poderiam participar, mas pela sua condição de saúde (audição comprometida, problemas sérios de memória e lesões causadas por AVCS.) não foram selecionados para a entrevista.

[126] O Ramal estudado era o que ligava as Estações de S. Braz e Central, esta ultima localizada em um dos bairros do Centro Histórico, conhecido como Cidade Velha, bem próxima ao Ver-o-Peso, hoje o principal cartão postal da cidade, aonde ainda funciona ininterruptamente uma grande feira ao ar livre e aportam embarcações vindas de vários municípios do Estado.

instalaram, tipo de moradia, quais as escolas por onde passaram, que tipo de profissão exerceram, se casaram, se tiveram filhos, que tipos de lazer eram os preferidos. Estas informações tornaram-se potenciais produtoras de novos dados sobre a cidade e sua população e seus afazeres, assim como geradoras de mapeamento dos serviços existentes no período pesquisado. A atividade religiosa praticada por todos era a Católica Apostólica Romana, pois o Pão de Santo Antônio é uma entidade de origem católica, como já foi explicado anteriormente. Possui inclusive em seu edifício central uma capela dedicada ao santo padroeiro que, além dos ofícios normais, como a missa dominical e a trezena de Santo Antônio, auxilia também a manutenção do Asilo através do seu aluguel para outras cerimônias religiosas, em especial casamentos para os quais é muito procurada.

Espaços, custos, necessidades, participação.

O espaço ideal para o idoso é, de maneira geral, aquele que ele conquistou, que dividiu com os seus amigos e familiares; é a sua casa, seu lar, seu abrigo, o espaço que lhe traz boas recordações, onde viveu e foi feliz. Por isso devemos sempre lutar para que os idosos convivam com seus familiares, usufruam da cidade na companhia deles e possam sentir-se úteis e participativos, circulando sem ajuda, enquanto o vigor físico permitir e assim desejarem. Ao escrever sobre a degradação dos velhos, Ecléa Bosi alerta que ela teve início na própria degradação do trabalhador pela sociedade industrial e que atinge a todos sejam eles operários, professores, médicos, atores, jornalistas, etc. (BOSI, 1994, p.80).

Para os idosos, os Asilos, abrigos, albergues são alternativas, mas somente para aqueles que estão necessitados, para os solitários, abandonados, rejeitados, nunca como regra geral. O que é importante é como os asilos se multiplicaram como se tornaram realidade dos novos tempos; e que eles, através de seus espaços e profissionais habilitados, com o apoio da sociedade, consigam alcançar seu objetivo principal o de proporcionar uma velhice plena de alegria e felicidade para os que ali vivem

O que traz a sensação de um espaço seguro, confortável e acolhedor? Será a tradução elaborada pelo arquiteto (quando há a atuação deste profissional) dos nossos gostos, sonhos, cores e fantasias? Ou a lembrança da nossa infância e dos ambientes nela contidos? (BOSI, 1994, p.74). A multiplicidade de vivências possíveis no interior de um espaço arquitetônico que vai abrigar idosos é de vital importância para trazê-los de volta na medida do possível, a uma vida sem o sofrimento sentido tanto pela separação, muitas vezes forçada, do convívio com os seus como pela ruptura, que tem o significado de muitos anos e momentos importantes de sua existência.

O espaço arquitetônico interno do Asilo Pão de Santo Antônio apesar de ter arrumações tradicionais, é bastante amplo e bem variado; sua origem vem das intervenções pelas quais o edifício tem passado durante a sua já longa existência - 77 anos de atendimento a idosos da cidade de Belém, de outras cidades do Estado do Pará e de cidades da Amazônia, como foi constatado nas entrevistas.

A solução para a moradia e distinção social entre grupos de idosos no edifício do Asilo está representada simbolicamente neste trabalho pelos ambientes de dormir e descansar os dormitórios, divididos em coletivos e individuais. Têm valores estipulados pela “Associação da Pia União do Pão de Santo Antônio” e aplicados pelos seus dirigentes para servir de maneira adequada às condições financeiras de cada idoso que procura a entidade, esteja ele arcando com os custos do seu internamento, usufruindo dos benefícios com auxílio de parentes ou de pessoas amigas.

Existem quatro tipos de espaços utilizados como dormitórios: os coletivos, que possuem uma quantidade de leitos condizente com as suas dimensões e respectivo mobiliário, porém não sendo um hospital, essas espécies de enfermarias não permitem a mínima privacidade principalmente a de idosos; os dormitórios individuais (quartos) que utilizam banheiros coletivos localizados nas circulações imediatas dos mesmos; os apartamentos (pequena sala, dormitório, copa e banheiro) localizados em blocos com escadas e circulações, constituem soluções adequadas; e os chalés, pela sua independência, como uma rua de pequenas casas e com a mesma infra-estrutura dos apartamentos, constituem a melhor solução de moradia do Asilo, mas também a mais cara, se o próprio idoso é quem arca com todas as despesas.

Talvez o espaço ideal para os nossos asilos sejam edifícios, como os dos países com alto índice de qualidade de vida (IDH), respeitando evidentemente nossa cultura e arquitetura,

que tenham em seu interior ruas com calçadas generosas e chalés que se tornam pontos de encontro para os amigos e a família diários ou semanais. Que se abra esta nova rua do saber para a comunidade. Que as crianças venham ouvir histórias dos idosos, histórias de vida, da cidade, lendas da região e se encontrem de outra maneira com a sua cultura e aprendam a respeitar esses cidadãos e ainda mais os seus velhos. Que venham as escolas também, que se programem visitas com os idosos, que a saúde e a disposição virão. Que o asilo seja também um espaço, consagrado pelos seus narradores.

Grupo, individualidade, comportamento e saúde.

Pesquisadores e professores, entre outros, aplicaram em algum momento da sua vida profissional - muitas vezes sem se darem conta disso – técnicas e procedimentos da História Oral. Na sala de aula da graduação, nas especializações, no mestrado e nas teses de doutorado esta utilização torna-se cada vez mais conhecida e divulgada.

As entrevistas feitas pelo jornal "O Pasquim" nas décadas do regime militar utilizavam quase sempre um grupo de jornalistas entrevistadores para um entrevistado, que seria pessoa de destaque na época em qualquer área do conhecimento e não necessariamente uma personalidade. A busca de opiniões e comportamentos inovadores originados em todos os segmentos sociais predominava para indicar saídas possíveis para os duros momentos que o país passava. O "Pasquim" foi inovador e em geral os entrevistados eram jovens e adultos. É claro que idosos também foram entrevistados, pois não havia no jornal espaço para esse ou qualquer outro tipo de discriminação.

Adotar metodologia nova para produzir História Oral fazia parte do projeto inicial na atuação junto aos idosos do Pão de Santo Antonio, em Belém do Pará.
Sônia Maria de Freitas (FREITAS, 2006, P.19) quando explicita a *História Oral Temática*[127], escreve que a entrevista tem esse caráter e que é realizada com um grupo de pessoas sobre assunto especifico, porém não informa se pode ser realizada simultaneamente ou não, com mais de uma pessoa do grupo, especialmente de idosos.

[127] Em seu livro "A História Oral Possibilidades e Procedimentos" Sônia Maria de Freitas apresenta uma divisão da História Oral em três gêneros: tradição oral história de vida e história temática. Conceitos que foram adotados nesta pesquisa.

Como formar estes grupos? A velhice tem fases? Como a dividiremos, pelo trabalho? Pela decadência física, perda dos movimentos e dificuldades com os sentidos? Qual será a escala de velhice entre 70 e 110 anos, de cinco em cinco anos ou isso não existe? O que fará a diferença entre os relatos desses idosos? Como algumas dessas perguntas já haviam sido respondidas no momento dos ajustes na seleção geral, a ida ao campo se faria sem adotar uma escala de velhice e com o intuito de entrevistar três idosos simultaneamente.

A idéia da participação simultânea de três idosos em cada entrevista manifestou-se desde o início da primeira reunião para a seleção geral. A escolha recairia sempre sobre cada grupo de três internos que tivessem bom convívio entre si, tomando como base a observação feita pelo profissional do serviço social do asilo, quanto ao comportamento diário dos internos em suas atividades normais, mas o ponto principal dessa experiência era o de que cada um dos entrevistados poderia ajudar o outro através das suas lembranças e estimulá-lo a endossar a veracidade de determinados fatos vistos e sentidos, dos pontos diversos da participação de cada um sobre o tema abordado. O estímulo resultante da entrevista com grupo de três idosos foi discutido também naquele momento, e se aventou que teria um caráter terapêutico, já que induziria “o puxar pela memória” e a “ajuda mútua” tão necessária para maiores desprendimentos e a participação mais efetiva de cada um individualmente.

Elaborou-se um roteiro para as entrevistas e estas aconteceram a partir do final do mês de junho (27.06.2007) estendendo-se até meados do mês de agosto (dia 16.08.2007). Aconteciam sempre de manhã, às quartas e quintas-feiras, iniciando às 9:00h e não extrapolando 11:00h, respeitando assim os horários de refeição e higiene pessoal de todos os entrevistados. Apesar do barulho das conversas paralelas em determinados ambientes e do tráfego de veículos às proximidades do Asilo pois, a entrada principal do edifício fica voltada para uma avenida movimentada, as gravações alcançaram nível satisfatório e até mesmo agradável.

O método experimental foi posto em execução com os três primeiros grupos de entrevistados, mas diferente do que se pensava, ou seja, que haveria participação e interferência e que cada um poderia ajudar o outro a lembrar o passado em comum, tal não aconteceu; cada um falou por si e em nenhum momento houve intervenção sobre a fala do outro. Uma entrevista foi feita em ambiente aberto e amplo, com um grupo de três idosos sentados em cadeiras espreguiçadeiras, próximos uns dos outros e com o entrevistador em

frente com o gravador, e as outras duas também em grupo ocorreram em ambientes semi-abertos, com os entrevistados sentados não tão convencionalmente, pois um deles estava em cadeira de rodas, em volta de uma mesa.

Como o método não funcionou conforme previsto inicialmente, a partir daquele momento as entrevistas seriam realizadas individualmente. Aconteceram em ambientes semi-abertos, ou mais fechados, como nos próprios Quartos e Chalés que os entrevistados ocupavam. Desde o início, inclusive nas entrevistas dos Grupos de três, foi feita uma foto individual de cada entrevistado, com prévia autorização de todos para que assim se procedesse, e aconteceu sem nenhum constrangimento.

As entrevistas iniciavam-se sempre com a ratificação do nome e data e local de nascimento do entrevistado, prosseguindo com o falar sobre a infância e juventude passada na cidade de Belém. Depois com o falar sobre educação e lazer e outras experiências na cidade onde o tema do transporte era sempre abordado e o conhecimento da Estrada de Ferro Belém-Bragança e o Ramal que ligava São Braz ao centro de cidade tornava-se o assunto principal. Duas fotos eram sempre mostradas no momento em que um dos entrevistados falava que conhecia as Estações e Paradas do Ramal: a primeira do edifício da Estação Central de Belém há muito tempo demolido, e a segunda da parada de Batista Campos, situada na Praça Senador Milton Trindade (Antigo espaço do Horto Municipal).

Referências Bibliográficas:

BOSI, Ecléa. ***Memória e Sociedade: lembranças de velhos.*** São Paulo: Cia de Letras, 1994.

FREITAS, Sonia Maria de. ***História Oral: possibilidades e procedimentos.*** São Paulo: Editorial Humanitas, 2006.

GAGNEBIN, Jeanne Marie. ***História e narração em Walter Benjamin.*** São Paulo: Perspectiva S.A., 2004.

SANTOS, Carlos Nelson (coord.). ***Quando a rua vira casa: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de Bairro.*** São Paulo: Projeto, 1985.

Anexo - 2

O velho e a cidade – Um ensaio

Fabiano Homobono Paes de Andrade*(Co-autor)
Estefania Knotz Canguçu Fraga. **(Co-autor)

Le vieillard et la ville

Résumé

Essai avec intention de récupération de partie de l´histoire récent de la ville de Belém et de sa population, utilisée comme sources basiques: le depoiment oral d´un travailleur de l´intérieur de l´État du Pará, né en 1911, dans la ville de Bragança, montré à travers de son régard sur l´aspect urbain de ce capital, et de son vivre comme un citoyen du intérieur migrant, á partir de 1928; une lettre envoyé à un journal local par un citoyen portugais relatant son voyage de train Belém-Bragança, réalisé en 1921.

Resumo

Ensaio com intuito de recuperação de parte da história recente da cidade de Belém e de sua população, utilizando como fontes básicas: o depoimento oral[128] de um trabalhador do interior

(*) Professor Universidade Federal do Pará. Doutorando PUCSP.
(**) Professora Dra PUCSP - Orientadora

do Estado do Pará, nascido em 1911, na cidade de Bragança, mostrado através do seu olhar sobre o aspecto urbano dessa capital, e de sua vivência como um cidadão interiorano migrante, a partir de 1928; uma carta enviada a um jornal local por um cidadão português relatando a sua viagem de trem de Belém para Bragança, realizada em 1921.

Palavras-chave: Amazônia; cidades; memória; forêt, Villes; mémoire.

Introdução

A alusão ao mundialmente famoso "O Velho e o Mar" de Ernest Hemingway, no título deste ensaio não é gratuita, pois em 2006 sentia-me como um pescador, não na busca de um peixe especial, como no romance, mas na busca por novas e inéditas fontes de informações sobre o primeiro Ramal urbano da Estrada de Ferro de Bragança (1887-1931) e logicamente de sua relação com a população e com a cidade de Belém do Pará. Decorrente da minha formação de arquiteto, a urbanística vinha sempre como força natural trazendo consigo os logradouros, sua arquitetura e seus monumentos, a vida dos habitantes ia se impondo e se incorporando e as pessoas aparecendo nos relatos.

A fonte principal deste ensaio é representada pelo Sr. Leonardo da Silva**, que se prepara para completar 98 anos. Quando deu este depoimento, em 2006, pareceu-me muito bem de saúde e muito lúcido em tudo o que relatou. Eu o vi pela primeira vez no momento em que me recebeu em seu lar, uma residência no Bairro do Reduto[129], em Belém do Pará, junto com a sua mulher. Cheguei à sua casa através da lembrança de uma amiga minha que sabia do meu interesse, por ser ele uma pessoa que havia nascido no início do Século XX. A outra fonte utilizada é um jornal local encontrado na Biblioteca do Grêmio Literário Português. Ali, todos os números publicados desse jornal estão arquivados e encadernados, com notícias e anúncios sobre a cidade. O enfoque especial era para a colônia dos portugueses radicados no Pará. Em um dos números consultados havia a publicação da carta enviada pelo Sr. F.

---

[128] *"A história oral é um procedimento metodológico que busca pela construção de fontes e documentos registrar, através de narrativas induzidas e estimuladas, testemunhos, versões e interpretações sobre a História em suas múltiplas dimensões: factuais, temporais, espaciais, conflituosas, consensuais. Não é, portanto, um compartimento da história vivida, e sim, o registro de depoimentos sobre essa historia vivida. De acordo com Meihy (2005), é um procedimento premeditado de produção de conhecimento, que envolve o entrevistador, o entrevistado e a aparelhagem da gravação"* in DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. *História Oral: memória, tempo, identidades* Belo Horizonte: Autentica Editora, 2006. p.15-16.
(**) Nome fictício criado para preservar a verdadeira identidade do depoente.
[129] Denominação derivada de uma pequena praça de guerra, próxima ao convento de Santo Antonio, cuja muralha foi demolida em 1832, para que fossem construídos logradouros públicos (ruas e praça). Ver CRUZ, Ernesto. *Ruas de Belém* Belém: Cejup, 1992.p.29. Ver também CRUZ, Ernesto. *Belém aspectos geo-sociais do município* Belém: Livraria José Olympio Editora, 1945. P 245.

Oliveira. O Jornal começou a circular em 13.08.1920, com a denominação de "Jornal Lusitano", mas mudou para "A Colônia" em 01.12.1924. Essa nova publicação conservou a linha editorial da anterior. E como complemento histórico-arquitetônico dessas duas fontes, foram integradas duas Fotografias[130], uma de época e outra atual. Para a análise de resultados, a fonte oral servirá como uma espécie de depoimento piloto, de um total de 28 depoimentos de idosos tomados até o momento. No caso da fonte escrita, o jornal de época é um dos seus representantes. Ambas as fontes foram consultadas para subsidiar a minha Tese de doutorado, cujo tema está intimamente ligado à cidade de Belém através de um Ramal Ferroviário, parte integrante da Estrada de Ferro de Bragança.

Este ensaio visa então recuperar alguns aspectos da história social recente da cidade, contando com o conhecimento e experiência deste trabalhador, um torneiro mecânico, nascido na cidade de Bragança em 1911 que, chegando a Belém de trem, para uma rápida visita, logo depois voltou para arranjar emprego, aí constituiu família e adotou a cidade como sua. E com a ajuda de outro trabalhador, um comerciante português também morador de Belém, que resolveu viajar de trem para Bragança, pela dificuldade que tinha de crer, em tantos riscos que os passageiros teriam que enfrentar nessa viagem, que partia da Estação Central de Belém até àquela cidade.

Um Cronograma de fontes e conhecimentos:

1920-1928 – Belém, a EFB e um jornal Lusitano aos Sábados;

A colonização do Pará foi portuguesa por isso, na década de 20, um "jornal lusitano" seria bem aceito pela sociedade paraense. Na edição do dia 12.03.1921 desse jornal, na segunda página, seção de comunicações com o editor, foi publicado com o título "Cartas de Bragança", a opinião do cidadão português F. Oliveira a respeito da viagem de trem de Belém para Bragança. E como ele iniciou sua viagem na Estação Central de Belém, pertencente ao

[130] *"Uma fotografia original é, assim, um objeto-imagem: um artefato no qual se podem detectar em sua estrutura as características técnicas típicas da época em que foi produzido. Um original fotográfico é uma fonte primária. Já em uma reprodução (que, por definição, pressupõe-se integral), seja ela fotográfica, impressa etc., realizada em períodos posteriores, serão detectadas, obviamente, outras características que diferem, na sua estrutura, do artefato original de época. Uma reprodução fotográfica – qualquer que seja o seu conteúdo – remete a um objeto-imagem de segunda geração, mesmo que sejam empregados em sua confecção procedimentos tecnológicos análogos aos da época em que a foto foi tomada. Uma reprodução é, pois, uma fonte secundária"* in KOSSOY, Boris. ***Fotografia & História.*** São Paulo: Ateliê Editorial, 2001. P 41-42.

Ramal São Braz – Jardim Público da EFB, o seu relato tornou-se muito importante para este Ensaio.

> *“Prezado amigo Godinho,*
> *Escrevo-te esta, depois de fazer uma excellente viagem no trem do horário, da Estrada de Ferro Belém–Bragança. Francamente te digo que quando embarquei na Estação de Belém, tive uns certos arrepios de frio, com medo de ser esmagado por esses carros, que levianamente dizem ser os piores do universo. Não é tanto assim,*
> *Eu que não sou marinheiro de primeira viagem, pois que tenho andado em trens (ou comboios como os chamam na nossa terra) europeus, não vi esse iminente perigo, como se procura fazer crer aos que pela primeira vez viajam nesta Estrada de Ferro.*
> *É exacto, que se torna aborrecido transpor tão longo percurso, porem, sem esse receio de desaparecer desta para melhor. Que diabo! Desastres sempre houve, e muitas vezes nas melhores linhas férreas do mundo. Mas isso, nós não reparamos por que nos fica muito longe. A administração da E. de F. de Bragança, a meu ver, tem ate feito muito, e devo louvar a sua criteriosa Direcção.*
> *Failar-te desta cidade, caro Godinho ficará para a minha segunda carta. Hoje só te digo que ella é linda e que seu comercio e grande e criterioso. A nossa colônia esta representada na lista das primeiras casas comerciais, até breve.*
>
> *Do amigo F. Oliveira. 21.02.1921.”*

A Estrada de Ferro de Bragança (EFB) foi a primeira ferrovia a ser construída no Pará e na Amazônia e, diferente de outras ferrovias inacabadas, foi totalmente concluída e entregue para uso da população. Com seus 299,10 km de extensão, em funcionamento integral, a partir do ano de 1908, ano da sua inauguração, era constituída de 12 Estações e 36 Paradas. A partir do ano de 1931, com a desativação do Ramal São Braz – Jardim Público, a ferrovia perdeu 6,10 km de extensão, uma estação (Estação Central de Belém) e duas Paradas (Generalíssimo Deodoro, antiga 2 de Dezembro, e Batista Campos

1928 - A Castanheira, as boas vindas de Belém e o Ramal da EFB;

Daquela curta estadia na Belém de 1928, o Sr. Leonardo[131] lembra a paisagem que o recebeu nas proximidades da cidade e das primeiras impressões que teve sobre ela. O trem, ao entrar na grande curva da Castanheira, já havia permitido a algumas centenas de metros antes, para os passageiros que quisessem espiar através das janelas dos Carros (Vagões), tanto naqueles da primeira classe, como nos de segunda, que visualizassem o exemplar da Castanheira-do-Pará (Bertholletia Excelsa), essa imensa árvore que serviu durante muitos anos de marco visual da chegada por terra à cidade de Belém.

Leonardo Silva - Belém era um pouco atrasada, não era como é hoje, pelo menos havia, olha até o entroncamento tudo era mato ali. Ali onde é o (Shopping) Castanheira, ali tinha uma castanheira, tinha uma curva fechada, que tempos depois já com trânsito de veículos automotores se davam desastres terríveis. Naquele tempo tinha bonde só até o Souza que era próximo à Bandeira Branca no Marco, lá ele fazia a curva e voltava, era o bonde.

O trem da Estrada de Ferro de Bragança continuava o seu trajeto e em seguida vinha a Estação do Entroncamento à direita, e depois à esquerda a Parada do Asilo D. Macedo Costa. Mais algumas centenas de metros à direita estava o Bosque "Rodrigues Alves", e um kilometro e meio adiante, à esquerda se chegava ao grande Largo de São Braz e à Estação que levava o seu nome.

Fabiano - Aqui, em Belém, o Sr. desceu em que Estação?

Leonardo - Estação de São Braz. Depois eu morava na Vileta, tinha uma prima que morava na Vileta.

F - E o que e que o Sr. guarda na lembrança, da Estação de São Braz?

L - A estação de São Braz era uma estação até bonita, tinha aqueles passeios bonitos, ali onde ficavam os trens, tinha o horário, tinha o que era o misto, ali em volta do mercado de São Braz, ali o trem fazia a curva, a máquina fazia as manobras por trás do Mercado chamavam lá pra trás "Covão de São Braz". Aterraram tudo aquilo.

F - O Senhor me falou antes, que chegou a conhecer as Paradas do trem, estou perguntando dessa viagem a passeio, porque é quando ainda existia o Trecho da EFB que me interessa no momento. Quais eram as paradas que o Sr. lembra?

L - Depois da Parada do Asilo D.Macedo Costa só tinha a de São Braz.

---

[131] *"Por muito que deva à memória coletiva, é o individuo que recorda. Ele é o memorizador e das camadas do passado a que tem acesso pode reter objetos que são, para ele, e só para ele, significativos dentro de um tesouro comum*" in Bosi, Ecléa. *Memória e Sociedade: Lembranças de Velhos.* São Paulo: Companhia de Letras, 1994, p.411.

1928-1931 – Topografia e Trabalho na cidade de Belém;

O que o Sr. Leonardo ainda não sabia era que as Estações e paradas do Ramal São Braz - Jardim Público da EFB estavam todas situadas em uma grande área, que acompanhava os trilhos, dentro dos limites da 1ª Légua Patrimonial de Belém, e que a Estação de São Braz, era a 1ª Parada do trem no sentido bairro centro da cidade. Uma Belém que, em 1928, já possuía uma densidade populacional e uma quantidade de edifícios residenciais bem significativas, principalmente nos bairros centrais, e isso determinava o caráter eminentemente urbano desse Ramal. Ao retornar para Bragança, o Sr. Leonardo trabalhou na sua cidade natal apenas um ano e veio de volta para Belém fixar moradia e emprego.

Fabiano - O Sr. trabalhava aonde?

Leonardo - Comecei a trabalhar lá (Bragança) um ano, comecei a aprender, né? Depois quando eu vim pra cá, trabalhei numa panificadora, um ano, e depois voltei para a profissão, trabalhei nas duas oficinas do Farah, aquele que era dono daquela oficina, onde era o "alto do bode", onde é a Vila Farah.

Ao falar do seu primeiro emprego em Belém, o Sr. Leonardo traz junto com ele a imagem das padarias e mercearias da cidade. Esse tipo de empreendimento, que era encontrado em uma grande quantidade de esquinas espalhadas por todos os bairros, teve sua origem ligada aos comerciantes portugueses e espanhóis que durante muitos anos, mantiveram o seu monopólio. Muitos edifícios utilizados ainda resistem ao tempo, ainda podem ser encontrados com freqüência nos bairros centrais; poucos ainda conservam a mesma função, mas quase todos possuem o ano de sua inauguração gravado na sua platibanda. É através dessa informação gravada que pode ser detectado que o seu auge foi na primeira década do Século XX.

Vale ressaltar que alguns aspectos da topografia da área urbana de Belém foram mascarados ou modificaram-se totalmente com a chegada da verticalização habitacional dos anos 80 do Século XX. Nesse caso o Sr. Leonardo, já experiente e com vivência da cidade de Belém, faz referência a um aspecto parcial do Bairro de São Braz muito interessante: é sobre a área conhecida popularmente como o "alto do bode", situada na Travessa Castelo Branco esquina com a Avenida Governador José Malcher. Esta área desapareceu da paisagem urbana com a construção de um edifício alto de apartamentos. Alguns anos antes, uma Vila de Casas

denominada de “Vila Farah”, com unidades geminadas de dois pavimentos, já havia iniciado esse processo de mascaramento e desaparecimento.

Quando ele revela esse lado da topografia da cidade, na verdade fala do seu local de trabalho, do seu segundo trabalho em Belém, mas este para o exercício da sua profissão: uma oficina mecânica que o levou a trabalhar, com o mesmo patrão, em uma usina de borracha durante 29 anos. E revela também que havia outras quatro usinas semelhantes na cidade, e que fecharam todas no final da década de 50.

Leonardo- Exatamente. O patrão me encontrou na oficina e disse “eu preciso de você lá pra trabalhar comigo lá na minha Usina. Ele levou um mês atrás de mim, e parece que não parava torneiro na oficina dele, e eu fui pra lá trabalhar, disse que ia fazer uma experiência. Experiência essa, eu trabalhei 29 anos e dez meses. Sai de lá quando fechou as Usinas de Borracha, elas cerraram as portas, Bitar, Chamié e as outras, eram no total cinco Usinas de Borracha. Quando eu encerrei já tinha a idade de me aposentar e me aposentei, ainda procurei outras oficinas por aí, passava nos testes, mas quando eu mostrava os documentos não me davam o lugar por causa da idade.

Leonardo, então com 50 anos, não conseguindo mais emprego na cidade de Belém, aposentou-se e começou a trabalhar em sua própria casa, como acontecia com um grande número de trabalhadores, isto até serem acometidos de doenças.

Leonardo- Aí eu comprei um torninho, e montei uma oficina em casa e comecei a trabalhar, só serviços leves, com ventilador etc. Quando um tempo ai, tive problema de coração,aí eu passei 8 dias na Ordem Terceira, baixei hospital, né ? O médico perguntou se eu trabalhava ainda, eu disse que sim, eu estou aposentado, mas ainda trabalho. Se você quiser viver ainda um bocado pare de trabalhar. Aí eu parei, vendi o torno e deixei de trabalhar, e estou aqui até hoje ainda, vivendo.

1931 – A cidade e um Ramal da EFB na 1ª Légua Patrimonial;

Então a conversa voltou para o Ramal da EFB (1887-1831), que ia até o Centro da Cidade próximo ao Ver-o-Peso, quando o Sr. Leonardo relatou mais alguns acontecimentos vividos por ele até 1931, ano da desativação daquele Ramal. Iniciou referindo-se às Paradas do trem.

Leonardo - Batista Campos e Tamandaré.

Fabiano- Pelas referências que tenho, a primeira Parada depois da Estação de São Braz era a da Estrada da Constituição (hoje Av. Gentil Bittencourt) com a Avenida 2 de Dezembro (hoje Av. Generalíssimo Deodoro). A segunda Parada seria em Batista Campos como o sr. falou e a Tamandaré já seria a Estação Central de Belém.O sr. chegou a usar o trem nesse trajeto?

L- Usei, sim.

F- O sr. falou que desceu em Batista Campos?

L- Foi, desci em Batista Campos.

Fabiano- E o sr. lembra bem que a parada de Batista Campos não era na praça de mesmo nome, era antes? (mostrando uma foto que associa como sendo a da Parada)

Leonardo - Sim, era antes, e poderia ser a da foto (Fig.1).

Fabiano - E depois o sr. nunca mais foi ao Centro, nunca visitou a Estação Central?

L- A Estação de Belém era pequena. Ficava ali perto do Grizolia.

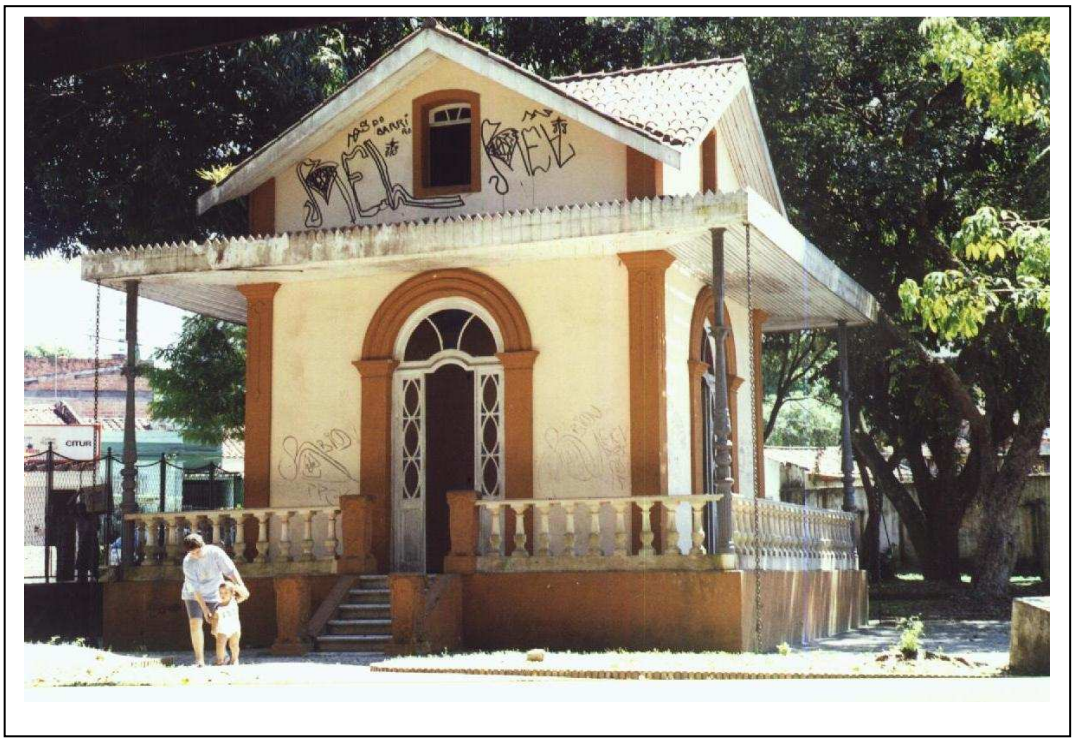


Figura 1 – Pequeno edifício que serviu como a Parada de Batista Campos para o trem, no Ramal São Braz – Jardim Público (1887-1931), da Estrada de Ferro de Bragança. Localizado na grande curva (Atual Rua do Horto) que servia de ligação entre a Estrada da Constituição (atual Avenida Gentil Bittencourt) e a Rua dos Mundurucus. Durante algumas décadas do

Século XX, serviu para abrigar a administração do Horto Municipal de Belém, área que mudou de função, transformando-se na atual Praça Milton Trindade. Uma réplica deste edifício serviu como Parada na esquina da Estrada da Constituição com a Estrada 2 de Dezembro (atual Avenida Generalíssimo Deodoro), do mesmo Ramal da EFB, servindo posteriormente como parada de bondes. A réplica foi demolida quando da desativação das linhas dos bondes. Foto tomada da área interna em direção à Rua do Horto. Fontes: Autor & CRUZ, Ernesto. *Ruas de Belém.* Belém: CEJUP, 1992.

F- Então, o sr chegou a ir pegar o trem lá, a visitar?

L- Não, eu cheguei a passar por lá.

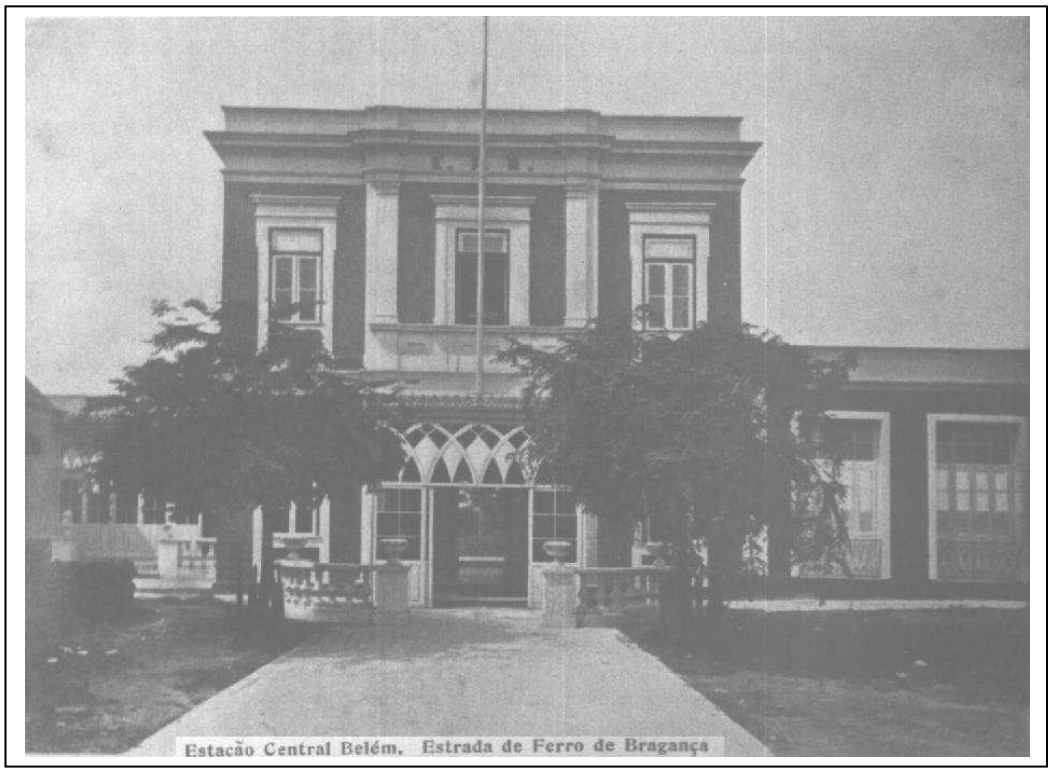


Figura 2 – Fachada principal do edifício da Estação Central de Belém, pertencente ao Ramal São Braz – Jardim Público, da Estrada de Ferro de Bragança. Foto tomada em torno de 1898-1899, aproximadamente 10 anos após a inauguração desse edifício público, pelo fotógrafo Arthur Caccavoni, posicionado no piso do acesso principal de passageiros, situado ao ar livre,

no interior da área pertencente à referida Estação, cujo portão de acesso externo estava situado à Estrada de São José (atual Avenida 16 de Novembro). Existem indícios, na própria fachada, de que o edifício foi ampliado nesse intervalo de tempo, da inauguração para a tomada da foto. Fonte: CACCAVONI, Arthur. *Álbum Descritivo da Amazônia.* Gênova: F. Armanino, 1899.

