



**FESTAS, INAUGURAÇÕES E DECEPÇÕES:  
A IMPLANTAÇÃO DOS BONDES ELÉTRICOS EM BELÉM**

**FERNANDO AUGUSTO SOUZA PINHO**

## **RESUMO**

Belém no início do século XIX, governo do Intendente Antonio Lemos: diversas ações "modernizadoras" empreendidas buscavam destruir as feições coloniais da cidade, adequando-a aos moldes europeus e "civilizados" da época. No contexto dessas reformas, um dos objetivos perseguidos pelo poder público municipal foi a substituição do precário serviço de transporte coletivo realizado por bondes a tração animal pela sua eletrificação.

Os trabalhos de implantação dos bondes elétricos em Belém compreenderam os anos de 1906 a 1908, cuja temporalidade passou a representar a periodização adotada por esta pesquisa. Esta monografia pretende, no marco temporal estabelecido, a partir da análise da documentação da Intendência Municipal de Belém e das edições do jornal "Folha do Norte", aliada ao necessário diálogo com a bibliografia produzida sobre o tema, alcançar os seguintes objetivos: (1) estabelecer relações entre o discurso "modernizador" do poder público municipal e a implantação dos bondes elétricos, bem como recuperar o debate e as principais contradições verificadas durante esse processo.

Os resultados da pesquisa indicaram que a intenção de "modernizar" a cidade de Belém através da introdução dos bondes elétricos poderia ser representada como um caminho permeado de avanços e recuos. A imprensa, na função política de monitoramento dos atos do poder público municipal, destacou importantes pontos que questionavam os reais benefícios da eletrificação do transporte, como o precário conhecimento sobre a nova tecnologia em implantação e os acidentes ocorridos.

## **SUMÁRIO**

- 1 – INTRODUÇÃO**
- 2 – PREPARANDO A CIDADE PARA OS BONDES ELÉTRICOS**
- 3 – INICIAM-SE OS TRABALHOS: FESTAS E FRUSTRAÇÕES**
- 4 – CONCLUEM-SE OS TRABALHOS: INAUGURAÇÕES E DECEPÇÕES**
- 5 – O LADO OCULTO DAS FESTAS: OS ELÉTRICOS TAMBEM MATAM!**
- 6 – CONSIDERAÇÕES FINAIS**
- 7 – REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

## 1. INTRODUÇÃO

Uma breve revisão da historiografia do transporte urbano mostrou que, a despeito de um grande interesse, esta é uma temática ainda pouco explorada. A maior parte dos trabalhos consultados constituía-se de levantamentos superficiais, que abordavam desde o processo evolutivo das tecnologias de transporte até as implicações da substituição do sistema tranviário pelos ônibus. Citando especificamente o caso dos bondes elétricos no Brasil, estes estudos parecem relegar a um plano inferior a influência de uma nova ordem sócio-econômica, que se estabelecia como elemento motivador de sua implantação, e os impactos promovidos por essa inovação no espaço urbano. A introdução dessa novidade tecnológica, que foi um dos mais expressivos símbolos de um ideal de “modernidade” almejada pelo poder público municipal, representou uma das mais significativas intervenções urbanísticas, produzindo diversos efeitos na sua dinâmica sócio-espacial (ABREU, 1997; SARGES, 2000).

Para além de uma iniciativa isolada, os bondes elétricos fizeram parte de uma série de transformações que caracterizaram a “modernidade urbana” no período entre o fim do século XIX e o início do século XX. Tal fenômeno é normalmente associado a uma era de contradições, marcada por uma série de transformações tecnológicas e culturais que criaram novas formas de pensar e de experimentar o espaço e o tempo — uma época em que o “novo” nascia ou estava em formação e que o “antigo” era destruído (BERMAN, 1986; ORTIZ, 1991). Nessa perspectiva, formava-se uma nova sensibilidade, moldada a partir do avanço tecnológico, pela expansão do mercado internacional, além de ações promovidas pelo poder público no sentido de tornar essas cidades lugares de “ordem”, “civildade” e “progresso” (BRESCIANI, 1984/1985; HARDMAN, 1988).

A influência de padrões europeus de urbanização, sobretudo o francês (“haussmanniano”), caracterizou a remodelação de importantes cidades brasileiras. A série de ações “modernizadoras” buscava destruir as feições coloniais de nossas cidades, procurando adequá-las aos moldes europeus e “civilizados” da época (RIBEIRO, CARDOSO, 1996). Em Manaus e Belém, a modernização pretendida era desejo de um novo grupo dominante, a “elite da borracha”, que ansiava mostrar ao “mundo civilizado” que estas cidades poderiam ser vistas também como referências de “progresso” (DIAS, 1999; SARGES, 2000). Na cidade de Belém, a gestão do intendente Antônio Lemos (1897-1911) foi o período mais expressivo destas transformações. Tendo o saneamento e a estética como frentes de intervenção na cidade, Lemos, enquanto representante do poder público municipal, perseguiu a construção do “moderno” e do “belo” e a demolição do “arcaico” e do “feio”. Em paralelo às ações em busca de uma nova estética urbana, observou-se também o interesse do poder público municipal pelo uso de novas tecnologias, como foi o caso da eletrificação do transporte coletivo.

Os trabalhos de implantação dos bondes elétricos em Belém compreenderam os anos de 1906 a 1908, cujos limites passaram a representar a periodização adotada por esta pesquisa, que teve como objetivos principais: (1) estabelecer relações entre o discurso “modernizador” do poder público municipal e a implantação dos bondes elétricos; e (2) destacar o debate e as principais contradições verificadas durante esse processo.

A pesquisa privilegiou dois tipos de fontes históricas: as chamadas fontes “oficiais”, representadas pelos relatórios da Intendência Municipal de Belém, e as edições do jornal paraense “Folha do Norte”<sup>1</sup>. A intenção foi trazer à tona aspectos omitidos pelas fontes “oficiais”, mais especificamente o debate sobre o desejo do poder público para a implantação da tração elétrica em

---

<sup>1</sup>Visando maior fluidez à leitura e considerando as especificidades do ofício historiográfico, optou-se por referenciar a(s) fonte(s) utilizada(s) em notas de rodapé, enquanto que a bibliografia consultada seguirá o padrão normal, no próprio texto, com a posterior indicação completa ao fim desta monografia.

Belém e, quando esta foi realizada, os principais impactos gerados por essa inovação tecnológica. Ao contrário do jornal “A Província do Pará”, fundada por Joaquim José de Assis, Francisco Cerqueira e Antonio Lemos, e que se constituía como um órgão não oficial de comunicação da Intendência, com um conteúdo favorável às ações do poder municipal, o jornal “Folha do Norte” era conhecida por sua oposição radical à gestão lemistá.

Deste modo, para dar conta da problemática proposta, esta monografia foi estruturada em quatro seções, além desta introdução e das considerações finais. Na segunda seção (“Lemos prepara a cidade para os bondes elétricos”) a preocupação reside em apresentar a situação precária em que se encontrava o transporte urbano em Belém, prestado por bondes a tração animal, o que implicou na elaboração de discursos que legitimariam a sua urgente eletrificação. A terceira e a quarta seções mostram que, ao lado do clima festivo com que o poder público municipal recebia a adoção dos bondes elétricos, diversas contradições estiveram presentes nesse processo. Por fim, na quinta seção (“O lado oculto das festas: os elétricos também matam!”), é abordado um aspecto intrínseco á implantação dos bondes elétricos em Belém e que foi omitido pelas fontes oficiais consultadas: os acidentes.

## 2. PREPARANDO A CIDADE PARA OS BONDES ELÉTRICOS

Ao se tornar intendente municipal, Antonio Lemos encontrou os bondes a tração animal sob a responsabilidade da **Companhia Urbana de Estrada de Ferro Paraense**, que sucedera o norte-americano James B. Bond através de um termo aditivo a um convênio de 1869<sup>2</sup>.

O serviço de bondes a tração animal, prestado pela Companhia Urbana, já há muitos anos não atendia às necessidades de seus usuários. Detendo-se no 1º triênio da administração lealista (1897-1900), Oliveira (1997) apontou os principais inconvenientes sofridos pelos usuários dos bondes a tração animal, através de um significativo número de queixas endereçadas ou emitidas pelos periódicos locais. Entre notícias sobre as deficiências na qualidade e quantidade dos veículos, e sobre relações conflituosas entre cocheiros e usuários, a imprensa deixava claro que a Companhia Urbana ainda estava distante de satisfazer “as mais vulgares exigências do público”.

