



Universidade Federal do Pará  
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas  
Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia

LUCIANA MARTINS FURTADO

**NAS PEDRAS DO CAES:  
CIDADE, COTIDIANO E TRABALHO  
BELÉM DO PARÁ (1852-1912).**

Belém-Pará  
2015

LUCIANA MARTINS FURTADO

NAS PEDRAS DO CAES:  
CIDADE, COTIDIANO E TRABALHO – BELÉM DO PARÁ (1852-1912).

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Pará, como exigência parcial para a obtenção do título de Mestre em História. Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria de Nazaré dos Santos Sarges (PPHIST/UFPA).

Belém-Pará

2015



LUCIANA MARTINS FURTADO

NAS PEDRAS DO CAES:  
CIDADE, COTIDIANO E TRABALHO – BELÉM DO PARÁ (1852-1912).

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Pará, como exigência parcial para a obtenção do título de Mestre em História. Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria de Nazaré dos Santos Sarges (PPHIST/UFPA).

Data da aprovação: 31/08/2015

Banca examinadora:

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria de Nazaré Sarges  
Orientadora (PPHIST/UFPA)

---

Prof. Dr. Agenor Sarraf Pacheco  
Membro da banca (PPHIST/UFPA)

---

Prof. Dr. Rui Jorge Moraes Martins Júnior  
Membro da banca (UNAMA)



*Aos meus pais, Amália e Nilton,  
as velas que me empurraram ao horizonte,  
os lemes que me guiaram na direção certa,  
as âncoras do meu porto seguro.*

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos os funcionários das seguintes instituições que tiveram a educação e a paciência em auxiliar a minha entrecortada diligência sobre o porto de Belém: Biblioteca Clodoaldo Beckmann (UFPA), Biblioteca Pública Arthur Vianna (Seção de Microfilme e Seção de Obras Raras), Comissão Demarcatória de Limites (Ministério das Relações Exteriores), Departamento de Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural do Pará (DEPHAC), Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Museu da Imagem e do Som (MIS – PA), Arquivo Público do Estado do Pará (APEP), Centro de Memória da Amazônia (CMA-UFPA), Laboratório de História (FAHIS-UFPA).

Meu especial reconhecimento aos ex-funcionários da antiga SNAPP, filha da “companhia dos ingleses”, a *Port of Pará*, Otílio Nélio da Conceição, Fileto Everaldo Cardoso e Guilherme Magalhães Faria, que compartilharam parte de suas valiosas histórias de vidas sobre o porto da cidade. Aos funcionários da Companhia Docas do Pará (CDP) que me introduziram no mundo portuário, em especial Raul Moreira, Carlos Acatauassú Nunes e a querida Adenilza O’ de Almeida.

Agradeço também aos meus colegas de turma que dividiram as alegrias e as angústias da árdua estrada da pós-graduação, em especial a minha amiga Dione, com quem compartilhei o tema do porto na Amazônia. Agradeço o auxílio precioso do mestre Daniel Barroso que, com muita gentileza, concedeu-me alguns anos de sua aplicada pesquisa em um pequeno pen-drive. Ao meu companheiro iconográfico, Igor Lima, ou simplesmente “Pacheco”, que mergulha no mundo das imagens da Belém do passado e sempre me presenteia com uma boa “pesca”. Aos meus ilustríssimos professores do mestrado Otaviano Costa, Cristina Cancela, Karl Heinz e Antônio Maurício Costa, que me alargaram as portas, apenas entreabertas, da pesquisa histórica. Agradeço a leitura cuidadosa e precisa da professora Franciane Gama Lacerda, que ampliou minhas perspectivas. E também ao prezado professor Agenor Sarraf, cujos conselhos e encorajamento me foram muito caros. E a querida Naná, a qual não tenho palavras para dizer o quanto sou grata por ter me aceitado como guidão.

Por fim, agradeço à Amália, Nilton, Graça, Ronaldo, Thiago, Alice, Leonardo, Ana Lúcia e Rafael que são a razão de minha vida e que mesmo em tempos difíceis, de perdas, afastamentos e vacilações, estão sempre lá, para me lembrarem do porquê de estar aqui.

*Cidade inquieta e sonhadora, feita  
de sonhos brancos e de pesadelos!*

*Formosa e triste... Vives nos meus olhos,  
de braços, sobre o cais, em tuas águas...  
Vives.*

De Campos Ribeiro

## RESUMO

O presente estudo pretende desvendar a construção de uma cidade moderna, em plena selva equatorial, entre os séculos XIX e XX, através da ótica do seu porto. Nascida e criada às margens dos rios, a cidade de Belém do Pará chega ao século XIX com uma inquietante questão: tornar-se ou não a “rainha do Amazonas”? Com a ajuda de seu cais, Belém transforma-se numa paradoxal cidade moderna que busca seu desenvolvimento através da expansão da navegação interna e internacional, tornando-se parte integrante de um novo mundo que tem os portos como ponto de intersecção. Para tanto, a transformação urbana, tendo foco a sua zona portuária, será imprescindível para o sucesso desse programa de cidade moderna. Contudo, a concepção de uma cidade do futuro que renega seu passado esbarrará numa população que questionará a legitimidade deste projeto. Afinal, uma cidade não é construída por arquitetos, médicos ou administradores; ela é fruto da experiência cotidiana de seus moradores, presentes nas ruas, nas docas, no cais, para quem a construção da cidade baseia-se na tolerância a uma certa desordem.

**Palavras-chaves:** porto, cidade, cotidiano, trabalho.

## ABSTRACT

This study aims to unravel the construction of a modern city, in equatorial jungle, between the nineteenth and twentieth centuries, through the lens of its port. Born and raised on the banks of the rivers, the city of Belém do Pará reaches the nineteenth century with a disturbing question: to be or not to be the “queen of the Amazon”? Helped by its docks, Belém becomes a paradoxical modern city, seeking its development through the expansion of domestic and international shipping, becoming part of a new world that has the ports as intersection point. For this, the urban transformation, focusing in its port area, will be essential to the success of this modern city program. However, the plan of a city of the future that denies its past, will bump in a population who will questioning the legitimacy of this project. After all, a city is not built by architects, doctors or administrators; it is the product of the daily experience of its residents, on the streets, docks, piers, for whom the city building is based on tolerance to a certain disorder.