1931 – Belém, as Estações, as Paradas e o Círio de N.S. de Nazareth.

Fabiano- É, essa Estação não seria tão grande quanto a de São Braz, mas ela era de muita utilidade para os comerciantes e para as pessoas que iam para o Centro. Inclusive agora eu estou tentando fazer uma relação de como as pessoas iam para o Círio, porque com o trem como vinha do Interior era muito mais fácil as pessoas descerem lá na Estação Central de Belém (Fig.2) do que em São Braz.

Leonardo - Mas a maioria descia em São Braz, porque ficava mais próximo de Nazaré, ia a pé por ali assim.

F- E as pessoas, para chegar até a Catedral da Sé, para a saída do Círio? Nessa parada de Batista Campos, o que tinha nela?

L- Era uma parada muito simples, era pequena. Essa aqui tá parecida (olhando para a fotografia) com uma Guarita que tinha, que dava passagem pros ônibus, pros Bondes, na Gentil. Quando chegava na 2 de Dezembro era uma descida muito funda ali, de lá ate o cemitério da Soledad, era uma baixa, só tinha uma linha. Dava o sinal, tinha uma bandeirinha lá.

F- O que pode ter acontecido é que ela se transformou em uma parada de Bondes, no mesmo lugar. O Sr. lembra dela como parada de Bondes na esquina da Gentil com a 2 de dezembro? O Sr. lembra como se fosse uma guarita parecida com esta? (mostrando a foto).

L- Sim, exatamente.

O Sr. Leonardo voltou algumas vezes a Bragança de trem, mas saindo da Estação de São Braz. Sobre reclamações, só se referiu as faíscas da "Maria Fumaça".

Fabiano - Nessa viagem que o Sr. fez, ainda tinha o pessoal que reclamava do barulho do trem, tinha aquilo das faíscas queimarem as roupas?

Leonardo - Reclamava da Maria Fumaça, no carro de primeira já nem tanto, no carro de segunda era mais próximo da máquina e aí era pior.

Considerações finais

A pouca informação que se tem até o presente momento do significado e importância da existência do Ramal São Braz - Jardim Público da EFB (1887 – 1931) para a população de Belém faz com que este tipo de ensaio e seu desmembramento se transformem em mais uma ferramenta que, com o auxílio da fonte oral, ajuda a revelar novos fragmentos da nossa história recente.

Referências Bibliográficas

BOSI, Ecléa. ***Memória e Sociedade: Lembranças dos Velhos*** São Paulo: Companhia de Letras, 1994.

CACCAVONI, Arthur. ***Álbum Descritivo da Amazônia.*** Genova: F. Armanino, 1899.

CRUZ, Ernesto. ***A Estrada de Ferro de Bragança – Visão Social, Econômica e Política.*** Belém: SPVEA (Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia), 1955.

_____ ***Ruas de Belém.*** Belém: CEJUP, 1992.

_____ ***Belém Aspectos Geo- Sociais do Município.*** Rio de Janeiro: Livraria Jose Olympio Editora, 1945.

DELGADO, Lucilia de A. ***Historia Oral – Memória, tempo, identidades.*** Belo Horizonte: Autentica, 2006.

KOSSOY, Boris. ***Fotografia & História.*** São Paulo: Ateliê Editorial, 2001.

Jornais

"Jornal Lusitano" Edição de 12 de março de 1921, p.2 Belém, 1921.

Anexo - 3

O Jardim Público e uma Rocinha perdida em Belém – Um Ensaio.

Fabiano Homobono Paes de Andrade*(Co-autor)[132]
Estefania Knotz Canguçu Fraga. **(Co-autor)

Resumo

Ensaio com a intenção de recuperar parte da História da Cidade de Belém durante o Século XIX, dos seus edifícios públicos e do lazer da sua população, através da localização exata do Jardim denominado "Rocinha das Canelleras" que, de acordo com um Relatório da Presidência da Província de 1874, citava a Estrada de São José (atual Avenida 16 de Novembro), mas sem precisão.

[132] (*) Professor Universidade Federal do Pará. Doutorando PUCSP.
(**) Professora Dra PUCSP - Orientadora

Un Jardin Public et une « Rocinha » perdue à Belém – Un Essai.

Résumé

Essai avec intention de récupération de partie de l´histoire de la ville de Belém au cours du XIXe siècle, ses bâtiments publics et de loisirs de sa population, par le biais de l'emplacement exact de Rocinha du jardin appelé "Canelleras", qui, selon un rapport de la présidence de la province de 1874, devis l'avenue actuel Estrada de São José (16 de novembro), mais sans précision.

Palavras-chave: Amazônia; cidades; memória; jardins- Forêt, villes; mémoire, jardins.

Introdução

A História da cidade de Belém do Pará, nos Séculos XIX e XX, mostra que, em várias situações do uso do solo urbano, um significativo número de edifícios, quer fossem eles públicos ou privados, se adaptaram as novas funções a que foram solicitados, simplesmente através de reformas. Essas reformas variavam, das mais simples, com um pequeno aumento da área construída, e mudanças na cobertura e nas paredes, até as mais complexas, com um grande aumento de área construída, com a ampliação do número de pavimentos, e adaptação feita para as novas fachadas em acordo com o "style soigné" do momento da solução proposta. Dificilmente um edifício era totalmente demolido, havia o máximo de aproveitamento possível, do existente, na construção "do novo". Este tipo de abordagem, em relação ao aproveitamento de edifícios, foi utilizado, em uma pesquisa enviada a reunião da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência, realizada na cidade de Florianópolis, em Julho de 2006. [133]

[133] 58ª Reunião da SBPC, Pesquisa intitulada "Projetos Arquitetônicos na construção da Cidade de Belém: Edifícios, Mutações, Metodologia de busca e estudo das representações da imagem.", apresentado em forma de Pôster, Florianópolis, 2006.

No decorrer da pesquisa para o doutorado intitulada: “De São Braz ao Jardim Público (1887-1931) – Um Ramal da Estrada de Ferro de Bragança em Belém do Pará”, novos exemplos de edifícios foram registrados, inclusive o da nova utilização de um edifício que, servia como Parada daquele Ramal ferroviário urbano e foi transformado, de local de embarque e desembarque de passageiros do trem, para escritório da diretoria administrativa, do então Horto Municipal de Belém.

Assim como sucedeu àqueles projetos arquitetônicos, houve também a reutilização de espaços mais relacionados aos projetos de urbanismo e paisagismo, como o que funcionava o Jardim Botânico, reaproveitado que foi para a instalação do Gasômetro da Cidade de Belém. Certamente vários profissionais concorreram para isso, entre eles arquitetos, engenheiros mecânicos e químicos, resultando na transformação do espaço ocupado pelo Jardim Botânico, em um espaço industrial, com a função de produzir gás para a população, a denominada concessionária de serviços urbanos de gás.

Contribuindo para a mudança da Paisagem Urbana, essas transformações ou mutações dos edifícios na cidade, ocorreram também em jardins, ou seja, de um Jardim transformado em outro Jardim, como foi o acontecido com *Objeto de Estudo* adotado para este ensaio, que envolve diretamente dois Jardins, a “Rocinha das Canelleras” e o “Jardim Público”. O alerta inicial deste ensaio aconteceu ao decifrar-se o sentido daquilo que estava escrito, com a linguagem da paisagem urbana[134], da cidade de Belém do Pará, na segunda década do Século XIX (Figs.1 e 2). A representação da cidade, elaborada como desenho, é vista do alto, como um vôo de pássaro, a morfologia, que se apresentava através da representação cartográfica, olhada não estaticamente, dava a entender que, havia ali um objeto perdido, que começava a se mostrar, a querer apresentar novas provas de sua existência. E é através deste fio, proveniente da cartografia, puxado com ajuda de outras memórias que, no cruzamento dessas memórias com o tempo-espaço envolvido, se pôde recuperar informações, nele contidas, como um exercício de arqueologia urbana e social da cidade. (Matos, 2002, p.36).

[134] (...) Cidade-Documento: A paisagem urbana vai-se impondo como um documento a ser lido, como um texto a ser decifrado. Cabe ao investigador entender esse emaranhado de tempos-espaços e memórias, recuperar as várias camadas e as relações entre elas decifrando seus enigmas, como uma arqueologia social da cidade. Os estudos urbanos reconhecem a pesquisa empírica, como elemento indispensável para detectar a constituição das cidades e de suas tensões, analisando as transformações por que passaram e como se construíram. Novos corpos documentais vêm sendo valorizados e através dos olhos dos seus contemporâneos ajudam a desvendar as cidades que já não existem mais.(...). In MATOS, Maria Izilda S. de. ***Cotidiano e Cultura: História, Cidade e Trabalho.*** Bauru, São Paulo: Editora da Universidade do Sagrado Coração – EDUSC, 2002. P. 36.

1 - Um Jardim denominado “Rocinha das canelleras”

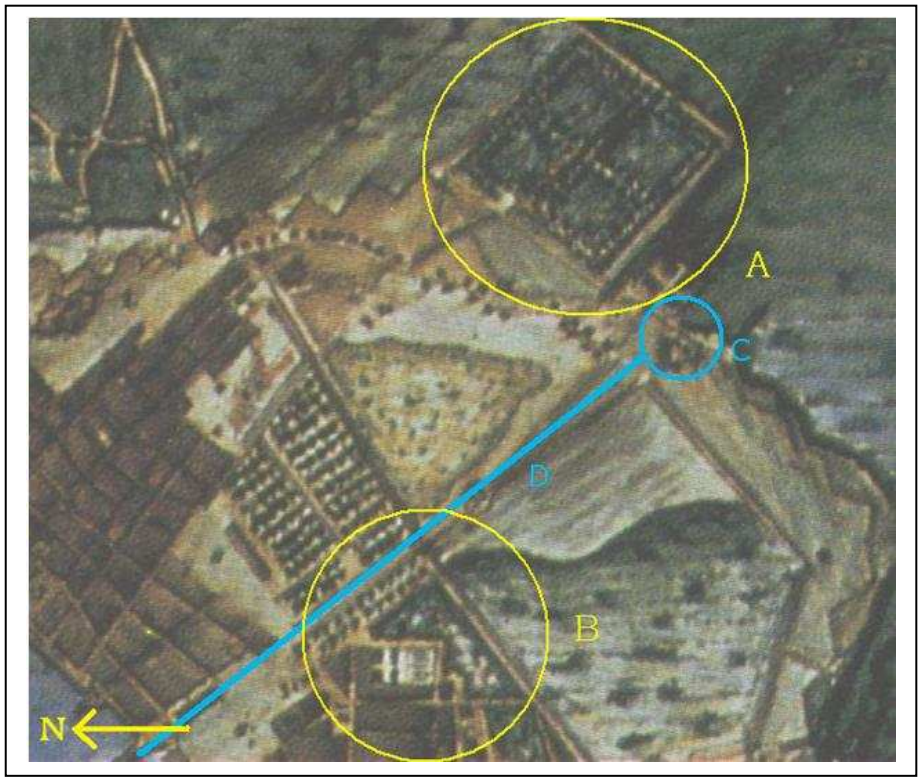


Figura 1 - Pormenor de uma Planta da Cidade de Belém do início do Século XIX. No círculo "A" está o Horto Botânico; no círculo "B" o Jardim das Canelleras. Em azul, no círculo "C", o Convento de São José da Cidade e a linha "D", a Estrada de São José. Fontes: Plano do Pará in TAVARES, A. de Lyra. *A Engenharia Militar Portuguesa na Construção do Brasil*, 1965; Plano de Pará in ARAÚJO, Renata M. de. *As cidades da Amazônia no Século XVIII – Belém, Macapá e Mazagão,* 1998. Plano do Pará *do original manuscrito da Direção dos Serviços de Engenharia – Gabinete de Estudos Arqueológicos da Engenharia Militar, Lisboa início do Século XIX pág.400*, in REIS, Nestor Goulart. *Imagens das Vilas e Cidades do Brasil Colonial*. 2000.

Tudo indica que, logo após o grande aterro do alagado do Piri, concluído na segunda década do Século XIX, houve a definição, como traçado de via urbana, da Estrada de São José (atual Avenida 16 de Novembro). Esta Estrada foi assim denominada, pois interligou o Ver-o-Peso, principal centro e feira de comércio de Belém, ao Convento de São José da Cidade. Convento este que já existia desde 1749, quando foi iniciada a sua construção pelos Religiosos da Piedade[135] de Gurupá.

A Estrada de São José (Fig. 01) facilitou o acesso ao Horto Botânico de Belém, e permitiu o desenvolvimento de várias Rocinhas ao longo do seu trajeto, entre elas, a "Rocinha das Canelleras", aquela que foi a primeira Rocinha ali instalada e pode ser considerada como o nascedouro do "Jardim Público" de Belém.

O Jardim "Rocinha das Canelleras" é considerado o 2º Jardim, nascido da vontade dos governantes paraenses de criar este tipo de lazer e incentivo ao gosto pela Botânica na população de Belém. Esta vontade teve início ainda Século XVIII, no ano de 1796, com a criação do Horto Botânico[136]. Com um terreno em forma retangular inicialmente, depois ocupando uma área em forma de trapézio retangular (Fig. 02), a "Rocinha das Canelleras", foi implantada no início do Século XIX localizada na Estrada de São José, esta Rocinha possuía

[135] Em 1758 esses religiosos missionários retiraram-se para Portugal, pois o Aviso de 5 de fevereiro deste mesmo ano, quebrou a sua existência na Capitania do Maranhão, Grão Pará e Rio Negro, por mal comportamento como sacerdotes . Em 1761 ordena o Governador que a Olaria, que elle mandara estabelecer em São José, entre este incompleto Convento e o igarapé para ministrar telha, cal, ladrilho à construção do Palácio, continue no mesmo trabalho para que os referidos artefatos sejaõ sujeitos a compra individual dos moradores em benefício da Real Fazenda. In BAENA, Antonio Ladislau M. ***Compêndio das Eras da Província do Pará*** Belém: Universidade Federal do Pará; Rio de Janeiro: Companhia Gráfica LUX, 1969, pp.156, 172, 186.

[136] O Horto Botânico ou Jardim Botânico em Belém, localizado próximo ao Convento de São José da Cidade, foi estabelecido em 1796, em terras pertencentes a fazenda real, devido a Carta Regia de 04 de novembro de 1796, do Capitão General Don Francisco de Souza Coutinho, possuía 50x50 braças (90x90metros) de dimensão de quadra e era constituído de quatro quadras, formando um quadrado total de aproximadamente 200m de lado. In Mensagem proferida pelo Presidente da Província do Pará, excelentíssimo senhor doutor Pedro Vicente de Azevedo, em 15 de Fevereiro de 1874. Pará: Typographia do Diário do Gram-Pará, 1874.

uma plantação de arvoredos aromáticos, originários de Cayenna, com indicativos, que podem ter tido a influência de projeto do Diretor do Jardim Botânico, o francês Grenoullier.

Na mesma área onde funcionou a “Rocinha das Canelleras”, depois de modificações no projeto, ou seguindo as diretrizes de um novo projeto, foi implantado o “Jardim Público”, oficializado em 1864, e considerado o 4º Jardim, daquela vontade dos governantes paraenses iniciada em 1796.

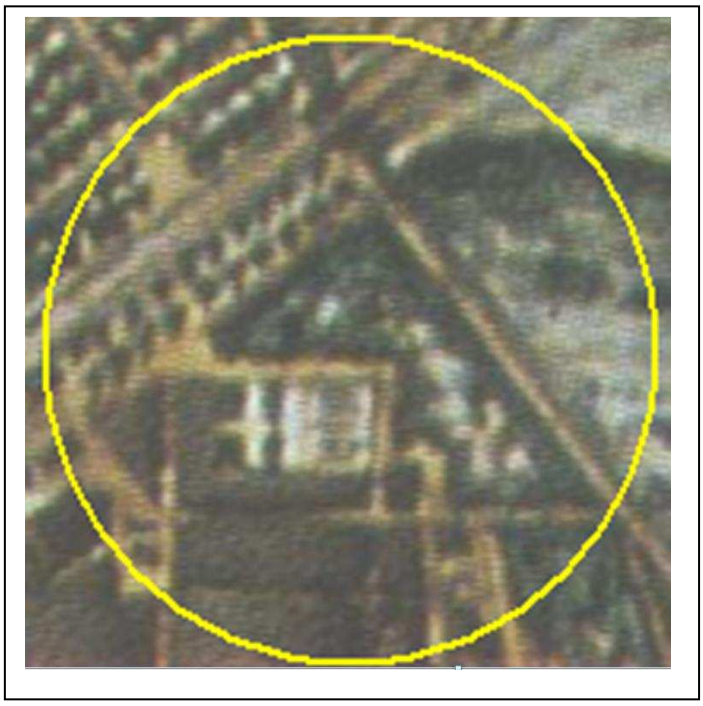


Figura 2 – Pormenor da área da “Rocinha das Canelleras”, onde se identifica o trapézio retangular do terreno e duas fileiras de “canelleras” quase adultas.

2 – As Rocinhas em Belém do Pará.

Já somam alguns anos que, partindo da classe dos arquitetos, existe o interesse pelo estudo das “Rocinhas”, esses edifícios habitacionais de características Rurais, com tipologia especial e encontrada, quase com exclusividade na cidade de Belém, a partir do final do Século XVIII e que teve bastante representatividade no Século XIX. Existindo hoje pouquíssimos exemplares, entre eles, a Rocinha localizada no interior da área do Parque Zoobotânico do Museu Paraense Emílio Goeldi.(Fig.03).



Figura 03 – Entrada Principal da Rocinha do Museu Paraense Emílio Goeldi. Foto tomada pelo fotógrafo Felipe Augusto Fidanza em 1902, reproduzida em cartão postal, na temática

Pará Pitoresco, pela Papelaria Silva, de Alfredo Augusto Silva. Fontes: do Autor; (Governo do Estado do Pará, 1998); (SANJAD, 2009).

O importante trabalho científico do arquiteto e professor universitário Roberto de La Rocque Soares[137] e sua equipe, sobre as referências feitas às Rocinhas, coletado em periódicos paraenses, do período de 1840 a 1892, abrangendo seis títulos de jornais do Século XIX: "Treze de Maio"; "Gazeta Oficial"; "Jornal do Amazonas"; "Jornal do Pará"; "O Liberal do Pará"; "Diário do Gram-Pará", num total de 13.006 exemplares, contribuiu de maneira especial para este ensaio. Foram 398 referências encontradas com a utilização da palavra "Rocinha", destas, 13 se referiam a aluguel ou venda (por meio de leilões) de "Rocinhas", localizadas na Estrada de São José; e mais quatro referencias sobre fuga de escravos de rocinhas localizadas nesta mesma Estrada. (SOARES, 1996, p.186, 187.). Neste trabalho do professor La Rocque, a denominação geral *Vivenda Rural*, foi utilizada para identificar "Rocinhas", e também identificar "Chácaras" e "Sítios", que eram edifícios com tipologias caracteristicamente diferentes daquelas que identificavam as "Rocinhas".

Nenhuma citação, porém na pesquisa do professor La Rocque, referenciava a ***Rocinha das Canelleras***. O que pode significar que ela deixou de ser um "Jardim para o lazer público", tendo sido desativada até o final da década de 1820, coincidindo com a informação de sua existência, trazida através da imagem aérea da Planta da Cidade de Belém, do início do Século XIX (Fig.01). Aquela opção de lazer público oferecida pela ***Rocinha das Canelleras*** foi então transferida, ou conviveu conjuntamente, durante três anos, com o ***Jardim do Conde de Villa-Flor***, que é considerado o 3º Jardim a existir em Belém, e que funcionou no Palácio do Presidente da Província de 1817 até 1820, em acordo com a informação contida na Mensagem do Presidente da Província, Pedro Vicente de Azevedo em 1874.

O ***Jardim Público*** ou ***Passeio Público*** foi indiretamente citado, em 23-04-1872, no periódico *Liberal do Pará*, em anuncio de aluguel de uma Rocinha, de propriedade do Sr. Joaquim Luiz de Paiva, situada na Estrada de São José: "defronte ao ***Jardim Público***, tratar no escriptorio de Barata e Paiva"[138]. Outro anúncio, desta vez, inserido no periódico *Diário do Gram-Pará*, que circulou em 10-11-1881, traz mais informação da vizinhança do ***Jardim***

[137] In SOARES, La Rocque. ***Vivendas Rurais do Pará: Rocinhas e Outras (do Século XIX ao XX); levantamentos arquitetônicos e busca bibliográfica.*** Belém, Fundação Cultural do Município de Belém, 1996.

[138] SOARES, La Rocque. Op.cit.p.174.

Público, se refere ao leilão de uma propriedade denominada "Rocinha das Laranjeiras", localizada na Estrada de São José e Rua das Caneleiras[139], o que nos leva a afirmar que estava situada defronte do ***Jardim Público***, e é correspondente a mesma propriedade do Sr. Joaquim Paiva. Em 7-2-1866, no mesmo *Diário do Gram-Pará,* é anunciado: "a perda de um escravo de nome Nympha, tendo sido a cabeça raspada a navalha a pouco tempo", na mesma "Rocinha das Laranjeiras". Mas é o *Jornal do Amazonas* que, no dia 26-3-1862, traz o anuncio mais esclarecedor a respeito daquela propriedade, através de uma Declaração Pública:

> *"O Sítio..., foi doado por Manoel da Rocha Varja, em julho de 1844 à sua comadre Izabel Francisca da Conceição, viúva então do primeiro marido Manoel da Silva, que falecera pela cabanada e nada tem, por conseguinte os filhos delle, nem o dito Silva, no referido sítio doado."* (SOARES, 1996, p.115).

Com essas evidencias de localização da área ocupada pela "Rocinha das Laranjeiras", pode-se afirmar que ela está também representada na Planta da Cidade de Belém do início do Século XIX (Fig.1), situada em frente a ***Rocinha das Canelleras*** ambas situadas na Estrada de São José.

Considerações Finais

Os diversos caminhos deste ensaio mostram que, o primeiro sinal tomado como referencia para a localização e pormenores do Jardim "Rocinha das Canelleras" foi a cartografia, mas não simplesmente a representação estática da cidade de Belém e partes dela, porém a execução de uma análise dinâmica, no tempo e no espaço, com a ajuda de todas as fontes consultadas antes e depois daquele primeiro sinal de alerta. Com foco na utilização efetiva deste Jardim, dito de uso público, indagando qual a função desta área urbana para a população, e os acontecimentos específicos nela vivido e evidenciados pelo público e pelo privado.

[139] Esta palavra esta com a grafia errada na obra de La Rocque, Lê-se "cameleira" . SOARES, La Rocque. Idem, p. 150.

Referências Bibliográficas

ARAÚJO, Renata M. de. ***As cidades da Amazônia no Século XVIII – Belém, Macapá e Mazagão.*** Porto - PT: Inova Artes Plásticas, 1998.

BAENA, Antonio Ladislau M. ***Compêndio das Eras da Província do Pará*** Belém: Universidade Federal do Pará; Rio de Janeiro: Companhia Gráfica LUX, 1969.

MATOS, Maria Izilda S. de. ***Cotidiano e Cultura: História, Cidade e Trabalho.*** Bauru, São Paulo: Editora da Universidade do Sagrado Coração – EDUSC, 2002.

MUNIZ, J. de Palma. ***Patrimônio dos Conselhos Municipaes do Estado do Pará***. Paris - Lisboa: Aillaud & Cia, 1904.

REIS, Nestor Goulart (org.); BUENO, Beatriz P.S; BRUNA, Paulo Júlio. ***Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial***. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Imprensa Oficial do Estado, 2001.

SANTUCCI, Jane. ***Os Pavilhões do Passeio Público – Theatro Casino e Casino Beira-Mar.*** Rio de Janeiro: Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro; Secretaria das Culturas: Editora Casa da Palavra, 2005.

SOARES, La Rocque. ***Vivendas Rurais do Pará: Rocinhas e Outras (do Século XIX ao XX); levantamentos arquitetônicos e busca bibliográfica.*** Belém, Fundação Cultural do Município de Belém, 1996.

Mensagem proferida pelo Presidente da Província do Pará, excelentíssimo senhor doutor Pedro Vicente de Azevedo, em 15 de Fevereiro de 1874. Pará: Typographia do Diário do Gram-Pará, 1874.

Periódicos referenciados:

Jornal do Amazonas, de 26-3-1862
O *Liberal do Pará*, de 23-04-1872.
Diário do Gram-Pará, de 10-11-1881.

Anexo 4

Roteiro para entrevistas com os internos dos diversos setores da Associação da Pia União do Pão de Santo Antonio (Local: Salão Cor de Rosa):

Dia 27.06.2007 –	Maria Jose M. da Rocha .	09.02.1913
	Guiomar Macedo Porto Ferreira	17.08.1915
	Nazira Ruffeil	11.05.1920
Dia 04.07.2007 –	Jovencilia Andrade Bonfim	28.06.1922
	Antonia Andrade Galvão	05.02.1911
	Aurora Guiomar de Jesus Antunes	15.10.1923
Dia 05.07.2007 –	Julia Ferreira Chaves	12.12.1913
Dia 11.07.2007 –	Florinda Bastos da Cunha	04.05.1916
	Raimunda Farias Correa	06.10.1916
Dia 12.07.2007 –	Izabel Gadelha de Souza	06.05.1920
	Maria de Lourdes Montenegro de Souza	29.07.1915
	Rosa Nogueira da Costa Teixeira	12.01.1920
Dia 18.07.2007 –	Ana Farias Sodré	18.10.1918
Dia 19.07.2007 –	Adelina Costa	30.05.1907
	Davina Godot Porpino da Silva	22.09.1912

Dia 25.07.2007 –	Manoel Martins dos Reis	08.07.1912
	Mario Lopes da Silva Matos	18.11.1910
	Oswaldino Ferreira de Oliveira	23.01.1917
Dia 01.08.2007 –	Mario Nazareth de Souza	18.02.1923
	Isabel Ferreira da Silva	19.10.1919
	Brígida Pereira de Souza	08.10.1902
Dia 08.08.2007 –	Olinda Castello Pereira	15.04.1917
	Alcides Pereira do Nascimento	21.04.1919
	Francisca Guedes Patriarca	18.05.1918
Dia 09.08.2007 –	Durval Mendonça	26.10.1923
	Helena Quatorze	13.08.1922
Dia 10.08.2007 –	Alzira das Candeias Santos	02.02.1903

Perfis – Um pequeno comentário sobre cada entrevistado.

1.6. Os olhares dos moradores: 1902 – 2008.

Mudanças na cidade, lugares que se transformaram, terrenos onde funcionavam vacarias hoje abrigam um grande shopping, o leite tirado com a ordenha das vacas para ser vendido a população está no mesmo lugar, mas enlatado, em um edifício modernoso que lembra cidade não o Campo, não o rural. Trabalhava-se muito, mas o trem estava lá, para ser visto, passava longe, da praça ficava perto para vê-lo, para pega-lo.

Jovencilia: 28.06.1922 Trabalhou muito, não enxergava direito, veio para Belém com 12 anos, nasceu em Castanhal, toca vários instrumentos, andou de trem.

Aurora: 15.10.1923 Nasceu em Belém, de pais portugueses, educação rígida, o pai trabalhava em serraria no Una, conheceu o trem (Maria Fumaça). Morou na Rua Padre Eutiquio, terrenos que deram origem a Mesbla (Shopping Iguatemi). Andou pela Praça Batista Campos, pelo Ver-o-peso e Cemitério da Soledad.

Julia: 12.12.1913 Pais portugueses. Nasceu em Belém, morou na Quintino entre Boaventura e Tiradentes, estudou no Barão do Rio Branco, escola para pobres na Braz de Aguiar. Viveu 18 anos com um homem, Vila Sossego no Guama. Rua Manoel Barata, Fogão Butano, Salvaterra

Praia, Bonde para ir ao Bosque, Tome–Açu Guerra, Mercado de Peixe, Ver-o-Peso, Beneficente Portuguesa, Trem no Rio de Janeiro, Fabrica Palmeira, Yamada. “A gente andava mais a pé do que de bonde”.

Antonia: 05.02.1911 Nasceu em Belém, no Telegrafo. Com 12 anos já trabalhava, Travessa do Curro, operaria de fabrica de sapatos. Chamie - Farah, Municipalidade. Igreja do Marco, Sagrado Coração de Jesus (já desativada). Icoaraci. Trem para Americano, Estação de S.Braz.

Nazira: 11.05.1920 Nasceu em Belém, Cidade Velha – Rua Cametá , Ângelo Custodio, Demetrio Ribeiro e Dr. Malcher. Conheceu a Estação Central de Belém e o Trem. Benevides. 16 de Novembro, Conselheiro Furtado. Doces.

Guiomar: 17.08.1915 Nasceu em Manaus, mas veio pequeninha para Icoaraci, a irmã morava na Mundurucus. Marapanim, Marudá. Conheceu o trem vinha da Estação Pinheiro para a Estação de São Braz.

Maria de Lourdes: 29.07.1915 Nasceu em Santarém, veio para Belém com 15 anos. Foi domestica em casa no Largo da Pólvora, perto do IEP. Fabrica Palmeira. Morou na Praça Amazonas próximo ao Presídio S. José. Conheceu um Diretor do Trem, foi de trem de S.Braz para Castanhal. Morou na Rua Conselheiro Furtado, com 3 de Maio.

Rosa: 12.01.1920 Nasceu em Santo Antonio do Tauá, veio para Belém na década de 1980, Conheceu a Estação de trem de Santa Isabel, morou na Sacramenta e também na Rua Pedro Álvares Cabral.

Isabel06.05.1920:Nasceu em Salvaterra no Marajo, veio para Belém com 13 anos, trabalhou a partir daí na Beneficente Portuguesa, aonde também morou. Foi para o Oiapoque, casada, morou na Ponta dos Índios.

Durval: 26.10.1923 Nasceu em Soure, veio jovem para Belém. Morou na Campos Sales entre Manuel Barata e O’ de Almeida. Bondes. Pará Elétrica. O transporte da população era o barco ou o bonde, só quem vinha de Castanhal é que vinha de trem. Jogava futebol na Praça da Bandeira. Morou e se criou lá. Estudou no Floriano Peixoto e no Colégio do Carmo.

Alzira: 02.02.1903 Nasceu em Belém na Santa Casa, no Umarizal. Mãe Barbadiana morreu no parto. Foi criada no Orfanato Antonio Lemos, em Santa Isabel. Com 15 anos veio para ser domestica em Belém na casa dos Casanova (Parentes de Magalhães Barata), moravam em Nazaré, Avenida S. Jerônimo próximo a Capela de Lourdes. Ia ao Teatro da Paz.

Helena: 13.08.1922 Nasceu em Belém, na Avenida S.Jerônimo entre Generalíssimo e 14 de Março, Aluna da Professora Hilda Vieira, escola particular até a 5ª serie primaria. Santa Catarina (Nazaré).Fez curso pratico de farmácia de dois anos. Casou com 35 anos teve 2

filhos, ficou casada 17 anos, marido morreu de enfarto. Começou a trabalhar com 16 anos, servente da Beneficente, com 17 entrou para a Farmácia Áurea na Manuel Barata com Praça Felipe Patroni, onde ficou 14 anos. Depois na Farmácia Andrade na José Bonifácio próximo a Cosanpa. Fabrica de Doces S.Vicente na Rua Gaspar Viana, onde morou em frente a fabrica. Conheceu o trem, foi duas vezes para Ananindeua via S.Braz. Andou de Zepelim e nos bondes Cremação e S.Jerônimo.

Ana Farias: 18.10.1918 Nasceu em Abaeté, morou na Rua dos Mundurucus com a Avenida Roberto Camelier. Ouvia o apito do trem quando ia sair da Estação. Morou também na Dr. Assis, no Beco do Cardoso na Cidade Velha.Utilizou o bonde e ônibus como transporte. Trabalhou com a família Cardoso.

Davina: 22.09.1912 Nasceu em S.Luis do Para em Igarapé Açu, filha de paraibano. Foi interna no Colégio Santa Catarina no tempo das irmãs Adelaide e Josefina. Andou de Bonde e viajou de trem de Castanhal para a Estação S.Braz em Belém. Mercado de S.Braz, A feiticeira e a Caixa D' Água.

Adelina: 30.05.1907 Nasceu em Cachoeira do Arari, veio para Belém de Canoa em 1932, com 25 anos, trabalhou em Icoaraci em loja de fazendas, foi cozinheira, foi bábá e domestica. Conheceu o Mercado de Carne, o de peixe e o Ver-o-peso. Morou em Nazaré, trabalhou na casa de uma fazendeira (Juliana) em frente ao Cinema Iracema, depois trabalhou com o radialista Edgard Proença, Antonio Barreto com a Generalíssimo, que fazia "crônicas ao meio-dia de Domingo." Conheceu o trem em viagem para Icoaraci.

Mario: 18.11.1910 Nasceu no Ceará, foi para Manaus e veio para Belém, passou por Maués e pelo porto de Parintins. Morou na Rua da Marinha 72. Não andou de trem.

Manoel: 08.07.1912 Nasceu em Bragança, veio para Belém com 16 anos, viajou de trem. Quase não estudou, foi jardineiro e morou na Marambaia.

Oswaldino: 23.01.1917 nasceu no interior de Vigia, veio para Belém com 5 anos, pai jardineiro que trabalhou no Boulevar Castilhos Franca, morou na Conselheiro quase esquina da Alcindo Cacela. Foi um dos inventores do Ônibus Zepelim, foi mecânico.

Florinda: 04.05.1916 Nasceu em Belém no Bairro do Reduto, Travessa Assis de Vasconcelos. Pai português, casou com 22 anos, teve 2 filhos, ficou casada 44 anos. Estudou no Colégio Santo Antonio, no Instituto Travassos e na escola Normal, com 12 anos, aonde não concluiu o curso por causa de Impaludismo. 3 anos de Paes de Carvalho e na Escola Pratica de Comercio, aonde com 18 anos concluiu " Guarda Livros" hoje " peritos contadores". Viajou de trem para Ananindeua, "fazia muita fumaça mesmo". Lazer no Teatro da Paz, Sociedade

Portuguesa, Sociedade Italiana e na Maçonaria. Passou 56 anos no Rio de Janeiro, Ramos, Meyer e Botafogo. Cinema Olímpia, Casa Feiticeira, Íris. Morou em Pinheiro. O marido trabalhou na construção do aeroporto de Val-de-cans. “Temos o aeroporto graças aos americanos”, “O Pará, a sala de visitas da América do Sul”.