Todavia, em contraposição à afirmação da autora de que o “projeto modernizador” procurava esconder as deficiências que os jornais revelavam, no que se refere à questão do transporte coletivo, os relatórios da Intendência Municipal revelam outro posicionamento: o serviço prestado pela Companhia Urbana também não atendia aos anseios “progressistas” de Lemos. Progressivamente, o discurso oficial vai se tornando cada vez mais ácido em relação à Companhia Urbana, legitimando assim a transferência do serviço para outra concessionária.

Uma das reclamações, por exemplo, constituía-se no descumprimento da tarefa contratual de calçamento entre os trilhos de suas linhas, observado em diversos pontos da cidade, apesar das constantes intimações feitas pela fiscalização municipal. Em relatório ao Conselho Municipal, o Intendente declarou:

Não posso fazer boas referências a este serviço, principalmente ao modo como foi ele executado nos primeiros tempos de meu governo. Nomeei um profissional para fiscalizar a companhia, a cuja diretoria mais de uma vez tive de chamar com energia à observância dos respectivos contratos.<sup>3</sup>

O Conselho Municipal de Belém, por sua vez, já havia autorizado a Intendência a promover ajustes no contrato vigente, desde que tal ato não incidisse em aumento nas tarifas, ou mesmo rescindi-los, caso a Companhia não os cumprisse. Posteriormente, com nova autorização do Conselho Municipal, Lemos vinha trabalhando na revisão e estudo dos contratos vigentes. O novo contrato a ser gerado deveria prever o estabelecimento de novas linhas de bondes movidos a tração animal e tração elétrica, além de tarifa gratuita para os agentes do correio, bombeiros e policiais de serviço. À Companhia Urbana, como compensação pela melhoria dos serviços, seria facultado o direito de realizar aumento na tarifa cobrada. Como vemos, a Intendência e o Conselho Municipal mostravam-se convencidos sobre os problemas financeiros enfrentados pela concessionária.

Com a pressão, a Companhia Urbana procurou melhorar seu serviço, demonstrando clara intenção de manter-se como concessionária: criou carros bagageiros, melhorou a limpeza dos veículos, aumentou e tornou mais regular seu horário de operação, uniformizou cocheiros e condutores,

---

<sup>2</sup>A James B. Bond foi concedido o privilégio de exploração do serviço por 30 anos.

<sup>3</sup>BELÉM. Intendência Municipal. **O Município de Belém**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na sessão de 15 de novembro de 1902 pelo Intendente Senador Antonio José de Lemos. Belém: Typographia de Alfredo Augusto Silva, 1902, p. 254. Nas citações feitas, optou-se pela atualização ortográfica dos escritos.

melhorou sua estação central, além de ter realizado reparos (estabelecidos contratualmente) no calçamento dentro e fora de seus trilhos.

Ainda assim, a administração lemista parecia ser tolerante com a Companhia Urbana. O Intendente justificava ter motivos ponderáveis para isso, sendo que o primeiro deles era a empresa deter capital exclusivamente nacional e, portanto, seriam compreensíveis as graves dificuldades a ela impostas em virtude da crise financeira. Com isso, embora houvesse um aumento populacional na cidade, e conseqüentemente na demanda pelos serviços de transporte, não teria ocorrido um correspondente acréscimo de renda.

Continuando a defesa da concessionária, Lemos conclama ao reconhecimento dos esforços e melhorias realizados pela Companhia Urbana. Ora, valorizar tais realizações implicaria reconhecer também as “façanhas” do gestor municipal. E prosseguindo, o Intendente afirma que os problemas referiam-se não somente à empresa, mas também ao próprio público usuário dos bondes, a quem caberia boa parte da responsabilidade pelos defeitos da viação urbana.

Respondendo às queixas contra a irregularidade dos horários, o Intendente citava os atritos ocorridos diariamente entre os passageiros e os condutores de bondes, que resultavam em atrasos e desorganização no serviço.

Quem há por acaso aí que não assista cada dia a esses mil pequenos atritos entre passageiros e condutores de bondes, como se fossem inimigos natos? E se estes, pela grosseira incapacidade não raro exorbitam e abusam, aqueles, os passageiros, pela intolerância não menos agressiva praticam atos de injustiça, freqüentes e clamorosos.<sup>4</sup>

A falta de higiene reclamada residia, na opinião de Lemos, em verdadeiros atentados ao asseio dos veículos, cujos assoalhos encontravam-se em estado nauseabundo devido às inúmeras manchas de salivação e ao insistente transporte (não permitido pela Intendência) de cargas gordurosas nos carros reservados aos passageiros. A morosidade dos bondes se justificava na evidente fraqueza dos muars cansados, que arrastavam veículos lotados cujos passageiros desrespeitavam os limites estabelecidos pelo Código Municipal.

Com cinco e às vezes seis passageiros em cada banco, as plataformas atulhadas e os estribos repletos, passam os bondes arrastando-se vagarosos, detendo-se nos declives ascendentes pela impotência das parelhas, rangendo-lhes as molas e cedendo todos eles ao peso da sobrecarga. E cada vez aumenta o número dos passageiros, indiferentes àquele exagero.<sup>5</sup>

Observa-se nas citações acima uma carga acentuada de preconceitos nas palavras do Intendente, sendo os usuários sempre responsabilizados por uma considerável parcela das deficiências observáveis nos serviços da Companhia Urbana. Segundo Lemos, ainda que a Intendência procurasse resolvê-los, como no caso da lotação excessiva nos bondes, os protestos eram de tal vulto que se desistia do intento na esperança de que um dia houvesse um maior desenvolvimento da civilização.

---

<sup>4</sup>Ibid., p. 257.

<sup>5</sup>Ibid., p. 258.

É óbvio que a manutenção deste tipo de serviço não condizia com o discurso progressista de Lemos e assim seria essencial, nos anos seguintes, construir a idéia de que a solução para a melhoria do transporte coletivo em Belém estaria na implantação dos bondes elétricos. Os bondes elétricos como tábua de salvação do transporte coletivo e sinônimo de modernidade para Belém tornam-se temas freqüentes do discurso lemista.

Para o estabelecimento do serviço de bondes elétricos, havia sido assinado um contrato entre a Intendência e a Companhia Urbana, datado de 12 de novembro de 1894, que previa o privilégio de exploração em 25 anos e tendo três anos como prazo para funcionamento de todas as linhas. Posteriormente, este prazo foi prorrogado por mais oito anos e a concessão para 50 anos, graças à Lei Municipal nº 133, de 8 de abril de 1897. Em 1898, o vogal Cordeiro de Castro, como Intendente em exercício, prorrogou até 12 de novembro de 1905 o prazo para implantação do serviço de tração elétrica em Belém.

Preso a essas condições, Lemos chamava a atenção do Conselho Municipal para o desacerto então realizado, com a aprovação da Lei nº 133, visto que havia impedimentos legais para a introdução da viação elétrica por parte da Companhia Urbana: “... não é dado atribuir à Companhia Urbana, sempre morosa e retardatária, uma antecipação ao encontro do progresso da viação na cidade”<sup>6</sup>.

Somente em 1905, com a transferência dos serviços de viação pública da Companhia Urbana para **The Pará Electric Railways and Lighting Company Limited**, empresa organizada em Londres, é que se observa um movimento efetivo em direção à concretização do sonho lemista. Todavia, deve-se destacar que a transferência da concessão não implicou necessariamente na melhoria do serviço de bondes a tração animal. Pelo contrário, os registros dão conta de que se mantém o estágio verificado durante a permanência da Companhia Urbana, caracterizado pela morosidade das viagens<sup>7</sup>, acidentes<sup>8</sup>, agressões entre o pessoal de operação e usuários<sup>9</sup> como também entre usuários<sup>10</sup>. Nesse sentido, pode ser levantada a hipótese de que as reclamações de Lemos sobre o serviço de tração animal, seja realizado pela Companhia Urbana ou pela Pará Electric, também tinha como função legitimar a viabilização, em caráter de urgência, dos trabalhos de implantação da tração elétrica.

E ainda que o caminho para a substituição da tração animal pela elétrica tenha sido percorrido com relativa pressa, este se deu em meio a diversos obstáculos e reações, que vão desde problemas técnicos até mesmo pendências de ordem político-jurídicas. Sobre estas últimas, referindo-se provavelmente às ações impetradas pela Companhia Urbana com o objetivo de manter sua posição como concessionária<sup>11</sup>, Lemos escreveu em seu relatório:

---

<sup>6</sup>Ibid., p. 260.