**Key-words:** port, city, daily life, labor.

## LISTA DE FIGURAS

### PARTE I

Figura 01	Vista parcial da cidade e do porto de Belém no início do século XX. Fotografia.....	22
Figura 02	Subdivisão da orla fluvial de Belém (PA). Mapa.....	26
Figura 03	“Prospecto da cidade de S. Maria de Belém do Grão Pará de 20 de maio 1784”. Ilustração de José Codina.....	30
Figura 04	“Santa Maria de Belém do Gram Pará”. Ilustração.....	30
Figura 05	“Litoral de Belém – 1900”. Fotografia de George Huebner.....	30
Figura 06	Vapor e catraias no porto de Belém, na baía do Guajará. Fotografia.....	33
Figura 07	Tombadilho do vapor “Marajó”. Ilustração de Édouard Riou.....	34
Figura 08	“Vista da baía do Guajará”. Óleo sobre tela de Leon Righini.....	38
Figura 09	Paquetes “Acre”, do Lloyd Brasileiro, “Anthony”, da <i>Booth Line</i> e o alemão “Rio Negro”. Fotografias.....	39
Figura 10	“Planta geométrica da cidade de Belém do Gram Pará ..., en o anno 1753”.....	47
Figura 11	Igreja e largo das Mercês, Belém. Ilustração de José Codina.....	49
Figura 12	Rua do Imperador por ocasião da chegada dos voluntários da Guerra do Paraguai. Fotografia de Augusto Fidanza.....	50
Figura 13	Interior da Alfândega, na década de 1870. Ilustração.....	52
Figura 14	Prédio da Recebedoria de Rendas e seu anexo, ao lado do Mercado de Ferro. Postal. Armazéns, construídos em 1894, e ponte metálica da Alfândega de Belém, vistos da baía. Fotografia.....	52
Figura 15	“Uma vista panorâmica da baía de Belém do Pará” (1870) – recortes. Óleo sobre tela de Leon Righini.....	53
Figura 16	Armazéns da Alfândega, no final do século XIX (1). Fotografia de Augusto Fidanza.....	54
Figura 17	Armazéns da Alfândega, no final do século XIX (2). Fotografia de Augusto Fidanza.....	60
Figura 18	Doca do Ver-o-peso. Fotografia.....	60
Figura 19	Doca do Reduto. Fotografia de Augusto Fidanza.....	61
Figura 20	Aterro do <i>boulevard</i> da República em período de cheia do rio. Postal.....	61
Figura 21	O litoral da baía do Guajará tomado por trapiches, no início do século XX. Fotografia.....	62
Figura 22	Detalhe da planta modificada de José Sydrim, publicada no <i>Álbum Belém da Saudade</i> , de 1998.....	64
Figura 23	Planta da cidade do Pará e da zona privilegiada do porto – <i>Port of Pará</i> , novembro 1911.....	66
Figura 24	Doca flutuante de Val-de-cães. Fotografia.....	72
Figura 25	Blocos de concreto feiro em Val-de-cães para os trabalhos do porto. Fotografia.....	73
Figura 26	Esboço do plano geral das obras do porto. <i>Port of Pará</i> , novembro de 1911.....	73
Figura 27	Desembarque em Val-de-cães. Inauguração das obras do porto. Fotografia.....	74
Figura 28	Vista da área aterrada fronteiriça à rua do Imperador. Postal.....	75
Figura 29	<i>Boulevard</i> da Republica visto da orla. Postal.....	76
Figura 30	Vista do Ver-o-peso, tomada do forte do Castelo, no final do século XIX. Fotografia.....	77
Figura 31	Construção do cais de cantaria na primeira seção. Fotografia.....	78
Figura 32	Armazéns nº4 e nº5 vistos do reservatório Paes de Carvalho. Fotografia.....	79
Figura 33	Construção de um dos armazéns de ferro de dois pavimentos junto ao cais. Fotografia.....	80
Figura 34	Estrutura de ferro de armazém. Fotografia.....	80
Figura 35	Estrutura de ferro do armazém nº5. Fotografia.....	81
Figura 36	Obras do cais em frente às oficinas da <i>Pará Electric Railways and Lighting Co. Ltd.</i> , na rua da Municipalidade. Fotografia.....	81
Figura 37	Pará. Construção das obras do porto de Belém. Postal.....	81
Figura 38	Atracação do vapor “Justo Chermont”, durante a inauguração do novo cais construído, em 12 de outubro de 1909. Postal.....	82
Figura 39	Inauguração da Av. Marechal Hermes, em 13 de maio de 1912. Fotografia.....	84
Figura 40		84

Figura 41	Praças ajardinadas do <i>boulevard</i> da República após a construção do cais. Postal.....	84
Figura 42	Obras de aterro defronte do colégio de Santo Antônio. Fotografia.....	85
Figura 43	Panorama da linha de cais acostável da <i>Port of Pará</i> , entre a Alfândega e a doca de Souza Franco. Fotografia.....	86
Figura 44	Av. Marechal Hermes e armazém nº5 em primeiro plano. Fotografia.....	87
Figura 45	Prédio da <i>Port of Pará</i> na confluência do <i>boulevard</i> da República com a Av. Marechal Hermes. Fotografia.....	87
Figura 46	Prédio da <i>Port of Pará</i> na Av. 15 de Agosto. Fotografia.....	87
Figura 47	Cais da <i>Port of Pará</i> com vapores da <i>Booth Line</i> atracados. Postal.....	89
Figura 48	Escadinha do cais do porto. Fotografia.....	89

## PARTE II

Figura 49	Serviço de carga e descarga no cais da <i>Port of Pará</i> . Postal.....	92
Figura 50	Coberta a vela. Ilustração.....	99
Figura 51	O mercado do cais em Belém do Pará na década de 1870. Ilustração.....	103
Figura 52	Interior do Mercado Municipal na década de 1870. Ilustração.....	105
Figura 53	Mercado municipal no início do século XX. Fotografia de Augusto Fidanza.....	105
Figura 54	Canoeiros no Ver-o-peso, início do século XX. Postal.....	107
Figura 55	Mercadorias do sertão amazônico no Ver-o-peso. Fotografia de Tibor Jablonsky.....	107
Figura 56	Negra com pote de barro na cabeça. Fotografia de Augusto Fidanza.....	111
Figura 57	Negra com cestos de frutas. Fotografia de Augusto Fidanza.....	111
Figura 58	Pagamento dos carregadores, em Belém. Ilustração de Édouard Riou.....	112
Figura 59	Negro carregando panela. Fotografia de Augusto Fidanza.....	113
Figura 60	Negro carregando barril. Fotografia de Augusto Fidanza.....	113
Figura 61	Vendedoras de frutas em Belém. Ilustração.....	115
Figura 62	Estivadores de casa exportadora de borracha. Fotografia.....	122
Figura 63	Carroceiro em frente ao Trapiche do Comercio (detalhe). Fotografia.....	134
Figura 64	Catruais em frente às oficinas da Companhia do Amazonas na maré baixa. Postal.....	135
Figura 65	Francisco Pato e Pedro Paulo após serem presos pela patrulha do Ver-o-peso. Fotografia.....	138
Figura 66	Vendedor de peixe. Postal.....	139
Figura 67	<i>Boulevard</i> da República, na altura de onde hoje localiza-se a “Praça dos Estivadores”. Postal.....	142
Figura 68	“Praça dos Pescadores”, na orla de Belém. Postal.....	142
Figura 69	Vapor “Goyaz” atracado no cais da <i>Port of Pará</i> . Postal.....	158
Figura 70	Guarda-moria. Postal.....	161
Figura 71	Corpo do cearense Francisco Sarué no Necrotério Municipal, com imagem sobreposta de seu assassino, João Antônio dos Santos. Fotografia.....	171
Figura 72	Último trecho do cais da <i>Port of Pará</i> , reservado a transatlânticos e navios de cabotagem. Fotografia.....	174
Figura 73	Grupo de grevistas em frente à União dos Estivadores. Fotografia.....	179
Figura 74	Escritórios da <i>Booth Line</i> à direita do Hotel do Comércio no <i>boulevard</i> da República. Fotografia.....	182
Figura 75	Sede da União dos Estivadores, no <i>boulevard</i> da República, esquina com a travessa Primeiro de Março. Fotografia.....	182
Figura 76	O Pará na Rua. Postal.....	187
Figura 77	Trecho do <i>boulevard</i> da República próximo à Tv. Ocidental do Mercado. Fotografia de Augusto Fidanza.....	192
Figura 78	Chalet-Kiosque urbano (concessão Bolonha). Fotografia.....	194
Figura 79	Examinando borracha para embarque. Fotografia.....	201
Figura 80	Pélas de borracha no <i>boulevard</i> da República. Fotografia Robert Swanton Platt.....	201
Figura 81	Panorama do porto de Belém em meados do século XIX. Ilustração.....	212
Figura 82	Anexo da Recebedoria de Rendas do Estado no início do século XX. Postal.....	214
Figura 83	Escadinha do cais do porto vista da baía. Postal.....	219