Raimunda: 06.10.1916 Nasceu no Acre, cidade de Sena Madureira no alto Purus, veio para Capanema e ficou dos 7 ate aos 30 anos. Passou 6 anos no Rio de Janeiro. Morou na Cidade Velha, na Cremação, em S.Braz (IAPI), em Nazaré, na Gentil (Farmácia Belém). Usou o trem para vir de Capanema até Belém, ele parava 40’ para o almoço em Igarapé Açu. Usou depois o Pau de Arara e a Kombi. Cine Universal e Cinema Guarani.

Alcides: 21.04.1919 Nasceu em Altamira, veio para Belém em 1930 com 10 anos. Estudou no Colégio dos Órfãos “ Patronato” no Outeiro, “Manuel Barata” e “Lauro Sodré” em Belém, Contabilidade no Grêmio Literário Português. Linotipista primeiro emprego “Folha do Norte”. Convocado para o exercito 1940, Itália forca expedicionária, 1945. Trabalhou 20 anos no Loide Brasileiro, Praça XV, Rio de Janeiro. Vinha de trem do Curro do Maguari para Belém.

Olinda: 15.04.1917 Nasceu em Belém, no Porto do sal, Dr.Assis, muito bonito. O pai morreu em Altamira quando ela tinha 12 anos. Morou na Joaquim Távora, no Largo do Carmo. Morou em Santos e no Rio de Janeiro durante 10 anos. Viajou para Miraselvas de trem através da estação de S.Braz.

Francisca: 18.05.1919 Nasceu na Áustria, chegou a Belém na Revolução de 30, com 18anos, no Navio Aida Carmem, vindo de Manaus. Morou na Rua Tiradentes, casou, morou na Bernal do Couto e na Passagem N.S. das Graças, perto da Igreja, na Terra Firme. Trabalhou em uma Clinica, no Guaraná Soberano (Cerveja vinha de Portugal), na Fábrica de Tecidos. Estudou ate o 2º ano Primário. Não experimentou o trem.

Isabel: 19.10.1919 Nasceu em Belém, foi pequenina para o Acre e voltou para Belém com 28 anos, no navio Tenente Portela. Morou na Travessa 3 de Maio e na Rua Antonio Barreto. Foi para Bragança de Trem.

Maria José: 09.02.1913 Nasceu em Belém, no Bairro de Nazaré, na Avenida S.Jerônimo. Estudou no Floriano Peixoto e no Paes de Carvalho. Trabalhou na 4400, na Gonçalves Rocha & Cia na Padre Eutiquio. Freqüentou as Igrejas de Nazaré e dos Capuchinhos. Foi uma vez a Estação Central de Belém. Viajou para Bragança e Peixe-Boi. Viajou de Navio para Soure, Mosqueiro, Icoaraci e para Fortaleza (Itambé).

Mario Nazareth: 18.02.1923 Nasceu em Belém, na Conselheiro Furtado, pai militar pernambucano. Estudou na Escola Barão do Marajo na Conselheiro, no Barão do Rio Branco,

Colégio da Bahia, vestibular no Rio de Janeiro e em Kansas City, Missouri Telecomunicações. Trabalhou desde os 13 anos, primeiro no Ferreira Gomes Ferragista, depois na A.S. Dias, na Buick, na Panair do Brasil(1942). Casou em Cametá, filhos gêmeos mortos, 59 anos casados. Conheceu o deposito de Carvão da Estrada de Ferro por trás do Presídio S.Jose, Trilho do Carvão. Andou muito de Bonde.

Brígida: 08.10.1902 Nasceu em Belém, na Rua dos Mundurucus em frente ao Colégio Progresso Paraense, “o trem passava na porta da minha casa”, não tinha medo de ser atropelada pelo trem, não.

Maria José M. da Rocha. Belém - PA 09.02.1913

Homobono- Dona Maria José, fale um pouco da sua família quando a senhora era criança. Fale do seu pai, o que ele fazia? E da sua mãe também,

Maria José- Eu, graças a Deus, tive uma infância e juventude muito felizes. Meu pai era despachante da Alfândega, minha mãe era dona da casa, éramos uma família feliz. Era eu e mais 3 irmãos, duas irmãs e um irmão, nós fomos criados em união, em paz, meus irmãos também foram felizes. Nossa juventude também foi feliz, meu pai era ótimo pai, minha mãe, muito carinhosa, muito zelosa por nós. Tive a infelicidade de perder o meu pai, ele ainda com 52 anos, ele faleceu eu estava com os meus dezeseis anos, mais ou menos, aí a nossa vida mudou um pouco, né? Com a falta dele nessa ocasião não havia Instituto, não havia nada, era só o que trabalhava né? Então nós, com o estudo que tínhamos, enfrentamos a vida.

H- A senhora estudou onde? Em que colégio?

M- Eu estudei no Grupo Floriano Peixoto, o primário, depois passei para o Ginásio, no Paes de Carvalho. Minha irmã mais velha era formada, era dentista, a segunda, ela bordava, pintava, costurava e eu ainda estava saindo do ginásio. Me empreguei no comércio.

H- Em que loja do comércio?

M- Fui uma das primeiras funcionárias da 4400, a Lobrás, fui muito feliz, eu trabalhei lá onze anos, ótimos patrões, colegas, vivia muito bem; saí de lá para um escritório de

representações, Gonçalves Rocha e Cia, na Padre Eutiquio, entre 13 de Maio e Manoel Barata. Lá eu trabalhei 13 anos, sai de lá pra casar,

H- A senhora casou com quantos anos?

M- Eu casei com 28 anos, mas fui também muito feliz, graças a Deus. Só passei 10 anos casada, meu marido morreu de uma congestão.

H- Como se chamava o seu marido? A senhora teve filhos?

M- Rubem Gonçalves Rocha. Não. Aí continuei a trabalhar, ainda trabalhei uns anos até que me aposentei. E ainda na empresa, eu me aposentei, mas fui pra casa, trabalhava, bordava pra fora, fazia pintura e graças a Deus fui vencendo a vida, né?

H- E a senhora morava onde? Qual era o seu bairro? Qual a Rua?

M- Nazaré, São Jerônimo, antiga S.Jerônimo, hoje Governador José Malcher, entre Quintino e Rui Barbosa e depois de casada morei na Domingos Marreiros, não me lembro das travessas, mas fui muito feliz, sempre tive bons vizinhos, bons amigos, graças a Deus. Estou com 94 anos.

H- A senhora, pela sua idade nasceu em 1913. A minha mãe morreu com 92 anos, perdi minha mãe com 92 anos. E vendo a senhora bem acho que a senhora possa viver bem mais. Então a senhora chegou a andar de trem aqui na cidade?

M- Andei de trem, de bonde.

H- A senhora pegou o trem em São Braz e foi para o centro da cidade?

M- Tinha uma Estação, Estação de Belém, era na 16 de Novembro. O trem saía de lá e ia pra São Braz, mas eu já peguei em São Braz, né?

H- E a senhora pegava em São Braz, não chegou a pegar lá na Avenida 16 de Novembro? Eu tenho até uma foto, o trem parava em vários lugares, certo? Às vezes a pedido, mas as paradas oficiais eram: uma situada na Avenida Generalíssimo Deodoro esquina com a Avenida Gentil; outra próxima à Praça Batista Campos. É essa aqui (mostrando a foto); fica dentro da área do Horto Municipal, deveria ter uma parecida ou igual, na esquina da Generalíssimo com a Gentil, a senhora chega a lembrar disso?

M- Pouco me lembro, tenho pouca lembrança, mas me lembro.

H- Sim, agora ela está com outra cor, foi pintada, está diferente. E aqui (mostrando outra foto) a senhora tem a antiga Estação da Avenida 16, a senhora lembra-se dela? A senhora chegou a entrar na Estação?

M- Uma vez, somente uma vez. Aliás fui nesta excursão no Colégio ainda. Fomos conhecer a Estação de Belém. Tempo bom aquele.

H- Era próxima ao Colégio Paes de Carvalho.

M- Depois, na Estação de S.Braz, eu viajei muito, eu fui pra Estrada, Bragança, Bragança era uma cidade de grande movimento comercial, depois que tiraram o trem, ela perdeu muito o movimento comercial. Mas Bragança foi uma ótima cidade de negócios,

H- Para vocês, para a senhora que lidava com o comércio.

M- Castanhal era passagem, Peixe-boi era um lugar pequeno, mas era ótimo, tinha muito leite, muito queijo, eu conheci vários lugares da Estrada, assim de passagem, né?

H- A serviço ou a passeio?

M- Não, já passeando na companhia do meu marido.

H- A senhora com o seu marido faziam lazer em Belém? Qual era o lazer?

M- Ele passeava, ele trabalhava muito, sábados e domingos era para a família, nos saíamos, íamos passar o fim de semana em Bragança ou em Salinas, no Mosqueiro. Ia ao Cinema em Belém, eu tinha essa vida. Ia à missa aos domingos,

H- Qual era a Igreja que a senhora freqüentava, a Basílica de Nazaré?

M- Em Nazaré e S.Francisco de Assis. A Igreja de S.Francisco de Assis, aqui na Castelo Branco.

H- Sim, a Igreja dos capuchinhos.

M- Graças a Deus eu fui muito feliz. Apesar dos embates da vida, mas isto é natural.

H- Todos nós temos, mais ou menos, esses embates.

M- Feliz de quem sabe encarar.

H- Leva em frente, essa é a vida. Agora, gostaria que a senhora falasse um pouco sobre como via a cidade. Na década de 1930, as praças eram bem cuidadas?

M- Mais ou menos, a Praça Batista Campos sempre foi uma praça aqui em Belém muito destacada, mesmo na minha juventude; na minha infância, eu brincava muito na Praça Batista Campos. Temos a Praça da República, antes era Largo da Pólvora, A Praça de Nazaré também era simples, mas era muito concorrida,

H- A senhora chegou a ir a teatros durante a festa de Nazaré?

M- Não, freqüentei muito o Teatro da Paz, no tempo do meu pai. Tinha aquelas empresas, aquelas companhias do Rio, aonde vinha o..., oh! Meu Deus ele era muito conhecido, Vicente Celestino, as pecas do Vicente Celestino, nós não perdíamos. Depois do falecimento do meu pai, não podíamos ir nestas partes, né? Depois de casada, poucas companhias vieram para o Teatro da Paz, então as festas eram no Largo de Nazaré, com trapinho, cinemas, brinquedos, artesanatos e freqüentava com o meu marido.

H- E o Ver-o-Peso? As compras para casa era a senhora que fazia? Como é que era?

M- No Ver-o-Peso eu ia, sempre foi um lugar concorrido aqui em Belém, tínha de tudo, tinha frutas, peixe, frangos, tinha tudo. Mas eu pouco ia fazer compras lá, tinha quem fizesse no meu lugar, nera?

H- A senhora chegou a passear de navio, a pegar um navio?

M- De Belém pro Mosqueiro, Icoaraci, ia de navio. Depois de casada, fui uma vez e não gostei da viagem. Fui a Soure.

H- A viagem para lá é um pouco mais longa do que para o Mosqueiro.

M- Muito ruim, o navio jogava muito, eu disse eu não queria mais voltar lá, não. Mas pro Mosqueiro ia muito, mesmo no tempo dos meus pais como, depois de casada, eu ia muito pro Mosqueiro.

H- E como foi pra senhora esse período da Revolução de 30? Não sei como ela a atingiu, mas..., 1930 até 1938?

M- Nessa ocasião, eu viajava de Belém à Fortaleza, quando houve o levante aqui em Belém; nós ficamos presos em São Luis, passamos três dias à bordo, porque ninguém nem saltava, ah, ah,ah. Tinha ordem do governo pra ninguém saltar. Passamos três dias no Porto de São Luis. Mas voltamos todos em paz.

H- Qual que era o navio? A senhora lembra? O navio que fazia essa viagem para Fortaleza?

M- Não me lembro, era da companhia, era Itambé.

H- Isso foi na Revolução de 30, quando chegou na guerra de 45, onde a senhora estava?

M- Eu estava aqui em Belém, passamos algumas privações de alimento, mas íamos vencendo, né? Pra comprar açúcar, um pão, não era fácil. Tinha que entrar em fila. Minha irmã já estava casada, a segunda morava no Rio, às vezes ela mandava coisas, porque o meu cunhado era do exército e aí facilitava, encomenda de açúcar, de biscoitos,

H- Que bom que vocês tiveram esse apoio. Tá certo então, obrigado pela entrevista.

Jovencilia Andrade Bonfim Castanhal – PA 28.06.1922

Jovencília - Eu fazia muitos tipos de serviços, ***apesar de não enxergar*** eu trabalhava muito; olhe, primeiro eu lavava roupa em casa, arrumava as gavetas, varria, eu subia, eu subia at´´e pra fazer limpeza, eu subia numa escada daquela altura de lá, eu subi pra lavar uma caixa que tinha na cozinha, eu tinha já uns 15 anos, quando eu fui lavar essa caixa. Eu fazia muita coisa, muita coisa, não é bom nem eu dizer que o sr. fica aí, é coisa de cansar muito. Eu ia muito à Igreja, cantava, e em casa, trabalhando. Fazia todo o serviço de casa, lavava louca, depois por último já aprendi ate a cozinhar, a minha madrasta saía e ela chegando em casa dez e meia, o arroz já estava pronto. Eu disse assim: eu vou fazer esse arroz hoje. E eu fui fazer o arroz, e acertei, é um pouco difícil porque pra botar água e ele ficar assim durinho igualzinho né, não é pra ficar papa ficar igualzinho, eu fiz o arroz direitinho. Eu fazia muita coisa, com pouca visão eu fui trabalhadora.

Homobono- No domingo o que a senhora fazia, saía?

J- O quê? Domingo?

H- Sim, Sábado e Domingo, no final da semana?

J- Ia pra Igreja.

H- A senhora não ia para algum outro programa?

J- Ia fazer uma visita, passar o dia com a minha irmã, né? Passava o dia com o sobrinho. Não parava, a minha vida era de trabalhadora mesmo. Não sei ficar parada, não.

H- A senhora viveu aqui em Belém? Morou sempre aqui em Belém? A sua vida, a senhora passou aqui em Belém?

J- Em Castanhal, morava lá, nasci lá, vim pra cá coisa de 12 anos, vim morar em Belém.

H- A senhora tinha 12 anos?

J- Mais ou menos 12 anos, vim morar em Belém. Porque morava com a madrasta e ela vendeu a casa, a casa era do meu pai, minha e dele, mas ela vendeu e botou a gente na casa dos irmãos. Tinha uma irmã que eu não queria ficar, porque tinha serviços diferentes, era pra

servir de babá, babá eu nunca gostei. Nunca gostei de babá, gostava de trabalhar. Era uma cega que enxergava, procurava de enxergar. Pronto por aí o sr. tira, né?

H- A senhora se divertia em algum momento?

J- E muito, muito. Não. Bom aí eu...vou lhe dizer que com dez anos eu já estava com instrumento na mão, tocando. E até agora eu toco todos os instrumentos, toco tudinho, toco piano, toco acordeom, violão, bandolim, e tudo que aparece, eu toco todos os instrumentos.

H- E fora a igreja a senhora se apresentava em algum outro lugar? Tocava para alguém?

J- Tocava na igreja, era na igreja. Olhe, não faltou divertimento pra mim, viu?!

H- Como a senhora ia para a igreja? Ia a pé ou de ônibus?

J- Eu ia a pé, andava a pé.

H- E onde era a sua igreja?

J- Aqui em Belém freqüentei várias igrejas, né? Trindade, Rosário, Nazaré, de Nazaré eu vim pra cá, mas continuei saindo pra ir pra igreja, freqüentava muito as igrejas,

H - Afora freqüentar a igreja a senhora ia para a Praça de Nazaré?

J- De praça eu não gostava, era mais difícil, eu saía direto pra cá. Não tinha por que, eu não enxergava bem. Se dissessem assim: vamos sentar aqui, vamos tocar. Ia com as pessoas, eu me sentava lá e tocava, mas sair da igreja, ia logo me embora, ia embora pra casa.

H- A senhora se apresentou em algum teatro aqui em Belém?

J- Teatro? Teatro eu me apresentei quando eu tinha 12 anos. No Teatro do Cantuária lá em Castanhal. Depois eu não fui mais ao teatro, não. Tinha a filha dele que morava na Marajoara (Rádio Marajoara), E eu que vivo medonha com vontade de conversar com ela, a Tacimar, a filha do Cantuária. Então eu fazia teatro, no dele, lá em Castanhal.

H- Como a senhora veio para Belém? De trem, caminhão ou ônibus?

J- Nessa época eu vim de trem, depois fiquei viajando de ônibus. Procurava ir de 15 em 15 dias em Castanhal, não ficava presa, não.

Aurora Guiomar de Jesus Antunes Belém – PA 15.10.1923

H- A senhora sempre morou em Belém?

A - Sempre morei em Belém.

H- E qual era o Bairro que a senhora morava?

A - Quando nós nascemos, onde era a Mesbla, na Travessa Padre Eutiquio (São Matheus), era um terreno que tinha daquele Moreira Gomes, e meu pai subalugava tudo. O que eu fazia quando me entendi mesmo era cuidar dos meus irmãos mais novos. Que a minha mãe tinha...meu pai tinha vacaria, meu pai era de lá do Una, daquela serraria Una, ele trabalhava pra lá, e a gente, nós morávamos ali. Com 8 anos, ainda não tinha oito anos, sete anos, quando eles chegavam em casa ainda ia fazer comida, quando eu chegava do Colégio, era o Perpétuo Socorro que eu estudava,

H- E a senhora fazia o quê, como eu perguntei para ela (Dona Jovencília), para o lazer? A senhora ia para uma praça, para o Cinema, existia isso?

A- Meus pais eram portugueses (não deixavam fazer nada). Era grande ali, tinha muitos quartos, muitos cômodos que meu pai subalugava, era do Moreira Gomes.

H- Como era que vocês passeavam, a senhora conheceu o trem?

A- Ah!, O trem conheci quando a gente ía ali pro lado da cadeia (Presídio São José), por onde ele passava, por ali.

H- E a senhora chegou a usar o trem? Chegou a ir à Estação?

A- Não, nunca, não tinha esse negócio de andar de trem.

H- Como a senhora morava ali na São Matheus, chegou a conhecer em Batista Campos a Parada do trem?

A- Ah! Do Maria Fumaça.

H- Como é que era a parada? A senhora lembra?

A- Não lembro direito. Onde era não lembro, não. Se era pro lado da São Matheus, ele parava ali próximo à Praça Batista Campos. Quando ía pro colégio eu o via.

H- Que outros lugares a senhora freqüentava para lazer?

A- Nada, não tinha isso não, nessa época a gente vivia só pro serviço, minha mãe também. Porque meu pai era vigia do Una, serraria grande que tinha por lá e minha mãe ficava pra tomar conta, tinha a vacaria...

H- Fale-me um pouco mais da senhora e depois dessa área da Travessa São Matheus, como ela era? Era uma via iluminada, tinha água?

A- Ali era, na Travessa Padre Eutiquio, tinha tudo ali, Ali que moravam os Barões, “os coisas” de Belém, os grandões né? E minha mãe tinha muita criação em casa pra poder vender pra eles, aquelas casas todas da São Matheus compravam da minha mãe.

H- Quando a senhora casou? As suas irmãs também casaram?

A- Eu não casei, a minha mãe morreu quando eu ia fazer 14 anos. Só uma irmã casou, ela ainda está viva. Casou e teve quatro filhos. Ela, sempre no emprego dela, eu, no meu, não teve nada desse negócio de ficar juntas. Por isso que eu sou assim toda arredia.

H- A senhora nunca foi a um teatro, cinema etc...Muita gente ia ao Cinema?

A- Cinema a gente ia quando era “A vida de Cristo”, a minha mãe deixava, mas o resto, não. Era o cinema Iracema, em Nazaré e um que tinha lá no largo de São João, O Guarani. Mas o Guarani que era o mais perto ia com meu irmão mais velho. Ia porque eram poucos cinemas. Eu tinha 11 ou 12 anos.

H- E depois, quando a senhora começou a ir ao cinema com o seu dinheiro?

A- Não, eu só fazia quando a minha mãe queria, era só o que ela mandava.

H- E a senhora não saía para as praças, para ter algum divertimento?

A- O que a gente se divertia era um pedacinho de noite, lá naquele portão velho, que a gente brincava de roda quando menina, acabou-se ali; minha mãe dava um grito lá de dentro e a gente tinha que ir logo.

H- Alguma coisa que a senhora gosta de lembrar, que deixa a senhora alegre?

A- Tinha muito leite, eh, eh, eh, eh, era vacaria, isso era, quando tinha, que as vacas davam pra servir, tinha três vacarias, naquele terreno, onde foi a Mesbla, a gente vivia, a gente nem adoecia, era um ar livre. Só tive ali uma coisa, muito depois, impaludismo, malária, pois é isso ai, eu tive quase dois anos, aí eu ia pro Colégio Perpétuo Socorro, mas chegava lá não agüentava.

H- E a senhora estudou até que ano? Fez o curso primário?

A- Segundo ano primário e aí foi quando a minha mãe faleceu. A escola foi a Perpétuo Socorro, foi só essa, era ali do lado do Cemitério da Soledade, naquele terreno onde tinha os guardas vadiando por ali. Era na Serzedelo Correa.

H- Lembre outra coisa que a senhora gostava de fazer, alegre. Carnaval, época de São João como agora.

A- Carnaval, nada. Alí tinha muita fogueira.

H- A senhora chegou a ir ao Ver-o-Peso? A senhora ia com seu pai, ía de carroça?

A- Ver-o-Peso eu ia todo dia, levar a Lourdes por alí. Não, eu ia sozinha. Eu com meu irmão mais velho 2 anos, ia a pé; saia dali da Almirante Tamandaré entrava pela Padre Eutíquio, saía na Praça da Bandeira, entrava na sete e estava dentro do Mercado de Carne, lá a gente deixava o leite, lá vendiam café. A gente trabalhava e quando chegava de lá ainda ia pro colégio, ainda pela manhã. Aquela hora, 7:30h 8:00h, chegava já ia pro Colégio Perpétuo Socorro, quando chegava do colégio ainda ia dar banho nos meus irmãos mais novos, porque a minha mãe ficava lá na vacaria.

H- A senhora sempre morou na Travessa Padre Eutíquio? Viu a Mesbla crescer, viu a Mesbla desaparecer, viu o Shopping aparecer e sempre morou lá?

A- Sempre morei alí na Travessa Padre Eutíquio.

H- A senhora já foi ao Shopping Center alguma vez?

A- Não, nunca.

H- Pois é, o Shopping Center fica exatamente onde estiveram as vacarias do seu pai. A senhora falou do Ferreira Gomes, ele tinha também as lojas, que eram armazéns, na 28 de Setembro. E lá pro lado do Reduto, no Igarapé das armas (ou almas), a senhora foi alguma vez? E à Praça da Bandeira, como a senhora lembra dela? Ali perto do “Paes de Carvalho”.

A- No Reduto sempre ouvia falar, mas longe assim a minha mãe não deixava. A Praça era boa de andar melhor de se andar era ali, naquele pedaço.

H- A senhora chegou a andar de Bonde?

A- Bonde? Os dem-dem. O meu irmão mais novo é que chamava dem-dem, por causa da campainha, aí ele ia com meu irmão mais velho, Joaquim. O Joaquim não ficava na vacaria, ele trabalhava em mercearia, com onze anos ele tinha serviço lá pro Jurunas, tinha um senhor lá que tinha uma mercearia e era muito amigo do meu pai.

H- O seu pai veio para Belém em que época, a senhora lembra? Foi Século XIX, ou já no Século XX? Quantos anos ele tinha?

A- Eu sou de 1923 e ele tinha uns 30 anos. Ele veio rapazinho pra Belém. Ele e minha mãe, foi em navio, que eles se conheceram, era aquele tempo que vinha sempre português pra trabalhar, agora...Acho que ele veio na década de XX.

Júlia Ferreira Chaves Belem – PA 12.12.1913

Homobono- Dona Júlia, fale com que a senhora se divertia quando era jovem?

J- Naquele tempo não tinha diversão, o sr. sabe que a primeira festa que eu fui tinha 18 anos(1931), porque menor o pai não deixava, e tinha que ficar chorando. Meu pai era muito rígido, pai e mãe com os olhos em cima da gente, não podia conversar com ninguém, Pra namorar tinha que ser com quem eles quisessem, naquele tempo. Também pouco tempo a gente tinha, tinha que levantar de manhã as seis horas, meu pai chamava, "olha o café", eu ia naquela Padaria Silveira que tinha lá na S.Jerônimo, ia buscar o pão, de lá pegava a carne, vinha pra casa tomar café, tinha que arrumar a louça do café toda, para depois me vestir e sair correndo pra Escola. Era uma escola na Braz de Aguiar que era pra pobre, eu estudei lá até o 4 ano primário. Mas era assim, a gente não tinha tempo pra nada, dentro de casa tinha que aprender a fazer de tudo, quando casasse tinha que saber fazer de tudo. Hoje em dia não se arruma nem uma cama.

H- E a sua casa era na Quintino aonde, entre quê? Então a senhora teve ali por perto uma vivência de Nazaré. A senhora ia pra Praça de Nazaré? E na Praça da República?

J- Mais próximo da Rua Boaventura, entre Boaventura e Tiradentes. Que nada! Costumava até ir com as minhas amigas pra ver casamentos, que eram 2, 3 na porta da igreja, agora não tem. Ih! Ah,ah,ah. Ia não, era trabalhar e estudar. Comecei a estudar com 7 anos. Tirei o meu certificado, estudei quatro anos sem repetir nada. Depois tinha que passar dois anos no Grupo e depois ir para a Escola Normal. E era assim, chegava da Escola ia arrumar a mesa para o almoço, esperar a hora que meu pai chegasse, só que ele tinha que almoçar, ninguém comia antes dele chegar. Só o meu irmão mais velho que tinha que voltar pro trabalho, que a minha mãe pegava o almoço dele. Aos Domingos era a mesma coisa, ia à missa com as freiras, na missa de Nazaré. As freiras que levavam a gente numa filazinha pra lá, ou quando tinha que confessar ou comungar, elas que levavam e quando voltavam cada um ia para a sua casa, chegava em casa, ia cuidar.

H- E a senhora casou?

J- Vivi com um homem dezoito anos. Ele era casado, deixado da mulher, ele era japonês, meu pai trabalhava com ele, tinha coisa de açougue, era açougueiro. Ele trabalhava na Vila Sossego, tinha um terreno e uma barraquinha onde nós morávamos, tinha uma horta logo quando chegou, depois adoeceu devido à água, à tarde ele tinha que molhar aquelas plantas todas, com aquelas botas que enchiam de água, ele ficou ruim das pernas, ficaram inchadas e o médico disse que ele tinha que acabar com aquilo, não podia mais trabalhar, não. Levou um ano dentro de casa sem fazer nada e eu trabalhando, trabalhava na feira, eu tinha um tabuleiro de verduras na feira do Ver-o-Peso, logo perto ali do mercado. Graças a Deus, um ano depois, esses japoneses, ninguém conhece eles como eu conheço, o mais velho tinha

mais ou menos uns quatorze anos ou quinze, eles moravam no interior e tinham uma canoazinha com verduras, ele e o irmão menor, os pais dele compraram uma lojinha daquele sr. do fogão Butano, na Manoel Barata, então ali ele era um bom freguês me convidou pra trabalhar com ele, um salãozinho pra vender legumes, mas depois aquilo foi acabando. Butano, outras marcas, o sócio morreu, acabou aquilo. Eu fui trabalhar num foto com um judeu que até já morreu, seu Mailton, aquilo que era um bom homem, credo!

Eu e a Samer, a enteada que eu tenho. Criei três, eram filhos dele, viviam em Salvaterra com os avós, o avô era cego e a avó era doente com hérnia, eles viviam numa praia com aqueles pescadores, viviam ali e um sr. que era dono de uma geleira aqui, conhecia ele, uma vez disse pra ele que tirasse as filhas de lá, que iam acabar se perdendo, que elas passavam o dia inteiro com aqueles pescadores, sabe como é homem safado...a irmã, vou buscar, a mais velha tinha 13 anos, a outra 12 e o menino 7 anos, aí ficaram morando comigo até casar, já sou avó. A mais velha que me ajuda aqui quando eu quero ir pro médico, a outra é uma pessoa doente, problema de coração, já não enxerga bem porque tem diabetes, ela não pode sair. E essa mais velha, graças a Deus, Deus dê muita saúde pra ela pra que me ajude, porque eu não posso sair sozinha, eu não posso pegar mais ônibus, não posso levantar a perna assim.

H- Era uma pergunta que eu iria lhe fazer. Nessa época quando a senhora tinha 10, 15 anos, quando saía com seu pai, como era que vocês andavam, andavam de bonde, como é que era?

J- Nós morávamos na Quintino, canto com a Boaventura, quando a gente ía em uma festa, em Nazaré a gente ía a pé. Meu pai e a minha mãe.

H- Mas a senhora andou alguma vez, lembra de ter andado de Ônibus para ir para o Bosque?

J- Lembro, isso depois de grandinha, ainda fui ao Bosque e levei meus sobrinhos. Pro Bosque a gente ia de Bonde, na hora de voltar o Bonde deu o prego, dava prego naquele tempo, aí nós dissemos que ia demorar muito, meu pai dizia que seis horas devíamos estar em casa, meu pai era isso, de noite 9 horas tinha acabado de jantar, minha mãe vinha conversar um pouquinho com a vizinha que era comadre e eu com as crianças brincávamos ali; quando davam 9 horas, a mamãe mandava, anda! 9 horas todo mundo pra dentro. Se você vai namorar e não estiver 9 horas aqui dentro, você dorme fora, meu pai era assim. Necessidade, graças a Deus, nunca ninguém passou.

H- Como era o nome do japonês que a senhora viveu aos dezoito anos? O seu namorado.

J- É, foi um namoro assim ligeiro, lá no interior de Tomé-Açu. Não, meu irmão trabalhava nessa lancha que vai pra lá, leva as coisas, vem pra cá, traz as coisas. Lá, como ele não era casado, acabou levando a mulher do dono da casinha, e justamente onde esse meu marido fazia refeições, e ele passava na frente, porque meu irmão estava de olho, todo mundo de olho em cima da gente, naquele tempo era: vou dar uma andada pouco acima, hoje em dia anda, anda à vontade atrás de festa, anda à vontade.

H- A senhora lembra do trem? É uma coisa que eu tenho interesse, a senhora chegou a andar de trem, aqui em Belém?

J- Trem? Nós fomos, eu com meu sobrinho e meu irmão, nós fomos pro Rio de Janeiro, nos fomos ver aquelas imagens de fotos, nós fomos de ônibus, mas pra voltar estava cheio e não tinha mais lugar, voltamos de trem, mas foi bom à beça, só essa vez.

H- E com o seu marido, não andaram de trem?

J- Não, não. A gente andava mais a pé, do que de bonde. Minha mãe lavava a roupa pros portugueses que trabalhavam em frente ao Mercado de Peixe. Nós morávamos na Quintino com a Boaventura. Então dia de sábado, eram dois portugueses que andavam bem vestidos, minha mãe lavava roupa pra eles, eu e meu irmão, que até morreu acidentado coitado, nós tínhamos que levar a roupa; quando era segunda feira a gente ia buscar roupa, a pé, trouxinha de roupa na cabeça.

H- E o seu irmão fazia o quê? Qual era a profissão dele?

J- Meu irmão, começou a trabalhar porque morou um japonês em frente a nossa casa na Quintino, que arranjou um emprego pra ele, negócio de compra e venda, compra e venda, Em Tome- Açu, com arroz, com feijão. Convidaram ele pra trabalhar pra lá, e a mulher dele tinha uma criança recém nascida, e eu fui pra lá com ela.

H- E o seu pai? A senhora falou logo no início, mas como é que era o trabalho do seu pai?

J- Meus pais eram portugueses, eu não tenho sangue de brasileiro, tenho sangue português, meus tios, avós por parte de pai, tudo português. Então meu pai tinha uma carroça, trazia as coisas pra Beneficente Portuguesa, aquelas compras pra vir do armazém, trazia as coisas, chegava em casa pro almoço, almoçava, descansava um pouco e depois saía de novo e voltava de tardinha. Depois ele ficou sócio de lá, sócio permanente; ih aquelas freiras eram doidas por ele, agora não tem mais freiras lá, era só freira. Nossa vida era de pobre nunca fomos ricos, não, mas graças a Deus nunca ninguém passou fome.

H- Mas fale alguma coisa assim, que a senhora lembra, da primeira festa que a senhora foi, cinema a senhora nunca foi?

J- Pra festa só quando eu completei dezoito anos, quando o meu pai deixou, na sociedade Portuguesa que tem na São Jerônimo, com meu pai e meu avô, próximo a Bolonha, ele ia mas levava uma irmã que já era moça, eu não podia ir. Não sabia dançar, ia so pra olhar. Eu trabalhava com uma japonesa, que eu era babá da menina dela, ela morava na cidade velha, ali atrás da igreja de S.João. próximo àquele cinema chamado Guarani, parece. Ela morava em cima e em baixo morava uma judia que tinha três filhos, 5 filhos, dois rapazes e três moças. Então eu saía escondida com elas para as festas de Carnaval. As festas eram em qualquer lugar, aquelas festinhas que faziam, aqueles shows, aquelas coisas, elas convidavam e eu agarrava com elas.

H- E como era a Cidade Velha nessa parte, eu falo assim, era fácil para andar tinhas as coisas, ali a avenida Tamandaré, era bom de se andar?

J- Quando eu trabalhava com a japonesa? Morava ali perto da igreja de S.João, então de tarde nós saía e ia lá pra Fábrica Palmeira, tinha um namoradinho lá que era padeiro, e eu levava essa menina com uma amiga minha e nós íamos sentar lá naquela praça zinha (Largo de Santana em frente à igreja do mesmo nome). Ela com uma boneca no colo. Ia e voltava a pé. Ela com uma boneca no colo e eu com ela no colo, o sr.já viu?

H- A senhora lembra a família dela, da japonesa, era dessas famílias conhecidas?

J- Não, era uma pessoa que veio do Japão. Depois foi aquela briga com estrangeiros, que botaram todo mundo pra fora, o sr. lembra?(1945) Essa senhora morava na João Balbi, eu vi, quando as pessoas invadiam as casas e começavam a jogar as coisas pelas janelas, aqueles móveis, era uma coisa horrível, aí eles foram pra lá pra Tomé-Açu, porque todo estrangeiro tinha que ir embora, não podia ficar ninguém em Belém. Então ela ficou lá uns tempos depois, quando nos voltamos, a coitada morreu de tuberculose, ela era magrinha. Naquele tempo era bom, a gente saia de um emprego e já tinha outro.