<sup>7</sup>Em “Os ‘electricos’”. **Folha do Norte**, 14 dez. 1906, p. 1, a lentidão dos bondes a tração animal, ironicamente chamada de “eletricidade”, fora causada por “pobres e *elétricos* bucéfalos” que prosseguiram morosamente sua viagem.

<sup>8</sup>“Apanhado por um couce”. **Folha do Norte**, 21 jan. 1906, p. 1; “Escapou de bôa”, **Folha do Norte**, 16 fev. 1906, p. 1.

<sup>9</sup>“Por causa de trôco”. **Folha do Norte**, 16 jul. 1906, p. 1.

<sup>10</sup>“Agressão”. **Folha do Norte**, 16 fev. 1906, p. 1.

<sup>11</sup>A resistência da Companhia Urbana em se manter concessionária do transporte urbano em Belém e o interesse em contrário por parte da Intendência Municipal foram abordados em um artigo publicado no jornal “O Liberal”, de 19 de julho de 1992, de autoria de Sílvio Meira. Confira Pinho (1996).

Não faltaram, por parte da vesga ambição, desesperada pelos atos da Intendência, os sólitos recursos da chicana forense, como se fosse possível deter, pela simples vontade individual, os irrefreáveis surtos do Progresso.<sup>12</sup>

Por um lado, a imprensa oposicionista criticava fartamente o serviço de bondes a tração animal, buscando principalmente atingir a direção da Pará Electric, e indiretamente o intendente municipal. Para atingir esses objetivos, a “Folha do Norte” posicionava-se decisivamente contra a Pará Electric, seja fazendo queixas ao pessoal por ela empregado, como também se mostrava favorável aos reclames desses trabalhadores, quando isso lhe era conveniente. Porém, contraditoriamente, o mesmo periódico oposicionista acabaria por se envolver, ou melhor ser utilizado como um dos veículos para legitimar a atuação da Pará Electric na implantação dos bondes elétricos. Em uma nota, que reproduzia o que poderia ser lido em um jornal londrino, foi enfatizada a importância do nome de J. G. White como engenheiro civil, mecânico e construtor<sup>13</sup>. A matéria inicia alertando que o bom funcionamento do sistema de tração elétrica dependia essencialmente do método de sua construção, pois sendo este falho haveria perigos para os seus usuários e custos na sua conservação. Porém, tais perigos, segundo o jornal, não seriam receados pela Pará Electric, visto que ela tinha contratado os trabalhos da firma de J. G. White, cujo currículo abrangeria “o cachê das aprovações internacionais”. Ou seja, ainda que não intencionalmente, observa-se um esforço nas notas (a londrina, se é que ocorreu essa publicação, e a paraense) em promover a confiança nos trabalhos da Pará Electric, associando o seu nome ao de J. G. White.

Como pôde ser visto, diante de tantos discursos em prol de que o progresso também chegaria através dos novos trilhos e cabos aéreos, só caberia à população de Belém esperar pelo dia em que a cidade finalmente estaria em festa para a chegada dos bondes elétricos. Esse momento, por todos aguardado, era especialmente observado pela imprensa oposicionista.

---

<sup>12</sup>BELÉM. Intendência Municipal. **O Município de Belém**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Intendente Senador Antonio José de Lemos. 5. vol. Belém: Archivo da Intendencia Municipal, 1907, p. 169.

<sup>13</sup> “A Pará-Electric e a firma J. G. White & C.”. **Folha do Norte**, 10 maio 1906, p. 1. J. G. White era o proprietário da empresa responsável pela construção da infra-estrutura viária necessária à instalação dos bondes elétricos em Belém.

### 3. INICIAM-SE OS TRABALHOS: FESTAS E FRUSTRAÇÕES

Quinze de agosto de 1906: eis a data em que se iniciariam os trabalhos de eletrificação da viação urbana de Belém, que deveriam ser festivamente comemorados como o prelúdio de uma “nova era” para a cidade.

O ato festivo teve lugar na antiga Avenida da Independência, onde seria assentado o 1º trilho, tendo sido revestido de grande pompa e assistido por diversas autoridades<sup>14</sup>. Tanto a estação central da Pará Electric, como o local de início da construção da primeira linha encontravam-se “festivamente engalanados por festões de flores artificiais, galhardetes e bandeiras”. Um docel “artisticamente preparado” servia como ponto de encontro às autoridades, representantes da imprensa, convidados e o povo em geral. Lá se encontravam o intendente Antonio Lemos; o representante do governador do Estado, capitão Cassulo de Mello; o cônsul de S. M. Fidelíssima; o governador do arcebispado, monsenhor Muniz e G. L. Andrews, gerente da Pará Electric. Complementando a sofisticação do ambiente, a banda de música do Corpo de Bombeiros executava um “belo concerto”, regido por Cincinato Souza.

O gerente da Pará Electric dirigiu a cerimônia, convidando o intendente a colocar o 1º grampo que segurava o trilho sobre o dormente. Com um martelo de prata, Lemos fixou o grampo do mesmo metal, sendo seguido de dois “vivas”, um ao governador Augusto Montenegro e outro ao intendente, promovidos por Andrews. Ao término da cerimônia, o gerente da Pará Electric seguiu para a estação central, onde aguardava a chegada do intendente, vogais do Conselho Municipal e convidados, para que se registrasse em ata o evento. Após a lavra da ata solene “foi servido um profuso *lunch* que decorreu alegre e brilhante pela encantadora presença de um grupo elegante de *signorinas* que nele tomaram parte”. Por fim, G. L. Andrews agradeceu a presença de todos, destacando a do intendente, a quem ofertou o martelo de prata, e a do representante do governador do Estado.

Comemorações à parte, a “Folha do Norte” não deixaria sem críticas o início das obras da tração elétrica. Em uma reportagem assinada pelo Dr. J. Bricio, com o objetivo de se queixar sobre a tração animal, percebe-se também o desejo de diminuir as luzes sobre o vento festivo ocorrido dias antes — afinal a dura realidade contrastaria com as festas:

Anteontem teve início a projetada tração elétrica; bondes e Estação Central estavam engalanados, como nunca estiveram!... Quem lucrou com essa *limpeza* eu não sei. O que é certo e eu lamento de coração é que até os amigos *ingleses engrossem*. Não serei eu quem condene a substituição da tração animal pela elétrica. Não é este, porém o caso. Enquanto esta substituição não se der, o público tem o direito de exigir serviço regular.<sup>15</sup>

Prossegue, então, queixando-se das linhas de tração animal, citando o exemplo de que teria gasto “mais de três quartos de hora”, do Marco da Légua à Estação Central. Procurando reclamar providências, o articulista narra todo o caminho que teve que percorrer para ser ouvido, chegando por fim a um representante do gerente da Pará Electric, o qual teria lhe dito que procurasse que

---

<sup>14</sup>“A Pará-Electric”. **Folha do Norte**, 16 ago. 1906, p. 1. Interessante é o destaque dado pela imprensa à inauguração, inclusive pela oposicionista, o que aponta para a expectativa gerada pela implantação da novidade.

<sup>15</sup>Dr. J. Bricio. “The Pará Electric”, **Folha do Norte**, 17 ago. 1906, p. 1. Os destaques constam no original.

quisesse ou até mesmo o próprio intendente. Retrucando, J. Bricio teria respondido que isso seria inútil, visto que “da Intendência a ‘Pará Electric’ consegue tudo quanto quer”:

É a verdade e está na consciência pública. Só ignora quem proclama o sr. intendente o primeiro homem desta terra e do Universo inteiro. Têm carradas de razões os incensadores. Ontem, um empréstimo; hoje, outro; amanhã, um terceiro. *Aprés moi le déluge...*

E como não fora ouvido, disse ao representante da companhia, que iria à imprensa. Daí a razão de seu escrito, pois como não pôde apelar a outros, apelava então à Divina Providência.