**LISTA DE TABELAS****PARTE I**

Tabela 01	Movimento e embarcações de longo curso – Porto de Belém (1860-1890).....	39
Tabela 02	Exportações da borracha amazônica (em quilogramas) (1880-1919).....	41
Tabela 03	Renda das repartições fiscais em Belém (1840-1920).....	59

**PARTE II**

Tabela 04	Censo demográfico de Belém (1872-1910).....	127
Tabela 05	Movimento demográfico marítimo de Belém (1908-1912).....	127
Tabela 06	Movimento imigratório em Belém (1908-1911).....	128
Tabela 07	Trabalhadores portuários quando à ocupação (1891-1924).....	130
Tabela 08	Nacionalidade/naturalidade dos estivadores em Belém-PA (1891-1924).....	131



## SUMÁRIO

<b>RESUMO</b> .....	08
<b>ABSTRACT</b> .....	09
<b>LISTA DE FIGURAS</b> .....	10
<b>LISTA DE TABELAS</b> .....	12
<b>INTRODUÇÃO</b> .....	14
<b>PARTE I – A CIDADE E O PORTO NA ERA DO VAPOR E DA BORRACHA</b> .....	22
<b>Capítulo 1:</b> “A Rainha do Amazonas”: desenvolvimento portuário de Belém no século XIX.....	23
1.1. “Um mundo d’água”: espacialidade e zona portuária.....	25
1.2. “Um grande <i>emporium</i> ”: movimento portuário na segunda metade do século XIX.....	33
<b>Capítulo 2:</b> “O pitoresco cederá lugar ao majestoso”: a construção do porto moderno.....	44
2.1. “Uma cicatriz para a cidade”: os projetos de aformoseamento do cais de marinha.....	46
2.2. “A <i>urbs</i> sentia-se alegre”: a <i>Port of Pará</i> e o novo porto.....	68
<b>PARTE II – COTIDIANO E TRABALHO NO PORTO DE BELÉM</b> .....	92
<b>Capítulo 3:</b> “A Babel de todas as línguas da terra”: cultura e etnicidade no porto.....	93
3.1. “Como os pássaros sobre eles”: índios no porto.....	97
3.2. “Com seu canto grave e monótono”: negros no porto.....	108
3.3. “A nova Califórnia”: migrantes e imigrantes no porto.....	126
<b>Capítulo 4:</b> “Vagabundos, gatunos e maltrapilhos”: cotidiano e conflito no porto.....	152
4.1. “Praticando os maiores desatinos”: violência no cais.....	173
4.2. “A mulher, o vinho e o jogo”: trabalho e vadiagem no porto.....	183
4.3. “Os amigos do alheio”: crimes contra a propriedade.....	203
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	221
<b>FONTES</b> .....	223
<b>BIBLIOGRAFIA</b> .....	231



# INTRODUÇÃO



*Ah, quem sabe, quem sabe,  
Se não parti outrora, antes de mim,  
Dum cais; se não deixei, navio ao sol  
Oblíquo da madrugada,  
Uma outra espécie de porto?  
Quem sabe se não deixei, antes de a hora  
Do mundo exterior como eu o vejo  
Raiar-se para mim,  
Um grande cais cheio de pouca gente,  
Duma grande cidade meio-desperta,  
Duma enorme cidade comercial, crescida, apoplética,  
Tanto quanto isso pode ser fora do Espaço e do Tempo?*

*Sim, dum cais, dum cais dalgum modo material,  
Real, visível como cais, cais realmente,  
O Cais Absoluto por cujo modelo inconscientemente imitado,  
Insensivelmente evocado,  
Nós os homens construímos  
Os nossos cais nos nossos portos,  
Os nossos cais de pedra factual sobre água verdadeira,  
Que depois de construídos se anunciam de repente  
Coisas-Reais, Espíritos-Coisas, Entidades em Pedra-Almas,  
A certos momentos nossos de sentimento-raiz  
Quando no mundo-exterior como que se abre uma porta  
E, sem que nada se altere,  
Tudo se revela diverso.<sup>1</sup>*

“É a cidade que habita os homens ou são eles que moram nela?” A indagação que Paulo Sérgio Rouanet<sup>2</sup> faz à Walter Benjamin, particularmente à obra inacabada *Trabalho das Passagens*, parece capciosa. A reflexão do filósofo alemão sobre a gênese da cidade moderna, que se tornaria popular através do ensaio “Paris, capital do século XX”, é construída a partir da observação da emergência de um novo modelo urbano que vê agonizar o passado em detrimento da consolidação de uma sociedade burguesa plena em contradições. O fetichismo e a mercadorização experienciadas pelos habitantes dessa nova cidade, acaba por convidá-los a cair num profundo “sono do mundo moderno”, em que as representações da cidade seriam criadas através da disputa entre o real e o imaginário, o concreto e o ilusório, o factual e o onírico. A partir desse raciocínio, pode-se dizer que os homens não habitam a

<sup>1</sup> Trecho de “Ode Marítima”. PESSOA, Fernando. *Poesias de Álvaro de Campos*. Lisboa: Ática, 1944 (imp. 1993). 1ª publ. em *Orpheu*, nº2. Lisboa: Abr.-Jun. 1915.