H- A senhora trabalhava como doméstica, como babá? De balconista, a senhora trabalhou onde?

J- Trabalhava de balconista, de todo jeito. Trabalhei com este senhor, eu era a mais velha, depois quando fechou fui trabalhar com esse judeu, com loja de contrabando, e outras coisas. Era o Mayer Obadia, era uma beleza aquele homem, morreu.

H- O Mayer Obadia tinha uma loja na Presidente Vargas e outra na João Alfredo, a senhora trabalhou de balconista com ele?

J- Nós trabalhamos um tempo com ele, ele tinha um irmão que era muito safado, namorador, cobrador, ele já tinha ganho muito dinheiro e acabou vendendo a loja pro irmão. O irmão acabou com a loja, foi gastar com mulherada, acabou deixando a loja. Aí eu saí, fui

pra minha casa. Graças a esse médico de vista Dr. Aracy Barreto, ele morava na S.Jerônimo, na Manuel Barata ele tinha consultório. Depois eu fui pros Yamadas, ele era meu freguês de verdura, não tinham nada os coitados, eu era mocinha, trabalhei com eles uns dois anos. Aquela Loja Grande que tem na Manuel Barata era uma casinha velha de porta e janela, primeira loja deles; eu trabalhei com eles lá dois anos, o seu Hiroshi era rapazinho, esta loja tinha três compartimentos, um salãozinho na frente que tinha negócio de rádio, essas coisas, tinha outro onde se fazia embalagens, aquelas caixas de louças, e eu com seu Hiroshi arrumava aquelas que tinha louças quebradas, e atrás tinha pra vender discos e peças de rádio. Esse irmão que eu disse que morava no Rio de Janeiro adoeceu e pediu que eu fosse pra lá, que ele tinha que ir pro hospital, pra tomar conta do apartamento dele que ele tinha dois cachorros, então eu fui pra lá, passei mais ou menos um mês e poucoo e voltei. Quando eu voltei já tinha outra pessoa no meu lugar, mas aí ele me botou ali pra Santo Antônio, fiquei trabalhando dois anos lá depois me aposentei e acabei ficando velha e não tinha mais emprego. Trabalhei, trabalhei muito. Em casa a gente trabalhava desde que podia andar. E minha mãe não dava sopa não, coitada, ela fazia tudo porque os filhos eram todos pequenos, lavava roupa, engomava, cuidava da comida, essas coisas, depois eu é que fui tomar conta da comida, já estava estudando e tudo.

Florinda Bastos da Cunha Belem - PA 04.05.1916.

Homobono- D. Florinda, fale um pouco sobre a sua infância e juventude, a sra. viveu aqui em Belém?

Florinda - Bom, a minha infância foi maravilhosa, uma família boa, unida, aonde nós morávamos pai, mãe, filhos, vó. Uma coisa interessante no bairro do Reduto, mas a família toda morando perto. Nasci no Bairro do Reduto, lá onde tem o Quartel, já saiu de lá, o Quartel, entre a 28 de setembro e esqueço o nome da Rua. Eu morava na Assis de Vasconcelos, praticamente criada lá, fui pra lá meu pai tinha mudado, eu ainda não tinha nove anos. Então eu nasci na, esqueço o nome da Rua em que eu nasci.

H- Então a senhora morou na Assis de Vasconcelos entre a Manuel Barata e O' de Almeida, ou entre a Manuel Barata e a...

F- Não, entre a Vinte e Oito de Setembro e a Gaspar Viana, rua onde nasci. Bom, a minha infância foi uma infância boa de muita união, e a nossa casa era muito grande. E nós temos muitos parentes espalhados aqui no Pará, no interior, essas coisas todas, e os filhos iam para lá, para a nossa casa, para estudarem, e ficavam conosco. A vovó tomava conta de todos, tem gente de posição, tem gente pobre, enfim tem muita coisa, né. Uma família normal. tive uma mocidade muito boa, estudei, me formei.

H- A Sra. estudou em que Escolas? Onde elas estavam localizadas?

F- Eu estudei no Colégio Santo Antônio, que era defronte da nossa casa. Mas depois fui para o Instituto Travassos, não sei se o sr. ouviu falar, era um grande instituto, ficava na, nós íamos direto, ficava na...esqueço agora. Era perto de casa. Eu fiz o primário todo lá, e saí para a Escola Normal, mas não pude concluir, não fiz nem um exame. Não fiz nada porque tive um impaludismo, impaludismo ruim, então perdi, eu fiz todinho.

H- A Sra. lembra quantos anos a Sra.tinha quando pegou a malária?

F- Onze anos, 12 anos, mas eu fiquei completamente curada, graças a Deus. Estou com 91 anos, por aí se vê, mas perdi muita coisa da minha vida, depois fiz três anos no Ginásio Paes de Carvalho, já junto com uma outra irmã, eu sou a mais velha da família, nós éramos oito e agora somos três. Eu sou a mais velha de todos, de três homens e cinco mulheres.

H- A minha família é parecida com a da sra. Nós somos também oito, cinco homens e três mulheres, e o meu pai ainda criou mais uma mulher; na verdade éramos cinco homens e quatro mulheres, um homem morreu, mas continue, então a Sra. fez, cursou o Paes de Carvalho?

F- Não, eu fiz até o terceiro ano. A minha irmã passou e eu fiquei, na mesma série, então eu tinha uma recuperação, enfim eu não quis, ela também não quis, saímos, aí estudamos em professores particulares, para não ficarmos sem estudo nenhum. Eu ainda estava muito fraca, né , essas coisas todas, e com 3 anos, com 18 anos, eu fui para a Escola

Prática do Comércio, chama-se assim a Escola Prática do Comércio, nos chamavam Guarda-livros, e agora somos peritos contadores, né? Então lá eu me formei, mas devido aos meus estudos eu entrei sem fazer exame nenhum.

H- A Escola Prática do Comércio, era na esquina da Presidente Vargas com a rua Santo Antônio, era isso?

F- Isso mesmo, lá que eu fiz. Mas depois mudou para coisa maior, mas depois voltou, houve muita mudança, né, mas aconteceu o seguinte, os negócios do meu pai que iam de vento em popa, caíram um pouco, meu pai tinha a concessão do ouro do Gurupi, e tinha o comercio dele, né? De castanha, de aves e peles. Ele vinha e ficava aqui em Belém mesmo. Nós tínhamos uma vida muito boa, simples, mas muito, muito boa, nossa vida nunca mudou a respeito da nossa casa, sempre foi farta, e naquele tempo tudo era barato. Tinha o Igarapé das Armas, que o povo dizia Almas, mas é Igarapé das Armas. Então a vovó tinha... dois rapazes e duas mocas, também estavam conosco, eram nossos irmãos de criação, e eles faziam certos serviços, iam, mãezinha tem muita fruta lá no igarapé das armas, das almas, a vovó dizia vai, e a mamãe vai com o carrinho e traz o que tiver lá, eles iam e traziam tudo.

H- O que vocês faziam de lazer? A sra ia para a Praça da República?

F- Nós íamos, nós passeávamos, íamos na Praça da República, íamos no Teatro da Paz, enfim nós íamos, meu pai era maçom, nós íamos na maçonaria, íamos na Sociedade Italiana, no Grêmio Português.

H- O seu pai era brasileiro? De que cidade?

F- Não, era português Celorico de Basto, é um Condomínio, foi tombado agora, agora é do governo português, foi tombado.E os descendentes e os tios que estão lá, foram todos por Porto lá e cidades próximas, porque tinham condições.

H- E onde fica em Portugal, próximo a que cidade? Porto, Lisboa?

F- Não é muito próximo mas é muito bom.

H- A sra. chegou a viajar para Portugal?

F- Não, infelizmente quando eu ia, meu marido morreu, e aí não deu. Eu viajei muito no Brasil todo, com o meu marido, e íamos para essa viagem, mas ele morreu, aí eu tive que cancelar.Diziam, não a sra pode ir, não, não era com ele que eu ia, agora não quero mais.

H- A senhora viveu com ele quantos anos? Com quantos anos a sra. casou? A sra tem netos?

F- Eu tenho um filho, está com 54 anos, 44 anos. Eu casei com 22 para 23 anos, tive meu filho com 23 anos. Tinha dois filhos, perdi um com 5 aninhos. Não, ele é solteiro, ele não

casou. Ele noivou duas vezes, não deu certo, porque ele trabalha assim viajando, então não deu certo, ele disse não, mamãe, não quero casar, enquanto a sra for viva, eu não caso. Não faça isso por mim não, você precisa da sua vida. Ele não quer ninguém, tem idade mas é forte, é um homem bom, trabalhador.

H- Uma coisa de que eu gostaria que a senhora falasse um pouco, porque é o interesse também do meu trabalho é sobre transporte. Gostaria de saber como a senhora se deslocava em Belém? A sra pegava o Bonde? A senhora usava muito o Bonde?

F- Nós andamos de Bonde. Mas, no princípio de nossas vidas, nós só andávamos de carro. Não, não era propriamente um carro, eu não sei o nome, era uma casa de carros que ficava perto de casa, muito amigo do papai, então tudo o que nós precisávamos, (era uma espécie de carro de aluguel), era, mas meu pai no fim do mês pagava. Não tínhamos telefone naquela ocasião, meu rapaz, mas se a família do seu Bastos quer um carro para agora, vinha o carro pra nós, tal a situação boa que nós tínhamos, mas meu pai nunca quis guiar, nós éramos pequenos nunca nos interessamos para ter um carro, mas era o mesmo que ter, você a qualquer hora da noite ou a qualquer hora do dia, nós tínhamos a nossa disposição.

H- A senhora chegou a andar de trem em Belém?

F- Andei de trem, a Maria fumaça, né?

H- E mesmo depois no outro tipo de trem, no trem a diesel? Na Maria fumaça, fale um pouco dela. A senhora pegou o trem onde? Pela sua idade, a senhora poderia ter pegado no Centro de Belém, porque tinha a Estação no Centro de Belém.

F- Bom, a Maria Fumaça era, eu fui pra Ananindeua se não me engano. A Maria fumaça, não me lembro onde. Acho que foi na Estação de S.Braz,

H- A senhora lembra-se das pessoas falarem do trem? O que elas falavam?

F- Falavam da Maria Fumaça e tudo, e ela soltava muita fumaça, mesmo. Agora eu me casei, meu marido muito inteligente, foi de uma família, o avô dele foi o primeiro juiz da capital, no Governo do Antonio Lemos, né? Eles também tinham condições, perderam tudo depois com a política. Perderam até Cartório, perderam também. A casa deles foi incendiada, perderam muita coisa, mas tinham muitas jóias, o que puderam salvar, salvaram.

H- Como ele se chamava?

F- Olha eu sei que ele chamava Barros. Mas não sei o nome dele, o avô do meu marido. Com o tempo a gente vai perdendo. E Graças a Deus meu marido estudou, não chegou a se formar em engenheiro, mas era muito inteligente, desde menino, falado por toda a família, o que ele pegava ele resolvia. Meu pai, que era também muito conhecido, fez muitos benefícios aqui em Belém, arrumou muita gente. Miguel Gonçalves Bastos era seu nome.

H- O que ele fazia, a profissão dele. A senhora já falou mais ou menos da família, que ele tinha essa concessão do ouro.

F- Ele tinha um Galpão, era um quarteirão, pegou fogo, (lá no Gurupi?) não, aqui em Belém, Era na rua do comércio, por ali, pegou fogo porque, um homem bebeu, eles iam fazer uma encomenda para a América do Norte, de castanha e de pele de bichos, e o guarda-livros, não escreveu direito, não botou em condições. Então quando teve esse incêndio, por causa desse homem que bebeu e tudo queimou, um desses que trabalhavam carregando, morreu, quase meu pai foi, quase que meu pai morre também.

H - A senhora lembra onde ficava no Comércio? Se era na João Alfredo. Se era na XV de Novembro? Quantos anos a senhora tinha?

F- Não, não era na João Alfredo. Eu não sei muito bem o endereço, mas sei que era. Mas isso passou, nós continuamos a nossa vida, meu pai. Eu tinha nove anos de idade (a senhora tem uma boa memória, para lembrar coisas com 9 anos). Eu tenho uma memória boa, tinha, eu sei de tudo do Pará desde os meus 4 anos de idade, eu conheço o Pará de ponta a ponta desde 4 anos de idade.

H- E a senhora fazia o quê? A senhora foi dona-de-casa? A senhora cozinhava?

F- Fui dona de casa, nós temos conforto, papai e mamãe achavam qua a gente devia saber tudo o que era de casa: então eu bordava, costurava, eu não costurava, só fazia coisas de mão, muito bem feito. Cozinhava, mas não gostava muito, eu gostava mais da limpeza da casa. De forma que, quando foi para eu me casar, meu pai disse, “olhe, minha sogra, ela vai se casar e eu quero que a senhora ensine de tudo para ela, o trivial simples para ela”, e a vovó disse “pois não”. Mas quando chegou para matar o frango, ela pediu dois frangos do quintal, quando ela fez um, eu me apavorei, quando ela começou a fazer o segundo, eu não tive condições, quando eu peguei na faca, que explodiu o sangue, eu disse: não quero, não quero, não quero. Então eu já sei minha filha, você nunca vai ser uma boa cozinheira. O pouco que eu fazia, eu fazia bem. Nunca meu filho e meu marido passaram fome por isso, nem comeram mal por isso.

H- A senhora morou sempre na Assis de Vasconcelos?

F- Não, eu morei muito tempo na Assis de Vasconcelos, mas de lá eu fui para o Rio de Janeiro.

H- A senhora morou quanto tempo no Rio?

F- Eu tinha 7 anos de idade. Eu morei no Rio, aí eu morei mais, porque ele morreu, mas eu fiquei com o meu filho no Rio ainda, 56, 55 anos. Eu vinha sempre em Belém passear, né, e passeei no Brasil todo. Em vários estados.

H- E no Rio, a senhora morava onde? Qual era o bairro do Rio?

F- No Rio, eu morei em Ramos, e morei no norte por causa dos negócios do meu marido. Morei no Méier, conheço tudo o que tem no Brasil. Morei na cidade poucos meses, na cidade, na zona sul, Botafogo, porque a minha irmã tinha apartamento e eu fui morar num, aluguei um, junto do dela, não gostei, meu marido chegava mais tarde, então eu quis voltar para o Méier novamente, mas aí saí do Méier para vir para cá para Belém.

H- Então, ainda voltando um pouco para a sua infância, juventude aqui em Belém, antes de ir pro Rio, a senhora lembra se foi ao Largo de Nazaré? A senhora ia ao cinema?

F- Andei tudo isso, íamos ao cinema, Cinema Olímpia, cinema do bairro, era o Cinema Íris, ainda fomos muito ao cinema, íamos a tudo o que se passava, agora está tendo uma grande ópera, que vem para cá, então nós íamos muito, que era perto de casa, matinés quando tinha, Teatro da Paz. Enfim, passeamos muito, Graças a Deus.

H- O Largo de S.Braz a senhora lembra-se dele?

F- Meu pai teve negócio aqui em S.Braz, duas irmãs minhas nasceram aqui em S.Braz, mas eu não tenho muita idéia que perto, era a Feiticeira, a primeira Feiticeira era na 28 de Setembro, no Bairro do Reduto e a segunda Feiticeira era aqui em S. Braz. Lá vendia comida, bebidas, jogo do bicho, jogo não sei o quê, uma mistura. Naquele tempo era tudo aberto, né? O Getúlio veio, acabou tudo.

H- A senhora chegou a ir a Pinheiro? Icoaraci? Porque Pinheiro tinha uma linha de trem, também para Pinheiro.

F- Ah, fui várias vezes, porque lá foi que meu marido nasceu. A gente ia de carro, depois de casada mesmo eu fui. Meu marido foi um dos homens que meu pai arrumou emprego, foi no advento do avião, então ele preparou o aeroporto, foi um dos que trabalhou lá, muito novo, com apenas 26 anos. Quarenta homens sob o mando dele. Nós temos esse aeroporto por interesse dos americanos, os americanos que fizeram, aí o Pará que era conhecido como a Sala de Visitas da América do Sul ficou conhecido no mundo inteiro como a Sala de Visitas da América do Sul. Um orgulho para nós paraenses.

H- Pois é, D.Florinda, obrigado pela sua entrevista, se a senhora lembrar-se de mais alguma coisa me avise.

F- Quando eu estou me lembrando, mas Graças a Deus tive uma infância boa, uma mocidade ótima, e uma vida de casada muito boa também, em certas circunstâncias. Como o sr. sabe, o homem quando ele vence ele vê coisas mais, então meu marido quis gozar a vida dele, tínhamos negócios, e aí era um bom marido cumpridor com seus deveres comigo e com meu filho, eu era dona da casa, eu era a esposa casada no civil e no católico, não saía daqui

para lugar algum que não me levasse, mas existia aquela segurança assim dele já. Paciência né, mas eu não deixei de ser feliz. Filho, eu tenho um filho maravilhoso.

H- Obrigado mais uma vez.

Raimunda Farias Correa Sena Madureira – AC 06.10.1916.

Homobono- D. Raimunda, fale um pouco do que a senhora gostava de fazer quando era criança e adolescente. A Senhora morava onde?

Raimunda - Quando eu era criança, eu gostava de brincar de boneca, eu era filha única, não tinha... minha mãe não deixava eu brincar em casa de vizinho que isto não dava certo, então eu brincava só, não tinha crianças, eu era única. Já depois de grande, eu morava, o primeiro lugar que eu fui morar, eu vim do Acre, eu sou acreana, viemos do Acre, eu tinha sete anos. Moramos lá oito anos, saí de lá eu ainda não tinha quinze. E aí era aquele negócio de estar na prisão, brincar de boneca sozinha, as amigas me davam, meus pais compravam brinquedo pra mim, mas não deixavam sair.

H- No Acre, qual era a cidade? Rio Branco?

R- Sena Madureira, Purus, alto Purus. Aí eu fui crescendo, crescendo e fui deixando esse negócio de boneca, aí queria estudar e depois comecei a estudar, fazer o primário, aí foi quando nós saímos de lá, pra Capanema; em Capanema passamos 30 anos. De Capanema, aí eu tenho família no Rio. Quando o papai morreu, a irmã da minha mãe disse que dava pra ficar só comigo, ela foi a Capanema pra me buscar, a mamãe disse eu vou pensar ainda, não estou querendo ir pro Rio, aí de lá ela escrevia se resolvesse, até que a mamãe aceitou ir

comigo, isso foi em 1968, aí fomos pro Rio e passamos seis anos, porque a mamãe não se acostumava. Nessa época meu pai já tinha morrido.

H- Ele morreu em Belém ou no Acre? Mas ele, o seu pai fazia o quê? E a senhora tinha quantos anos quando ele morreu?

R- Em Capanema. Ele trabalhava na Prefeitura, era fiscal da Prefeitura mesmo. Eu já era moça, já tinha os meus 20 anos, por aí assim.

H- E nesse meio tempo em Capanema, a senhora visitou Belém?

R- Vinha sempre, eu vim pra cá, eu tinha a minha madrinha, família Cumaru, não sei se vocês conheceram.

H- E onde ela morava?

R- Na Cidade Velha, na Joaquim Távora, aí queria que eu viesse estudar, como eu não gostava de estar na casa dos outros, por insistência da minha madrinha eu vim pra estudar, aí eu fui fazer o ginásio, eu já tinha feito o primário, eu fui estudar, eu disse então sendo assim vou só estudar, porque eu sei que não vou ficar aqui muito tempo. Aí fui estudar português e matemática, fiquei estudando durante muito tempo, português e matemática com aquela professora Antonia Paes, era uma professora de português muito boa, do Ginásio Paes de Carvalho, e ela ensinava muito bem e o Colégio dela era bem em frente da casa da minha madrinha.

H- Como era o nome do Colégio dela, a senhora lembra? Bem, a senhora estudou num Grupo, chegou a terminar o primário?

R- Sabe que eu não me lembro, agora? O Primário eu fiz já em Capanema, né? Aí eu não pude, a professora morreu, era uma professora muito boa, muito boa mesmo, ela tinha um Colégio particular, eu estudava com ela e fiz o primário. Aí ela morreu, e eu não pude continuar, acabei pensando numa coisa, que ia ficar nisso mesmo. Aí a mamãe disse “tu devias ir pra casa da tua madrinha estudar”, aí a minha madrinha, eu vinha passar o Círio, ela conversava comigo, “já resolveste a ficar, olha é tão bom tu te formar, ter emprego, eu disse “eu sei que é muito bom, mas aí eu não disse pra ela, mas eu não gosto, não gostava da casa de ninguém, morando sozinha com ninguém.

H- A senhora então na verdade ficou em Capanema até que ano?

R- Não, em Capanema eu fiquei, eu estudava em Belém, até que ano, você diz o ano que eu morei? Fiquei até 1968, em 68 fomos pro Rio, passamos 6 anos. Era pra ficar morando, voltamos em 1974 pra Belém, voltamos pra cá.

H- Então vamos falar um pouquinho antes de 68. Quando a senhora ainda morava em Capanema.

R- Eu trabalhava, porque o pessoal naquele tempo aceitava pessoas de primário pra trabalhar, hoje em dia não querem mais, tem que ter ao menos segundo grau. Ai eu fui pra uma escola, que era uma escola doméstica, era só de artesanato, bordado, essas coisas e eu era a professora de bordados, aí fui e escolhi que eu queria bordar, que eu gosto muito, aí fiquei trabalhando, foi no tempo que a minha tia veio nos convidar pra ir pro Rio de Janeiro. Nós fomos pro Rio de Janeiro, mas minha mãe não se deu, ela vivia bem de saúde lá em Capanema, o clima é bom fica ali perto de Salinas, são duas horas, e aí nos viemos de volta, a minha mãe dizia, não, eu não quero ficar. Não, mas por quê? A minha tia ficou preocupada. Nós já tínhamos vendido a casa. Aí nós não tínhamos mais a casa, viemos. Mesmo assim a gente tinha uma amiga, muito amiga, morava aqui sozinha, ela disse assim, "diz pra tua mãe vir morar comigo, vivo sozinha vocês me fazem companhia, é tão bom". Então fomos por uma temporada. Ela morava na Cremação,

H- Qual era a Rua, a senhora lembra?

R- A Rua era. Cremação é, antigamente era não sei o quê de Junho, Alcindo Cacela, 22 de Junho, essa era a Cremação.

H- A senhora morava perto do forno crematório?

R- Perto daquela delegacia, o senhor sabe onde é? Aí ficamos morando lá, aí depois ela queria ir morar em Mosqueiro, eu digo, eu costurava muito, né? Não dava para eu ir pro Mosqueiro já tinha toda a minha freguesia aqui, né? os fregueses aqui em Belém, não dava, eu disse que não dava, procurei sair, aluguei nos fundos de uma casa ali, como é, aquele conjunto do IAPI, em S.Braz, não tem aquele Bloco, pois é, fui morar lá com a mamãe, aí ficava perto pra mim, comecei a pegar freguesia lá, freguesas com costura.

H- Que ano foi? A senhora lembra em que ano mudou pra lá? O IAPI é um Conjunto relativamente novo, de 1951, quando começou a funcionar o Conjunto Habitacional.

R- Hoje é o INPS. E aí nós ficamos lá e depois teve uma amiga que disse assim, "olha, eu tenho uma casa desocupada lá na Gentil", era a dona da farmácia Belém, Maricelli Centeno, ela era dona, hoje ela alugou para a Big-Ben, fizeram contato com ela, é a Big-Ben agora lá. Aí fomos morar lá nessa casa, depois ela disse "era bom que vocês viessem aqui para o prédio", o prédio é dela, tem três andares, olha vocês não vão pagar nada; nós éramos amigas, muito amigas, "vocês ficam morando e não pagam nada, é melhor porque a Raimunda trabalha, ganha, mas ainda vai tirar do dinheiro dela para aluguel, e assim não", e assim fomos morar lá. Aí ficamos, esse tempo foi o que a mamãe morreu, morreu lá mesmo.

H- Agora vamos falar também um pouquinho da sua vida em Capanema vindo para Belém. A senhora usou o trem? A Maria fumaça?

R- Eu usei o trem, aí foi quando terminaram, né? Aí eu vinha em Pau de Arara, caminhão, aquele tempo era isso, não tinha outra coisa, depois de muitos anos tinha lá um português, comprou uma Kombi pra trazer passageiros de Capanema pra cá e daqui pra lá. Ficou assim até nós virmos pro Rio. Quando nós viemos para viajar pro Rio nós viemosde Kombi de lá.

H- Nesse tempo, agora eu estou tentando ver pela cidade quando a senhora veio de Capanema pra cá no trem. Onde a senhora desceu? Em queue Estação?

R- Era lá na Estação Ferroviária, era ali onde é a Estação Rodoviária de S.Braz, aí apanhava um táxi e vinha embora quando eu ía pra casa da minha madrinha, né?

H- Pelo ano que a senhora veio, era isso? A senhora não lembra se na sua idade, nasceu em 1916, teria sete anos seria 1923, de 1923 até trinta e pouco ainda funcionava uma Estação no Centro de Belém, próximo ao Ver-o-Peso.

R- Aí eu já não conheci mais, já tinha terminado. Ainda ficaram os trilhos, depois que começaram a tirar.

H- A senhora ia à Cidade Velha, a senhora lembra-se do trem passando ali pelo Centro? A senhora chegou a andar de Bonde?

R- Não, não lembro não. Eu lembro os Bondes elétricos, tinha o Circular, tinha o outro que eu não me lembro agora, a gente andava nesses bondes, bonde elétrico. Já tinha terminado o negócio do trem da cidade, o trem não passava mais, não tinha mais. Era só daqui pra Bragança e de Bragança pra cá. Parando nas cidades, o almoço era em Igarapé- Açu. Quando a gente vinha de Capanema almoçava lá. Ele parava quarenta minutos, aí a gente almoçava e continuava.

H- A senhora chegou a ir para Icoaraci, Pinheiro? Em que ano?

R- Eu morei um ano lá com a mamãe, eu já era moça, eu costurava.

H- A senhora chegou a ir para Icoaraci de trem?

R- Não, ia de Ônibus.

H- Porque o trem para Icoaraci, a linha só foi desativada, pela informação que eu tenho, em 1965. A linha ainda passou um bom tempo na ativa, esse ramal até Icoaraci. E de Belém, o que a senhora fazia de lazer? A senhora ia à praça, nos domingos? Era só ir à missa?

R- Não. Na casa dos meus padrinhos, eles eram pessoas antigas, né? aí então ia ao cinema, tinha uma família, família Tuma, que tinha umas moças, mocinhas como eu, aí a gente ia, pro Guarani, era o Guarani e o Universal (em frente ao Guarani), parece que era, eu não me lembro bem.

H- Os dois existem, dá para a gente saber onde é a localização; o Universal eu não me lembro bem se ele sempre se chamou de Universal, mas o Guarani ainda esta lá, é hoje onde é o Ministério Público do Estado, eles fizeram um auditório, mas a fachada ainda existe. E as praças, como a senhora via Belém em relação a Capanema? A senhora andava muito a pé?

R- Eu andava mais de bonde, nesses bondes. Aí eu comecei, eu estudava português e matemática e também fui fazer um curso de corte e costura, lá na Generalíssimo, a professora se chamava Maria Luisa Ferreira. Ela estava sempre pro Rio, trazendo novidades, era ali, canto com a Oliveira Belo. A casa era um prédio alto assim sabe, era duas moradias, dois prédios parecidos, não são iguais, e aí fiz o curso de corte e costura, e comecei a costurar e a trabalhar aqui mesmo em Belém. A minha madrinha também costurava, aí depois, acho que estudei um ou dois anos português, aí não quis mais ficar. Eu fui passar umas férias em Capanema, escrevi pra minha madrinha e disse que não ia mais voltar.

H- E depois, quando a senhora voltou do Rio, morou aqui em Belém, e onde a senhora morava em Belém antes de vir aqui para o Pão de Santo Antônio?

R- Aqui eu morava com uma amiga. Ela me disse assim, “como está passando a tua mãe?” eu disse “ela não está muito bem”, ela disse “vem comigo, moro na Gentil ali junto da farmácia Belém”, depois minha mãe morreu e fui com essa amiga morar em frente ao Gentil.

Izabel Gadelha de Souza Belém-PA 06.05.1920

H- Dona Isabel, fale um pouco da sua infância e se a Sra. viveu em Belém.

I- Eu nasci aqui em Belém, mas muito pequenininha eu fui me embora pra Porto Velho, eu fui criada lá em Porto Velho. Não, eu não morei nunca com os meus pais, porque os meus pais se separaram quando eu era meninazinha. Pequena ele ficou comigo e ela ficou com os outros. Quem me criou foi uma prima minha e madrinha de criação, madrinha de batismo e foi minha mãe de criação. Ela era moça, solteira ainda nesse tempo, depois ela casou, e ela que me criou. Aí eu tinha mãe, mas meu pai eu sabia que tinha morrido, morreu sem minha presença, não morreu perto de mim, em Porto Velho mesmo, só tem que não foi no mesmo lugar. Eu estava num lugar, ele num outro.

H- Quantos anos a senhora tinha?

I- Tinha 14 anos quando ele morreu. Aí eu fiquei sempre com a minha madrinha, ela que me criou. Aí, quando eu tinha 17 anos, eu saí de casa porque não me dava com o marido dela, eu fui pra mão do Juiz de Menores.

H- Foi em Porto Velho.

I- Foi em Porto Velho tudo isso, fiquei na mão do juiz, ele me colocou na casa de uma família, onde eu passei sete anos. Aí sai de lá de novo quando eu fiz maior idade. Fui para outra casa, depois de lá, de muito tempo já, quando eu tinha uns 28 anos, não tinha casado ainda, apareceu minha mãe aqui em Belém, ela veio do seringal, eu não sabia nem se eu tinha mãe.

H- A sua mãe nasceu onde?

I- A minha mãe nasceu no Amazonas, aí ela estava muito longe, num lugar lá pra dentro do mato mesmo, ela veio pra cá pra Belém, sem saber notícias minhas e nem eu dela. Pra mim ela não existia mais, eu me considerava sem pai e mãe. Quando foi um dia, ela encontrou um senhor aqui em Belém que era de Porto Velho e ela falando com ele, perguntou se ele queria levar uma carta pra uma família, disse o nome da minha madrinha, que o pai dela chamava Pedro Alves. Aí ele disse que conhecia. Então, o Sr. leva uma carta pra mim, ele disse “levo”. Ela já tinha casado com um senhor de nome Petronílio Trindade. Perguntou se ele conhecia o Petronilio, ele disse que conhecia. Pois esse senhor é casado com a minha sobrinha, justamente essa sobrinha foi que me criou. Ela foi dar a carta, ele trouxe e entregou na mão da minha madrinha. Nesse tempo eu não morava mais lá, mas ela mandou me chamar e entregou a carta. Era dizendo que eu tinha mãe, quando eu falo nessas coisas me dá logo vontade de chorar.

H- E aí a senhora veio para Belém?

I- Vim pra Belém já com 28 anos e aqui eu fiquei até agora.

H- Quando a senhora veio pra Belém, a senhora veio de navio? Lembra do nome do navio?

I- Vim de navio. Tenente Portela. Aqui fui pra casa da minha mãe, aí fiquei com ela até ela morrer, aí eu me casei. Eu me casei, fiquei morando com ele, tive só um filho, mas morreu com três meses, aí não tive mais. Depois que ele morreu, depois de uns dez anos, eu resolvi vir pra cá, para o Asilo Pão de Santo Antônio.

H- E a senhora morou aqui em Belém em que bairro?

I- Na Travessa 3 de Maio entre Rua Caripunas e Rua Conceição. É no Bairro da Cremação.

H- Quando a senhora chegou aqui com 28 anos, como era a Cremação, ali na Rua Caripunas?

I- Mas eu não fui logo morar pra lá, eu morava na Domingos Marreiros, ficava por ali assim. Era Bairro do Umarizal.

H- Como era que a senhora se deslocava na cidade, a senhora saía, ia passear?

I- Aí eu me empreguei numa fábrica de doces, que era doce e castanha, quando não tinha doce a gente ficava na castanha. Fábrica São Vicente. Não existe mais também. Passei muitos anos, foi lá que eu arrumei esse senhor e me casei, era viúvo.

H- Onde ficava a fábrica São Vicente?

I- Ficava no Umarizal também.

H- Aí a senhora conheceu essa pessoa e casou?

I- Eu vivi uns anos com ele, depois casamos, casamos só no civil. Mas ele tinha cinco filhos, e aí eu nunca fui morar com os filhos dele, morei separado, ele alugou uma casa. Primeiro eu vivi com ele, depois ele casou comigo. Ainda tinha minha mãe, aí minha mãe morava com uma irmã que eu tinha, aí ela morreu também e a minha mãe ficou comigo, até que ela morreu também. Ficou só nos dois. Os filhos dele moravam separados, depois os filhos dele foram casando, se separam todos, né? E eu vivia com ele, até quando ele saiu da fábrica, porque eu ficava em casa fazendo serviço de casa com ele. Ele era sapateiro, fazia sapato e consertava também, tinha uma oficinazinha dele.

H- Como ele se chamava?

I- Murilo Luis de Souza. Bem, aí foi o tempo que ele adoeceu do coração, ele tinha um filho que era perturbado, que era não, ainda existe esse filho dele. Já está velhinho, mas ainda não morreu, mora com uma irmã dele, que é casada, que está melhor de vida, ela que toma conta dele. Ele morreu, eu fiquei lá, aí chamei um enteado, meu enteado, filho dele pra morar lá. Fez uma casa atrás da minha, aí na Tv. 3 de Maio, ele ainda mora aí. Foi, mas aí ele tinha filhos, eles passaram pra dormir lá em casa comigo, disque pra me fazer companhia, mas não adiantava, eles eram muito bagunceiros, chegavam tarde da noite, e eu não suportei mais e disse que queria vir embora pra cá, pro Pão de Santo Antonio, aí eu vim pra cá.

H- Agora vamos falar de um pouquinho antes. Quando a senhora chegou, já com 28 anos, quando a senhora vinha pra cá pra Belém, o que a senhora fazia pro seu divertimento? De lazer eu falo, ia pra praça, chegou a ir ao Bosque?

I- Não era como é agora, tinha menos coisa, tinha cinema, praça.

H- E a senhora chegou a ir ao cinema?

I- Tinha praia também, eu ia sempre no Cinema. Nesse tempo tinha o cinema Popular, tinha o cinema Moderno, o Iracema. Eu sempre ia variando, no Olímpia eu também ia. Gostava de sentar naquela Praça, tudo isso pra mim era divertimento.

H- A senhora chegou a andar de bonde?

I- Não, quando eu cheguei aqui não tinha mais bonde. Eu cheguei aqui parece em 1948.

H- Então de trem a senhora andou?

I- Andei muito, fui pra Bragança, fiquei lá uns dias, passei uns dias em Bragança. Gostei muito de Bragança. Fui em Soure, Mosqueiro, por aí tudo eu andei.