Passada a comemoração, a morosidade caracterizou os trabalhos de implantação dos bondes elétricos, com o surgimento de novos obstáculos e de tensões entre a Intendência e a Pará Electric. A frustração com a demora dos serviços e a esperança de que brevemente estes seriam finalizados transparecem nos relatórios da Intendência:

A verdade magna, entretanto, é a seguinte, que me inunda de júbilo: — o ano, ora entrante, de 1907, há de ver a inauguração do serviço de bondes elétricos em a Capital do Pará, melhoramento por mim desejado há longo tempo e que não pude realizar senão, agora, por achar-se a Intendência atada entre as malhas de um contrato anterior ao meu governo.<sup>16</sup>

A imprensa oposicionista aproveitando-se da situação vigente publica quase que diariamente notas sobre a lentidão dos serviços para implantação da tração elétrica. G. Bell, na coluna Gazetilha, da “Folha do Norte”, reconhecendo a importância da tração elétrica para a população de Belém, ironiza a forma como sua efetiva introdução estava se eternizando:

Efetivamente andou de muito bom aviso o sr. Intendente em não afirmar que dentro de breves meses poderíamos ver realizada no Pará a *transformação* do antigo sistema de tração animal pelo elétrico e sim que poderíamos ver o *início* dos trabalhos. Nesta terra as coisas não se dão como em outros lugares.<sup>17</sup>

E, depois de citar exemplos de rápida eletrificação do transporte coletivo vistos em Manaus, Rio de Janeiro e Lisboa, prossegue acidamente:

Realmente, já vai para perto de um ano que só temos visto *inícios* de serviços, ora aqui, ora acolá, sem a menor ligação e orientação de modo a nem sequer deixar de perceber qual a linha que está prestes a ser inaugurada.

---

<sup>16</sup>BELÉM. Intendência Municipal. **O Município de Belém**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Intendente Senador Antonio José de Lemos. 6. vol. Belém: Archivo da Intendencia Municipal, 1908, p. 113-114.

<sup>17</sup>G. Bell. “Tração electrica”, **Folha do Norte**, 10 fev. 1907, p. 1, coluna “Gazetilha”. Os destaques constam no original.

Há dias lemos que o sr. Andrews, gerente da Pará Electric, garantira ao sr. Intendente que, por todo o mês de março, faz-se-ia a inauguração da 1ª linha, mas pelo atraso em que se acha o serviço e a *maneira pelo qual está sendo levado a efeito*, parece-nos inteiramente impossível a realização daquela afirmativa (...)<sup>18</sup>

Aguardando, então, “com a mesma paciência que caracterizou o célebre Jó”, a data da inauguração das linhas de bondes elétricos, o articulista passa a comentar aspectos técnicos da execução do serviço, na forma de um “discurso competente”<sup>19</sup>. Tal mudança de abordagem parece oportuna, visto que apelar para o viés técnico imprimiria mais respeito do que a crítica pela crítica, como era corrente em outras notas da “Folha do Norte”. Para isso, G. Bell, cita uma ordem de serviço, da Seção de Obras Municipais da Intendência, que determina que a construção das linhas de tração elétrica seria realizada de acordo com o método adotado na América do Norte, iniciando seus questionamentos. Apoiado em citações de teóricos da eletricidade e considerando que a cidade de Belém apresenta uma diversidade de terrenos, de um ponto para outro, indaga: se naquele país e em outras partes do mundo, existem vários processos de construção e se estes dependem das condições do solo e do tráfego a que as linhas de tração elétrica estarão sujeitas, em que se justificaria a adoção de um único método construtivo? Ora, se fosse mantida essa determinação, haveria prejuízos para a concessionária e para o público em geral; afinal, o que se busca é contribuir com a melhoria dos serviços:

Já que se opera a transformação, desejaríamos ver no Pará um serviço moderno e aperfeiçoado, como o tem Manaus, S. Paulo, Lisboa, Bahia e outras cidades, não em relatórios ou em ecos de jornais, mas em realidade.

De que nos servem tramways luxuosos, munidos de cama, W. C., etc., se no fim de pouco tempo ninguém poderá embarcar neles sob pena de enjoar pelo caminho?<sup>20</sup>

Mas, acreditando que o sistema determinado pela Seção de Obras Municipais fosse realmente o mais indicado para grande parte das ruas de Belém, G. Bell afirma que ele deveria ser realizado como se fazia na América do Norte e não como vinha sendo feito na cidade. E para finalizar, indaga se haveria alguém que diga haver alguma semelhança entre o método estabelecido pelos americanos e o adotado pela Pará Electric.

A causa da lentidão dos serviços é agora atribuída essencialmente a Lemos, que deveria “declarar-se já incompetente para não estar a fazer diariamente modificações que, não raro, são verdadeiras toleimas”<sup>21</sup> e que estavam comprometendo a finalização das obras. Como foi visto anteriormente, ocorrem variações nos alvos dos ataques da “Folha do Norte”, sendo que, em princípio, o alvo maior constitui-se em Lemos. A coluna Gazetilha vai redirecionando suas críticas a Lemos, secundarizando ou até mesmo vitimizandando a Pará Electric, em oposição a uma estratégia de discurso único dos jornais situacionistas contra a concessionária<sup>22</sup>.

---

<sup>18</sup>G. Bell. “Tração eléctrica”, **Folha do Norte**, 10 fev. 1907, p. 1, coluna “Gazetilha”. Os destaques constam no original.

<sup>19</sup>Um discurso competente, no caso, seria aquele que se impõe pela autoridade ou por aspectos técnicos ou político-jurídicos. Ver Pantoja (1998).

<sup>20</sup>G. Bell. “Tração eléctrica”, **Folha do Norte**, 10 fev. 1907, p. 1, coluna “Gazetilha”.

<sup>21</sup>“Viação publica”. **Folha do Norte**, 1 mar. 1907, p. 1, coluna “Gazetilha”.

<sup>22</sup>Confira “A viação e a Intendência”. **Folha do Norte**, 14 mar. 1907, p. 1, coluna “Gazetilha”; “A viação eléctrica”. **Folha do Norte**, 29 maio 1907, p. 1; “A turra com a Electrica”. **Folha do Norte**, 8 jun. 1907, p. 1, coluna “Gazetilha”.

Mais adiante, outra frustração com os trabalhos da Pará Electric, apontada de forma magistral pela “Folha do Norte”: o registro da “experiência definitiva” da tração elétrica, que foi realizada na manhã de 23 de maio de 1907<sup>23</sup>. A viagem experimental foi iniciada na Travessa Rui Barbosa, esquina da Av. São Jerônimo, onde se concentraram o engenheiro fiscal da Intendência, representantes da imprensa e demais convidados, além de um grande número de curiosos que foram atraídos pela notícia.

Ao convite do gerente, os convidados tomaram lugar no bonde elétrico e, por volta das 10 horas, o veículo iniciou a viagem em direção à Travessa 22 de Junho, hoje Avenida Alcindo Cacela. Porém, ao fazer a curva inicial, a alavanca despreendeu-se do fio, mas foi rapidamente colocada e a viagem prosseguiu “sem incidente algum”. Na volta, ao efetuar outra curva, o bonde descarrilou, sendo logo repostado nos trilhos graças a uma manobra feita pelo motorneiro. Mas, ao avançar, novamente o veículo sai dos trilhos, não sendo possível colocá-lo de volta à linha. Foi necessária, então, a vinda de trabalhadores da Pará Electric, os quais mesmo equipados com uma máquina chamada “Urbana”, cabos e macacos não conseguiram sequer “retirar do lameiro as rodas do veículo”, nem arrastá-lo. Somente com o uso de correntes de ferro e da “Urbana” é que o veículo foi repostado na linha, “isto depois duma longa e fastidiosa hora de espera”. Por fim, para evitar novo descarrilamento, o bonde foi passado para outra linha, prosseguindo seu trajeto.

Ao término do percurso, que durou cerca de duas horas e meia, o bonde voltou à usina da Pará Electric para que os convidados pudessem visitá-la. E, se antes não havia necessidade de fazê-lo em virtude dos incidentes ocorridos, o jornalista faz um registro ácido: “Das 4 máquinas ali instaladas e que são 3 destinadas ao serviço de tração elétrica e 1 à iluminação pública, estava trabalhando uma apenas”.

Ou seja, se a intenção era mostrar aos convidados o domínio da nova tecnologia que estaria brevemente à disposição dos belenenses, o efeito foi o contrário... Todavia, pelo menos no que se refere aos registros jornalísticos consultados, a experiência desastrosa não repercutiu grandemente.

---

<sup>23</sup>“Bonds electricos”. **Folha do Norte**, 24 maio 1907, p. 1.

#### 4. CONCLUEM-SE OS TRABALHOS: INAUGURAÇÕES E DECEPÇÕES

E em 15 de agosto de 1907, data escolhida por Lemos para homenagear o aniversário de adesão do Pará à Independência e um ano depois que foi assentado o primeiro trilho para o início do serviço, foi finalmente inaugurada a primeira linha de bondes elétricos em Belém, a da Av. São Jerônimo. Para descrever o “palco” da comemoração recorro às palavras estampadas em “A Província do Pará”, e reproduzidas no relatório da intendência:

A antiga estação de bondes em São Jerônimo apresentava lindo aspecto, ornamentada com arte e gosto pela casa A. P. de Lemos & Cia.