<sup>2</sup> Apresentada no Simpósio “Sete perguntas a Walter Benjamin”, promovido em 1990 pelo Instituto Goethe de São Paulo. ROUANET, Paulo Sérgio. “É a cidade que habita os homens ou são eles que moram nela? História material em Walter Benjamin ‘Trabalho das Passagens’”. Em: *Revista USP/Dossiê Walter Benjamin*. 15: 48-72, São Paulo, set-nov, 1992.

cidade, posto que ela é uma cidade de sonho, criada e moldada a partir do inconsciente de quem a idealiza. Na verdade, a cidade mora nos homens, porque é parte de sua vida de sonho. “Cada época não somente sonha a seguinte, como ao sonhá-la a impede de despertar”<sup>3</sup>. E, como nos lembra Rouanet ao citar Benjamin, quando a humanidade “esfrega os olhos”, cabe ao historiador a tarefa de interpretar esses sonhos.

A “Belém da borracha” foi um desses sonhos fascinantes que tornam difícil o despertar. Até os dias atuais, nós, entorpecidos, sonhamos com ela: a cidade ideal, bela e formosa de cem anos atrás. Hoje ela não mais existe, provocando-nos uma profunda nostalgia daquilo que nem vivemos<sup>4</sup>. Mas teria aquela Belém de outrora realmente existido? Ou foi apenas um devaneio encantador que “habitou” o homem?

Esta dissertação buscará encontrar a “Belém da borracha”, real e imaginária, que teria nascido no ano de 1852, com a invasão da era do vapor e sua fantasmagórica modernidade<sup>5</sup>, bafejando naquele “mundo d’água”, isolado, selvagem e arcaico os ventos do progresso. Quando a gaiola “Marajó”, pertencente à recém-fundada *Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas*<sup>6</sup>, parte do porto de Belém no dia 1º de janeiro de 1853, rumo à Barra do Rio Negro, a cidade embarcaria junto na excitante aventura do futuro, sem olhar para trás. Na quimera de muitos de seus habitantes, como o ilustre barão do Marajó, José Coelho da Gama e Abreu, a introdução da navegação a vapor na região, teria feito raiar

uma nova era de prosperidade para Belém que até hoje não tem sido interrompida, as construções de taipa e frontal foram feitas de pedra, cal e tijolo, as fortunas crescendo, as relações com o estrangeiro aumentando, crescido o número de rapazes tendo viajado e estudado diferentes ciências e artes, a iniciativa mais pronunciada do governo do Estado e do Município traçando bairros novos, o calçamento da cidade, a sua iluminação pelo gás, a introdução de boa água potável, tudo contribuiu para melhorar material e moralmente a cidade de Belém.<sup>7</sup>

A era de prosperidade inaugurada junto à Companhia do Amazonas, inseria-se numa época, chamada por Eric Hobsbawm, de “novo imperialismo”<sup>8</sup>, quando a consolidação capitalista do século XIX provocou a expansão dos mercados para novas fronteiras, cuja articulação precisava se tornar mais eficiente através do desenvolvimento dos meios de transporte, das vias de escoamento e das estações de recepção de mercadorias e passageiros. A adoção da navegação a vapor e a construção de novos complexos portuários ao redor do mundo, é parte integrante dessa nova época. E na Amazônia,

<sup>3</sup> *Ibid.*, p.67.

<sup>4</sup> CASTRO, Fábio Fonseca de. **A cidade Sebastiana**. Era da borracha, memória e melancolia numa capital periférica da modernidade. Belém: Edições do Autor, 2010.

<sup>5</sup> FOOT HARDMAN, Francisco. “Chuva, vapor, velocidade: projeções à sombra do mecanismo”. Em: **Trem-Fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva**. 2ªed. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, p.33-61.

<sup>6</sup> Pelo decreto nº 1.037 de 30 de agosto de 1852.

<sup>7</sup> MARAJÓ, José Coelho da Gama e Abreu, Barão do. **As Regiões Amazônicas**. Estudos Chorographicos dos Estados do Gram Pará e Amazonas. Lisboa: Imprensa de Libiano da Silva, 1896, p.384-385.

<sup>8</sup> HOBBSAWM, Eric. **A Era dos Impérios**. 1875-1914. São Paulo: Paz e Terra, 1998.

a chegada dos vapores da modernidade teve impulso em decorrência do comércio de um produto que vinha sendo cada vez mais requisitado pelo setor industrial internacional.

Na era do vapor, o ar de Belém “estava agradavelmente impregnado com o cheiro da borracha”. Essa foi a sensação de Henry Pearson<sup>9</sup> ao chegar ao porto da cidade de Belém, no início dos anos 1910. O vapor chegava em busca do ouro negro, que se espalhava pelas vias portuárias à espera dos navios. Em meio a viajantes que privilegiavam a percepção da cidade através de suas imagens e sons, Pearson voltou-se ao primitivo sentido olfativo para descrever a sensação do que era a Belém do início do século: a cidade que exalava a borracha.

A “cidade da borracha” que nasceu e se criou de bruços sobre as águas, via-se, naquele momento, embaraçada de receber os novos e modernos paquetes transatlânticos em suas ineficientes acomodações. Nem cais havia para receber aquelas fantásticas invenções da modernidade. Só a lama imunda de suas margens. Ao longo de toda a segunda metade do século XIX inúmeros foram os projetos, as críticas e os embates em torno da construção de um novo complexo portuário, que deveria ser criado à altura da importância econômica que a *commodity* amazônica havia atingido. O porto, porém, poluído, atrasado e obsoleto, continuava a ser uma cicatriz para a cidade.

Somente no final de fevereiro de 1907, os engenheiros da S. Pearson & Sons, Ltd. chegaram à capital do Pará, trazendo as primeiras remessas de materiais a serem usados nas obras do novo cais do porto. O capital estrangeiro enraizava de vez os seus tentáculos na cidade. A recém-fundada *Port of Pará*, que administrará o litoral central de Belém a partir de então, simbolizava a demolição de todo o atraso que ainda persistia na cidade, naquele espaço que era o primeiro a ser visualizado por quem a ela chegava. A cidade, finalmente, atingia a categoria de realeza, podendo com orgulho atender ao chamado de “Rainha do Amazonas”.

Porém, em 1912, quando da inauguração da terceira seção do cais moderno, a cidade parece ser sacudida por um terrível choque. Os dias agitados do período de 1909-10 haviam acabado; desde o ano anterior, o preço da borracha vinha caindo, de 3 dólares foi para 75 centavos e continuava em progressiva queda, trazendo a perspectiva de que, num futuro não muito distante, a indústria da borracha na Amazônia seria totalmente extinta<sup>10</sup>. O sonho havia virado pesadelo e o vapor que turvara as vistas do barão do Marajó fora, finalmente, dissipado. A aventura da modernidade, a bordo do “Marajó”, havia terminado.