H- Sim, e aí a senhora pegou, lógico, o trem em São Braz, ia de São Braz pra Bragança.

I- Estação de São Braz, era muito bom andar de trem, gostei muito.

H- E o preço, era um preço bom?

I- O sr. sabe que do preço eu não me lembro mais, mas era barato.

H- Era uma coisa que dava para se deslocar?

I- Se não me engano, era dois cruzeiros. Não me lembro bem, mas parece que era.

H- E qual era o tipo de filme que a senhora gostava?

I- Muitos filmes, eu não me lembro mais, me lembro de um que era “A Princesa das Selvas”, esse eu me lembro bem que eu vi muitas e muitas vezes. Gostei muito.

H- E ali daquela área onde a senhora morou, Cremação.

I- Ali era só um caminhozinho, agora asfaltaram, uma rua larga agora. Tudo asfaltadinho.

H- Isso foi em 1948?

I- Quando eu cheguei era só um caminhozinho, eu quando cheguei não morei logo lá, quando eu fui pra lá já era asfaltada.

H- Era quando a senhora morava na Antonio Barreto?

I- Quando eu cheguei aqui eu morei na Antonio Barreto, depois morei na Caripunas também. Tinha uma tia que morava lá. De parente, eu ainda tenho uma prima e dois sobrinhos, mas eles vivem tudo separado.

H- Obrigado, então.

Brígida Pereira de Souza nascida em Belém – PA no dia 08.10.1902

Homobono – Dona Brígida, fale um pouco então, a senhora disse que morava na Rua dos Mundurucus em frente ao Colégio Progresso Paraense, é isso? A senhora estudou na sua vida, a senhora fez primário? Aprendeu a ler e a escrever?

Brígida - Já. Esse Colégio Progresso Paraense.

H- Mas a senhora estudou no Colégio Progresso Paraense?

B- Não, a minha madrinha era Ana Barroso Lima e ela era Diretora, e de fato eu gostava de estudar era em casa. Ela me chamava e todos iam pra lá, então é assim.

H- A senhora lembra de quando o trem passava lá na frente da sua casa?

B- Ele parava na porta de casa.

H- A senhora chegou a andar de trem, a senhora pegava o trem?

B- Pegava, ia passeando principalmente pegar ali na Rua dos Mundurucus e nós íamos ver a linha de São Braz.

H- Muitas vezes a senhora fez isso? A senhora lembra até que ano a senhora fez isso? A senhora já era mocinha? Era moça? A senhora tinha quantos anos?

B- Eh, se eu me lembro? Sim eu me lembro.

H- A senhora tinha quantos anos? 20, 30 anos? Quando pegava o trem?

B- Pois é ...

H- A senhora casou?

B- Eu era casada. Fiquei casada depois, porque eu não era, né?

H- A senhora teve muitos filhos?

B- Não tive nenhum.

H- Criar filhos dos outros. A senhora cuidava muito de filhos dos outros?

B- Até hoje. Olhe, eu tinha 23 afilhados.

H- E a senhora ia à Praça Batista Campos passear, brincar?

B- Pegava manga, a frutinha, ali na praça tinha a mangueira, né? E quando eu tinha vontade assim, eu pegava naquele pavilhão, contanto que eu parava, pra me abaixar pra pegar a manga. Tinha feira ali que não tinha manga.

H- A senhora ia passear na Praça, brincar, afora pegar manga? Fale um pouco mais do que a senhora gostava de fazer na sua época de criança e adolescente.

B- Nós em casa tínhamos muitas frutas, tinha sapotilha, abiu, abricó.

H- Tinha um quintal grande na sua casa?

B- Tinha.

H- E a Rua dos Mundurucus, como era? Era uma rua animada, tinha São João, fogueira, nessa época?

B- Ah, tinha, tinha, principalmente agora em junho, tinha tudo.

H- E o trem? O trilho do trem. Em algum momento a senhora teve medo de ser atropelada pelo trem ou não tinha esse medo?

B- Eu não tinha medo, não.

H- Tinha muita criança na sua rua? Nesse trecho da Rua dos Mundurucus?

B- Muitas não, mas tinha as dos vizinhos.

H- E o que vocês faziam? Com que vocês brincavam? Com as meninas, brincava de que?

B- Não tinha muitas meninas.

H- Eram mais meninos?

B- Tinha, mas não era tanto assim.

H- E a senhora fazia o quê em casa? O que a senhora gostava de fazer na sua casa?

B- Eu não fazia nada.

H- A senhora não gostava de fazer costura? Um trabalho que a senhora gostava, além de tomar conta dos filhos dos outros?

B- Eu gostava de passear, pular corda, de criança.

H- A senhora era babá? A senhora era uma empregada doméstica? Qual era o seu trabalho? O que era? Quando a senhora trabalhava com a casa dos outros?

B- Não era na casa dos outros, não, era na casa da minha madrinha.

H- Então a senhora na verdade, não era empregada doméstica.

B- Não era não. Nunca fui empregada.

H- A senhora estudou até que ano? Quando a senhora morava na casa da sua madrinha?

B- Ana Barroso Lima.

H- Ana Barroso Lima era sua madrinha, ela tinha filhos, era casada?

B- Não, ela nunca teve filhos.

H- Ela era a diretora do grupo?

B- É, do Grupo.

H- Colégio Progresso Paraense. É isso Dona Brígida, obrigada pelas suas palavrinhas que vão me ajudar um pouco, tá bom? Ou muito, porque a senhora...

B- Ela era pianista, tocava piano, eu comecei a aprender piano, fazia que não me lembrava.

H- Por quê? A senhora não gostava de tocar piano?

B- Não, eu gostava, mas o negócio é que achava que ficava prá depois, vai ficar, ia melhorando.

H- E aí, por que a senhora não resolveu aprender outro instrumento? Violão. A senhora gostava só de piano?

B- Piano, porque ela era pianista.

H- E a senhora ajudava-a nas tarefas da escola? A senhora saía com ela? A senhora passeava com ela? Aonde vocês iam?

B- A gente passeava, também tinha ali na praça, até me esqueci o nome da casa, que até hoje ainda tem e assistia tudo.

H- O que era, Teatro? A senhora ia pro Teatro?

B- O... ali no Olímpia, Cinema Olímpia.

H- A senhora ia ao Cinema? A senhora gostava de ir ao Cinema?

B- Gostava.

H- A senhora tomava um sorvete depois, quando saía do cinema?

B- Era, tomava.

H- Que mais a senhora gostava de fazer?

B- Não me lembro.

H- A senhora pegava o Bonde pra ir à praça? Ou vocês iam a pé da Rua Mundurucus até o Largo da Pólvora? A senhora ia com a sua madrinha a pé ou a senhora pegava um bonde?

B- Ela dizia “vumbora em Nazaré”?

H- E pra Nazaré a senhora pegava um bonde?

B- Era.

H- A senhora lembra-se da festa de Nazaré?

B- Ah, imagina. Eu ia, sim.

Antonia Andrade Galvão Nascida em Belém – PA no dia 05.02.1911

Homobono- Dona Antonia, gostaria de saber alguma coisa da sua infância e adolescência. A senhora nasceu em Belém?

Antonia - Nasci em Belém, lá no Telégrafo.

H- A senhora estudou?

A- Estudei pouco, porque fiquei sem minha avó, sem minha mãe, com doze anos já estava na casa dos outros trabalhando. Eh, Eh, Eh...Com doze anos, eu já trabalhava.

H- E a senhora trabalhava onde?

A- Na casa de uma senhora que já faleceu que morava na Travessa do Curro. Era uma família que morava lá, eu fui pra lá com doze anos, já fui pra trabalhar.

H- E a senhora lembra como era o nome dessa família?

A- O nome do Sr. era Olímpio Alves de Araújo, ele era comerciante, tinha uma casa de comércio e a senhora dele, era Neomizia Carvalho de Araújo. Ah, Ah, Ah, Ah....Tive com eles muito tempo, aí depois, uma senhora que era amiga dela precisava de gente também na casa dela e aí me pediu e fui morar lá com esta senhora e fui indo assim, trabalhando. Ah, Ah, Ah, Ah....

H- A senhora falou que estudou um pouco, qual foi a escola que a senhora estudou?

A- Eu estudei numa escola que tinha na Estrada do Una, estudei um ano, aí depois não pude mais estudar porque minha avó faleceu, minha mãe, meu pai. Aí nós ficamos pelas casas dos outros.

H- Era uma Escola Pública?

A- Era uma escola particular, tinha que pagar. E aí eu não pude mais estudar porque não tinha Grupo ainda e a minha avó adoeceu, ela que fazia tudo pela gente, aí eu não pude estudar mais. Estudei muito pouco.

H- A senhora lembra o nome da sua professora?

A- Eu me lembro que era Secondina e a filha dela era Severina. Ah, Ah, Ah, Ah....Eram só elas duas que moravam na casa, eram professoras e ensinavam todos ali do Bairro, só tinha essa escola lá. Ainda não tinha Grupo, não tinha nada, ainda. Muito pobre e lá eu estudei um ano, eu estava com sete anos, me lembro, estudei aí e depois não estudei mais. Comecei a trabalhar pelas casas dos outros, a trabalhar na fábrica. Trabalhei muito tempo na fábrica do Chamié, era fábrica de Castanha e Sapato. Eu trabalhava no sapato, fazia sapato, sapato esporte. Ficava na Municipalidade, a do Farah. Primeiro eu trabalhei na do Farah que era de sapatos, depois nos mudamos pro Chamié, canto da Quintino com a 28, ali eu me lembro estava já com meus dezessete, dezoito anos, me lembro dos trabalhos, onde eu trabalhei.

H- Como é que a senhora ia da sua casa para o trabalho? A senhora pegava algum transporte?

A- Eu, quando trabalhava na casas dos outros, eu morava, não andava assim, a gente não podia andar assim muito na rua, tava menina ainda quase, né? Eu ficava morando na casa. Estava com dezoito anos. Eu já trabalhava na Chamié, ia pro trabalho, era perto, eu morava no Telégrafo, a gente ia a pé e vinha a pé. Tudo era sapato, trabalhei com sapatos. A fábrica do Farah ficava na Municipalidade entre Manoel Evaristo e Soares Carneiro.

H- A senhora ia ao Ver-o-Peso de vez em quando?

A- Ah, ia. Depois me empreguei em casa de família, trabalhando, fazendo compras, né? E fui indo. Ah, Ah, Ah, Ah....

H- A senhora casou? Em que ano?

A- Casei. Eu me casei com 37 anos, em 1950, a minha certidão está aí, na mão do pessoal, do casamento.

H- A senhora teve filhos? Netos?

A- Só tive uma filha, faleceu. Enteados eu tenho, meus enteados. Eu casei, ele era viúvo e tinha três filhos, mas estão todos casados, todos nas casas deles, estão bem.

H- Seu marido era paraense?

A- Meu marido trabalhava na rua, era negócios de vendas, ele trabalhava no Mercado. Eu me casei já estava com 38 anos, casei no civil e católico.

H- Que igreja a senhora casou?

A- Eu casei lá na igreja do Marco, Sagrado Coração de Jesus, já até desmancharam essa igreja,

H- O que a senhora fazia de lazer no sábado e domingo? A senhora passeava? A senhora ia para alguma praça? A senhora fazia o quê?

A- Saía, passeava, ia passear no Bosque, me dei bem no casamento, eu, minhas enteadas, elas todas sabem ler, escrever, uma mora em Icoaraci, a outra no Satélite, todas tem casas, estão casadas, elas. Eu morava em Icoaraci, depois que o meu marido faleceu, pra não ficar só, eu fui morar com a minha enteada, lá em Icoaraci.

H- A senhora vinha de vez em quando a Belém? Como vinha para Belém? Pegava ônibus, pegava o trem?

A- Eu pegava o bonde, mas faz tempo. A gente quase não saía de casa, quando eu saía era mais pra missa, na Igreja da Nossa Senhora da Conceição; eu morava na Estrada Nova, com meu marido e minhas enteadas.

H- A senhora chegou a andar de trem? Na Maria Fumaça? A senhora chegou a utilizá-la?

A- De trem? Andei que eu fui direto pra Americano, na casa da minha irmã.

H- A senhora pegava o trem onde?

A- Lá em São Braz e saltava em Americano, mas eu ia sempre com o meu marido e as minhas enteadas, eu quase não andava só. Ah, Ah, Ah, Ah....

H- Era bom lugar, a Vila de Americano?

A- Estava ainda muito atrasada Americano, não tinha quase carne, não tinha peixe.

H- O que se fazia em Americano? Os seus parentes tinham lavoura lá, plantavam?

A- Nada, eu ia passear só, na casa da minha irmã. Não tinham. E aí depois, estava em Icoaraci com a minha enteada, ela mora num conjunto. Pedi pra ela que eu queria vir pra cá, a casa estava muito pequena, ela ainda está morando lá, agora é que ela mandou aumentar a casa, né? Ela mora lá desde que fizeram o Conjunto. Ela mora lá em Icoaraci, ela vem sempre aqui, mas já está de idade, 70 anos e ficou um pouco doente, mas ela vem; são duas, uma mora no Satélite e a outra lá.

H- A senhora foi feliz? A senhora se acha uma pessoa feliz?

A- Eu, por enquanto estou, porque eu não tenho pensamentos de nada, Graças a Deus, eu estou bem, eu só tenho uma leseira nas pernas e pra cá, estou bem.

H- Obrigado, Dona Antonia.

Nazira Ruffeil nascida em Belém – PA no dia 11.05.1920

Homobono- Dona Nazira, eu gostaria de saber um pouco da sua infância e juventude. Para iniciar, a senhora nasceu em Belém, mesmo?

Nazira - Eu nasci em Belém, na Cidade Velha, na rua ou travessa de Cametá. Depois o meu pai não parava..., a gente passava um tempo aqui outro tempo acolá, a gente não tinha lugar certo. Passei 3 anos na Cametá depois fui para a Ângelo Custódio, depois na Demétrio Ribeiro. Aí eu já estudava no Grupo, Grupo Rui Barbosa. Na Praça de São João, na Cidade Velha, estudei uns três ou quatro anos lá. Antes disso eu estudei num colégio particular, depois meu pai adoeceu não pode continuar pagando e eu fui estudar no Grupo. Quando eu estava com uns onze anos, por aí assim, eu parei de estudar porque minha mãe costurava muito e eu tive que ajudá-la; aí parei. Quando eu tinha dez anos fui morar na casa de uma tia minha, meu pai adoeceu, meu pai morreu tuberculoso, adoeceu, já não podia mais trabalhar. Aí eu morei na casa da minha tia muitos anos, quando ela morreu, eu já estava com 52 anos.

H- E onde era esse endereço?

N- Na Rua Dr. Malcher.

H- Como a sra morou muito tempo na Cidade Velha, a sra lembra do trem, da Maria fumaça por lá?

N- Era na Ângelo Custódio, a Estação de Belém não era? Do trem, eu me lembro de tudo isso. Morava na Rua Ângelo Custódio, ainda.

H- Fale um pouco de lá, da Estação, a sra chegou a pegar o trem lá, com seus pais, com sua mãe?

N- Era com meus pais, era. A Estação de Belém era ali onde são umas casas, uma vila se eu não me engano (Tamandaré esquina com a 16 de Novembro). Faz tempo que eu não ando para aqueles lados, pois eu estou cheia de problemas.

H- Eu gostaria que a senhora lembrasse esse tempo de criança e adolescente, se a senhora conseguir. O que lembra ali da 16 de Novembro? Das pessoas, a senhora chegou a entrar na Estação?

N- Cheguei, cheguei. Andava muito de trem. Eh,eh,eh...Ia pra Benevides, que eu tinha uns parentes lá. E assim né? Depois eu fui morar na casa de minha tia, fui com uns dez anos, quando eu saí de lá já estava com 52 anos. Eu cuidei de minha tia, ela era muito idosa. Eu cuidei dela, quando ela ia para o hospital, eu me internava com ela, era com todo amor e carinho. Ela não queria ninguém perto dela, ela só queria eu. Eu fazia toda a vontade, conversava com ela com carinho, ela dizia para mim: ah, minha filha, eu só peço a Deus, quando você ficar velha que você encontre uma pessoa que faça pra você o que você está fazendo por mim. Minha tia morreu com 104 anos, nunca usou óculos, nunca se operou de nada e morreu porque teve derrame.. O marido da minha prima dizia é melhor você trabalhar, porque assim... eu fiquei muito abatida. Trabalhei muito. Depois eu fui trabalhar fazendo doces pra fora. Olha, eu trabalhei quase 20 anos fazendo doces, tanta encomenda, depois que a minha tia morreu eu vim morar aqui na Avenida Conselheiro, venderam a casa, depois eu tinha uma parte, né? Aí compraram. Olha eu morei com amor 64 anos, desde a idade de 18 anos. Já vai fazer 4 anos que ela morreu. Foi em novembro. Trabalhávamos em doces pra fora, era dia e noite, era muita encomenda, tinha quinze ajudantes. Mas depois de quase dezoito anos de trabalho, o médico cardiologista disse que “se a senhora não parar de trabalhar a senhora vai cair morta de repente, a sua pressão não tem mais jeito”. E aí as minhas filhas acharam que eu devia vender a casa, sair, comprar um apartamento. E assim nós fizemos, era eu e a filha que iria morar lá comigo. Depois nós moramos na Avenida 16 de Novembro, naquele edifício Amazonas.

Guiomar Macedo Porto Ferreira Nascida em Manaus–AM no dia 17.08.1915

Homobono - Dona Guiomar, como a sra me falou há poucos minutos, antes de começar a gravar, a senhora disse-me que nasceu em Manaus e veio bem pequenina aqui pra Belém. Fale dessa sua infância e juventude aqui em Belém. Onde a senhora morou, com quem a sra morava?

Guiomar - Eu morei em Icoaraci. Eu me criei lá em Icoaraci. Morava com a minha avó, meus pais eram separados; quando eu era pequenina a minha mãe ficou gestante do outro meu irmão, e eles se separaram, ele ficou lá pra Manaus e nós ficamos aqui em Icoaraci, eu fui criada em Icoaraci. Nesse tempo ainda era Pinheiro, ainda não era Icoaraci.

H- E a sra vinha pra Belém, às vezes?

G- Vinha às vezes, depois que minha irmã casou, sim, ela morava na Rua dos Mundurucus, eu vinha passar dias com ela. Eu me casei e fui pro interior. Marapanim e Marudá. O primeiro marido, eu me casei com dezessete anos, e com 9 anos de casada, ele me deixou por causa de outra, aí eu vim me embora para a casa da minha irmã. Ela morava na Avenida São Jerônimo nesse tempo, próximo à Avenida José Bonifácio.

H- Fale um pouco de quando a sra morava em Pinheiro. A senhora usou a Maria Fumaça, o trem da EFB, pra vir para Belém?

G- Nesse tempo era ainda, não tinha essa Estrada de ônibus ainda, era mocinha já quando foi inaugurada, é que vinha só pela Base ainda o ônibus.

H- E de trem? Conte alguma coisa que eu estou interessado em saber como era que funcionava lá o trem. A sra pegava o trem na Estação de Pinheiro? E vinha até onde?

G- Era na Estação, vinha até à Estação de São Braz. Eu saltava em São Braz, mas ele ia pra 2 de Dezembro, coisa assim, ele passava aqui pela Gentil.

H- A sra não chegou a ir até à Estação Central de Belém? Até ao final do Ramal? Então, a sra descia em São Braz e ia pra casa da sua irmã que era na Avenida São Jerônimo. A senhora estudou?

- Só estudei até o segundo ano primário. Nós éramos muito pobres, fomos criados sem pai, a minha avó também ficou viúva ela, bem, ela não era minha avó, porque ela foi mãe de criação, ela era tia da minha mãe, minha mãe era filha da irmã dela. Então a minha avó que eu chamava avó, ela nunca teve filhos, como eu também, também nunca tive, tive só um aborto logo que eu me casei, de lá não engravidei mais.

H- Então a senhora não estudou? A senhora lembra-se de ter ido a algum Grupo Escolar?

G- Fui num Grupo que tinha lá em Icoaraci, que ainda tem agora.

H- Agora fale daqui de Belém, a senhora já mocinha, adolescente, antes de casar, o que a senhora fazia para se divertir, qual era o seu lazer?

G- Não tinha. Não tive mocidade, nada. Pouco ia a festa, que a minha avó não deixava, naquele tempo era pouco as festas que tinha, não tinha esse negócio de som, nada. Era só aquele negócio de flauta, violão, essas coisas.

H- Mas tinha na sua casa isso, faziam isso na sua casa? Uma festa com som.

G- Não, nós morávamos numa barraca. Na Segunda Rua, já Ponta Grossa.

H- Mas e aqui em Belém, quando a senhora veio morar para cá. A senhora mudou ou sempre morou em Icoaraci?

G- Eu passei nove anos no interior; quando eu me casei, com o primeiro, né? Com o segundo, não cheguei a me casar, mas nós vivemos 54 anos, deixamo-nos porque ele morreu. Vai fazer sete anos. É, 54 anos. Nós morávamos em Icoaraci na Travessa Souza Franco. Depois da morte dele eu passei 5 anos e cinco meses só, na minha casa, eu e o meu cachorro. E lá já não estava dando pra ficar sozinha e aí tive que vender a minha casinha e vim para cá, para casa da minha irmã, aqui na Rua dos Mundurucus, mas fazia muito barulho, é que fica em frente ao Universo, Colégio Universo. Eu vinha de ônibus e fazia muito barulho e por trás tem outro Colégio, N.S. das Graças, faz frente pra Castelo, perto ali dos Capuchinhos. Então a minha sobrinha como tem, ela tem um apartamento e ela se mudou para o apartamento, fui pra lá, eu, ela e a minha irmã, mãe dela. Mas eu não gosto de apartamento, é lá no sexto andar, a gente parece que está presa ali, eu estava doente.

H- Aqui, a senhora está bem? Está contente aqui?

G- Aqui estou feliz. Porque aqui eu faço exercício, fisioterapia, essas coisas. Ela sempre nos levava pros passeios, ia à missa. Uma vez ou outra até Nazaré. E a gente sempre ia à missa ali nos Capuchinhos, porque fica perto. Doenças, ela estava sempre levando no médico, estava sem empregada, também. A empregada foi embora e hoje em dia é difícil, né? Ela arrumou outra, mas não deu certo.

H- E a gente volta um pouquinho pro tempo lá em Icoaraci, vocês iam à praia, iam passear? Ele fazia o quê, o seu marido?

G- Não, não ia. Ficava muito em casa. Ele que saía pra dar umas voltas. Ele trabalhava, trabalhou desde cedo, só teve um emprego que foi no Curtume Guará, lá em Icoaraci, do Pires Guerreiro, mas depois que ele vendeu porque o filho dele foi estudar lá pros Estados Unidos, e quando veio já formado, era pra ele entregar pro filho a fábrica, que ele já estava idoso, mas aí ele foi pra uma festa lá em Icoaraci, pelo Carnaval, no Pinheirense, de madrugada quando ele veio, ele sofreu um acidente de carro e morreu, não morreu na hora, passado uns dias ele morreu, aí o velho desgostou, depois vendeu a Fábrica. Ele deu uma indenizaçãozinha qualquer pra cada um. Ele disse que se ele quisesse ficar trabalhando lá com o outro, mas ele saiu. Aí ele não ficou pagando o Instituto, né? Depois que saiu porque era descontado lá, né? Ele se descuidou, não pagou e não teve direito nessa aposentadoria, ele aposentou-se já por idade. Por isso que eu não recebo nada dele, só recebo a minha mesmo.

H- A senhora recebe pelo INSS?

G- É o que ajuda a pagar aqui, porque não dá. Aí eu pago salário e meio aqui, não dá.

H- Obrigado, Dona Guiomar.

Maria de Lourdes Montenegro de Souza Santarém – PA dia 29.07.1915

H- Dona Lurdinha, a sra. poderia falar um pouco da sua infância e adolescência? A senhora nasceu aqui em Belém?

L- Nasci em Santarém, em 1915, na cidade de Santarém. Eu vim para cá com 15 anos.

H- Então a sra veio em 1930. Quando a senhora chegou aqui em Belém, onde a sra foi morar?

L- Eu morei ali perto do Largo da Pólvora com uma senhora que depois foi embora daqui, foi pro Estados Unidos e eu fiquei na casa dessa mesma senhora, que o marido dela era da Palmeira, agora não tem mais Palmeira. A casa dele era no Largo da Pólvora.

H- Sim, a Palmeira, fábrica de doces, que ficava na Manuel Barata. No Largo da Pólvora, a senhora lembra o nome da rua? Era no próprio Largo?

L- Perto daquela escola de professoras do Estado. Depois eu saí de lá, mudei pra Praça Amazonas, que tinha... aonde botavam os presos, Presídio São José. Lá que eu morava numa casa defronte. Lá eu fiquei namorando um homem que desapareceu, só me botou uma filha, depois eu deixei ele porque ele não prestava. Ficava perto da Arcipreste Manoel Teodoro, lá que morava a peça, ele chamava-se Vicente, ele era, não era médico, era, trabalhava nos Correios, eu tinha uma filha com ele, no Hospital da Beneficente Portuguesa, lá que nasceu a minha primeira filha. Essa primeira filha eu comecei a criar na casa dos outros, muito tempo eu estive na casa de uma senhora, trabalhando com ela, criando a minha filha. Já era na casa de uma senhora que já morreu, na 3 de Maio com Conselheiro Furtado, Maria de Nazaré. Depois fui pra casa de uma senhora que se dava comigo, a minha filha já tinha 15 anos. Eu comecei a estudar, sai de lá e fui morar com uma senhora que morava perto da Castelo. Morei lá 25 anos, trabalhando, trabalhando, sempre trabalho doméstico; depois ela disse, quando eu quis me aposentar, ela não quis assinar a carteira, aí uma senhora disse assim pra mim: não te incomoda, Lurdinha, que eu vou fazer tudo isso pra ti. Eu entrei para receber o dinheiro pelo INPS, ela me botou lá, de lá recebo um dinheirinho, até hoje recebo de lá. Mas aí eu estava cega de uma vista, ela me pôs como invalidez, porque eu não enxergava de uma vista e até

hoje eu não enxergo dessa vista, dessa aqui. A Dra. Sara Lemos que já morreu ela me operou e me botou na Sociedade São Braz, já sou de lá há mais de 50 anos, já era pra eu não pagar nada.

H- Dona Lurdinha, agora a gente vai voltar um pouquinho, a senhora falou que morou na Praça Amazonas, um tempo. Lembra da Maria Fumaça? Do trem passando lá perto? Fale como era lá na parte em que a senhora morava. A senhora conheceu a Estação do Trem?

L- Me lembro, me lembro sim, tinha muita coisa diferente, a cidade agora está toda diferente. Eu morava logo na entrada da Arcipreste Manoel Teodoro canto com a Avenida 16 de novembro. Conheci um senhor, eu me dava com ele, era diretor do trem, ele viajava pra lá e pra cá. Ele chamava-se, como é o nome dele, meu Deus? Eu conheci muito a filha dele, se dava muito comigo, era Sebastião.

H- E a senhora chegou a andar de trem? Na Maria Fumaça, a senhora andou alguma vez?

L- Andei, duas vezes, três vezes, eu ia pra Castanhal, passear com uma senhora que se dava comigo. Pegava o trem aí em São Braz.

H- A senhora não chegou a pegar o trem lá na Estação da Avenida 16 de Novembro?

L- Não. Eu não morava mais lá. Sebastião, era o nome dele. Que trabalhava no trem.

H- Sebastião, mas não lembra o sobrenome. A sra viu o trem quando a senhora morava na Praça Amazonas, perto do Presídio; a sra viu o trem passar na Mundurucus? Ele fazia barulho, a sra ouvia o apito?

L- Vi, via o trem passar, via, via. Tinha aquele outro que a gente pagava 200 reis, não era ônibus não, o bonde, olha quanto mudou aquilo!

H- E na sua vida, a senhora teve nessa época, a senhora conheceu algum estrangeiro? Uma pessoa de fora, alemão, francês, português?

L- Não. Eu era filha de um português de Santarém, quando eu nasci, né? Maria de Lurdes Montenegro, mas aí ele morreu também, eu estava aqui quando tive a notícia que ele morreu.

H- E depois a sra teve uma filha, depois a senhora teve mais filhos? A senhora teve netos?

L- Não, só tive mais uma filha. Com essa filha que eu fui me empregar nessa casa na 3 de Maio canto com a Conselheiro Furtado. Eu agora tenho, tenho 7 bisnetos, ainda tenho meu genro, ele mora em Brasília, casou com a outra minha filha que eu tive, ela foi pra lá

trabalhar, ele se enamorou dela, arranjou emprego pra ela, se formou, casou com ela; lá eu tenho dois netos que nasceram lá. Eles vêm sempre me visitar aqui.

H- E a senhora quando era jovem assim catorze, quinze anos, a senhora passeava muito? E a escola? A senhora estudou?

L- Ave-Maria. Eu só passeava de lá pra cá, ia pra Mosqueiro, ia pra Pinheiro, tinha namorado, era passeio de Bonde, ia de navio também pra lá, agora não tem mais, né? Não tem mais nem trapiche, né? Eu estudei em Santarém até à quinta série. No Grupo de Santarém, ficava perto da serraria, da fortaleza.

H- Está certo! Muito obrigado, D. Lurdinha

Ana Farias Sodré Abaetetuba – PA dia 18.10.1918

H- Pode falar sobre o trem como nós conversamos, D. Ana Farias?

A- Eu conheci.

H- Onde a senhora morava em Belém?

A- Na Mundurucus, entre a Roberto Camelier e a ...

H- A senhora viu o trem passar. Quantos anos a senhora tinha?

A- Olha, eu era garota ainda.

H- Da sua casa, a senhora via o trem?

A- Não.

H- Mas a senhora chegou a andar de trem?

A- Não. Nunca andei.

H- Fale um pouco do seu pai e da sua mãe.

A- Meu pai era...

H- O que ele falava? O trem fazia barulho, a senhora ouvia o trem de longe, da sua casa?

A- Não, nem de longe.

H- Tente lembrar, assim, dele, a senhora ouviu o apito do trem?

A- O apito, eu ouvia.

H- Que horas normalmente?

A- Na hora que ele ia sair.

H- Ele saia da Parada perto da sua casa?

A- Não, longe.

H- Que mais que a senhora lembra? A senhora chegou a ir em São Braz?

A- Cheguei.

H- A senhora conheceu a Estação de São Braz do trem?

A- Conheci.

H- E assim de passeio para onde a senhora ia?

A- Eu ia para o interior, eu conheço Soure, conheço S. Paulo, Rio, Brasília.

H- Mas vamos dizer assim, aqui em Belém, fora Abaeté onde a senhora nasceu, a senhora voltou em Abaeté?

A- Eu sempre ia para a festa da Nossa Senhora da Conceição.

H- Como é que a senhora lembra lá de Abaeté?

A- É grande Abaeté. A gente ia pra lá por causa do Círio de Nossa Senhora da Conceição.

H- Ah, a senhora ia participar do Círio. Em que mês? A senhora lembra qual é o mês do Círio?

A- O mês...O dia 8 de ...

H- O Círio, a senhora acompanhava lá em Abaeté? A partir de quantos anos?

A- Acompanhava. Todo ano tem.

H- Com dezoito anos a senhora ia pra lá, acompanhar?

A- Ia.

H- E aqui em Belém, o Círio de Nazaré, a senhora acompanhava?

A- Acompanhava.

H- E depois? Acompanhava a festa de Nazaré? Ia para o Largo? A senhora ia aos cinemas?

A- Ia no Largo. Não, cinema não, eu nunca gostei de cinemas.

H- A senhora tinha irmãos? Quantos irmãos?

A- Tinha, já morreram todos. Não sei quantos irmãos.

H- E eles saíam com a senhora?

A- Não. A gente não saía quase.

H- Mas a senhora ia à noite para a igreja? Depois ia para a festa?

A- Ia pra casa.

H- E como a senhora ia? Ia de bonde, ia de ônibus, ia a pé?

A- Ia de ônibus.

H- Era boa a viagem? E a senhora chegou a andar de Bonde?

A- Bonde? Andei.

H- Era legal, a senhora gostava? Era melhor do que ônibus?

A- Não, ônibus era melhor.

H- Quando a senhora andou ainda tinha Bonde de primeira e Bonde de segunda?

A- Era. Passava ali na Dr. Assis, quando ia pra Cidade Velha. O Beco do Cardoso.

H- E Icoaraci, a senhora chegou a ir à Icoaraci?

A- Conheço Icoaraci.

H- Mas nessa época de criança, era quando a senhora saía com seu pai?

A- Não, eu não saía com meu pai.

H- Não? Com quem a senhora morava na Mundurucus? Era sua família?

A- Era com uma família que eu morava.

H- A senhora lembra o nome da família? A senhora trabalhou lá com eles, foi isso? Trabalhou muitos anos?

A- Família Cardoso. Foi. Muitos anos!

H- A senhora casou? Teve filhos? E seu marido?

A- Casei. Não. Morreu.

H- Ele chegou a viver muito tempo com a senhora?

A- Uns 10 anos.

Adelina Costa Cachoeira do Arari – PA dia 30.05.1907

H- D. Adelina, eu vou perguntar para a senhora se sempre morou em Belém?

A- Eu morei no interior.

H- Morou em que cidade do interior?

A- No Marajó. Cachoeira do Arari.

H- A senhora nasceu em Cachoeira do Arari?

A- Foi. Trabalhei muito na roça.

H- Trabalhou na roça durante quanto tempo? A senhora lembra nos seus 100 anos?

A- Me lembro, 30 de maio.

H- Quantos anos a senhora tinha quando veio para Belém? A senhora era mocinha? Era menina? Quando a senhora veio para Belém?

A- 1907, que eu nasci. Eu tinha, parece, uns 25 anos.

H- Com 25 anos a senhora veio para cá em 1932, foi isso? Pelas contas seria isso. E como a senhora chegou aqui em Belém, lá da sua terra, de Cachoeira do Arari? A senhora veio de barco?

A- De canoa. Vim procurar emprego aqui em Belém. Primeiro, achei um em Icoaraci, numa loja de fazenda. Numa casa mesmo na Vila, trabalhei com uma senhora, ela não está mais, já morreu. Tive de viver com ela trabalhando, assim de cozinheira. Depois eu não quis mais.

H- A senhora morava lá em Icoaraci, chamavam Pinheiro nessa época?

A- Agora é Icoaraci. Tinha um trapiche onde as canoas ficavam atracadas perto da Vila, na praia do ...

H- Não se preocupe com detalhes assim. Quando a senhora morou em Icoaraci quanto tempo a senhora ficou nesses empregos?

A- Ah, não me lembro.

H- Não lembra. Agora a senhora lembra que o trem ia até Icoaraci?

A- Eu cheguei a andar no trem.

H- A senhora pegou o trem lá em Icoaraci?

A- Foi, nesse tempo tinha trem, agora o mais que tem é ônibus.

H- Mas a senhora viajou algumas vezes de trem? Lá de Pinheiro, a senhora vinha pra Belém. E quanto custava...