Belos mastros, bizarramente enfeitados, sustentavam galhardetes e escudos de cores várias, mas artisticamente combinadas.

No terreno baldio, ao lado direito, ostentava-se o *hangar*, de 16 metros de comprimento por 8 de largura, todo forrado de cetineta de cores — as do Estado e do Município — e tendo à frente um belo escudo com as armas republicanas, encruzado pela bandeira nacional, que ondulava garridamente entre a do Município e o pavilhão inglês.

Cadeiras, colunas com estatuetas e jarros transbordavam de viçosas flores viam-se simetricamente dispostos por todo o *hangar*, fartamente arejado por ventiladores.

Circunda-o bem arranjado jardim, onde se notavam pequenas mesas colocadas aqui e ali, e um coreto destinado à banda do Corpo Municipal de Bombeiros.<sup>24</sup>

Desde muito cedo, já se aglomeravam autoridades e um número notável de curiosos. Pouco antes da sete horas, chegava ao local festivo o intendente Lemos, sendo recebido pela diretoria da Pará Electric e demais autoridades presentes, ao som da marcha “Stella Confidente”, de autoria de Cincinato Souza, executada pela banda do Corpo de Bombeiros. Instantes depois chegava Augusto Montenegro, governador do Estado, que foi recebido pelo intendente e cavalheiros presentes, desta feita ao som do hino nacional. Ato contínuo, seguiram as autoridades para os bondes especiais, que iniciaram o seu percurso, ficando assim inaugurada, “entre os aplausos entusiásticos do povo, que se apinhava naquelas vias públicas”, a tração elétrica na cidade de Belém. Ao final, após a tradicional oferta de champanhe, o gerente Andrews fez o seguinte discurso aos presentes:

Justas e sinceras são as alegrias que pela cidade vibram neste momento.

É que o melhoramento que a Pará Electric Railways and Lighting Company, Limites, coadjuvada pela afamada casa construtora J. G. White & Cia., hoje inicia em virtude do contrato celebrado com a Intendência, veio preencher uma necessidade pública.

Bem hajam, por isso, os que confiaram sempre na nossa boa vontade e no nosso constante desejo em atendê-la.

Continuaremos a trabalhar: e esperamos que, dentro em pouco, há de desaparecer definitivamente, da cidade, a tração animal.

---

<sup>24</sup>BELÉM. Intendência Municipal. **O Município de Belém**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Intendente Senador Antonio José de Lemos. 6. vol. Belém: Archivo da Intendencia Municipal, 1908, p. 127-128.

Não foram sempre de paz os dias até o presente, e nem podiam sê-lo: sempre são vacilantes e cheios de dúvidas os primeiros empreendimentos.

Tudo isto, porém, passou, e registramos com satisfação o poderoso auxílio indispensável que a esta Companhia têm prestado os honrados e patrióticos chefes srs. Dr. Augusto Montenegro, governador do Estado, e senador Antonio José de Lemos, Intendente de Belém.

O conselho prudente e a emulação indispensável sempre deles partiram nas ocasiões oportunas, necessárias.

Que nos seja, pois, permitido, agradecendo a honrosa presença a esta festa, levantar a taça em homenagem aos beneméritos administradores do Estado e do Município, aproveitando também o momento para pedir ao exmo. Sr. Senador Antonio José de Lemos se sirva declarar inaugurado o serviço de viação elétrica.

Senhores, à saúde dos exmos. srs. Dr. Governador do Estado e senador Intendente Municipal.<sup>25</sup>

Após a retribuição do brinde por Antonio Lemos e as devidas considerações sobre o interesse da intendência em bem servir a coletividade, trabalhando pelo progresso do município com o apoio do governador do Estado e do Conselho Municipal, é declarada oficialmente a inauguração da viação urbana pela tração elétrica, sendo esta lavrada em ata.

Mais uma vez, observa-se um grande interesse da imprensa oposicionista pelos trabalhos de eletrificação do transporte coletivo. A nota publicada pela “Folha do Norte” sobre a inauguração da primeira linha repete, de forma semelhante aos relatórios da Intendência, porém em menor detalhe, os comentários sobre a ostentação do evento<sup>26</sup>.

Pouco mais de um mês depois é inaugurada a linha de Nazaré e mais uma vez Lemos recorre à alegoria criada pelo jornal de sua propriedade para descrever as comemorações. Segundo “A Província do Pará”, o evento teria sido uma festa, porém “serena e quieta, sem foguetes e sem zabumba” — condizente, portanto, com uma cidade “disciplinada”—, mas que tinha origem no atendimento de “uma das mais antigas, mais veementes aspirações do povo, ou seja a transformação do nosso arcaico, incomodíssimo, insuportável sistema de viação urbana”<sup>27</sup>. A inauguração realizou-se aos moldes do ocorrido na primeira linha, embora de maneira mais singela, com o desfile dos carros especiais, lanches, brindes e discursos feitos pelo gerente da Pará Electric e pelo Intendente<sup>28</sup>.

Mais modesta ainda, ao que parece em função do pequeno destaque pela “Folha”, foi a cerimônia de inauguração da linha do Marco da Légua, em 30 de novembro de 1907<sup>29</sup>. E ao comentar o início efetivo da operação da linha, em 1º de dezembro, Lemos refletiria:

Prossegue assim a Pará Electric no seu louvável esforço de transformar nosso sistema de viação, tornando-o tão aperfeiçoado e cômodo como os melhores da Europa e da América.<sup>30</sup>

---

<sup>25</sup>Ibid., p. 129-130.

<sup>26</sup>“Pará-Electric”. **Folha do Norte**, 16 ago. 1907, p. 1.

<sup>27</sup> Apud BELÉM. Intendência Municipal. **O Município de Belém**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Intendente Senador Antonio José de Lemos. 6. vol. Belém: Archivo da Intendencia Municipal, 1908, p. 133-135.

<sup>28</sup>Não foi encontrada referência alguma a essa comemoração nas edições da “Folha do Norte”.

<sup>29</sup>“Bonds electricos”. **Folha do Norte**, 30 nov. 1907, p. 1.

Estar *pari passu* com as inovações do “mundo civilizado” era o que pretendia o intendente (cuja intenção contava com o apoio de setores sociais mais abastados), ou pelo menos era o que pretendia deixar em seus registros<sup>31</sup>. Entretanto, outras vozes reclamavam o oposto (e nesse sentido, a imprensa oposicionista era uma forte adversária), às quais Lemos responderia:

Uma parte do público, sobremaneira exigente e inquieto, ainda não compreendeu, apesar do que é assiduamente publicado, que tudo quanto temos presentemente, no que concerne ao serviço de viação urbana por energia elétrica, é de caráter inteiramente provisório e que, só depois de terminados os trabalhos e entregues ao tráfego todos os circuitos, pode ser exigida a máxima perfeição no serviço (...)<sup>32</sup>

Embora a Intendência estivesse ávida em suprimir a tração animal, admitia que auxiliava a Pará Electric no que se refere à dilatação dos prazos contratuais para assentamento das linhas da viação elétrica. E, apesar das dificuldades impostas, o intendente assegurava:

Várias linhas elétricas estão, pois, em tráfego; e é hoje realidade aquilo que a muitos se afigurava inatingível utopia. É por enquanto provisório esse tráfego e lacunas se encontram, de certo; mas tenho a certeza de que, em curto prazo, ficarão explanadas as dificuldades todas e a nossa Capital, dotada enfim de um ótimo serviço de viação moderna, terá para sempre enterrado a velharia, obsoleta e ridícula, que era um modelo singular de rotina em meio à prosperidade circundante e que se chamava Companhia Urbana.<sup>33</sup>

Porém, para os habitantes de Belém, no que se refere ao desempenho da viação elétrica como solução aos problemas de transporte, houve uma grande decepção, tanto acerca das promessas do Intendente como também as da concessionária. Ainda antes da eletrificação total dos bondes, um jornalista queixava-se como se fosse um representante da voz popular:

O serviço de bondes da Pará-Electric está ainda muito longe de satisfazer as necessidades públicas, chegando-nos diariamente a esse respeito justificadas reclamações.

Mesmo nas linhas de tração elétrica, há grande desleixo na observação de um horário fixo, que possa bem orientar os passageiros (...)