Durante os setenta anos daquilo que se convencionou chamar “o ciclo da borracha” a cidade de Belém sofreu o impacto da tentativa de materialização de um sonho em toda sua estrutura física. A cidade cresceu, bairros novos surgiram, sua população aumentou. E o projeto de uma “cidade moderna” extrapolou os limites físicos da intervenção espacial e atingiu a vida cotidiana da população.

<sup>9</sup> PEARSON, Henry C. **The Rubber Country of the Amazon**. New York: The India Rubber World, 1911, p.38.

<sup>10</sup> “The feverish days of the 1909-10 period are over; rubber has dropped from \$3.00 to 75 cents a pound and is still going down, with the prospect in the near future of the entire extinction of the industry in the Amazon region”. LANGE, Algot. **The Lower Amazon**. New York; London: G. P. Putnam's Sons; The Knickerbocker Press, 1914, p.383-384.

Um novo modo de vida emergia e era imposto aos seus habitantes, baseado em códigos culturais estranhos, alheios, incomuns, caracterizado pela fragmentação das relações sociais, pelo isolamento, pela competitividade, pelo individualismo e pelo anonimato. O reordenamento urbano torna-se um projeto de poucos, imposto a muitos. A cidade não seria mais uma construção social, mas um programa delineado cuidadosamente pela ideologia dominante da ordem e do progresso. Nesse novo modelo urbano, a cidade deveria romper com o passado, com os seus hábitos, costumes e tradições (re)elaborados diariamente por seus habitantes.

A partir desse contexto, buscaremos as fissuras, as contradições e os conflitos surgidos pela imposição do sonho da “Belém da borracha”, entre os séculos XIX e XX, que se materializará ostensivamente em sua zona portuária. O porto era, provavelmente, a região mais movimentada da cidade naquela época. Negros ganhadores, migrantes biscateiros, ricos aviadores, negras de tabuleiro, comerciantes portugueses, crianças maltrapilhas, índios canoieiros, capoeiras vadios, caboclas e “polacas” de vida livre. Ao porto convergia toda a diversidade étnica e social existente na cidade, assim como os problemas consequentes dessa heterogênea sociabilidade. O projeto de aformoseamento do litoral e de diferenciação espacial das esferas de trabalho, moradia e lazer, posto em execução neste período, irá afetar irremediavelmente os usuários daquele espaço. Mas afinal, os habitantes da cidade aceitarão passivamente tal projeto? Excluídos de sua elaboração, os usuários do porto de Belém irão legitimar a nova ordem urbana?

Nesse sentido, torna-se essencial o entendimento da noção de espaço urbano com a qual iremos trabalhar. Segundo Roberto DaMatta, “...o espaço se confunde com a própria ordem social, de modo que, sem entender a sociedade com suas redes de relações sociais e valores, não se pode interpretar como o espaço é concebido”, afinal, “tempo e espaço constroem e, ao mesmo tempo, são construídos pela sociedade dos homens”<sup>11</sup>.

A importância do estudo do “espaço” na história de Belém e seu porto permeará boa parte da dissertação, em especial da primeira parte, denominada de “A cidade e o porto na era do vapor e da borracha”, demonstrando certa influência da “geo-história” de Fernand Braudel, que concebe a civilização como “um espaço trabalhado, organizado pelos homens e pela história”<sup>12</sup>. Convém garantir que nem de longe pretendo aqui desenvolver uma história tripartite à la Braudel<sup>13</sup>. Contudo, não neguei a contribuição da visão sobre o tempo histórico pensado em camadas, do tempo que avança em diferentes velocidades que Braudel nos ensinou a identificar. Daquele tempo lento, quase imóvel, do homem em relação ao seu meio, visto aqui numa Amazônia das águas, cujo elemento hídrico mantém-se, há séculos, em maior ou menor grau, como comandante da vida numa região dependente dos rios, furos, igarapés e do próprio oceano. Tempo este visualizado na função que a geografia exerce nas rotas

<sup>11</sup> DAMATTA, Roberto. **A Casa & a Rua**. Espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil. 4ª ed. Rio de Janeiro: Ed. Guanabara, 1991, p.34.

<sup>12</sup> Braudel *apud* DOSSE, François. **A História em Migalhas**, dos Annales à Nova História. Campinas: Editora da Unicamp, 1994, p.133.

<sup>13</sup> À esteira do clássico “O Mediterrâneo”, lançado em 1949.

de comércio internas e internacionais, no movimento incessante de deslocamentos humano e material entre sertão e cidade comum a gerações inteiras de ribeirinhos amazônidas. Belém surge assim como uma *cidade-porto*<sup>14</sup>, nascida através da imposição geográfica<sup>15</sup>. Afinal,

O homem é prisioneiro, desde há séculos, dos climas, das vegetações, das populações animais, das culturas, de um equilíbrio lentamente construído de que não se pode separar sem correr o risco de voltar a pôr tudo em causa. (...) repare-se na duradoura implantação das cidades, na persistência das rotas e dos tráficos, na surpreendente fixidez do marco geográfico das civilizações.<sup>16</sup>

A essa história, que à primeira vista parece ser uma “história sem homens”<sup>17</sup>, segue-se um segundo tempo, de uma estrutura econômica que se convencionou chamar de “sociedade da borracha”, em que a ampliação da circulação de mercadorias, a curva dos preços da produção e a demografia regional fortemente abalada pela migração nacional e internacional, constituem um tempo que prioriza a quantificação. Um tempo visto, em grande medida, através dos números, tabelas e gráficos, mas cuja conjuntura irá influenciar diretamente num terceiro tempo ao qual Braudel caracteriza como “o tempo breve, à medida dos indivíduos, da vida cotidiana, das nossas ilusões, das nossas rápidas tomadas de consciência; o tempo, por excelência, do cronista, do jornalista”<sup>18</sup>. Esse tempo dos indivíduos e dos acontecimentos, considerado mais “superficial” ao historiador francês, será por mim priorizado no desenvolvimento da segunda parte da dissertação, intitulada “Cotidiano e trabalho no porto de Belém”. Dessa forma, abraço a contribuição da ideia braudeliiana de que “a história é a soma de todas as histórias possíveis”<sup>19</sup>, mas me afasto um pouco de seu pensamento na medida em que defendo menos o determinismo geográfico sobre as ações humanas do que estas na transformação do espaço.

Nesse sentido, o estudo do porto de Belém, que aqui considero como um microcosmo da própria cidade, receberá influência do pensamento de Michel de Certeau, que concebe o espaço como um “lugar praticado”<sup>20</sup> transformado pelos indivíduos em suas ações cotidianas. A cidade moderna é vista por Certeau como um lugar em que se combinam “gestão e eliminação”, rejeitando-se “tudo

<sup>14</sup> Definição inspirada na conceituação de “*cidade-floresta*” elaborada por Agenor Sarraf Pacheco, sobre a trajetória da cidade de Melgaço, na ilha do Marajó, que visa a percepção de uma noção de “urbanidade singular que se elabora pelos saberes, linguagens e experiências sociais de populações formadas dentro de uma outra lógica de cidade, onde antigos caminhos de roças cedem lugar à construção de ruas de chão batido, depois asfaltadas, assim como a permanência de práticas de viveres ribeirinhos nesses novos espaços de moradia”. PACHECO, Agenor S. **À Margem dos “Marajós”**: cotidiano, memória e imagens da “Cidade-Floresta” – Melgaço-PA. Belém: Paka-Tatu, 2006, p.24.