A- Era. Ia pro Ver-o-Peso, fazia compras lá, na feira, no mercado de carne, de peixe. Naquele tempo não era dinheiro, era assim, um vintém, era moeda. O Gerôncio fazia a safra ali na Presidente Vargas, o sr. sabe onde é, né? O trilho do trem ia até em São Braz.

H- Eu vou lhe mostrar uma foto, para ver se a senhora lembra alguma coisa dela. Era aonde o trem parava. A senhora lembra disso? Dê uma olhadinha. Essa era a Estação do Trem lá perto do Ver-o-Peso. O trem parava aí; veja se a senhora veio algum dia e chegou a ir até o Ver-o-Peso, de trem. Porque, pelo que a senhora fala, se a senhora veio em 1932 para Belém, esta Estação já não funcionava mais. Entendeu? Funcionava em São Braz. A senhora pode ter descido do trem em São Braz e depois ter pegado um ônibus para o Ver-o-Peso.

A- Não tinha carro como agora tem, né? É isso.

H- Essa é mais antiga. Apesar da senhora ter 100 anos, quando a senhora chegou em Belém a Estação já estava desativada, se estiver certo o tempo que a senhora contou, 25 anos, que a senhora lembra que veio para Belém.

A- Então 1925, né?

H- Não, 1907 foi quando a senhora nasceu, com mais 25 quando a senhora veio para Belém, seria o ano de 1932, o trem já existia há muito tempo, mas em 1932 a Estação já não funcionava mais, a Estação lá do Centro, perto do Ver-o-Peso. A de São Braz funcionava, foi onde a senhora desceu. A senhora veio de Pinheiro para São Braz, certo? Aí depois de São Braz a senhora pegava um bonde ou um ônibus. Tinha bonde ou ônibus que ia até o Ver-o-Peso.

A- Tinha bonde, né? Tudo ali passava, o trem com o pessoal que ia no Ver-o-Peso fazer compras, né?

H- Agora fale da senhora depois de Pinheiro, de Icoaraci, onde a senhora morou? A senhora veio para Belém? Qual foi o Bairro de Belém?

A- Eu morei num...fui me empregar numa casa, ela era fazendeira, numa casa assim, não era chique, uma casa alta assim em frente do cinema Iracema. Ainda tem esse cinema, né? Ele é um pouco pra cá da Igreja.

H- Taí, então era no Largo de Nazaré. Tem, ainda existe, ele não funciona mais como cinema. A casa que a senhora trabalhou foi do outro lado.

A- A primeira casa, se não me engano o nome da patroa era Juliana, ela era fazendeira.

H- Juliana, a senhora não se lembra do sobrenome dela?

A- E só isso, sobrenome não, acho que ela nem existe mais.

H- Sim, já deve ter morrido, ou então estão os netos dela. Então a senhora morou em Nazaré? Ia muito ali pra praça de Nazaré?

A- Foi. Ia passear. Ia no cinema Iracema, ia nos cinemas por ali em Nazaré, com as amigas. Eu me lembro bem, ainda tem, né?

H- Ainda tem, mas não funciona mais, vai ser uma loja lá, vão transformar.

A- Era perto da Igreja?

H- Ali perto da Igreja de Nazaré havia três cinemas. Tinha até mais, na época em que a senhora ainda era moça. Mas atualmente restaram Iracema e Nazaré. Eles foram vendidos também. Já não existe mais nenhum deles.

A- Não existe, né? Já é outra coisa.

H- A senhora lembra-se da D. Juliana, ela tinha filhos? A senhora tomava conta deles?

A- Tinha umas filhas, bonitinhas. Tomava.

H- A senhora fazia o seu trabalho. Era uma espécie de babá e fazia as coisas de casa?

A- Isso. Serviço de servente, né? Era uma casa, ajudava com os filhos dela. Fiquei lá um ano, dois anos. Depois eu fui embora pro Marajó.

H- Depois a senhora voltou para o Marajó? A senhora não ficou em Belém? A senhora lembra até que ano ficou em Belém?

A- 25 anos.

H- Hoje já são 75 anos passados, é isso o que eu estou lhe perguntando. Depois, quando a senhora deixou Pinheiro (Icoaraci), aí a senhora veio pra Belém e depois a senhora voltou lá para o Marajó? E continuou a sua vida lá em Cachoeira do Arari?

A- Foi. Não, depois eu vim para cá (Belém) de novo.

H- E a senhora trabalhou onde?

A- Nessa casa da Juliana.

H- E depois da casa da D. Juliana?

A- Aí achei uma casa, encontrei com essa senhora. A senhora não está precisando na sua casa, eu sou do Marajó, nasci e me criei lá. Ah, minha sobrinha está precisando. Foi ali numa casa na Antonio Barreto; tinha uma loja, chamada Casa Sagica. Ela morava numa vila. Então foi ela quem me indicou o emprego. A minha sobrinha está precisando, mas eu não sei onde é.

H- A senhora fazia o quê na Casa Sagica?

A- Não, eu..., eu parei lá, eu falei com a senhora e ela me informou que a sobrinha queria me empregar, então vamos lá em casa. Eu vou dizer para ela vir te buscar. Ela mandou, quer dizer, falou com a sobrinha dela, que mandou a empregada me apanhar na casa dela. Da família Proença, conheceu seu Edgard Proença?

H- Conheci. Edgard Proença, Edir Proença. Sei, eu conheci os filhos dele. Conheci-os também.

A- Já morreu, o Dr. Edir Proença,

H- Já morreu, mas os dois filhos dele, o Edgar e o Edir são vivos. Aparecem às vezes na televisão.

A- Aí mandou a empregada me apanhar. A sobrinha da senhora já morreu, D. Diura. Eu fui, ela morava com a sogra, a esposa do Dr. Edgard Proença. Um senhor baixinho (cabelo bem branco). Ele era dono, até hoje ainda tem, o Teatro da Paz, né? Ele (trabalhava no teatro da Paz), sim senhor. Domingo ele fazia aquelas crônicas, meio-dia, ainda me lembro.

H- E a senhora trabalhou na casa dele?

A- Trabalhei com a nora dele.

H- Ela morava onde? Lá na Antonio Barreto, era isso, perto da Sagica?

A- Não, ela morava ali na casa baixa, na Rua Dr. Moraes,

H- Dr. Moraes, perto da Vila Bolonha, ou perto do Cemitério?

A- Passava pelo Cemitério que ainda tem hoje. Ela morava mais pra trás, tinha um prédio lá. Trabalhei lá com ela.

H- Depois disso, de ter trabalhado com eles, a senhora foi trabalhar em algum outro local?

A- Eu criei todos os filhos deles, cinco filhos.

H- A senhora criou os cinco filhos?

A- Edgar Augusto, Edir Augusto, Celina Claudia, Ana Carolina, Edir Proença. O Dr. Edir tinha esses cinco.

H- Esses são os filhos do Edir. Então a senhora trabalhou naquele edifício ali da esquina da Riachuelo, a senhora morou no edifício com eles?

A- Não, na Dr. Moraes. Perto daquele cemitério que é antigo.

H- Soledade, Cemitério da Soledade.

A- Eu morei 40 anos com eles. Ana Carolina, eu já disse?

H- Já disse Ana Carolina, Edgard Augusto, Edir, Celina Cláudia e eu não sei qual foi o quinto...Edir Proença. Esses eram os filhos do Edir. E depois da casa deles a senhora trabalhou? A senhora falou que trabalhou muito tempo lá, 40 anos, a senhora os criou, né? Depois disso a senhora já veio pra cá?

A- Desde pequenos. Assisti todos os casamentos deles. Me levavam.

H- Como era o nome da mulher do Edir Proença?

A- Ela ainda é viva, Celeste Proença. Uma boa professora. Lá onde eu criei eles, eu disse que queria sair de lá, me sentia cansada, reumatismo, tudo isso. Aí ela...podia arranjar uma casa, no outro dia. Noutro Asilo, foi ali no Asilo S.Vicente de Paula, fica aqui na Mauriti com a Everdosa, na Pedreira. Junto de uma Escola Donatila.

H- Escola Estadual Donatila Lopes. Agora fale um pouco, como é que a senhora se divertia aqui em Belém?

A- Desde mocinha que eu não gosto de divertimento, nada. Só trabalhava.

H- A senhora chegou a estudar um pouquinho?

A- Só o segundo livro. Tinha uma professora lá na roça. Depois que o meu pai morreu, eu fui trabalhar numa fazenda e ela me ensinava. Foi, nem sei se ela ainda existe, né? A Ana Carolina que me tirou do Asilo SãoVicente, estou aqui há seis meses.

H- A senhora está gostando?

A- Estou.

H- Obrigado, então.

Davina Godot da Silva São Luis - Igarapé-Açu - PA 22.09.1912

H- D. Davina fale um pouco da sua vinda para Belém.

D- Eu me esqueço. Eu vim pro Santa Catarina no tempo da irmã Adelaide e da irmã Josefina. Eu fui interna lá. E aí eu passei o que eu pude passar e aí eu voltei lá pra Castanhal.

H- A senhora voltou pra Castanhal? Mas o Colégio Santa Catarina era internato.

D- Interna no tempo da irmã Adelaide e irmã Josefina. Agora eu não me lembro bem de dizer as coisas, mas a minha família tem tudo.

H- A senhora ia ali pro Largo de Nazaré, passear com as freiras, com as irmãs, ia pra missa na Basílica.

D- Eu fui interna no Colégio Santa Catarina e só fazia o que elas queriam.

H- Até que ano a senhora estudou?

D- Eu passei só um ano lá, eu fiz o primário.

H- Fez o Primário inteiro, a senhora fez até o quinto ano?

D- Eu não me lembro, mas eu sei que fiz. Eu estudei no Santa Catarina assim: me trouxeram, eu não sou rica, não sou nada, mas muitas amizades nesse tempo os Porpino tinham.

H- Mas amizade é riqueza também, sabia?

D- Agora eu... só tenho sobrinhos, não tenho mais ninguém.

H- Então fale agora de Castanhal. Um dos interesses é se a senhora veio de Castanhal para Belém de Trem alguma vez? Veio várias vezes?

D- Várias vezes.

H- Fale um pouco do trem, onde a senhora descia?

D- Não descemos, não. A gente saía de Castanhal e vinha pra Belém. Aí não descia não, mas eu conheço Santa Isabel.

H- Eu queria que a senhora falasse um pouco sobre a Estação de São Braz, era onde a senhora descia?

D- Lá na Estação de São Braz.

H- A senhora chegou a descer alguma vez na Estação Central de Belém, ali por perto da Tamandaré?

D- Eu não me lembro, mas eu sei que eu desci em São Braz. De São Braz eu ia...porque Belém a gente conhece, né? Conheço a Dr. Assis. Ali em São Braz na esquina era "A Feiticeira", o Mercado de São Braz e a Caixa d'Água.

H- Quando a senhora chegava lá em São Braz a senhora ia passear também? No Largo?

D- Quando eu chegava de Castanhal. Eu passeava sim, essa época com a minha família em São Braz.

H- Onde vocês moravam em Belém? A senhora era interna no Santa Catarina, mas tinha algum parente seu aqui em Belém?

D- Eu não estou bem lembrada, eu sei é que eu vim por intermédio de parentes lá pro Santa Catarina.

H- Pois é. A senhora falou que o seu pai era de João Pessoa. Veio pra cá de navio, aí casou com a sua mãe.

D- Não, era no tempo que só encostava o navio, não era avião, aí ele namorou uma paraense. Paraibano e a minha mãe é paraense.

H- Como se chama a sua mãe? E o nome do seu pai?

D- Ângela Godot Porpino. Antonio Porpino da Silva, é assim eu me esqueço. Mas ela tem tudinho, a Norma. Aí a minha família, porque eu me esqueço.

H- É normal, todo nós esquecemos um pouco.

D- Não, mas eu misturo.

H- A senhora chegou a ir à área do Ver-o-Peso. A senhora conhece o Ver-o-Peso? Como é que a senhora ia lá?

D- Conheço. Eu ia, nesse tempo era bonde, né?

H- Bonde. A senhora pegava o bonde, ia sozinha?

D- Não, nunca saí sozinha.

H- Era porque quando a senhora estava aqui, era ainda uma garota?

D- Eu não me lembro, eu sei que eu vim de Castanhal para o Santa Catarina por causa das amizades que a minha família tinha. Daí eu vim pro Santa Catarina. Aí eu não me lembro bem, sabe, como é que foi.

H- Aí quando a senhora terminou o Santa Catarina, a senhora foi pra Castanhal?

D- Não, antes de terminar fui levada. Eu não me lembro bem, mas eu nasci em São Luis do Pará, em Igarapé-Açu, eu só fiz nascer lá.

H- Agora fale um pouquinho da senhora mocinha, moça com 15 anos, nas festas lá de Castanhal? Fale um pouco dos seus namorados.

D- Eu lá me lembro.

H- Não lembra. Então o que a senhora fazia em Castanhal, em casa? A senhora trabalhava, era uma dona de casa? O que a senhora gostava de fazer? Dê um exemplo.

D- Eu gostava de fazer tudo. Eu nunca gostei muito de cozinhar, mas de arrumar as coisas e organizar, era o que eu gostava.

H- E a senhora voltou pra Belém nessa idade, quando já cuidava da casa? Aos 18 anos, 20 anos? Quando a senhora voltou? A senhora lembra de Belém quando a senhora vinha

de Castanhal, passear? Como a senhora via Belém nessa época? 1930, a senhora conheceu o Barata?

D- Me lembro. Eu conheci o General Magalhães Barata.

H- A senhora conheceu pessoalmente?

D- Pessoalmente. O Barata se dava com todo mundo. Ele fazia amizades no interior, na capital, tudinho, era gente boa.

H- A senhora achava ele uma pessoa boa?

D- Eu achava. Na primeira impressão a pessoa quando é boa, o espinho quando é bom de pequeno traz a ponta. Agora, o General Barata eu me lembro, agora mesmo por causa da idade das coisas, viu? Me perdoe, mas eu sou de São Luis, nasci em São Luis do Pará. Agora, por que? Porque o papai andava muito.

H- O seu pai trabalhava em que?

D- Sempre em comércio.

H- Ele era um comerciante, vendia e comprava coisas.

D- É Antonio Porpino, os Porpinos só davam pra comprar e vender.

H- Eles compravam e vendiam?

D- Os Porpinos, ainda hoje tem gente assim. Lá em Castanhal mesmo, em Natal, tudo tem Porpino.

H- Em Natal e João Pessoa ainda tem Porpino? Ou lá em João Pessoa é Godot?

D- Tanto faz ser Godot como Porpino. Ainda tem sim. Olhe, há uns dois meses chegou prima minha de segundo grau. Filha de prima legítima minha de João Pessoa, que não sabe nem andar aqui em Belém.

H- E nessa época, vamos tentar lembrar essas coisas de 1930. A senhora se divertia em Castanhal como? Ia pra festa, tinha carnaval? A senhora ia pra esses locais se divertir, com seus pais?

D- Com papai.

H- A senhora casou? A senhora teve filhos?

D- Casei. Fui casada com José Antonio. Eu não criei nenhum. Não me lembro, não foi filho, foi só aborto.

H- O que a senhora criou, a senhora criou quantos assim, eu falo não de seus filhos, mas a senhora criou algum sobrinho?

D- Eu tive sobrinhas, até hoje as sobrinhas são boas para mim. Maria Eugenia do Dr. Helio é minha prima em segundo grau. A Conceição é minha sobrinha. Tá vendo? Sobrinha mesmo, filha de Eliza Porpino e Antonio Porpino.

H- Então a senhora vinha só de vez em quando aqui em Belém, quando estava em Castanhal?

D- E só vinha com ele, mas eu morei aqui em Belém.

H- Quanto tempo?

D- Não estou dizendo que eu estudei no Santa Catarina?

H- Mas a senhora passou uns 4 anos estudando ainda garota.

D- Garota não, eu passei moça.

H- Moça? Então a senhora estudou mais que o Primário, a senhora chegou a fazer o Ginásio. Obrigado, D. Davina.

Manoel Martins dos Reis Bragança - PA 08.07.1912

H- Seu Manoel, o Sr. nasceu em Belém? O Sr. nasceu onde?

MM- Não Sr. Nas terras, no interior.

H- Em que interior, Castanhal, Igarapé-Açu ...?

MM- Bragança.

H- O Sr. veio pra Belém criança, jovem, adulto, quando o Sr. veio para Belém?

MM- Pra Belém eu vim já quase me governando,

H- 20 anos, 18 anos?

MM- Não, 16 anos.

H- Os seus pais moraram sempre em Bragança? Seus pais eram Bragantinos? Seus pais nasceram em Bragança? O que os seus pais faziam?

MM- Meu pai trabalhava justamente na costura, né? Cuidando de roupa, ela trabalhava junto com meu pai.

H- O Sr. veio para Belém de trem, na Maria Fumaça? Como foi que o Sr. veio para Belém? O Sr. veio de caminhão?

MM- Não Sr. Vim junto com a ...num Jipe. De Jipe, sim.

H- O Sr. andava muito de trem de Bragança para Belém?

MM- Não Sr., pouco.

H- Quando o Sr. chegou aqui em Belém, lembra onde o Sr. desceu, qual foi a Estação de Trem? O bairro que o Sr. desceu. O Sr. desceu no Comércio? Desceu em São Braz? Qual foi a Estação que o Sr. desceu aqui em Belém?

MM- Pra continuar a vida, né?

H- O Sr. saiu de trem de Bragança. Quando chegou aqui em Belém onde é que o trem parou?

MM- Na Estação de São Braz.

H- Que ano foi isso, o Sr. lembra? O Sr. nasceu em 1910, então o Sr. tinha 16 anos, seria 1926, 1927. Que ano era, o Sr. lembra? Pode lembrar livre, não se preocupe, deixe a sua memória falar pelo Sr., não precisa forçar entendeu? Se o Sr. lembrar, fala.
E o Sr. trabalhava em quê, qual era a sua profissão? O que o Sr. fazia em Bragança antes de vir para Belém? O Sr. estudou? Até que ano? O Sr. fez primário? O Sr. terminou o primário?

MM- Não completei.

H- O Sr. lembra até que ano o Sr. fez? Ou não cursou, não estudou?

MM- Quase não estudei.

H- E depois em Belém, o que o Sr. fazia? Qual foi o seu trabalho?

MM- ...plantando a terra, plantava...

H- O Sr. era uma espécie de jardineiro? O Sr. plantava, mexia com terra? Era isso?

MM- Sim, pouco, fazia, mas não era assim.

H- E o Sr. trabalhou em algum lugar especial aqui em Belém? Eu falo assim algum lugar público? O Sr. falou que trabalhava com terra, trabalhou em uma praça? Trabalhou no horto municipal? Trabalhou em algum local que mexia com terra aqui em Belém?

MM- Tive.

H- Onde o Sr. trabalhou? Conte um pouco do seu trabalho, independente do que eu estiver perguntando. Fale sobre o seu trabalho. O Sr. morou em que bairro aqui em Belém?

MM- Tive alguns dias trabalhando como marítimo. Morei na Marambaia.

H- Fale um pouco como o Sr. se deslocava aqui em Belém. Chegou a usar o bonde?

MM- Eu usei o bonde.

H- O Sr. chegou a ir à festa de Nazaré de bonde, pro Largo de Nazaré? O Sr. chegou a ir à Praça de Nazaré? Ia para as festas de Nazaré? O Sr. tem irmãos? Tem irmãos, irmãs? Quantos vocês eram?

MM- Cheguei. Tinha vezes que eu ia. Tenho. Parentes chegados.

Mario Lopes da Silva Matos Fortaleza- CE 18.11.1910

H- Nascido no Ceará, foi cedo para Manaus e veio pra Belém só em 1992. Bem, Sr. Mario fale da sua vida em Manaus.

M- Mecânico.

H- O que o Sr. fazia em Manaus, era mecânico desde os 18 anos?

M- Na cidade de Maués quando o marido dela descobriu que ela estava amasiada comigo, fizeram um bolo e me disseram: Mário, eu vou matar esse gavião, vou botar ele na linha assim, assim. Eu moro na Rua da Marinha, 71 anos eu moro.

H- O senhor chegou a estudar em Manaus? O que o Sr. estudou?

M- Não, eu consertava motor.

H- Mas, o Sr. frequentou escola?

M- Fechei a casa, de Maués eu peguei um navio até o porto de Parintins, comprei uma passagem para o porto de Belém. Cheguei... a Rua da Marinha número 72. Tu acreditas que eu não errei a casa?

H- O Sr. fez o primário, estudou, foi à um Grupo Escolar? O Sr. lembra o nome do seu Grupo?

M- Estudei tudo. Quarto ou quinto ano.

H- E depois o senhor começou a trabalhar como mecânico?

M- A forasteira era filha de Maués, quando a gente chegou aqui, a família dela, o marido dela ficou com a goela cheia. De Maués pra Parintins das 24 horas, eu paguei uns noventa e poucos reais, vim à Parintins, peguei o avião, peguei o navio da linha como ela ia dizendo, assim, assim, assim. Saltei na Rua da Marinha 971, parece que a coisa foi feita por Deus. Pronto.

H- O Sr. foi alguma vez ao Teatro Amazonas?

M- Deixei os filhos, lá em Maués, tudo, tudo...

H- Com que o Sr. se divertia em Manaus?

M- O Sr. acredita que ...por quatro anos...esse rapaz, Marcelo tinha 4 anos de idade, esse rapaz atualmente é vice prefeito de Itacoatiara.

H- Qual era o carro que o Sr. gostava de pegar como mecânico? Um ford, um chevrolet, qual era o melhor carro?

M- Eu consertava o motor de explosão marítimo, né?

H- Ah, o Sr. era um mecânico também de embarcação?

M- Isso, eu tinha tudo. Perdi tudo por causa dessa mulher. Acontece. Você acredita como são as coisas, quem planta colhe. Na situação que eu estava, os filhos dela ficaram tudo, e o marido dela ia levava a coitada verificava todinho. Mas eu tinha dinheiro, passavam às minhas custas.

H- E os seus pais, seu pai e sua mãe, o quê eles faziam? Eles foram pra Manaus, Amazonas fazer o quê? Mas eles moravam onde?

M- Pai e mãe foram com tudo. Manaus.

H- E eram cearenses os dois?

M- É...Eu vou lhe explicar, agora que vai se dar a coisa, tirei minha certidão como cearense, nascido em 1910...para tirar a carteira do ministério do trabalho, Cheguei aqui me apresentei, não disseram se era cearense ou não...que quando ela pegou, “credo! Cearense!”

H- Em determinado momento os cearenses, foram muito queridos porque eles eram os seringueiros. É estranho.

M- “O Sr. é cearense? Sou”. Tratava como se fosse um leproso.

H- Em Manaus, o que o Sr. fazia no seu dia a dia quando era jovem? Quando tinha 20 anos.

M- Acontece que com essa profissão de mecânico de motor a explosão, qualquer espécie de motor eu tratava.

H- O Sr. viajava pro interior do Amazonas? Quais eram os municípios?

M- ...Na certidão de nascimento eu era filho de Maués. Eu não vou mais pra Manaus. Eu estou morando na Rua da Marinha, 971, por causa do motor de linha da SNAP...

H- O Sr. chegou a andar de bonde? O Sr. andou de bonde em Manaus? O Sr. circulou em Manaus, de Bonde?

M- Primeiro é que os filhos já tinham virado tudo adulto...deixei um filho com 4 anos de idade, hoje é prefeito em Itacoatiara...

H- Agora, pra terminar, só pra o Sr. lembrar: o quê fazia o seu pai? Eu perguntei inicialmente, o seu pai e a sua mãe eram cearenses?

M- Meu pai português e mãe cearense.

H- Obrigado seu Mario.

Rosa Nogueira da Costa Teixeira Santo Antonio de Tauá - PA 12.01.1928

H- D. Rosa fale um pouco da sua infância e juventude. Quando a senhora veio para Belém? E onde a Sra. nasceu? Quantos anos tinha quando veio pra Belém?

R- Nasci em Santo Antonio do Tauá. Uns cinqüenta e poucos anos. Eu morava aqui em Belém de oitenta pra cá.

H- Então vamos lembrar um pouco antes. Em 1928 quando a senhora era criança e seus pais moravam lá em Santo Antonio de Tauá, a senhora e eles vinham à Belém de vez em quando? Como era que vocês vinham pra Belém?

R- Era de trem.

H- A senhora lembra como era? A senhora chegava aqui em Belém e descia onde? Qual Estação?

R- Na Estação, era o trem. A gente vinha de pau-de-arara lá de Santo Antonio de Tauá até Santa Isabel, aí de Santa Isabel pegava o trem, ficava na Estação, ali em São Braz, aí de lá pegava um bonde. Onde é a Rodoviária hoje era a Estação de Trem.

H- A Sra. não chegou a ir no trem lá pro Centro? Como tem esse erro, que é de 1928, então a Sra. era bem mais nova. Tem uma diferença de oito anos na sua idade. Vamos falar então um pouco de Santo Antonio de Tauá e Santa Isabel, que a senhora passou muito tempo lá.

R- Santa Isabel eu quase não conheço, conheci a Estação de trem.

H- Era confortável a viagem de trem para Belém? A senhora vinha sempre com seus pais? E vocês vinham fazer o que em Belém?

R- Era. Era um passeio. A gente vinha às vezes quando estava doente, vinha para ir pro hospital com o médico. Depois que eu me casei vinha sempre trazer um filho meu lá no pavilhão das crianças.

H- A senhora vinha pro Círio de Nazaré?

R- Vinha, sempre. Não todo ano, mas sempre vinha. Depois de Santo Antonio a gente foi pra Colônia, uma área de terra pra João Coelho, fica entre Castanhal e São Caetano, uma colônia, agora já passa carro lá. De lá foi que eu me casei com um rapaz de Santarém Novo e fui morar pra lá, Santarém Novo. Tive filhos, netos, bisnetos. De lá foi quando eu vim, quando eu voltei de lá, já vim morar com uma filha aqui, que era casada aqui em Belém, passei uns tempos com ela, na Sacramenta. Depois minha irmã adoeceu, esteve muito doente, ela morava na Pedro Álvares Cabral e eu fiquei com ela até ela morrer. Já eu não tinha marido, ele já tinha morrido.

H- E estudar, a senhora estudou? A senhora fez o primário?

R- Pouco, pouco. Não, só a primeira série, fui alfabetizada. Nesse tempo Santo Antonio era muito pequena, o único Grupo que tinha lá era uma casa do meu pai, que ele alugou para o governo, era só, era muito pequeno, agora tá grande, cheio de grupos, colégio.

H- E qual era o divertimento para as crianças e os adolescentes lá, na época?

R- Lá no Santo Antonio? O que eu conheci, era uma festa de Santo Antonio de ano a ano, em junho.

H- Obrigado pela entrevista.

Isabel Ferreira da Silva Salvaterra - PA 19.10.1919

H- D. Isabel fale alguma coisa sobre a sua infância e adolescência e onde a senhora nasceu.

I- Em Salvaterra, no Marajó.

H- A senhora veio para Belém com quantos anos?

I- Com 13 anos, para trabalhar na Beneficente Portuguesa. Trabalhei 3 anos. Trabalhava na distribuição de comida, de alimentos.

H- E a senhora morava onde D. Isabel?

I- Eu morava no Hospital, uma senhora que era amiga nossa me arrumou emprego lá. Eu queria me empregar, e me empreguei, passei 3 anos lá. Conheci os médicos, as irmãs. Eu trabalhava com uma moça, que ainda não era casada, Inês era filha de português.

H- E a senhora estudou?

I- Eu só cheguei ao 3º ano primário em Salvaterra, na escola.

H-E depois da Beneficente a senhora foi morar em outro lugar?

I- Depois eu saí, me empreguei na casa do Dr. Clóvis Maranhão (que lecionava na Escola Normal), trabalhei lá uns 2 anos, e depois fui trabalhar na casa do Dr. Cláudio Chaves, trabalhei 3 anos com a família Chaves, era babá. Nós morávamos numa vila que tem quase defronte do Museu, Vila Teta, depois ele fez a casa dele, era uma casa mais adiante, numa outra rua.

H- E o que a senhora fazia nos finais de semana, sábado, domingo, saía para passear?

I- Não, não, não. Saía de manhã com o menino menor, passeava, ia ao Museu passear com ele, tinha mais uma menina menor. Eles tinham dois meninos, foi da primeira esposa, da D. Laura.

H- A senhora lembra quantos anos a senhora tinha?

I- O ano que eu nasci eu sei. Depois (os Chaves) foram embora para o Rio, eles queriam que eu fosse, mas meu pai e minha mãe (que ainda moravam em Salvaterra) não deixaram. Não, que o Rio era muito perigoso, eu ia, tinha coragem para ir, mas eles não deixaram. Depois eu saí de lá e vim pra Salvaterra de novo.

H- A senhora não lembra quantos anos tinha? Bem, isso não é importante no momento. Quando a senhora estava aqui em Belém, na casa deles na Vila Teta ou na 14 de março, como era que a senhora se deslocava dentro de Belém? Falo assim, era de ônibus, de bonde?

I- De ônibus, só quando nos íamos... a senhora que criava os dois meninos dele, sabe, sem mãe, a gente ia buscar a família... Depois foi quando eu me casei, eu já estava trabalhando no Oiapoque, no município de Oiapoque no Amapá, na Ponta dos Índios, como chamavam, o lado francês ficava de um lado e o brasileiro do outro. Eu fui do lado francês, eu fui, mas não em Caiena, quem ia em Caiena era o meu marido.

H- Quantos anos a senhora tinha quando casou, a senhora lembra? Não faz mal se não lembrar. A senhora teve filhos?

I- Deixa eu ver se me lembro, taí uma coisa que me esqueci, eu sou muito esquecida, tomo remédio...Tive um, mas nasceu morto, dois dias depois que eu tive ataque eclâmpsia. A criança não resistiu, eu vim para Salvaterra, aí eu me tratei com a Dra. Guiomar Aragão, ela disse " olha Isabel", dessas amigas mesmo, "vou cuidar de ti, mas a criança eu não garanto. Tu estás muito sofrida nesta doença".

H- Quanto tempo a senhora passou no Oiapoque com o seu marido?

I- Ih, passei uma porção de anos. Graças à Deus eu me casei com um rapaz bom, gostava da minha família, procurou conhecer a minha família, quando eu me casei ele não conhecia ninguém, era brasileiro, morava lá, falava francês porque ele trabalhava lá. Ele falava francês, falava Patauá, que falam também francês. Era uma língua misturada do Oiapoque. Eu não aprendi nadinha, que podia ter aprendido, ele não me levou pra lá pra Caiena, porque eu não sabia falar nada de francês, eu compreendia algumas palavras, tinha outras que eu não compreendia.

H- E o trabalho dele era o que, o que ele fazia?

I- Tomava conta de uma Companhia que o senhor deve conhecer, Enéas Barbosa e Antonio Martins, ele recebia o gado em fazendas no Marajó e ia entregar em Caiena, e em outros lugares da Guiana Francesa, com os outros empregados do Barco, ele foi pra Ilha do

Diabo, aquelas ilhas por ali, ele conhecia tudo. Ele trabalhava com gado e com mercadorias. Teve até um negócio que queriam prender o pessoal que trabalhava para lá.

H- Tá certo então, obrigado dona Isabel.

Olinda Castello Pereira Belém - PA 15.04.1917

H- A Sra. nasceu em Altamira?

O- Não, eu nasci aqui em Belém, no Porto do Sal. Ainda tem a casa que eu nasci, meu pai tinha casa de comércio embaixo, a residência era em cima.

H- E a Sra. lembra do Porto do Sal? O que a Senhora fala daquela área?

O- Me lembro. Aquela área era muito bonita, mas da ultima vez quando eu cheguei aqui, achei abandonada, mas a casa aonde eu nasci ainda existe.

H- Ela fica próxima a que, qual é a rua, a senhora lembra?

O- Tem a Dr. Assis, sai da Dr. Assis, é uma quadra logo que vai pro Porto do Sal. Virou, tem uma casa de esquina, é a do lado.

H- É a que sai em frente ao Mercado? A senhora nasceu lá, então? No Porto do Sal.

O- É a que sai em frente ao Mercado. Nasci. Aí, depois convidaram meu pai, que era comerciante, pra ir pra Altamira, na época da borracha.

H- Com quantos anos a senhora estava?

O- Ah, eu não me lembro. Não guardo muito as datas.

H- Ele não lhe disse assim: “tu tinhas 4 anos quando nós fomos para Altamira”.

O- Eu não me lembro. Eu lembro que quando o meu pai morreu, eu tinha 12 anos. Ele estava em Altamira, morreu no naufrágio da cachoeira. Ele era comerciante, aí vendia fiado, quando chegava a época da borracha e da castanha ele ia buscar. Quando ele veio, a lancha bateu numa pedra, na cachoeira, o tripulante se jogou na água para amarrar a lancha, ele que nadava também se jogou, mas não teve sorte, veio o redemoinho e levou ele. Naquela época, ele era comerciante forte. Ele tinha casa de comércio, tinha sítio com gado, fazia cachaça, fazia açúcar, fazia a bacaba, mas depois que o meu pai morreu nada deu mais certo. O gado não deu mais leite, e tudo ruiu. Aí nós ficamos numa situação difícil. Aí minha mãe costurava, eu também estudava, aí comecei ajudar minha mãe na costura, a arrematar. Depois ela

adoeceu em Altamira, nós já morávamos aqui em Belém. Era na Joaquim Távora perto do Largo do Carmo.

H- Então, a senhora veio de Altamira para Belém. E a senhora morava onde?

O- Na Joaquim Távora, ali perto do Largo do Carmo. Aí minha mãe já estava doente. O Dr. Cândido Pereira era o nosso médico. Ele ficava, ele estava no Colégio ainda (o irmão), não, aí ele já trabalhava na Folha do Norte.

H- Ele falou que entrou para a Folha com 14 anos, a senhora então tinha 16.

O- Aí eu costurava, uma dúzia de camisas era 3 reais, já vinha cortada, aí pra ajudar, né? Meu irmão do Rio mandava uma pensão para minha mãe pra gente sobreviver, mas aí quando ela morreu, eu fui para casa desses parentes. A minha mãe tinha pedido que eu ficasse de favor aqui, que a nossa família estava pequena, né? E o meu tio... a senhora dele, eu me dei tão bem com ela, como uma filha, só sei dizer que quando eles terminaram o dia deles, eu que tomava conta deles, ele com 97 anos, um ano depois ela morreu com oitenta e sete.

H- Isso lá perto do Largo do Carmo?

O- Não, isso já no Rio. Nós moramos em Santos também, 10 anos, lá eu costurava, dava ordem em corte, costuras, uma boa freguesia.

H- Santos é uma cidade interessante, tem muito paraense, fazem até Círio. Dizem que o Círio de Santos é o segundo depois de Belém.