Para testemunhar este fato está aí a população inteira desta cidade, resignada aos caprichos de uma companhia que absolutamente não trata de consultar seus interesses.

---

<sup>30</sup>BELÉM. Intendência Municipal. **O Município de Belém**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Intendente Senador Antonio José de Lemos. 6. vol. Belém: Archivo da Intendencia Municipal, 1908, p. 140.

<sup>31</sup>Os escritos deixados por Lemos, ou feitos sobre ele, constituíram-se como importantes instrumentos para a construção da imagem pública do intendente, como demonstrou Sarges (2002).

<sup>32</sup>BELÉM. Intendência Municipal. **O Município de Belém**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Intendente Senador Antonio José de Lemos. 6. vol. Belém: Archivo da Intendencia Municipal, 1908, p. 140.

<sup>33</sup>Ibid., p. 145.

Se nos referirmos aos bondes de tração animal, não teremos palavras suficientes que possam traduzir esse estado deplorabilíssimo de miséria e falta de cuidado que ali se nota.<sup>34</sup>

Em 20 de fevereiro de 1908 foi inaugurada a linha elétrica de São José, somente até a travessa Rui Barbosa, com apenas cinco veículos. Por conta desse pequeno número de carros, ocorreu um conflito entre passageiros, empregados da Pará Electric e do poder público municipal<sup>35</sup>. Às 11:30 horas, ao chegar no Ver-o-Peso, um desses carros foi tomado por um grande volume de passageiros, fazendo exceder em muito a lotação permitida. Diante da cena, o condutor do bonde se recusou a prosseguir a viagem, o que foi alvo de protestos por parte da população já embarcada. Em seguida, chegaram mais quatro carros, que também ficaram abarrotados de gente, e por sua vez seus condutores negaram-se a sair com eles naquela situação. O chefe de tráfego da *Pará Electric* que passava por ali apoiou seus empregados e os veículos não saíram. Novos protestos seguiram-se, havendo algumas pessoas que propuseram incendiar os carros, o que levou o chefe de tráfego a procurar a patrulha, embora não tenha sido atendido. O impasse só ficou resolvido com a chegada do 3º prefeito, que ameaçou usar de violência (policial) para tirar o excedente dos carros.

Em março de 1908, outro acontecimento apontaria agora para a precariedade do domínio da nova tecnologia: a paralisação total do serviço já implantado, de 16:45 às 18:00 horas, devido à ruptura do fio geral transmissor de energia<sup>36</sup>. Quando a energia voltou, os pontos de parada encontravam-se apinhados e quase ocorria um esmagamento na Praça da República, “devido ainda à falta de educação e de delicadeza de alguns dos motoneiros e condutores”, que não davam tempo suficiente para que os passageiros pudessem descer dos veículos. Inclusive, em um dos carros, um “grupo exaltado de passageiros” tentou agredir o motoneiro, o que foi evitado pela intervenção de algumas pessoas.

Finalmente, em 16 de julho de 1908 realizou-se a última viagem dos bondes a tração animal, e no dia 22 de julho são concluídos os trabalhos de implantação da tração elétrica. Lemos não esconde o júbilo em ter alcançado sua meta, atingindo seus adversários e repetindo, à semelhança de um desabafo, a veiculação de imagens opostas, como o atraso, os bondes a tração animal e a Companhia Urbana *versus* o progresso e os bondes elétricos.

Experimento um júbilo intenso e sincero em comunicar-vos que desde o dia 22 de julho ficaram definitivamente ultimados os trabalhos de transformação da viação urbana, agora servida de tudo quanto de mais aperfeiçoado criou, no gênero, a indústria moderna (...)

Cessou felizmente, para honra nossa, esse derradeiro e vergonhoso vínculo que nos prendia ainda à rotina sistemática, ao carrancisco senil de outros tempos: eis-nos, enfim, libertos — e para sempre — das velharias de que a Urbana se constituía guarda zelosa e intransigente.

Como vistes, a luta foi demorada e penosa, mas a vitória engrinaldou por fim os nossos esforços, embora o derradeiro abencerragem do *trust* da nossa retrogradação permaneça, fiel aos seus princípios essenciais, a engendrar processos para uma reivindicação cavilosa e sem fundamentos jurídicos.<sup>37</sup>

<sup>34</sup>“Os bonds”. **Folha do Norte**, 5 fev. 1908, p. 1.

<sup>35</sup>“Os electricos”. **Folha do Norte**, 21 fev. 1908, p. 1.

<sup>36</sup>“Pará Electrica”. **Folha do Norte**, 3 mar. 1908, p. 1.

<sup>37</sup>BELÉM. Intendência Municipal. **O Município de Belém**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Intendente Senador Antonio José de Lemos. 7. vol. Belém: Archivo da Intendencia Municipal, 1909, p. 221-222.

E não é somente no discurso do Intendente que se manifesta a relação entre progresso e bondes elétricos, mas também na fala da gerência da Pará Electric. Se já se torna constante essa repetição por parte da concessionária, mais óbvia então seria sua utilização nos relatórios do intendente, a exemplo da reprodução de correspondências entre a Pará Electric e a Intendência<sup>38</sup>. Em carta enviada em junho de 1908, G. L. Andrews demonstra ter a crença de que o intendente deveria estar sentindo um “grande contentamento” ao ver que um de seus grandes ideais se tornava realidade, em virtude de ter concorrido com “todos os seus esforços e boa vontade para que Belém possuísse (...) um importante melhoramento que (...) há de firmar como o início duma época de verdadeiro progredimento material”. Em resposta, Lemos afirmaria que o gerente estava correto na medida em que compreendia que tal acontecimento tinha uma “decisiva significação nos progressos materiais da cidade e principalmente na rápida expansão das suas edificações”.

Outro exemplo a que se pode recorrer é o da comunicação feita à Intendência pelo fiscal do serviço de bondes por tração animal, através de uma carta de junho de 1908.<sup>39</sup> Após narrar a última viagem de um bonde a tração animal, do qual foi passageiro, o autor congratula Lemos afirmando que a substituição da tração animal pela elétrica era por todos almejada visto que sua manutenção contrariava os “atuais e grandes progressos da cidade de Belém”. Prossegue, então, elogiando a dedicação e a força de vontade demonstradas, com o “único e exclusivo interesse de bem servir a adiantada, trabalhadora e educada população”, sem as quais não teria sido realizada em tão exíguo tempo essa melhoria que “com ufania, podemos fazer notar a qualquer viajero que por estas plagas aporte” — vide aí a repetição da necessidade de construção de uma imagem de uma cidade que seja notada pelos olhos de outros, não mais restrita somente às palavras do intendente, mas também por ele usada para corroborar seu discurso. Por fim, o fiscal encerra demonstrando a certeza de que, através da extinção da tração animal, a população de Belém achava-se “satisfeita e alegre” e também grata por ter Lemos conseguido tal façanha e ter entregue seus destinos “a quem por eles tem dedicado com zelo e proficiência”.

Tamanha alegria pela conclusão dos trabalhos não poderia passar despercebida pelo corpo editorial da “Folha do Norte”. No dia 26 de julho de 1908, após a reprodução de correspondências trocadas entre G. L. Andrews e o intendente Antonio Lemos, em que se parabenizam pelos resultados alcançados, o colunista da “Gazetilha” se pergunta: “Mas estão, com efeito, terminados os trabalhos da nossa viação?”<sup>40</sup> E responde negativamente ao leitor, se o contrato entre a Pará Electric e a Intendência fosse o parâmetro para o assunto, em função de que haveria uma linha que não fora feita e outra que não chegara ao limite contratual. Porém, o jornalista deixa claro que não estava pensando ou asseverando que o gerente da companhia concessionária tinha enganado o intendente, ou que este havia se deixado enganar. “Deus nos livre de um pensamento tão desrespeitoso”, ironizava em sua coluna, e continua explicando que estaria ali exposto “o resultado da perfeita inteligência entre os dois homens”, sendo o povo o “único a sofrer na sua ingênua simplicidade”. Prossegue, então, denunciando a promoção, por parte da Intendência, de facilidades promovidas para o capital estrangeiro, com a eliminação de quaisquer obstáculos que surgissem a esses negócios. Em suma, ficaria evidente, para aqueles que quisessem ver, que a Intendência teria um papel de inteira submissão às exigências da Pará Electric. E quais seriam esses motivos, o colunista só poderia conjecturar...

---

<sup>38</sup>Ibid., p. 223-227.