<sup>15</sup> A escolha geográfica de Castelo Branco para a fundação da cidade não aconteceu de forma aleatória. A excelente localização desse primeiro estabelecimento é qualificada pelo cronista da expedição conquistadora, André Pereira (Temudo), de “forte por natureza”, pois, à margem direita do rio Guamá e à direita do rio Pará, esse outeiro, escondido pelo arquipélago marajoara, oferecia uma formidável localização estratégica para a defesa da entrada do vale amazônico, além de sua posição coadunar com o fato de haver um pensamento supersticioso na época que impedia a fundação de cidades nas margens esquerdas, consideradas como mau agouro para os conquistadores. Ver: TOCANTINS, Leandro. **Santa Maria de Belém do Grão Pará**. Instantes e evocações da cidade. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1963, p.58.

<sup>16</sup> BRAUDEL, Fernand. “A longa duração”. Em: **História e Ciências Sociais**. 6ª ed. Lisboa: Editorial Presença, 1990, p.14-15.

<sup>17</sup> Uma das críticas à Braudel, sobretudo a sua primeira parte do clássico “O Mediterrâneo” (“*La part du milieu*”), de 1949, foi a do determinismo geográfico em relação ao homem. Ver: BURKE, Peter. “A era Braudel”. Em: **A Escola dos Annales**. 1929-1989. A Revolução Francesa da Historiografia. São Paulo: Fundação Editora da Unesp, 1997, p.54.

<sup>18</sup> BRAUDEL, *op.cit.*, p.10.

<sup>19</sup> *Ibid.*, p.17.

<sup>20</sup> CERTEAU, Michel de. **A Invenção do Cotidiano**. Artes de fazer. 3ª ed.. Petrópolis: Editora Vozes, 1998, p.202.

aquilo que não é tratável e constitui portanto os ‘detritos’ de uma administração funcionalista”<sup>21</sup>. Mas para Certeau, a construção da cidade moderna não é uma via de mão única, simples produto ou obra de uma cultura de elite produtora de linguagem, docilmente consumida por indivíduos dominados socialmente. A cidade moderna deve, antes, ser visualizada como produto manipulável e reapropriado por seus usuários, alijados em grande medida do processo formal de concepção da *urbe*, verificáveis nas práticas sociais do cotidiano dos indivíduos<sup>22</sup>. Afinal, os minúsculos dispositivos de disciplinarização e vigilância, apontados por Michel Foucault<sup>23</sup>, praticados na era da cidade moderna, segundo Certeau, não conseguiram reduzir uma sociedade inteira ao seu controle, já que

procedimentos populares (também “minúsculos” e cotidianos) jogam com os mecanismos da disciplina e não se conformam com ela a não ser para alterá-los; enfim, que “maneiras de fazer” formam a contrapartida, do lado dos consumidores (ou “dominados”?), dos processos mudos que organizam a ordenação sócio-política.<sup>24</sup>

O espaço portuário de Belém da era da borracha, não será, portanto, encarado como simples resultado de um discurso de progresso, disciplina e controle social dos idealizadores dessa cidade moderna. Será também compreendido como resultado do embate entre produtores e usuários da cidade através da manifestação cotidiana da apropriação do porto por diferentes indivíduos, que reelaborarão o espaço através de práticas ilícitas, transgressões, burlas e resistências num contexto de poder e dominação. Essas práticas sociais, mesmo na quase invisibilidade do cotidiano, não podem deixar de ser consideradas ações políticas, pois como nos ensina Maria Odila Dias:

Sempre relegado ao terreno das rotinas obscuras, o cotidiano tem se revelado na história social como área de improvisação de papéis informais, novos e de potencialidade de conflitos e confrontos, em que se multiplicam formas peculiares de resistência e luta. Trata-se de reavaliar o político no campo da história social do dia-a-dia.<sup>25</sup>

O cotidiano surge, assim, como importante instrumento de recuperação das experiências das pessoas anônimas que também construíram a cidade. A pluralidade de protagonistas e a multiplicidade de histórias visa a articulação de “experiências e aspirações de agentes aos quais se negou lugar e voz dentro do discurso histórico convencional”<sup>26</sup>. Mas a busca por essas “vozes silenciadas” representa, também, um desafio ao historiador, por conta da fragmentação das fontes que, em grande medida, buscarão a dimensão da vida privada desses sujeitos e de sua relação com a rua, com o trabalho e com o lazer.

Para tanto, será imprescindível a esta pesquisa a utilização da categoria de “experiência” thompsoniana, que “por mais imperfeita que seja, é indispensável ao historiador, já que compreende a

<sup>21</sup> *Ibid.*, p.173.

<sup>22</sup> *Ibid.*, p.40.

<sup>23</sup> Nas obras “Microfísica do poder” (1970) e “Vigiar e Punir” (1975).

<sup>24</sup> CERTEAU, 1998, p.41.

<sup>25</sup> DIAS, Maria Odila Leite da Silva. **Quotidiano e poder em São Paulo no século XIX**. 2ªed. São Paulo: Brasiliense, 1995, p.14-15.

<sup>26</sup> MATOS, Maria Izilda Santos de. **Cotidiano e Cultura**: história, cidade e trabalho. Bauru: EDUSC, 2002, p.24.

resposta mental e emocional, seja de um indivíduo ou de um grupo social, a muitos acontecimentos inter-relacionados ou a muitas repetições do mesmo tipo de acontecimento”<sup>27</sup>. Para Thompson, é o diálogo entre o ser social e a consciência social que dá origem à experiência<sup>28</sup>, porque homens e mulheres “são racionais, e refletem sobre o que acontece a eles e a seu mundo”<sup>29</sup>. Thompson renega todo e qualquer estruturalismo reducionista, que limita a autonomia dos indivíduos na construção da sociedade. Costumes, parentesco, ideologia, normas, sentimentos, resistência, fé, enfim, todas as formas simbólicas das diferentes experiências desses sujeitos, devem ser valorizadas, na busca de uma cultura que se contrai e se reelabora frente a novas pressões. Assim, perceber a cultura como “um conjunto de diferentes recursos, em que há sempre uma troca entre o escrito e o oral, o dominante e o subordinado, a aldeia e a metrópole”<sup>30</sup>, permite-nos compreender que a construção da cidade é um processo compartilhado, feito através de conflitos e negociações que percorrem todo o corpo social.