O- Eu só sei dizer que eu tinha boas amizades lá. De gente da sociedade que aprendia corte, corte e costura. Aí depois que ele aposentou, ele ficava com frio, aí meu tio já não estava bem já com a minha tia, aí eu...nós tínhamos um apartamento alugado, ficou alugado, aí eu voltei, vamos voltar. Aí, eu já cuidei deles, ele teve um derrame, não comia, eu é que levava sempre na boca. E a senhora dele muito minha amiga, ela me dizia, pois é, você é mais que minha filha, minhas filhas todas casaram e você é que nos esta fazendo companhia. Aí depois, nós resolvemos vir pra cá. Aí ele gostava, frio ele ficava aqui, e eu ia com eles.

H- Vir pra cá, a senhora se refere para Belém? Vocês voltaram para Belém. Que ano foi?

O- Eu não me lembro bem, tem 18 anos (em 88 então). Tinha uma casa no fundo do “Benjamim Sodré” para vender. Mas eu vou ser egoísta, eu morro de repente, ele fica na casa dos outros, pelo menos ele fica na casa dele. Ele comprou essa casa, reformamos, mas agora com a nossa idade, todos viviam preocupados, a comunidade de lá da Igreja que nos estávamos. Até hoje elas vem aqui nos visitar, achavam que a gente estava correndo perigo, né? Pela segurança, uma amiga que é funcionária daqui, a mãe dela também falou pra ela,

olha nós estamos preocupados, que já tem muito assalto. Ele veio ver o chalé, né? Ia desocupar, não desocupou o chalé menor. Depois a funcionária falou da nossa situação, que eram só dois irmãos, e a presidente disse para ela, então a primeira vaga é deles. Aí deu a vaga e nós viemos pra cá.

H- Eu queria agora voltar um pouco, porque esse já é o momento atual de vocês aqui no Pão de Santo Antônio, eu queria voltar para essa época que a senhora estava na Cidade Velha, na Ângelo Custodio, na Joaquim Távora próximo ao Largo do Carmo. A senhora lembra do trem próximo, da Estação do Trem?

O- Eu me lembro, quando a minha mãe morreu, logo, eu estava muito abatida, eu fui de trem até Mirasselvas, eu tinha um tio que morava lá no interior.

H- E a senhora pegou o trem? Pegou ali na Cidade Velha mesmo?

O- Não, peguei aqui em São Braz.

H- Então já é um pouquinho depois.

O- Peguei em São Braz, passei em Mirasselvas, saltei, peguei uma canoa, andei mais uns dois quilômetros para chegar na casa do meu tio. Aí eu fiquei um mês ou dois lá para recuperação. Eu era muito agarrada com a minha mãe. Aí depois eu vim, fiquei na casa, para não ficarmos sozinhos, na casa de outro irmão que também era da Marinha, ai nós ficamos com o vizinho, morando com o vizinho até resolver vir para o Rio.

H- O que era que a senhora fazia de...a senhora ia pro Largo do Carmo? Estou falando de passeio no sábado?

O- Não, eu não passeava, eu só costurava.

H- Mas, uma hora de lazer, sua?

O- Não, não tinha porque a minha mãe era doente, eu não tinha coragem de deixar ela sozinha. Ela ficava em casa.

H- Então não namorou, queria ser freira?

O- Eu queria ser freira.

H- Não foi também por causa da assistência?

O- Da assistência, eu não ia deixar a minha mãe doente. Ela foi o seguinte: em Altamira quando ela teve a malária, o médico já falava isso no tempo da malária, chegou, deu uma injeção 914 na minha mãe, daí ela só urinava sangue. Tinha época que a gente chamava a pessoa para tirar a urina dela, que coagulava o sangue. Mas depois encontramos o Padre Emilio que conhecia a mamãe desde solteira, ela estava internada na Santa Casa, e ele disse "o que tu estás fazendo"? Eu disse: mamãe está internada, ele foi lá e disse "tira ela daqui e leva pra casa". Aí, ele começou a homeopatia, mandava comprar umas compressas, chá da

urtiga, da raiz da urtiga, aí ela ficou boa, né? Mas aí, depois com o tempo ela ficou doente, pegou uma tuberculose pulmonar, naquela época era perigoso, meu tio, irmão dela, queria interná-la, mas nós não deixamos, negativo. Mas ela tinha todo cuidado, tudo dela era separado. O Dr. Cândido Pereira era nosso vizinho, era o médico dela, aí eu sei dizer que ela faleceu dia do Círio. Dia 9 de outubro.

Alcides Pereira do Nascimento Belém – PA 21. 04.1919

H- Seu Alcides, fale um pouco da sua adolescência aqui em Belém.

A- Eu vim de Altamira com 10 anos, em 1930. Morava lá, meu pai era comerciante em Altamira, aí eu vim, minha mãe veio antes aqui com o Barata. Agora não tem mais colégio pra órfão, que antigamente tinha, o Patronato no Outeiro e Lauro Sodré em Belém. Então ela veio falar com o Barata. Como não tinha vaga no Lauro Sodré eu fui interno no

Outeiro, no Patronato Manuel Barata, lá eu passei. Fiz o curso primário, o secundário, naquele tempo só tinha até o secundário, depois de lá pra cá, a gente tinha que fazer o exame de admissão pra outras coisas. Eu sou formado em letras, contabilidade.

H- O Sr. fez exame de admissão pra que escola?

A- Foi no...Oh meu Deus do céu, Grêmio Literário Português, era na Manoel Barata lá em cima, era uma escola de contabilidade, meu primeiro emprego foi na Folha do Norte, comecei a trabalhar na Folha do Norte com 14 anos. Aí fui aprender linotipia, mas isso tudo passou, depois eu fui pro comércio, e lá fui convocado para ir para a Itália em 1940. Fui pro exército, pra força expedicionária (o Sr. voltou em que ano pro Brasil? veio pra Belém?) Foi em outubro de 1945, acabou a guerra em maio, ate lá eu dei baixa, sou pensionista do exército. Eu fui pro Lloyd brasileiro, trabalhei 20 anos pro Lloyd Brasileiro.

H- O Lloyd Brasileiro tinha uma sede ali na Gaspar Viana, é isso? Esquina com a Presidente Vargas.

A- O Lloyd Brasileiro aqui,..No Rio era lá na Praça XV, uma sede grande.

H- Ah, nesse tempo o Sr. trabalhava no Rio? O Sr. ficou aqui em Belém quando voltou da Itália?

A- Quando eu vim da Itália eu fiquei aqui (Rio de Janeiro?). Aí eu fui pro Lloyd Brasileiro e passei 20 anos.

H- Então nesses 20 anos que o Sr. trabalhou no Lloyd o Sr. morava onde?

A- Em Belém e no Rio de Janeiro.

H- Quantos anos o Sr. tinha quando iniciou o trabalho lá? O Sr. lembra?

A- Acho que uns 25 anos de idade

H- Foi logo depois da Guerra?

A- Foi logo depois da Guerra.

H- Agora eu gostaria de ouvir mais sobre esta parte de Belém, de antes do Sr. ir para a Guerra. O Sr. falou que veio para o Orfanato do Outeiro, Patronato, não? E o que o Sr. fazia nesse tempo do Patronato? Como é que o Sr. vinha para Belém?

A- No Colégio as férias eram normais, julho, depois as férias de dezembro.

H- O Sr. vinha para a casa da sua família? Já tinha família aqui em Belém?

A- A família era do meu tio, da família Castelo Branco,

H- Castelo Branco, que foi da FEIJ?

A- Parente do Castelo Branco, mas no meu nome não tem Castelo Branco, no da minha irmã tem. Pra mim deixar pensão para ela, teve que constar na certidão de nascimento minha e dela o sobrenome Castelo Branco.

H- É complicado, o dela poderia ser do marido, mas não, vocês são Castelo Branco.

A- O que acontece, é que meu pai, os filhos homens, estão com o sobrenome dele, Pereira do Nascimento, as mulheres estão com Castelo Branco Pereira.

H- Então fale um pouco de Belém de quando o Sr. vinha passar as férias aqui? O Sr. ia a feira de São Braz, ali na Praça? Onde ela ficava?

A- Aquela feira era pra todo mundo, dia de sábado e domingo. Ela ficava ali onde é a Praça do Barata (Monumento), independente do Mercado, o pessoal vinha, todos os colonos, faziam a feira ali todo sábado e domingo.

H- Isso que ano era, o Sr. lembra? O Sr. falou no tempo do Juarez Távora, 1964, 1965 por aí. Já é no inicio do Regime Militar.

A- É 1964. Essa feira era muito antes da Revolução.

H- Sim, a feira existia. E eu estou falando que o Sr. falou do Juarez Távora, é justamente em 64, 65 que ele desativou a Belém – Bragança.
Como fé que o Sr. circulava em Belém? O Sr. falou que foi atropelado inclusive por um bonde. E mais, o Sr. devia estar no colo, possivelmente, da sua mãe,

A- Eu tinha um ano e seis meses. Não, eu estava só, a babá, o colega dela trabalhava em frente da casa da família Acatauassu Nunes, uma casa grande que tem, então ela correu pra lá, e eu corri atrás, o bonde vinha e pei, ai veio os bombeiros, pra suspender o bonde, meteram o macaco para poder...

H- E como é que o Sr. vinha lá do Outeiro? Lá do Colégio?

A- Lá do Colégio? Quando a gente estava de férias, a gente vinha para o Matadouro do Maguari. O colégio tinha uma lancha, a gente vinha e ficava lá no Matadouro até a hora que acabava a matança. A carne vinha de trem, ia lá pro Curro Velho e lá de madrugada era distribuída a carne, nos bondes, pelos bairros.

H- Sim, mas o Sr. vinha de trem lá do Matadouro do Maguari até São Braz?

A- A gente vinha era no trem até São Braz.

H- O que mais? E o que Sr. fazia afora isso quando ia lá pra São Luis, o Sr. ia a cinemas, Praças? Qual era o seu divertimento? Mesmo de garoto?

A- Antigamente eu só gostava de ir ao cinema Independência, que era um cinema ali do lado, em frente ao Hospital, tinha o cinema Independência, do lado da sacada da família Acatauassu, você se lembra? Era o cinema que eu ia quando estava de férias.

H- Quais eram os filmes que o Sr. assistia na época?

A- Eram filmes de Tom Mix, Buck Jones, esses artistas assim.

H- De faroeste.

A- De faroeste, ou então filme revistas, tinha aqueles filmes da Ester Williams e outros, né?

H- O Sr. chegou a ir para o Largo de Nazaré, e para a festa do Círio assistir algum teatro?

A- Sempre ia, tinha o Largo que não era cercado, né? Aí no Largo o pessoal todo ficava circulando ali em volta, casais de namorados, e aquelas barracas todas com comida, hoje não tem, tá aquela grade, né? E tinha Teatro numa área ali por trás, ali, aquele hospital que tem lá (Clinica dos acidentados), tinha uma área grande, não, que tem bem ali ao lado do Cinema Nazaré, nos fundos é um terreno ali, às vezes ficava, vinha o Circo Nelino, tinha uns teatros, mas só circulava isso, no tempo da festa de Nazaré.

H- O Sr. assistiu alguma tourada aqui em Belém? Nunca foi, nunca viu uma tourada? O Sr. estava no aqui no tempo da tourada na Praça Kennedy?

A- Não, não me lembro. Tourada eu vi na Espanha.

H- Tourada na Espanha é normal, agora em Belém é que é um pouco diferente. Mas, o Sr. esteve na Espanha quando?

A- Passei 20 anos no Lloyd, viajei bastante. Eu tenho benção do Papa, eu conheço Nazareth, conheço Canaã, conheço onde Cristo foi crucificado, a sepultura dele.

H- Certo, obrigado, então, Seu Alcides.

Francisca Guedes Patriarca Manaus - AM 18.05.1918

H- Dona Francisca, eu queria que a senhora falasse de quando a senhora chegou aqui em Belém.

F- Cheguei aqui em Belém no resto daquela guerra primeira, 1930. Quando eu cheguei aqui estava no final daquela guerra. Eu estava com os meus dezoito anos, quinze anos pra dezoito.

H- A senhora chegou por onde?

F- Eu cheguei...minha mãe morreu lá, Manaus. Aí o pai achou de vir pra cá e ir trabalhar no Yabona, nesses navios gaiolas. Aí quando ela morreu, eu fiquei lá, aí meu

padrinho chamou ele, que viesse me buscar. Ele já estava aqui casado, já tinha três meninos. Quando eu cheguei aqui já foi pro lado dele, já vivendo com madrasta. Convivendo com a minha mãe, nunca fui ruim pra minha mãe, quanto mais pros outros, tratava-a bem, tudo, quando foi tempo já, eu tinha vinte anos, quando ele me disse, ah, agora você já tem vinte anos, vê se procura um serviço que eu tenho pouco. Realmente era pouco mesmo.

H- Onde vocês moravam? Na Tiradentes, entre que, a senhora sabe as ruas?

F- Ali na Tiradentes, entre Piedade e Benjamin.

H- A senhora então veio direto de Manaus. E a senhora chegou como, de navio?

F- Vim de Navio.

H- A senhora lembra o nome do navio? Ele chegou aqui em que porto?

F- Aida Carmem. Aqui, na Escadinha. Na Presidente Vargas (15 de Agosto). Era aí que encostavam todos os naviozinhos que vinham de Manaus. Aí ele foi me buscar, lá nesse navio Aida Carmem, que agora ela viaja pra Mosqueiro.

H- A senhora, então com 20 anos, morava na Tiradentes? A senhora foi procurar trabalho, foi isso?

F- Foi, foi. Ele tinha muito pouco, transfere umas 3 filhas dele e eu quatro. Ainda não tinha mulher, aí eu digo bem... Eu tinha uma irmã, era muito mole, né? Eu digo essa eu vou procurar por ela, saí um dia, eu disse, eu vou procurar trabalho. Tu não és doida, meu pai disse. Vou, aí foi direto, uma senhora me disse, olha você vai lá na Soberano, que lá na Soberano precisam de moça assim como você. Como você é tão engraçada, pode, vai que você fica lá. Aí eu fui, cheguei lá, dito e feito, aí a senhora dele, seu Hilário, que já morreu tudo, seu Hilário, a mulher dele, tudo.

H- Onde era? Na Cidade Velha?

F- Na Cidade Velha, na Siqueira Mendes. Aí eu fiquei. Sério está escrito tudo, amanhã você vem, já é seu o lugar. Aí eu fui, comecei, fui trabalhar, isso foi em... assim umas 30 pra 50, comecei a trabalhar. Quando comecei a trabalhar, achou de darem uma pane lá no negócio deles, ela virou, acabou, virou bagunça, ele também morreu, e acabou tudo, Guaraná Soberano.

H- A senhora lembra em que ano foi isso?

F- Foi em 1942, por aí. Aí eu fiquei, digo, eu não vou ficar sem trabalho, pois saí pra procurar.

H- Quanto tempo a senhora ficou lá no Guaraná Soberano, trabalhando?

F- Eu fiquei 4 anos. Quatro anos lá, eu virei o Soberano todo, só fui parar na clínica.

H- Onde é a clinica?

F- Lá mesmo no Soberano, porque era embaixo, em cima. Aí eu fiquei lá, quando as máquinas paravam, era que eu saía de lá, porque ele não deixava que ninguém entrasse ali por causa da bebida, sabe? O pessoal da máquina bebia, ficava tonto, então ele não queria, me botou lá pra vigiar. Eu vigiava o dia todo, depois a máquina só parava de 8 horas em diante. Então eu saía de lá tarde, quando chegava aí, Tiradentes com o Largo da Pólvora, que eu descia a Tiradentes. Um dia eu descia a Tiradentes, devia ser umas 9 horas, dois caras assim, vão me atacar, o que vale naquele tempo ainda tinha ali a Base, a Base Aérea, aí eu corri pra Base, me ajudem aqui, aí o rapaz da porta veio. O que foi? Tem dois caras que querem me atacar, e eles estavam lá no Largo da Pólvora. Se eu viesse por ali, me agarravam mesmo.

H- A senhora associa isso a que? A senhora acha que era por causa do Guaraná Soberano?

F- Não, eu acho que era por causa de que eu vinha tarde, sozinha, e eu saltei ali sozinha, naquele tempo a gente não via gente. Nunca mais eu vim, aí deixei de ir.

H- A senhora podia...como é que a senhora andava em Belém? A senhora ia a pé da Tiradentes até o Guaraná Soberano?

F- É, ia a pé. Quando eu não pegava o Bonde, tinha bonde mesmo. O senhor conheceu o Zepelim?

H- Sim, cheguei a conhecer.

F- Eu corria para pegar o zepelim. Ia saltar lá no Largo. Era assim meu dia.

H- Em que ano? Esse que a senhora corria para pegar o Zepelim?

F- Tem 40 anos (1958). Quando eu me empreguei de novo.

H- E a senhora, depois de lá conseguiu emprego onde?

F- Ali na Quintino, numa fábrica de tecidos, Fábrica de Tecidos Soberano, não, não é Soberano, era um nome esquisito. Fábrica de Tecidos de Rolamentos. Na Quintino com Manuel Barata, fica lá pra banda do Rio, ali na Doca de Souza Franco. Aí eu fiquei lá, me botaram pra fazer costura. Fui costurar, costurar, e costurar. Depois quando foi um dia, deu um tempo lá, que derrubou tudo, molhou tudo a casa do homem, estragou tudo, rolamentos da casa do homem todinhos, aí acabou. Aí eu fiquei de novo sem nada.

H- E quantos anos a senhora trabalhou lá? A senhora casou-se?

F- Trabalhei lá 3 anos somente. Foi onde eu encontrei o meu marido, que trabalhava neste negócio de rolamentos. A essa época eu me casei, em 1951.

H- A senhora teve filhos?

F- Eu não tive filho que viesse ao mundo, teve um aborto, porque foi um aborto esperado. Eu tinha um pato, e quando fui buscar o pato que estava pendurado, quando eu vi

tinha um cachorro assim, eu não enxergava e pisei na pata do cachorro, o cachorro só fez encostar a boca na minha , aí todo mundo gritou, tu vais ficar doida, tu vais ficar doida. Eu disse tá doida, esse cachorro não é doido. Nessa doidice quem estava ficando doida era eu. Aí eu comecei, duas horas, quando foi cinco horas para as seis, já não me levantava mais tremia que só vara verde. Ora, eu estava grávida e não sabia, quando vem a criança, eu ia tudo, e mandei chamar, nós morávamos na Bernal do Couto, eu e ele, eu mandei chamar...

H- Bernal do Couto próximo de onde? D. Romualdo de Seixas?

F- Próximo ali à Santa Casa. Entre a D. Romualdo de Seixas e aquela rua que vai direto. Aí eu mandei chamar lá na Santa Casa, veio uma senhora, Dra. Ela disse, ah minha filha, podes crer, tu estás, vai abortar, não tem pra onde. Esse frio que está aí é um aborto, a criança morreu. Minha nossa senhora, que coisa! Aí pronto, quando ele chegou, danou pra procurar o cachorro que sumiu. Parece que sumiram com o cachorro. Não quiseram que matasse o cachorro, ele queria matar o cachorro. Aí pronto, eu tomei os remédios que ela deu, mandou que eu tomasse uma garrafada, não tomei nada. Somente os remédios que o médico passou. Pronto não tomei mais nada e estou aqui. Graças a Deus, boa.

H- Há quanto tempo o seu marido morreu, a senhora separou? Como é que foi?

F- Ele vai fazer agora esse ano 20 anos. Ele morreu dia 13 de Maio de 1987.

H- Dia de Nossa Senhora de Fátima.

F- Bonito a morte dele, teve uma boa morte. Morreu de enfarte.

H- Agora D. Francisca vamos falar da senhora, na época que a senhora chegou aqui em Belém, quando a senhora morava na Tiradentes. O que a senhora fazia de divertimento? De lazer, sábado e domingo. A senhora saía, a senhora ia à um cinema? Pra onde a senhora ia?

F- Eu ia para o D. Bosco. A minha brincadeira era no D. Bosco, com as freiras. Aliás, a gente chegava lá com as freiras, era brincando, tudo que as freiras faziam naquelas brincadeiras de freiras, às vezes eu passava a tarde lá no D. Bosco. Estudo que eu tenho pouco, os dois anos e não segui mais. O Sr. sabe, com madrasta, quando ela impinima com uma coisa. E eu não queria aborrecer, eu não queria.

H- A senhora sentiu falta disso no trabalho, por não ter estudado. No trabalho, a senhora trabalhava com o quê?

F- O que eu tinha Deus me ajudava. No Soberano eu passei lá, eu só fazia aquela entrada e saída de cerveja, que vinha de fora, Portugal, e saía aquelas garrafas secas, eu fazia tudo aquilo, tomava nota daquilo tudo, marcava, quando chegava tomava nota tudo de novo.

H- A senhora sabia ler e escrever?

F- Era o que eu fazia. Depois não me passou assim serviços pesados.

H- Então a senhora não ia à festa, não ia à praça?

F- Não, não. Eu não ia não. Às vezes...

H- Lazer, a senhora não tinha um lazer preferido em Belém? O que a senhora gostava de fazer além de ir para o D. Bosco?

F- Agora, depois de lazer, eu fiz depois de me casar.

H- Sim, em outro momento. O que a senhora fez?

F- Aí depois de me casar que eu fui aprender fazer flor, fazer isto, fazer aquilo, costura, fazia tudo que necessitava, tudo que era bom. Mas, uma minha professora, ela era americana, entrou, nós estávamos morando ali na Terra Firme.

H- Então a senhora mudou pra Terra Firme? Da Bernal do Couto para a Terra Firme.

F- Já sim, e lá nos tínhamos uma casa que entrava assim na... Era na Passagem Nossa Senhora das Graças, bem perto da Igreja. Aí, a gente fazia tudo. Aí tudo, tudo ela ensinava, até fazia casa ela conhecia.

H- Ela veio através da Igreja, essa americana?

F- É da Igreja São Domingo. Aí a gente fazia tudo o que ela ensinava. Aí eu fui até aprender massa do fantoche, o Sr. sabe o que é o fantoche? Aquele bichinho que fala na TV, a gente pensa que é ele que está falando, mas não, é a gente. A gente fazia a massa daquilo para fazer aquelas caretas, aquelas roupas tudo. Ela recebeu uma carta chamando ela na América. Ela disse não posso dar a carta pra vocês, mas eu vou deixar lá na Presidente Vargas, assim que ela... era a senhora na primeira linha amassando aquelas massas de fantoche.

Osvaldino Ferreira de Oliveira Vigia – PA 23.01.1917

H-Como sempre, a primeira pergunta é se o Sr. nasceu em Belém e se morou sempre em Belém. E em que Bairro de Belém o Sr. morava?

O- Eu sou do interior, do município da Vigia. Naquele tempo se chamava Comarca. Eram aqueles vilarejos do interior, tupinambá, maracajó, colares, fazenda, tabocal.

H-O senhor estudou? O que o senhor fazia na Vigia quando criança e adolescente? Os seus pais eram paraenses? Eram brasileiros?

O-Não fiz curso nenhum, nunca me sentei em bancos escolares. A gente fazia muita coisa. Meu pai era da Ilha do Marajó, Barcarena, minha mãe era de Macapá, o pai dela era turco de nascimento, mas veio para o Brasil com 15-16 anos, novo ainda. E se realizou em Macapá, muitas terras naquela época ele adquiriu.

H-O senhor veio para Belém quando? Garoto, adolescente? Quantos anos o senhor tinha?

O- Eu vim cedo para Belém, tinha 5 anos.

H-O senhor lembra onde o senhor foi morar? Em que bairro foi morar?

O- Eu morava ali na Conselheiro Furtado, esquina com a Alcindo Cacela, quase esquina com a Alcindo Cacela (ex- 22 de junho), eu conheci até o prefeito Alcindo Cacela.

H- O senhor trabalhou em quê? O que o senhor começou a fazer em Belém?

O- Eu comecei a trabalhar com meu pai. A gente ia fazendo as mudas, e depois plantando para vingar. Era bonito, tinha plantas, rosas, de tudo. Depois ele me colocou no

Horto Municipal para estudar mecânica, para aprender a dirigir, naquele tempo eu era novo, mas eu era pinduca como ele chamava, era curioso, pegava o carro e dirigia.

H- Mesmo sem ter estudado. Até hoje o senhor é analfabeto? O senhor estudou? O senhor estudou mecânica? Fez algum curso?

O- Não, não tenho curso, só prática, prática boa. Consertava bastante carros, chegava lá: Titan, Chevrolet CD, Ford, chevrolet gigante, carros da época, internacional, carros grandes. Só quem tinha aqui em Belém era o ...Buick, Chrisler, Simca. E lá no Horto mesmo eu aprendi, como eu comecei a mexer nestes carros cedo, eu era adiantado.

H- Como o senhor trabalhava na mecânica, onde era a sua oficina?

O- Era dentro do Horto Municipal. Lá no Horto Municipal tinham as plantas, todo tipo de planta e espalhava pela cidade, pelos jardins, a poda das árvores era feita pelos jardineiros.

H- Quantos anos o senhor trabalhou no Horto Municipal?

O- No Horto eu trabalhei cinco anos só.

H- O senhor lembra isso?

O- Lembro, era o escritório deles.

H- Isto aqui, pelos meus estudos, pode ter sido uma das paradas do Trem. Ele passava pela Mundurucus,

O- O trem vinha de São Braz, pela Gentil, quando chegava na Gentil com a Rui Barbosa, ele entrava para a esquerda e passava em frente ao Horto Municipal.

H- Uma das Paradas, de duas que existiam para o trem, era na Gentil esquina com a Generalíssimo, e a outra era a do Horto Municipal. Então esta aqui, depois se tornou a administração do Horto quando o senhor trabalhou lá.

O- O trem passava aqui assim (mostrando na foto), aqui na frente, era tudo dentro mesmo, acompanhando a margem da rua. O trem parava deixava o pessoal todo, não era bem na porta era mais adiante um pouquinho.

H- O senhor chegou a andar alguma vez de trem? De onde para aonde?

O- Andei muito. Eu andava pro interior, pra Bragança, passeava, ia pra Bragança passar o fim de semana. Castanhal, o interior.

H- O senhor lembra o preço do trem em relação ao preço do bonde, como um parâmetro.

O- Naquela época era 400 réis. O bonde aqui era, dependia da linha, era por seção, pagava um tostão entre São Braz e Souza, pegava o Souza no Ver-o-Peso e ia até a Casa Natal.

H- Certo. Se o senhor nasceu em 1917, e o trem deixou de passar em 1931 pelo Horto, então o senhor deve ter visto o trem quando o senhor tinha 14 anos.

O- Era mais ou menos isto. Mas o trem deixou de passar ali, não foi nessa data que o senhor falou. O senhor disse que o trem deixou de passar ali em 1931, mas o trem não deixou de passar não, quem foi que disse isso?

H- Deixou, ele continuou indo até São Braz. E em 1931 foi extinto esse trecho de São Braz até o Centro de Belém. Pelo menos os registros estão dessa maneira. Por que? O senhor viu o trem depois de 1931? Até quando o senhor viu?

O- Até... o trem pra mim existiu até 1938. O Juarez Távora ministro de Viação e Obras Públicas, um dos primeiros atos dele foi terminar com o trem e com os bondes em Belém.

H- Mas o Juarez Távora foi depois. Pelo que está nos registros, a extinção foi em dezembro de 1931.

O- Eu ia até o Ver-o-Peso, era 200 réis a passagem de São Braz até a 16 de Novembro. O trem vinha cheio de manhã. A gente saltava e ia até a Praça do Relógio, que foi posta ali em 1932, Padre Leandro Pinheiro era prefeito, era muito amigo do Barata, aquele relógio dava para se ouvir na cidade toda, ele tinha uma sirene muito forte, agora tá abandonado, tinha um pêndulo lá em cima,

H- Então o senhor foi muitas vezes à Estação. É onde está o Hotel de Trânsito do Exército e tem uma Vila Militar? O senhor não lembra a sua idade? Isso é importante, o senhor andou nesse trecho até quantos anos?

O- Até essa época, 1938 que eu falei. Aquele tempo em São Braz onde tem o Mercado agora, era chamado o covão de São Braz, todo lixo da cidade ia para ali, está entendendo, então o trem passava por cima. (...) no Lar de Maria, aquilo tudo era um buraco só, se não me engano dali é que saiu pedra, granito para as ruas e calçadas. O trem seguia até a Gentil, aí ele ia direto até a Travessa Rui Barbosa, parando e tal. A primeira parada que ele fazia era aqui na Travessa 14 de março, não tem uma espécie de igarapé ali, o trem parava lá, depois parava lá mais adiante na Alcindo Cacela (antiga 22 de Junho), se não me engano, depois parava só no Horto Municipal, não, ele parava na Gentil, antes da Rui Barbosa, na Rua dos Mundurucus, ele seguia direto para a Estação lá embaixo, quer dizer ainda tinham algumas paradas ali perto do Jurunas, onde é a Roberto Camelier, eu até conheci o Roberto Camelier, foi o que montou a primeira rádio aqui, a Rádio Clube. Tinha vagão de primeira e segunda. O preço de 200 réis, o trem de primeira não ia até lá. O pessoal que trabalhava no comércio ia de trem de manhã, tinha o bonde também. Por isso chamavam o trem- bonde. Pegava no Ver-o-

Peso o bonde para o Souza, pagava um tostão até São Braz, e de São Braz pagava outro tostão até o final da linha. Um tostão era 100 réis. Cada tostão tinha 5 vinténs, cada vintém representava vinte centavos. Com esse tostão a mãe da gente mandava ir na taberna, comprava manteiga, um pão, pimenta, cominho, alho estas coisas.

H- Depois de sair do Horto Municipal, qual era a sua oficina?

O- Eu fui trabalhar por minha conta, como motorista, tirei minha carteira de motorista, como chofer de praça, trabalhei muitos anos. Meu ponto era no Largo da Pólvora, chamava Comando dos Motoristas, ali só trabalhava motorista de categoria. Aquele pessoal, desembargadores, políticos, se davam muito com a gente, andavam tudo de paletó, era assim. Trabalhei ali uns dez anos, depois um tio meu, já morreu esse tio, comprou um ônibus, comprou um chassi, aí mandou encarroçar, naquele tempo um chassi custava 8 contos de réis, e uma carroceria custava também oito contos. Então ele mandou encarroçar, a carroceria podia ser a prazo, agora o chassi não, eles facilitavam às vezes, vamos supor a prazo era três meses, dois meses, saía quase tudo à vista o chassi. Ele me chamou para eu trabalhar de meia com ele, eu fui trabalhar.

Mario Nazareth de Souza Belém - PA 18.02.1923

H- Fale um pouco sobre a sua infância, dos seus pais e o que eles faziam.

M- Coisa comum como qualquer outro garoto, não tem nada de relevante, cinco anos.

H- Sim, mas o que era que o seu pai fazia, qual era a profissão?

M- Era militar.

H- Da Aeronáutica, do Exército?

M- Do Exército.

H- E ele trabalhava em Belém mesmo?

M- Era. Era pernambucano transferido pra cá pra Belém, trabalhava aqui. Servia no Batalhão de Caçadores.

H- Certo. Onde é o segundo BIS hoje. E a sua mãe era dona de casa?

M- Não tinha mãe, fui criado pela esposa do meu pai de criação, meu pai verdadeiro perdi com dois anos de idade em 1925. Minha mãe eu perdi em 1938. Ela ensimesmou e foi morar com meus pais de criação que eram minha mãe de criação era tia dela, seria minha tia em segundo grau, irmã da avó dela, ela entregou-se a uma depressão tremenda.

H- E o senhor, qual foi a primeira escola que o Sr. lembra? Que Grupo Escolar o Sr. estudava?

M- Barão do Rio Branco, primeiro Barão do Marajó até o terceiro ano.

H- Onde era o Barão do Marajó?

M- Na Conselheiro Furtado, entre 9 de Janeiro e Alcindo Cacela antiga 22 de Junho. Ali perto do Líder, onde tem o supermercado Líder. Ali era uma vacaria, aliás.

H- E depois?

M- 4º e 5º ano eu fiz no Barão do Rio Branco, na Generalíssimo Deodoro.

H- Então, como estudou no Barão do Rio Branco, o Sr. lembra da parada do trem que ficava na esquina da Generalíssimo com a Gentil Bittencourt?

M- Eu lembrava do trem até do trilho do Carvão, atrás da cadeia de São José.

H- Como o Sr. estudou no Barão do Rio Branco, o Sr. lembra da parada quando ele parava do trem na esquina? Porque ali, não sei se o Sr. foi recente lá, tem um posto de gasolina, e o Autogil do outro lado, onde ficava a parada do trem?

M- Parada, parada mesmo, eu não me lembro de parada, o trem trafegava normalmente, só parava em São Braz, ia apanhar carvão lá atrás da Cadeia de São José, e ia embora, não pegava passageiro, não pegava nada.

H- Sim, o senhor não pegou...o Sr. conheceu a Estação Central?

M- Porque a Gentil Bittencourt só tinha mesmo o caminho de Estrada de Ferro, um covão lá em baixo, ...não tinha nada, depois com o tempo, foi aterrando, até o trem que saía de São Braz ia para o trilho do carvão, apanhava lá o combustível deles, e voltava e ia embora.

H- O Sr. está falando o trilho do carvão atrás da cadeia de São José.

M- Chamavam de Trilho do Carvão. Entreposto de Carvão, depósito da Estrada de Ferro.

H- Então, aí tinha a Estação Central, o Sr. chegou a conhecer?

M- Era em São Braz.

H- Não. Porque a Estação Central era justamente próxima à Tamandaré com a 16 de Novembro.

M- Não, não me lembro disso.

H- O Sr. já não lembra disso. Então é uma coisa importante o Sr. ter falado no Depósito do Carvão. E o seu pai lhe falou alguma vez sobre o trem?

M- Que eu me recorde, nunca, ele não se preocupava com isso. Ninguém se preocupava com isso na realidade, ninguém.

H- Era só o trem passar, um veículo.

M- O pessoal se lembra mais de transporte, o bonde, não havia ônibus.

H- E o bonde, o Sr. utilizava o bonde normalmente? Quando o Sr. era criança?

M- O bonde a gente utilizava normalmente. Não.

H- Quando o Sr. começou a utilizar o bonde?

M- Utilizar sozinho, eu tinha treze anos, eu fui trabalhar no Ferreira Gomes, de ferragista, ali na 28 de Setembro, perto da Praça Magalhães, tinha a Phebo, e tinha o Ferreira Gomes, ferragista. Lá eu trabalhei até 1939, depois da guerra, logo depois da explosão da guerra, fui trabalhar numa outra empresa. AS Dias, uma empresa de ferragens que ficava na 15 de Novembro. Da 15 de Novembro fui trabalhar, sempre subindo um pouquinho o salário né, fui trabalhar no meio com a BAN Mastwisck, ali no Boulevard Castilhos França, exportador de couro.

H- Como é que chama, o Sr. pode soletrar?

M- Ban Mastwisck.

H- E depois?