<sup>39</sup>BELÉM. Intendência Municipal. **O Município de Belém**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Intendente Senador Antonio José de Lemos. 6. vol. Belém: Archivo da Intendencia Municipal, 1908, p. 228.

<sup>40</sup>“Viação urbana”. **Folha do Norte**, 26 jul. 1908, p. 1, coluna “Gazetilha”.

Esta senhora adquiriu o direito, não sabemos em que espécie de transação, de bater o pé e falar alto, quando o bom amigo se faz tolo. É ela que ocupa agora o *lugar conspícuo*, do qual, dantes, falava o sr. Lemos, de cabeça levantada e com todos os trovões ribombantes do orgulho na voz imperiosa.

Dizem que os britânicos não catequizam *selvagens*, mas aí temos um que foi trazido ao grêmio da civilização por eles.<sup>41</sup>

Todavia, além das possibilidades obscuras que tais suspeitas levantavam e dos sorrisos irônicos que provocavam, outras notícias preocupariam os jornalistas opositoristas: os acidentes envolvendo os bondes elétricos.

---

<sup>41</sup>“Viação urbana”. **Folha do Norte**, 26 jul. 1908, p. 1, coluna “Gazetilha”. Os destaques constam no original.

## 5. O LADO OCULTO DAS FESTAS: OS ELÉTRICOS TAMBÉM MATAM !

A primeira notícia sobre acidentes envolvendo os bondes elétricos foi encontrada pouco mais de um mês do término das obras de implantação da viação elétrica e narrava um choque ocorrido entre dois veículos, por volta das 10 horas, em 9 de setembro de 1907<sup>42</sup>. O guarda-freio João dos Santos, ao perceber o iminente choque com um bonde que vinha à sua frente, tentou parar seu veículo mas a manivela emperrou. João teria ficado tão “atarantado” que não havia se lembrado do isolador da corrente elétrica que existia no teto do bonde, “preocupando-se apenas em travar o ‘break’”, o que não conseguiu evitar o choque entre os dois veículos, que ficaram “bastante danificados e em estado de não poderem transitar”. Começariam aí os informes acerca da falta de maior domínio sobre a recente tecnologia por aqueles que com ela trabalhavam.

Mais adiante, em dezembro de 1907, o jornal já fazia um alerta à semelhança de uma previsão:

Há motorneiros da Pará Electric que não têm a noção clara do papel que desempenham e, por esse fato, os desastres sucedem-se freqüentemente.

Felizmente, até agora esses desastres ainda não foram fatais; mas se não se procurar por um paradeiro a isso, brevemente a imprensa terá que registrar lamentáveis acidentes, em que a vida dos passageiros será sacrificada.<sup>43</sup>

Prossegue, então, o jornalista narrando um acidente ocorrido, por volta das 20 horas, no qual a imprudência de um motorneiro foi a causa principal. Francisco Marcolino Rocha “levava o carro a toda a velocidade, pela Avenida Tito Franco” e ao chegar ao lugar chamado “Bandeira Branca”, na curva de volta ao centro de Belém, em vez de diminuir a velocidade manteve-a. Em consequência disso, os passageiros do bonde elétrico sofreram um violento choque, sendo que três deles foram cuspidos ao solo. Uma das vítimas recebeu um ferimento profundo na perna direita, além de outros pelo corpo.

A partir do primeiro registro, a gravidade e a freqüência dos acidentes nos quais os elétricos estavam envolvidos mantiveram uma relação diretamente proporcional com o passar dos dias.

O primeiro acidente com ferimentos mais graves ocorreu no dia 6 de fevereiro de 1908, às 08:30 horas<sup>44</sup>. O estivador Espiridião Amorim seguia pelo passeio da rua Santo Antônio, quando em frente à uma loja, em função de uma escada que obstruía seu caminho, teve que descer para o meio do trilho que passava próximo. Ao fazê-lo, Espiridião não se apercebera do bonde, que subia em direção à Praça da República, e foi “colhido” por ele. O estivador foi atirado ao solo, ficando com o pé esquerdo no trilho, “passando-lhe uma das rodas por cima, e arrancando-lhe toda a palma do pé”.

Em abril de 1908 é noticiado o primeiro informe fatal<sup>45</sup>. O acidente envolveu o português Manoel Araújo de Campos, despenseiro do vapor “Ipú”, que residia em Pernambuco. Às 11:30 horas, o despenseiro, saindo do Café da Paz, correu para tomar um bonde em movimento, porém do lado que não podia fazê-lo, “visto o estribo estar levantado e o travessão lhe impedir”. Ao saltar para o veículo, Manoel Campos caiu, “ficando no vão entre o elétrico e o primeiro reboque”, onde foi

<sup>42</sup>“Os electricos”. **Folha do Norte**, 10 set. 1907, p. 1.

<sup>43</sup>“Que imprudencial!”. **Folha do Norte**, 2 dez. 1907, p. 1.

<sup>44</sup>“Os electricos”. **Folha do Norte**, 7 fev. 1908, p. 1. A nota também informa a ocorrência de outra acidente, envolvendo um elétrico da linha do Marco e uma carroça, onde um indivíduo e seu filho menor “escaparam da morte milagrosamente”.

<sup>45</sup>“Os electricos matando”. **Folha do Norte**, 29 abr. 1908, p. 1.

mutilado. Ao saber do fato, o motorneiro parou o veículo e o proprietário de uma farmácia próxima correu para acudir o acidentado. Já no interior da farmácia, ele morreu.

Um pouco mais tarde, semanas depois, outra morte causa comoção na “Folha do Norte”: a de Izidoro Algo, um turco de 16 anos<sup>46</sup>. O acidente teve origem na imprudência ou mesmo no descuido da vítima, tendo em vista que o motorneiro do veículo que ocasionou o desastre era tido como um dos melhores empregados da Pará Electric. Izidoro, vendedor de doce de gergelim, atravessava distraidamente os trilhos, não ouvindo a campainha e os gritos do motorneiro. E ainda que o bonde estivesse com a corrente interceptada e com o freio automático acionado, o tempo não foi suficiente para evitar o choque. Ao invés de sair dos trilhos, o rapaz parou de costas para o elétrico, sendo então apanhado e atirado ao chão, com ferimentos graves, falecendo em seguida.

Em geral, as notas jornalísticas referiam-se à velocidade dos veículos, enquanto consequência da imprudência dos motorneiros, como a principal causa dos acidentes. Referências como “toda velocidade”, “vertiginosa carreira”, “rapidez diabólica”<sup>47</sup>, entre outras, demonstram que já se iniciava uma diferenciação na forma como era percebida a presença e o impacto desses “novos” engenhos no dia-a-dia da cidade. Após os acidentes, os motorneiros e condutores envolvidos nos acidentes eram normalmente encaminhados à estação de polícia para averiguações. Em outros casos, os motorneiros continuavam a sua viagem, “com grande desfaçatez”<sup>48</sup>, prosseguindo o elétrico a “sua marcha célere, como se nada houvesse acontecido”<sup>49</sup>. Observou-se também, em algumas notas, que as condições de trabalho a que estavam submetidos esses trabalhadores o faziam agir imprudentemente, de modo que não fossem penalizados pelos atrasos<sup>50</sup>.

As notícias indicam ainda, em diversas situações, a imprudência como causa dos acidentes: usuários afoitos que correram para tomar o bonde de assalto; usuários que quiseram desembarcar do bonde pelo lado em que não era permitido ou antes que o veículo parasse; pedestres que, com a obstrução de calçadas ou para dar passagem a outros transeuntes, percorriam o leito ferroviário e foram apanhados pelo bonde; trabalhadores que no exercício de sua atividade foram “colhidos” por um elétrico; a desatenção de idosos; e os casos mais comuns que referiam-se a transeuntes que não se aperceberam da presença dos bondes elétricos ou não ouviram os seus sinais de alerta.

Foram encontrados também relatos envolvendo crianças e adolescentes, cuja distração era tida como causadora dos acidentes. É o caso, por exemplo, de Josino Bandeira, um cearense, de 17 anos, que chegara a Belém e caminhava “despreocupadamente”, “alheiado de tudo”, para o comércio de um contêrrâneo seu, quando foi atropelado por um bonde ao atravessar a rua<sup>51</sup>.