Entre a cidade e o cotidiano, tomaremos o porto de Belém como ponto de partida – e de chegada – para a compreensão do fenômeno urbano na Amazônia entre os séculos XIX e XX, visto aqui não como uma mera divisão social do trabalho que dicotomiza a urbe do campo, mas como um produto social gestado num processo de rupturas, adaptações e continuidades.

A divisão da dissertação em duas partes contempla a ideia, presente tanto na obra de Marcel Roncayolo<sup>31</sup> como de Roger Chartier<sup>32</sup>, que compreendem a cidade moderna como uma construção simbólica de dois grupos citadinos: os “produtores” e os “usuários” do espaço urbano<sup>33</sup>. Os programas urbanísticos das cidades oitocentistas são importantes sintomas da separação ideológica desses dois grupos, que passam a disputar os espaços de dominação e fruição na cidade transfigurada. A primeira parte desta pesquisa, tentará compreender as representações sobre a cidade moderna construída no seio do grupo dos “produtores” do espaço, tais como engenheiros, urbanistas, sanitaristas e autoridades públicas, através da sua visão sobre a área portuária de Belém. O primeiro capítulo, intitulado “‘A Rainha do Amazonas’: desenvolvimento portuário de Belém no século XIX”, terá por objetivo compreender a constituição geográfica de Belém do Pará, como uma cidade que se formou em função do seu porto e como esse espaço será vital para o projeto civilizatório da cidade, a partir de meados do século XIX, por conta da ampliação da circulação de mercadorias na região, impulsionada pelo “boom” da borracha. Perceberemos, assim, como a introdução da navegação a vapor, a partir da década de 1850 e a abertura da bacia amazônica à navegação internacional, em 1866, serão eventos que

<sup>27</sup> THOMPSON, E. P. **A Miséria da Teoria ou um planetário de erros** – uma crítica ao pensamento de Althusser. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981, p.15.

<sup>28</sup> *Ibid.*, p.42.

<sup>29</sup> *Ibid.*, p.16.

<sup>30</sup> THOMPSON, E.P. **Costumes em Comum**. Estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p.17.

<sup>31</sup> CHARTIER, Roger. **A História Cultural: entre práticas e representações**. 2ªed. Portugal: Difel, 2002.

<sup>32</sup> RONCAYOLO, Marcel. “Cidade”. Em: **Enciclopédia Einaudi**. Vol.8: “Região”. Lisboa: Imprensa Nacional Casa Moeda, 1986.

<sup>33</sup> Certeau (1998) que utiliza a designação “consumidores” do espaço, também elabora a ideia de fruição espacial pela camada social dos “dominados”.



consolidarão o projeto reformista da cidade e de seu porto. No segundo capítulo, “‘O pitoresco cederá lugar ao majestoso’: a construção do porto moderno”, analisaremos os embates ideológicos dos projetos de construção de um porto moderno na cidade, durante a segunda metade do século XIX, que irá culminar com a construção do atual complexo portuário, a partir de 1907, pela companhia estrangeira *Port of Pará*. Para compreendermos as imagens e representações construídas sobre o porto de Belém neste período, utilizaremos basicamente três tipos de fontes documentais: os documentos oficiais do poder executivo, como falas e relatórios dos presidentes de províncias, governadores do estado, da intendência municipal e suas correspondências com os órgãos burocráticos de fiscalização do porto; os relatos de viajantes, em sua maioria estrangeiros, que passaram por uma cidade, cuja primeira impressão era inevitavelmente associada ao *water-front*; e as inúmeras iconografias do período, entre mapas, gravuras, álbuns, pinturas e fotografias, que também expressam diferentes formas de representação do porto e da cidade de Belém.

Na segunda parte desta dissertação, destinada aos “usuários” do porto, perseguiremos os mecanismos com que os indivíduos comuns da cidade se apropriavam do espaço portuário, e como sua ingerência na cidade será vista pelos “produtores” como um risco à consumação do projeto da urbe moderna. No terceiro capítulo, “‘A Babel de todas as línguas da terra’: cultura e etnicidade no porto”, veremos como o porto de Belém foi construído através do desenvolvimento de diferentes sociabilidades entre indivíduos de origens social e étnica distintas, cuja relação com a cidade será construída, em grande medida, a partir do cotidiano do trabalho portuário. No último capítulo, denominado de “‘Vagabundos, gatunos e maltrapilhos’: cotidiano e conflito no porto de Belém”, perceberemos os mecanismos opacos, difusos e marginais que os usuários do porto de Belém lançarão mão como táticas de resistência às normas de regulação do espaço portuário pelo projeto de cidade moderna. Aqui, além de utilizarmos os mesmos tipos fontes consultadas na primeira parte deste trabalho, acrescentaremos uma vasta análise da imprensa da época, a fim de entender como os “usuários” do porto eram vistos pela sociedade, através da representação desses sujeitos nos jornais, responsáveis pela disseminação dos valores dominantes forjados na ideologia da desigualdade social e na restrição à cidadania.

---



---

## PARTE I

---



---

# A CIDADE E O PORTO NA ERA DO VAPOR E DA BORRACHA



**Figura 01:** Vista parcial da cidade e do porto de Belém no início do século XX. Fotografia. À esquerda, vapores ancorados nas oficinas da Companhia do Amazonas, em frente ao colégio de Santo Antônio.

**Fonte:** PARÁ. (Estado). Governador A. Montenegro. **Álbum do Estado do Pará.** Paris: Chaponet, 1908, p.39.

## CAPÍTULO 1

### A RAINHA DO AMAZONAS



*A city, this is, with a manifest destiny: a city of the future,  
that shall yet enrich the world with its commerce.  
Sometime – who knows – it may be the true metropolis of  
Brazil.<sup>34</sup>*

Segundo o geógrafo Eidorfe Moreira, a cidade de Belém “foi a mais importante modificação cenográfica criada pelo homem no estuário amazônico”. Representou um elemento de contraste em relação à natureza a seu redor: “o artificial em relação ao natural, a capacidade afirmativa do homem perante o meio, ou em termos mais precisos, a cultura em oposição à natureza”<sup>35</sup>. Acredito que o momento em que essa imagem de Belém tornou-se mais evidente tenha sido na era do vapor e da borracha, isto é, a partir do estabelecimento da navegação a vapor na bacia amazônica, em 1852, seguida pela ampliação da economia gomífera, nas décadas seguintes.

Nessa época, quando Belém ainda era conhecida como “a cidade do Pará”, ela também respondia ao título de “rainha do Amazonas”. Foi assim que o naturalista norte-americano, Herbert Smith, na década de 1870, referiu-se à capital paraense: “uma cidade do futuro”, favorecida geograficamente por um ancoradouro que é a porta de entrada do coração do continente, para o vale “mais rico da América do Sul”. A síntese da cidade para Smith é esta: “Para has her title of nobility: by her situation she is queen of the Amazons”<sup>36</sup>. Essa designação, utilizada por diversos escritores do período, é apenas uma das inúmeras imagens da capital paraense produzidas na época, que revelam discursos, por vezes contraditórios, sobre a ideia de como a cidade deveria ser representada.