M- Aí eu já fui trabalhar na Panair do Brasil, porque um amigo, meu pai era espírita, um amigo dele o Agrichel Alfaiab, tinha uma alfaiataria ali na Santo Antônio, ele então pediu, se arranjava um emprego lá na Panair. Ele me arrumou, eu entrei na Panair do Brasil em 08 de Maio de 1941, como apontador, era eu, Januário Victor Lopes, que era o chefe, era técnico do Paysandu, técnico de futebol, e porque eu jogava também uma bolinha naquela época, fui aproveitado para entrar no time da Panair do Brasil, então jogávamos lá, também era de brincadeira.

H- E a Panair onde ficava?

M- No fim da Marechal Hermes, ali no cais do Porto, lá depois do último armazém, ali era Base Marítima.

H- Existia alguma loja?

M- Não, não tinha nada, só tinha os Galpões do porto, até uma certa altura...

H- Existia algum escritório da Panair no centro?

M- Era o Hangar, estação dos aviões da Panair do Brasil. Lá era o escritório também. Eram aviões marítimos, hidroaviões, não tinha outros aviões. Ali ficava também a estação de rádio, mexendo com a ZAR, pessoal de rádio, né? Acabaram me ensinando o código Morse. Aprendi o Código Morse nas horas vagas, durante quatro anos, à tarde eu ficava lá com eles. Fazia um café, fazia uma coisa, um agradozinho, aprendi rádio telegrafia.

H- E o Sr. ficou na Panair até quando?

M- Até a falência.

H- Em que ano?

M- 1965. Mas aí eu fui apadrinhado por dois rádios operadores, amigos meus, um até se tornou compadre meu depois, e eu fiz concurso do DCT pra rádio telegrafia de primeira classe, consegui logo.

H- O Sr. casou quando?

M- Calma. E aí, nisso eu fui para o Amapá, Estação de Rádio no Amapá. A Panair me transferiu pra lá, logo minha carteira de telegrafista, foi logo para rádio telegrafista. Na Base Aérea do Amapá, não é Macapá não, lá em cima no Oiapoque. Base Americana. De lá fui para Cametá, aí casei em Cametá.

H- Sim, casou em Cametá, o Sr. teve filhos?

M- Em 1946, dois gêmeos, morreram logo em seguida.

H- Então na verdade o Sr. casou e a sua mulher, a sua esposa, morreu quando?

M- Morreu agora, faz três meses, aliás três anos.

H- Vocês viveram esse tempo inteiro juntos?

M- 59 anos.

H- Agora vamos voltar a falar do meu interesse direto, o trem. O Sr. lembra já em 1935 do trem nesse trecho da Generalíssimo? Até quando o Sr. lembra de ter visto o trem São Braz – Estação do Carvão?

M- Deixei de vê-lo depois que eu saí do Barão do Rio Branco, não vi mais. Saía de casa 6:30 da manhã, voltava 11:30 almoçava, voltava de novo pro Ferreira Gomes, ficava lá toda a tarde.

H- E o Sr. morava onde?

M- Na Conselheiro Furtado entre 9 de Janeiro e 3 de Maio. É onde hoje tem uma Capela de Nossa Senhora das Graças.

H- Eu moro ali do lado, é bem perto. Num prédio ali próximo.

M- Tem uma clínica hoje, uma Clinica Neurológica, né?

H- Do Benjamim Ohana, eu sei, foi meu colega.

M- Ali era tudo barraquinha.

H- E lazer, o que era que o Sr. fazia? Lazer, fora o futebol que o Sr. era um bom jogador.

M- Era um jogador medíocre, sempre fui devotado ao estudo, porque eu tinha uma pobreza mesmo, meu pai não tinha condição de sustentar 5 pessoas, logo que eu fiz o primário, terminei o Barão do Rio Branco, ele tentou me colocar no Ginásio Paraense, que é o Paes de Carvalho hoje em dia, e só tinha cadeira cativa ainda, médicos, advogados, aquele colégio, né, então pobre não entrava lá e ele não conseguiu me colocar e eu fui trabalhar então.

H- Sim, aí o Sr. recomeçou a estudar quando? Pro senhor ter o curso de Direito?

M- Ah, eu estudei a minha vida toda.

H- E Direito?

M- Direito eu comecei em 1964, mas antes disso eu tinha...

H- Lá no Rio?

M- No Rio de Janeiro, eu estava transferido para lá, mas antes disso eu tinha uma porção de estágios.

H- É isso que eu gostaria de saber, a escola depois do Barão do Rio Branco?

M- Então vamos por etapas, na Panair do Brasil, fui pro Colégio, pro Ferreira Gomes, AS Dias, BAN Mastwisck, Panair do Brasil, a minha vida toda, oficialmente em 64, quando entrei para a faculdade,

H- O Barão do Rio Branco era um Grupo Escolar, como o sr. fez o Ginásio?

M- Eu não fiz Ginásio. Deixe eu discorrer, se a memória ajudar. Depois da Panair do Brasil, depois do Rádio telegrafista, eu estudava com quem sabia, não sei se recordou nessa Sessão Espírita, nós tínhamos um amigo Moisés Redinger, não sei por onde ele anda agora, pois bem, era estudante de advogado, advocacia, o Orlando Bitar, já ouviu falar nele? Era estudante de Direito, Otávio Mendonça, também era estudante de direito, todos nós, o Moisés me levava, estudava lá também. Me levava, eu não conhecia nada, então eu sempre gostei daqueles que sabiam mais, fui adquirindo conhecimento, tinha sede de conhecimento, sempre quis aprender as coisas. Então Orlando Bitar, Moises Redinger, o Otavio Meira, o Mendonça, tinha um outro Mendonça também, meu pai era notável também e aí eles falavam de todas as matérias, estudando todo dia eu ia aprendendo. Então tive varias transferências, então jamais pude encetar assim os estudos, foi em Barreiras, quando eu fui pra la em Barreiras, 1956, eu fui...

H- O que tinha em Barreiras?

M- Barreiras é Bahia, a Base. Base Aérea lá em cima no Aeroporto. Na Serra da Bandeira. Bom...de lá eu consegui fazer um Curso de Ginásio por correspondência, aí eu fui transferido para Salvador. Em Salvador eu entrei no colégio da Bahia, primeiro fiz exame lá e tal, então eu estava capacitado pra entrar no artigo 91. Tinha 91 e tinha 99, fiz 91, fiz o Ginásio, como já tinha muito conhecimento, quase tudo, escutando sempre particular, amigos. Fiz o Artigo 91, e fiz o outro Artigo, fiz o Ginásio e o Clássico. Tava bem, aí ia fazer o vestibular em Salvador, fui transferido para o Rio de janeiro, na Panair, né? Aí me matriculei, fiz o vestibular, no colégio pra Faculdade Nacional de Direito, e fiz aquela do Catete, lá na, antes de chegar no Largo do Machado, como é o nome daquela rua? Rua principal, paralela a Praia do Flamengo, conhece o Rio?

H- Conheço, mas não estou lembrado do nome da Rua.

M- Bem, onde tinha o Palácio do Governo, Rua do Catete. Pois bem, fiz vestibular pra aquela, passei em 13º lugar, da Faculdade de Direito da Nacional, passei em 33º lugar, mas eu preferi a Nacional, primeiro porque diziam que era a melhor Faculdade, depois era perto de casa, que eu já morava no Flamengo, aliás morava na S.Francisco Xavier, na Tijuca. Então era mais fácil. E quando estava no segundo ano, veio a falência da Panair, mas aí eu já tinha conhecimento demais, que eu pulei uma fase. Eu fui para os Estados Unidos, houve um

Concurso que foi feito dentro da Panair do Brasil, para me especializar em telecomunicações, foi em 1945, 1947, 1948, praticamente na Central Radio Television Discourse, me lembro bem na rua Wydote 8, Kansas City Missouri. Então me aprofundei, fiz todo o Curso, tudo, tudo. Foi isso que me valeu passar para o Quadro da OACI Organização Aeronáutica Civil Internacional. Daí quando veio a falência, nós fomos aproveitados, recebemos orientações, fomos aproveitados pelo Ministério da Aeronáutica, que absorveu o departamento de comunicações, massa falida Panair do Brasil. O Departamento de Comunicações foi para a Aeronáutica, então começamos a nossa Odisséia Internacional. Conhecemos a Europa várias vezes, toda a América do Sul, tinha conferência da ICAL, uma organização que de dois em dois anos, eles costumam fazer reuniões pra tratar de mudanças. Então eu senti a necessidade, jamais gostei de ser dependente, então nestas conferencias nos tínhamos, já designavam advogados para direito internacional publico, para nos assessorar, e línguas também, então já sabia inglês, aprendi francês, aprendi Italiano, aprendi alemão, espanhol, não precisava de intérprete pra coisa nenhuma, meu grupo de trabalho eu me virava, sem dependência qualquer que fosse, e Direito tirei também por causa disso. Aí me especializei em Direito Internacional Público, que era o que nos usávamos, convenções, os internacionais, país, todos tinham de estar de acordo, para que a navegação aérea internacional sobrevoasse vários territórios estrangeiros.

H- Então o Sr. se formou em direito nessa especialidade.

M- Formei em Direito, nessa especialização, depois de direito já me especializei nisso em 68.

Durval Mendonça Soure – PA 26.10.1923

H- Seu Durval gostaria que falasse um pouco sobre sua infância e adolescência em Belém. Onde o sr. nasceu?

D- Eu nasci no interior e vim jovem para Belém, sou de Salvaterra – Soure. Marajoara, que pega touro à unha, como fala o espanhol. Vim pra Belém, fiquei aqui na minha infância (e adolescência). Descendo, ia direto para a Companhia de Águas, Faculdade de Engenharia, a Biblioteca, do lado esquerdo no sentido de quem vai para o Ver-o-Peso, ficava o jornal "O Estado do Pará", em seguida vinha um dos grandes centros comerciais, mas comercial assim tipo popular "Café Manduca", e logo embaixo vinha o "Café Santos". Eram os dois estabelecimentos em que a elite do Pará se reunia à tarde para tomar o café, essa

época. A mesa era de mármore, sentavam nas cadeiras e ficavam trocando idéias, tomando cafezinho. O “Café Santos” é lá, perto da João Alfredo.

H- O que o senhor lembra, dessa época das conversas sobre o trem em Belém como meio de transporte?

D- O transporte... Existiam bondes, era a Paraelétrica, era uma Companhia Inglesa, então eles que faziam o trajeto do Centro da Cidade, o bonde ia nessa época mais longe que era chama-se Campo de Souza, chegavam ao Souza, é ali onde é hoje a Tuna, fazia a curva e voltava, era o mais longe que se podia ir de condução, não tinha ônibus, automóvel muito pouco, o trânsito era de bondes.

H- Fale um pouco do trem, o que é que o Sr. tem na sua memória sobre o trem? O Sr. chegou a conhecer a Estação de Trem que era ali no Centro de Belém?

D- É aqui aonde é a atual Estação Rodoviária.

H- Bem...aí era a Estação de São Braz, sempre foi, mas um pouco antes existiu a Estação Central de Belém, que era na Tamandaré esquina com a 16 de Novembro. O Sr. lembra do trem não na parte de São Braz, mas nesse trecho do Centro de Belém?

D- Quase não ... o paraense quase não... só do interior que vinha de Castanhal, ele andava de trem, quase não se andava de trem, pouco se andava de trem. De barco ou então de Bonde. O transporte da população era barco ou então o Bonde. Para Soure se ia de barco, pro interior ia de barco, existia uma, até hoje está lá, escadinha, paravam os rebocadores e os Gaiolas, faziam pro interior e até Manaus. A viagem durava 15, 16 dias, sempre saía da escadinha. Chamavam o Armazém, hoje é o três, o resto era para embarque de barco, de cargueiros, naquele tempo com aqueles guindastes, construção inglesa, tudo ali é construção inglesa.

H- Até quando o Sr. ficou em Belém?

D- 45, em 45 peguei um Ita e fui para o Rio, chamado, né?

H- O que o Sr. fazia de lazer? Onde o Sr. jogava?

D- O lazer? Era futebol. Aqui nos campos. Em Batista Campos, tinha um clube que chamava...Legionário, não Legionário era de corrida, outro esporte corrida, corrida. E o futebol, jogava muito futebol na Praça da Bandeira, fui criado ali na Praça da Bandeira. Eu me lembro lado direito morava só família judaica, até a Sete de Setembro. Benzecry, Azulay, nos em criança brincávamos com eles, nos dávamos muito com eles, além do futebol, que jogávamos futebol na Praça da Bandeira, tinha bicicletas, quando alugávamos bicicletas, e a diversão embaixo nos fundos tinha um pedaço de arco e logo depois ficava o Paes de Carvalho.

H- Por falar em Paes de Carvalho, onde o Sr. estudou?

D- Salesiano Nossa Senhora do Carmo, Grupo Floriano Peixoto no Largo da Pólvora, era antigamente, quando terminei a noite fui estudar, trabalhava e estudava no Carmo, à noite porque de dia era pago. Estudo no Pará era o seguinte: Nazaré, pago, Colégio Especial, Paes de Carvalho só homens, Instituto de Educação, as famosas normalistas, que era na Praça, hoje é Instituto.

H- Era a Província, aquele edifício era a sede inicial do jornal "A Província do Pará". Ali foi onde a população incendiou o edifício, que ficou fechado até 1928. É por isso que é anterior ao que o Sr. viveu.

D- O que de jornal eu tinha era "A Folha do Norte", Paulo Maranhão, assisti moleque a invasão dos estivadores, atacaram né, politicagem ali a gente sabia. Como os bilheteiros que eram vendedores de bilhete, tinha a Loteria Federal e a Loteria Estadual, Loteria Federal quando era sábado é que corria, e a Loteria Estadual era de segunda-feira, ali mesmo ali próximo. Então a gente visitava muito esses dois bares, o Café Manduca (Campos Sales esquina com 13 de Maio) e o Café Santos (Campos Sales entre João Alfredo e 15 de Novembro), Rua dos Bancos, a Rua dos Estivadores. (falha na gravação). Tinha o 26º BC, que ficava na Praça da Bandeira, eu era moleque ali, um pouquinho mais adiante tinha o corpo de Bombeiros, aí se ia pra Cidade Velha.

H- Esse percurso o Sr. fazia muito a pé?

D- Sim muito, eu fui moleque ali, a Polícia chegava, nós tínhamos que... a diversão era bola de gude, peteca, era pião, e papagaio, e a bola era principal. Jogava bola ali na Praça mesmo...então quando eu via a polícia, a polícia naquela época usava botas (Coturno), e eles quando pegavam a gente...a gente tinha oito fugas, atrás do 26ºBC era um matagal onde nós fazíamos cerol para linha.

H- Então ali ainda não era o Quartel General, era o 26º BC?

D- Só existia esse, o 26º BC era ali na Praça da Bandeira, depois então na época da Guerra, eles convocaram 1ª.2ª e 3ª categorias, 12 prenderam, e então criaram o 32º BC em Nazaré, aí pra fazer a triagem para quem ia para a Guerra, nós sabíamos pouco da Guerra, aqui nós só sabíamos os navios que eram torpedeados, nós sabíamos pelo rádio, ou então pelo "O Estado do Pará" que eu sempre ia, que eles tinham um canhão bum, que eles faziam numa lousa, nessas lousas usadas na escola, e botava lá o acontecimento, chegava lá tomava nota e trazia para casa. "A Folha do Norte" geralmente dava, mas nós moleques não tínhamos o hábito da leitura da "A Folha do Norte", com maior possibilidade do que o "Estado do Pará", mais completo, e só a classe média para cima que usava, nós da classe baixa, só sabíamos ...

H- O Sr. sempre morou no mesmo lugar na Campos Sales, e eu gostaria que o Sr. lembrasse um pouco dessa parte, vamos dizer assim da infância e da juventude que o Sr. ia ao cinema, a festa de Nazaré. Como era o Sr. ia com seus pais à pé, o Sr. ia de bonde, o Sr. ia...como era?

D- O negócio é o seguinte, nesse tipo, nós tínhamos o regime patriarcal então não se adotava muito dentro da nossa roda ladrões, o povo, então as casas eram contíguas, e os amigos: como vai, esse é filho do Seu fulano, era o regime patriarcal, sicrano. Então nós moleques tínhamos o regime, o regime patriarcal era o seguinte quando tinha visita em casa, os moleques vinham e não entravam pela sala, davam a volta porque não tinham que...a conversa era para adultos. A mãe dizia era seu fulano conversando com o seu pai, e o problema ali era que mãe batia e pai também batia, nós tínhamos respeito aos vizinhos, quebrava de vez em quando. O regime era o seguinte: moças e rapazes, moças ficavam sempre em casa, iam para a escola e quando chegavam ficavam em casa, quando era domingo iam para a praça, o namoro era na praça, os rapazes iam pra praça, da Bandeira, e pro Largo da Pólvora que era o mais próximo e a gente andava pelo carnaval e tudo era feito ali naquele passeio, tinha o Cinema Olímpia, o Grande Hotel. O primeiro prédio que saiu aqui foi o dos Correios, depois veio o Grande Hotel. O Grande Hotel sempre foi ali, na Guerra a gente vendia bilhete para americano ali. O cinema Moderno lá em Nazaré e tinha o Independência, chamava de Poeira, os bancos eram de madeira, mais barato e só a turma da ralé que ia, a turma de brincadeira, tinha um seriado que era muito bom, “ A mão que aperta” toda quinta-feira, a pé. Era às 19:00h.

H- Tá certo Seu Durval, muito obrigado.

Helena Quatorze Belém - PA 13.08.1922

Homobono - Dona Helena, fale um pouco da sua vida, onde a senhora nasceu, onde a senhora passou a infância e juventude?

Helena Quatorze - Olhe, eu nasci na São Jerônimo, antiga, meu pai tinha um botequim pra lá, meu pai era açougueiro, mamãe tomava conta, lá eu nasci. Aí me criei na São Jerônimo, de lá, depois de grande eu vim morar pra cá. Depois que eu me casei, fui trabalhar, trabalhei muitos anos numa farmácia.

H- Na São Jerônimo entre o quê, qual era o perímetro?

HQ- Entre Generalíssimo e Quatorze de Março. Eu vou lhe dizer pelo antigo porque: lá eu nasci, me criei, estudei o primário. Aí o meu pai comprou uma mercearia lá do outro lado, eu morava lá.

H- A senhora estudou o primário onde? Qual foi a escola?

HQ- Primário, num colégio particular. Dra. Hilda Vieira. Lembra da Dra. Hilda Vieira?

H- Eu conheço a professora Hilda por ser nome de escola.

HQ- Foi na Escola dela que eu estudei. Até a quinta série primaria. Porque antigamente era assim. Aí fui pro Colégio Santa Catarina, aqui em Nazaré, lá eu terminei. Eu estava com nove anos, tirei o primário com nove anos. Aí eu cismei de me empregar, meu pai não queria que eu saísse a noite para estudar e foi motivo de uma briga. Me empreguei, primeiro me empreguei na Beneficente como servente, estava com 13 anos. Eu ficava em casa, mas aquilo me dava... não gostava de ficar. Aí com dezesseis anos me formei e com dezessete fui trabalhar na Farmácia Áurea, sabe onde é? Manoel Barata com a Praça Felipe Patroni. Lá eu trabalhei 14 anos, de lá eu me casei.

H- A senhora casou com quantos anos?

HQ- 35 anos, já bem velhona, mas assim mesmo Deus ainda me deu dois filhos. Aí, fiquei dezessete anos casada, meu marido morreu de infarto.

H- E a senhora morou sempre na São Jerônimo? Quando a senhora casou onde a senhora morava?

HQ- Morava, minha irmã e eu, na Cosanpa (Avenida José Bonifácio). Nós tivemos o Antonio que tinha uma Farmácia, meu cunhado, Antonio Andrade. A Farmácia não existe mais. A minha mãe faleceu. Fui morar eu e meu pai. A minha irmã já tinha filhos. Me Casei com 35 anos, aí fui morar lá pra, o senhor sabe onde era a Fábrica de Doces São Vicente? Na Gaspar Viana, Reduto? Eu morava bem em frente. Lá eu tive dois filhos, são esses dois filhos que eu tenho. Aí o meu marido comprou uma casinha aqui, casinha que antigamente não era apartamento, uma casa simples, né? E aí nós viemos morar aqui. Aí eles se criaram, estudando, um é formado em Economia em Belo Horizonte, o irmão está aqui em Belém, ele é formado em História, professor de História, vem quase todo dia aqui comigo. Aí eu me vi sozinha, e um casou. Eu fui com ele, depois, um dia falando com a minha irmã ela disse: Helena, vai ai pro Pão, tú estas tão sozinha, porque o Carlos já estava intencionando casar também e eu não quero morar com filho. Aí a minha irmã veio aqui, pra mim morar aqui, aqui era o João XXIII. Ex-pracinha e aqui eu já estou à 12 anos, não são 12 dias, não.

H- Eu queria que a senhora falasse um pouco sobre o trem. A senhora chegou a conhecer o trem? A Maria Fumaça.

HQ- Cheguei, cheguei a ir pra Ananindeua umas duas vezes de trem.

H- A senhora lembra? A senhora chegou a conhecer uma Estação lá perto do Ver-o-Peso? A Estação de Trem, a antiga?

HQ- Eu conheci que eu visse não. Mas todas as pessoas falavam, mas é da minha época.

H- A senhora deveria ter pelos meus cálculos uns 9 anos de idade.

HQ- O trem eu conheci, eu viajei nele, umas duas vezes, agora a estação do trem acho que não.

H- O seu pai e a sua mãe viajavam de trem?

HQ- Não.

H- E o bonde?

HQ- Bonde, cheguei até a conhecer o Zepelim,

H- O Zepelim é famoso porque tem uma pessoa aqui, que eu entrevistei, que ele diz que fez um modelo do Zepelim. Um senhor, aqui do Pão de Santo Antonio. Me mostrou até umas fotos. A senhora andou muito de Zepelim? Em que ano?

HQ- Muito não, porque eu trabalhava, né? Eu só saía aos domingos.

H- O Zepelim que a senhora fala, era um ônibus? Não era o Zepelim mesmo.

HQ- Não, era o ônibus Zepelim. As pessoas pegavam pra ir passear, eu não gostava, eu passava a semana todinha trabalhando, andava de ônibus, aí chegava domingo, eu queria ficar em casa. Já estava namorando.

H- De bonde a senhora chegou a andar muito?

HQ- Meu Deus do Céu! Das 7 da manhã à uma da tarde.

H- Qual era o bonde que a senhora pegava?

HQ- Eu pegava o Cremação, eu pegava o São Jerônimo.

H- Onde era o seu trabalho?

HQ- Na Farmácia Áurea. Lá trabalhei 14 anos.

H- Depois de lá quando a senhora saiu, a senhora foi para outro lugar?

HQ- Não. Ele já afirmava: você não vai mais trabalhar. Você vai ficar dona da sua casa, aí eu fui ser empregada da minha casa, entende? Que foi a pior coisa. Que me trouxe até esse problema de coluna, eu já tinha né? Mas se acentuou mais, no trabalho caseiro. O senhor sabe como é dona de casa, né? Eu gostava de tudo, bem mais ...

H- Dona Helena então fale alguma coisa de lazer, como era que a senhora fazia? A senhora ia para alguma Praça?

HQ- Nunca fui de sair, nem andei em casa de ninguém, tinha uma colega minha, uma moça que era minha colega, que ela trabalhava em consultório médico, ela morava pra cá, nos íamos juntas no bonde, né? Era bonde ainda e essa menina não casou, o rapaz a enganou, ela mora lá pra, nem sei mais pra onde, ela regula a minha idade, mas ela não casou. Às vezes ela pergunta por mim, eu pergunto por ela, por outras pessoas, mas eu não saio mais. Primeiro, que a minha coluna já não me deixa e eu enxergo pouco, esta vista aqui eu já perdi.

H- A senhora estudou até que ano no Colégio Santa Catarina?

HQ- Terminei o primário, era até a quinta série né, não fiz o Ginásio. Aí fiz um curso de Farmácia, curso prático de Farmácia.

H- Por trabalhar na Farmácia?

HQ- Eram dois anos, não tinha faculdade ainda e o Curso era Prático, eu tinha diploma, não sei nem por onde anda, podia ser responsável pela própria farmácia, se eu estivesse, mas não cheguei a ir. Eu bem que dizia, quando eu sair da Farmácia, eu não entro mais nem pra comprar um pacote de algodão. Hoje seria serviço escravo.

H- Ali, naquela localização, então.

HQ- Olhe, eu entrava 7 horas da manhã ia até meia hora, chegava em casa uma hora, só tinha tempo de tomar um banho na carreira, comer alguma coisinha e voltava. Ficava até 19:30h ou 20:00h. Não tinha esse negócio de horário de trabalho, porque a gente assinava, mas era só eu de moça.

H- Quem era o dono da Farmácia Áurea?

HQ- Era muito conhecido, Edmundo Augusto Ferreira, ele era dono da farmácia Áurea e da Farmácia Chermont, aí em Nazaré. Mas eu só trabalhava na Áurea. Ai eu fiquei tão saturada daquela vida que eu tinha, minha mãe era uma pessoa doente, me virava pra dar um conforto pra minha mãe, meu pai era pobre. Ah! meu senhor, a vida tem sido uma novela.
H- Obrigado Dona Helena.

Alzira das Candeias Santos Belém – PA 02.02.1903

H- A senhora nasceu no dia de carnaval. Dona Alzira fale um pouco da sua infância. A senhora nasceu na Santa Casa, e como a senhora já falou, a sua mãe morreu. O que a senhora lembra quando criança? O que a senhora gostava de fazer?

A- Brincar de bonecas e costurar, fazer roupa de boneca. Eu fazia muito, eu era louca por costura e essas coisas.

H- A senhora morava nessa época onde?

A- Eu morava no Colégio, Orfanato Antonio Lemos, eu fui pequenina porque eu não tinha ninguém, me botaram lá.

H- No Orfanato Antonio Lemos?

A- Foi as freiras, eu estudei lá, trabalhei lá, serviços pesados, tudo eu fiz lá.

H- Quantos anos a senhora esteve internada?

A- Não estou lembrada mais, mas eu sei que eu fui pequenina pro Orfanato, porque não tive ninguém, né? Mamãe me teve, fiquei na pedra. A senhora que acompanhou a minha mãe foi que me levou.

H- A senhora vinha pra Belém? A senhora pôde vir quando já era moça?

A- Nós vínhamos, eu andava com as freiras, sai de lá com quase 15. 15 anos.

H- 15 anos?

A- É.

H- Como foi que a senhora veio de lá para Belém? Conte para nós?

A- Aquele senhor, o Casanova, era parente do Barata (General Magalhães Barata), aí esse Casanova foi lá no Colégio, eu já estava moça. Ele foi pedir uma moça pra trabalhar lá na casa dele, ele gostava das pessoas de Colégio que são gente direita, trabalhadora, aí a superiora pegou e disse: *olha eu tenho uma aqui que me deram.* Me deram pra superiora. Aí eu estava brincando no recreio. *Alzira...* a benção, eu vou apanhar? Ia lá pra cima né? *ai ela disse não, vem aqui. Olha Alzira, tem um senhor aí, Casanova, não vá dizer que a senhora não quer ir.* Ah, meu Deus já vou sair daqui, não dá. *Não, vai lá.* Quando cheguei lá. *Tome a benção.* Fiquei lá sentada. *Você gosta daqui?* Gosto muito daqui. Ele disse assim: *você quer trabalhar?* Já estou trabalhando aqui no Colégio. Ele disse: *não, na minha casa.* Ah, não vou, porque eu não gosto de gente branca, chamam a gente de preto e eu não gosto, quando a gente faz uma coisa vai logo ofendendo a gente. *Não, eu não vou fazer isso com a senhora.* Aí as freiras disseram. *Não, ela é muito fina, ela é assim triste porque ela nunca teve mãe, é porque ela é triste, não pode estar falando assim.* Tá bom! Aí eu fui.

H- A senhora veio para Belém, como? De carro? De trem?

A- Eu vim com eles, de carro. Não, ele que me trouxe de carro e a irmã.

H- E onde ele morava em Belém?

A- Na São Jerônimo, a casa ficava.

H- São Jerônimo com quê?

A- Perto da Capelinha de Lourdes.

H- Próximo à Avenida Generalíssimo Deodoro?

A- Eu ia ficar lá e só tem uma coisa prá tomar cuidado. Não isto não tem problema, isto ele não vai fazer. Você quer Alzira? Se me tratarem bem eu vou. Eu vou lhe tratar bem (ele disse).

H- E ele lhe tratou bem?

A- Muito bem, me deu até uma casa. Foi contratou e me deu.

H- Morou sempre com eles na São Jerônimo? Quando a senhora saiu de lá?

A- Ah, não tenho certeza. Sai já grande, senhora, já com meus cabelos brancos.

H- Foi bastante tempo que a senhora ficou. E o que a senhora fazia na casa, trabalhava, fazia serviços domésticos?

A- Trabalhava, fazia serviços domésticos, tudo eu fazia Graças à Deus, Aprendi tudo, no caso lá.

H- Bem, se a senhora fazia tudo isso e ele gostava da senhora, a senhora saía?

A- Quando eu estava doente ele chamava médico.

H- A senhora ia pra Praça de Nazaré?

A- Ia pra Praça, ia lá pro Teatro da Paz, pra conhecer o Teatro. Tudo isso, ele foi muito bom comigo.

H-A senhora estudou?

A- Eu estudei e não quis por causa do trabalho, não acabei de estudar. Fazia encomendas, trabalho.

H- Em casa o que era que a senhora gostava mais de fazer?

A- Ih, eu passava, arrumava, colocava uma casa bonita, gostava tudo arrumadinho.

H- Eu reparei que a senhora se preocupa com o que está em volta?

A- É, adoro arrumar casa, limpar tudo.

H- Fale alguma coisa que a senhora gostava de fazer?

A- Me sentava pra costurar, fazer roupa pra mim, pros meus, ... eu fazia.

H- E depois da São Jerônimo, a senhora foi morar onde? Quando a senhora saiu da casa do Casanova?

A- Ah, já fui pra minha casa.

H- Onde era a sua casa?

A- Era na São Jerônimo. Agora não é mais minha, não tenho mais casa. É a Dea que faz essa caridade pra mim.

H- E a Dea? Conte como a senhora conheceu a Dea.

A- Conheci ela mocinha, ela era bonita, a Dea, foi muito boa comigo, muito. Ela tinha como me dar coisas.

H- Como a senhora conheceu a Dea? Foi na casa do Casanova?

A- Foi na casa do Casanova, foi. Uma moça, uma senhora muito paciente, muito boa, caridosa, eu gostava muito dela. Ainda gosto, ela vem sempre me procurar aqui. Foi muito boa comigo.

H- Ela visita, conversa com a senhora. E a senhora gostou de alguém? Não apareceu ninguém na sua vida amorosa?

A- Eu lá gostei, botava prá fora. Não apareceu porque eu era muito enjoada.

H- A senhora era muito exigente na verdade, não era? Obrigado, dona Alzira.

Os dados Estatísticos da Província e do Estado do Pará são aqueles correspondentes aos anos em que ocorreram os recenseamentos de 1872- 1890- 1900- 1910- 1930- 1940.

Província do Pará – Total de Habitantes						
Síntese dos resultados apresentados pela DGE entre os anos de 1875-1876						
Habitantes	**Livres**	Homens	Mulheres	**Escravos**	Homens	Mulheres
275.237	**247.779**	128.589	119.190	**27.458**	13.908	13.550
	Solteiros (as)	94.848	12.468			
	Casados (as)	28.935	760			
	Viúvos (as)	4.806	322			
Raças	Brancos (as)	49.663	42.971			
	Pardos (as)	46.899	46.828		5.747	5.837
	Pretos (as)	9.200	7.629		8.161	7.713
	Caboclos (as)	22.827	21.762			
Religião	Católicos (as)	128.396	119.169		13.908	13.550
	Acatólicos (as)	196	21			
Instrução	Maior 16 anos	66.572	64.443			
	Sabem ler	39.718	20.677			
	6 a 15 anos	31.521	28.461			
	Estão na Escola	5.768	3.441			
	Não freqüentam	25.753	25.020			
Nacionalidade	Brasileiros	123.365	118.437	(*)	13.606	13.300
	Estrangeiros	5.224	753		302	250

Casas	Habitadas	38.978				
	Desabitadas	2.077				
	Fogos	39.521				
(*) Para os escravos nascidos no Império foi usada a palavra “Brasileiros”, e para os que não nasceram no Império a palavra usada foi “Estrangeiros”						

Figura 2 – Tabela montada a partir do resumo do recenseamento da população da Província do Pará,
apresentado pela DGE em 1876. Fontes: Autor e (SENRA, 2006)

Ao enviar, para o Ministério do Império, o Relatório sobre o recenseamento[140] feito na Província do Pará em 1º de Agosto de 1872, a Diretoria Geral da Repartição Estatística anexou um Mapa, onde aparece à população estimada como sendo de 259.821 habitantes, dos quais 232.622 são Livres e 27.199 são Escravos. Estes números não são coincidentes com os que foram apresentados na Tabela de Resumo da DGE, pois correções e ajustes tiveram que ser reenviados, em acordo, com o que expressa o mesmo Relatório do Presidente Francisco Benevides, de 15 de fevereiro de 1876, enviado a Assembléia Legislativa Provincial:

> *Posteriormente reconhecendo-se deficientes os dados obtidos pela apuração do mesmo recenseamento, sobretudo em relação ao grande número de municípios, cuja população se acredita superior a que foi encontrada, fazendo suppor não ser completo aqulle serviço, determinou o governo imperial, em aviso expedido por aquelle ministério em 26 de Abril do anno passado, que as comissões censitárias completassem os respectivos trabalhos.*
>
> *N´este sentido expedi as necessárias ordens.*
>
> *Muitas das referidas comissões já remetteram os dados que poderam colher, os quaes foram logo por mim enviados à mencionada directoria: outras responderam-me que nada tinham a accrescentar e de algumas ainda não tive resposta.*
>
> *Em um paiz novo como o nosso, onde tudo, por assim dizer, acha-se ainda em via de organização, luta-se com mil difficuldades para a realisação de semelhantes trabalhos, os quaes, por mais esforços que se empregue, não deixam de ser, como sabeis, baseados em hypotheses.*

[140] In Relatório do Exc. Sr. Dr. Francisco Maria Correa de Sá e Benevides, Presidente da Província do Pará, enviado a Assembléia Legislativa Provincial, na sua Sessão Solene de instalação da 20ª Legislatura, no dia 15 de fevereiro de 1876. Consultar site HTTP://brazil.crl.edu/bsd/bsd/544. p.52.

População do Brazil por Estados (1872, 1890, 1900 e 1910)

Population du Brésil par État

ESTADOS ÉTATS	POPULAÇÃO — POPULATION			
	RECENSEADA EM — RECENSÉE EN			CALCULADA PARA Calculée pour
	1872	1890	1900	1910
Amazonas.....	57.610	147.915	249.756	358.695
Pará.....	275.237	328.455	445.356	783.845

Figura 2-A - Tabela apresentada pela DGE referente às populações das Províncias ou Estados do Brasil entre os anos de 1872 e 1910, sendo selecionados somente os atuais Estados do Amazonas e do Pará.