Outros informes semelhantes apontariam para as consequências do “trabalho precoce”, como mostram as notas em que se envolveram: Maria Dolores (12 anos, criada), que se dirigia “distraidamente” para os trilhos<sup>52</sup>; João Tavares, que “sonolento e despreocupado” fazia a limpeza dos trilhos, às 5 horas da manhã<sup>53</sup>; Fabriciano Campos (12 anos, trabalhador em um armazém) que brincava de bola com outros menores em frente ao seu local de trabalho<sup>54</sup>; Pedro Rodrigues (14 anos, cearense, empregado da Pará Electric), que, por volta das 3 horas da manhã, seguia em um dos bondes que distribuíam carnes para os açougues e “um desastre inesperado” o fez cair do

<sup>46</sup>“Electricos assassinos”. **Folha do Norte**, 9 maio 1908, p. 1.

<sup>47</sup>“Que imprudencia!”. **Folha do Norte**, 2 dez. 1907, p. 1; “Os electricos”. **Folha do Norte**, 10 abr. 1908, p. 1; “Os electricos”, **Folha do Norte**, 25 maio 1908, p. 2; “Attingido por um electrico”. **Folha do Norte**, 17 mar. 1908, p. 1.

<sup>48</sup>“Os electricos”. **Folha do Norte**, 25 maio 1908, p. 2.

<sup>49</sup>“A Pará-Electrica”. **Folha do Norte**, 24 mar. 1908, p. 1.

<sup>50</sup>“Electrico assassino”. **Folha do Norte**, 4 ago. 1908, p. 1.

<sup>51</sup>“Sempre os electricos”. **Folha do Norte**, 28 mar. 1908, p. 1.

<sup>52</sup>“Semana dos electricos”. **Folha do Norte**, 31 mar. 1908, p. 1.

<sup>53</sup>“Attingido por um electrico”. **Folha do Norte**, 17 mar. 1908, p. 1.

<sup>54</sup>“Cá estão os electricos”. **Folha do Norte**, 22 abr. 1908, p. 1.

bonde, sobre os trilhos<sup>55</sup>; Juvenal Ratisbonne (criado de um estabelecimento), que foi fazer compras em um mercearia e, enquanto eram aviadas as mercadorias que tinha de levar, pôs-se a brincar na rua, pulando nos bondes que ali passavam, sendo uma das vezes apanhado por um elétrico<sup>56</sup>; Concha Rodrigues, (12 anos, espanhola) que ia fazer compras em uma mercearia e no regresso à casa dos patrões de sua mãe, ao atravessar a linha de bondes, foi colhida por um elétrico<sup>57</sup>; Francisco Maria Velho (português, empregado em uma mercearia) que empurrava um carrinho de mão, no espaço da entrelinha, e ao desviar de um bonde não se apercebeu de outro que vinha em sentido contrário<sup>58</sup>. E por último, um caso de grave imprudência por parte de um adulto: um motorneiro entregou a direção de um bonde bagageiro a um rapaz de 16 anos, que se envolveu em uma colisão com um carretão movido a tração animal<sup>59</sup>.

---

<sup>55</sup> “Os electricos agindo”. **Folha do Norte**, 1 ago. 1908, p.1.

<sup>56</sup> “Os desastres dos electricos”. **Folha do Norte**, 18 ago. 1908, p. 1.

<sup>57</sup> “As victimas dos electricos”. **Folha do Norte**, 30 set. 1908, p. 1.

<sup>58</sup> “Escapou da morte”. **Folha do Norte**, 11 nov. 1908, p. 1.

<sup>59</sup> “Um electrico que se choca”. **Folha do Norte**, 26 mar. 1908, p. 1.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ainda que a Intendência Municipal, com o apoio de setores sociais privilegiados, buscasse tornar a cidade de Belém um exemplo de modernidade, civilidade e progresso, através de diversas intervenções urbanísticas, observou-se que os resultados alcançados mostraram-se em desacordo ao idealizado pelas fontes oficiais.

Se a alteração na forma como vinha sendo prestado o serviço, de bondes a tração animal para bondes elétricos, contribuiria para construir a imagem de uma Belém moderna, o que se verificou foi justamente o contrário. Embora em um nível distinto, constatou-se a manutenção de um estado existente, em que a cidade, ainda que já dispusesse de bondes elétricos, sofria com um transporte inadequado às novas necessidades urbanas.

Nesse sentido, a imprensa adversária ao projeto lealista, aqui representada pela “Folha do Norte”, mostrou-se um veículo privilegiado para contrastar o “ideal” e o “real”, trazendo à tona interessantes contradições ao discurso progressista. Tal divergência editorial revelou ser extremamente interessante, em especial no confronto entre suas matérias e o discurso público municipal, realçando assim significativas tensões e conflitos existentes quando o assunto era a administração de Antonio Lemos.

E embora fosse um representante da voz oposicionista a Lemos, sua atuação editorial demonstrou ser ela uma espécie de “sentinela” do processo de implantação dos bondes elétricos em Belém. Certamente, para o gestor municipal, o desempenho de tal papel constituía-se em um incômodo, mas que lhe servia como um termômetro para a necessária correção dos erros apontados.

A partir do monitoramento dos atos do poder público, os registros jornalísticos apontaram importantes pontos negativos que acabavam por questionar os reais benefícios da eletrificação do transporte, como por exemplo a falta de domínio da nova tecnologia em implantação e os acidentes em que os bondes elétricos estavam envolvidos — causados provavelmente por deficiências na formação dos motoneiros, na infra-estrutura viária e na informação aos usuários e à sociedade em geral sobre as novas formas de experimentar uma urbanização às pressas.

Os acidentes representaram a face mais violenta desse processo de modernização do transporte urbano em Belém e certamente a que mais reações de medo causou aos jornalistas. E tais fatos, por colocarem justamente em xeque o “projeto modernizador”, acabaram por não serem registrados (ou melhor, foram omitidos) nos relatórios oficiais consultados.

Por fim, a imagem de que Belém possuiu o mais moderno serviço de bondes elétricos do País — “tão aperfeiçoado e cômodo como os melhores da Europa e da América”, como declararia Lemos em seu relatório<sup>60</sup>, sobretudo com o intento de construir sua própria memória—, é colocada à prova pelas contradições apontadas nesta monografia. A desconstrução da imagem dos bondes elétricos como um dos ícones da “modernidade” mostra que se houve uma era tida como “áurea”, esta foi para poucos...

---

<sup>60</sup>BELÉM. Intendência Municipal. **O Município de Belém**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Intendente Senador Antonio José de Lemos. 6. vol. Belém: Archivo da Intendencia Municipal, 1908, p. 140.

## 7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Maurício de Almeida. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. 3. ed. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1997.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. Trad. Carlos Felipe Moisés e Ana Maria L. Ioriatti. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BRESCIANI, Maria Stella. “Metrópoles: as faces do monstro urbano (as cidades no século XIX)”. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 5, nº 8/9, p. 35-68, set. 1984/abr. 1985.

DIAS, Edineia Mascarenhas. **A ilusão do fausto**: Manaus, 1890-1920. Manaus: Valer, 1999.

ESPÍNDOLA, Paulo Sérgio Machado. **Nos trilhos da “Belle-Epoque”**: os quebra-quebras de bondes em Belém de 1907. Monografia (Graduação em História) — Universidade Federal do Pará, 1998.

HARDMAN, Francisco Foot. **O trem fantasma**: a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

OLIVEIRA, Daisy Rocha de. *Um olhar sobre a cidade real*: os bondes e seus usuários (Belém 1897/1900). Monografia (Graduação em História) — Universidade Federal do Pará, 1997.

ORTIZ, Renato. **Cultura e modernidade**: a França no século XIX. São Paulo: Editora Brasiliense, 1991.

PANTOJA, Leticia Souto. **Enquadre-se o frêge-moscas**: artigo 149/1900. Um estudo acerca da legislação de repressão aos cortiços em Belém (1890-1901). Monografia (Graduação em História) — Universidade Federal do Pará, 1998.

PINHO, Fernando Augusto Souza. “Alguns aspectos da evolução histórica do transporte público urbano na cidade de Belém”. **Jornal dos Transportes**, Belém, n. 6, maio/jun. 1996, p. 8.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz e CARDOSO, Adauto Lúcio. “Da cidade à nação: gênese e evolução do urbanismo no Brasil”. In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz e PECHMAN, Robert (org.). **Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996. p. 53-78.

SARGES, Maria de Nazaré. **Memórias do “Velho Intendente”**: Antonio Lemos (1869-1973). Belém: Paka-Tatu, 2002.

\_\_\_\_\_. **Belém**: riquezas produzido a Belle-Époque. Belém: Paka-Tatu, 2000.