A ideia de “representação” trabalhada por Roger Chartier em seu estudo sobre a sociedade e as relações de poder no Antigo Regime, no contexto da ampliação da circulação do escrito impresso, entre os séculos XVI e XVIII, auxiliará nossa compreensão sobre a produção das diversas “imagens da cidade” de Belém reproduzidas nos jornais, álbuns, almanaques, nos escritos dos viajantes e literatos e nos documentos oficiais publicados no fecundo século XIX, que apresentarão embates de forças que “têm tanta importância como as lutas econômicas para compreender os mecanismos pelos quais um grupo impõe, ou tenta impor, a sua concepção do mundo social, os valores que são os seus, e o seu domínio”<sup>37</sup>. Afinal, a cidade sobre a qual iremos nos debruçar surgirá, a princípio, como uma

<sup>34</sup> “Uma cidade como Belém tem seu destino manifesto: uma cidade do futuro que ainda há de enriquecer o mundo com o seu comércio. Algum dia – quem sabe – será a verdadeira metrópole do Brasil”. SMITH, Herbert. **Brazil. The Amazons and the coast**. New York: Charles Scribner’s Sons, 1879, p.35.

<sup>35</sup> MOREIRA, Eidorfe. “Belém e sua expressão geográfica”. Em: **Obras reunidas de Eidorfe Moreira**. Belém: CEJUP, 1989, p.39.

<sup>36</sup> “A cidade do Pará tem o seu título de nobreza: pela sua situação é a rainha do Amazonas”. SMITH, *op.cit.*, p.36.

<sup>37</sup> CHARTIER, *op.cit.*, p.17.

construção simbólica de um grupo socialmente influente que elaborou e difundiu imagens de uma cidade moderna e idealizada, através de títulos como “a cidade do futuro”, “empório do Amazonas”, “Liverpool brasileira”, “nova Califórnia”, “metrópole da selva” que, “à revelia dos atores sociais, traduzem as suas posições e interesses objetivamente confrontados e que, paralelamente, descrevem a sociedade tal como pensam que ela é, ou como gostariam que fosse”<sup>38</sup>. Essas alegorias da cidade mostram, portanto, uma Belém imaginada e desejada, não uma cidade “real”.

Dessa forma, a imagem de Belém é constantemente remetida a seu porto que surge como uma espécie de fronteira física entre a floresta e a cidade, como a epítome dessa relação de dependência trabalhada por Raymond Williams<sup>39</sup>. A imagem da cidade que se tenta criar é da cidade do progresso, ilusoriamente isolada da floresta que a envolve. Ilusão, pois o que muitos pareciam esquecer é que esse pretensão “progresso” só fora possível pela existência da floresta. A “rainha do Amazonas” é a representação da vitória do homem sobre o meio, do futuro sobre o passado. E é neste ponto que surge a lacuna apontada por Williams: “é significativo que a imagem comum do campo seja agora uma imagem do passado, e a imagem comum da cidade, uma imagem do futuro. Se as isolarmos desse modo, fica faltando o presente”<sup>40</sup>.

Haveria o presente para uma cidade voltada para o futuro e que negava o seu passado? Qual era então a cidade do “presente” para aqueles sujeitos? Uma cidade paradoxal, talvez, vista em muitos momentos como atrasada, selvagem, exótica e primitiva, e em outros como centro aglutinador e difusor da modernidade na região. Para eliminar essas contradições, a cidade do presente deveria ser verticalmente projetada por um corpo técnico-burocrático, os chamados “produtores do espaço”, que assumem o projeto de intervenção urbana e que, segundo Sandra Pesavento, “concebem uma maneira de construir e/ou transformar a cidade, através de práticas definidas, mas também constroem uma maneira de pensá-la, vivê-la ou sonhá-la. Há a projeção de uma ‘cidade que se quer’, imaginada e desejada, sobre a cidade que se tem”<sup>41</sup>.

E que espaço da cidade senão o porto apresentava de forma tão evidente o paradoxo dessa modernidade? Afinal, que insólito contraste aquele entre os modernos paquetes transatlânticos ao lado das onipresentes igarités dos caboclos do sertão; ou do fato de linho engomado, do chapéu de feltro e da bengala de marapinima do negociante português ao lado dos corpos nus dos índios e índias no seu banho diário às margens do rio; ou mesmo da descarga no cais dos fardos de rendas valencianas, vinho do Porto e partituras de Debussy ao lado dos gordos tambaquis, dos paneiros abarrotados de açai e das infundáveis arrobas de todos os tipos de farinha de mandioca, “the bread of the poorer classes”, nos dizeres de Smith<sup>42</sup>?

<sup>38</sup> *Ibid.*, p.19.

<sup>39</sup> WILLIAMS, Raymond. **O Campo e a Cidade na história e na literatura**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

<sup>40</sup> *Ibid.*, p.483.

<sup>41</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. “Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano”. Em: **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, vol.8, nº16, 1995, p.283.

<sup>42</sup> “o pão das classes mais pobres”. SMITH, *op.cit.*, p.47.

Para entender a construção de uma representação de Belém e seu porto ao longo dos oitocentos como a “cidade do futuro”, que buscava romper com suas (con)tradições mais arraigadas, faremos, neste capítulo, um breve percurso pela cidade das águas, ou pela *cidade-porto*, cuja configuração portuária foi, em grande medida, condicionada pela geografia da região. A seguir veremos o processo de desenvolvimento da navegação a vapor da bacia amazônica, seguida da abertura do Amazonas à navegação internacional, acontecimentos estes que, unidos ao progressivo aumento das exportações da borracha, serão determinantes para a transformação dos sistemas de valores da elite regional em relação à imagem da cidade que se pretendia projetar.

### 1.1. “Um mundo d’água”: espacialidade e zona portuária.

Uma cidade, muitos portos.

De norte a sul, os 51 quilômetros de orla fluvial da porção continental de Belém do Pará são pontilhados de embarcadouros, pontes e trapiches, evidenciando a persistente vocação ribeirinha da cidade. Porto da Palha, do Sal, do Ver-o-peso, da Conceição, do Açaí. Esses espaços não deixam esquecer a indivisível relação do belenense com o rio, por mais que a cidade pareça ter lhe voltado às costas nas últimas décadas<sup>43</sup>. Para se compreender o percurso de crescimento da cidade através de seus cursos d’água, há que se identificar as diferentes formas de ocupação das suas margens nos dias atuais. Nessa linha de raciocínio, Trindade Jr.<sup>44</sup> elabora uma divisão do litoral da porção continental de Belém em quatro segmentos de orlas: norte, oeste, central e sul.

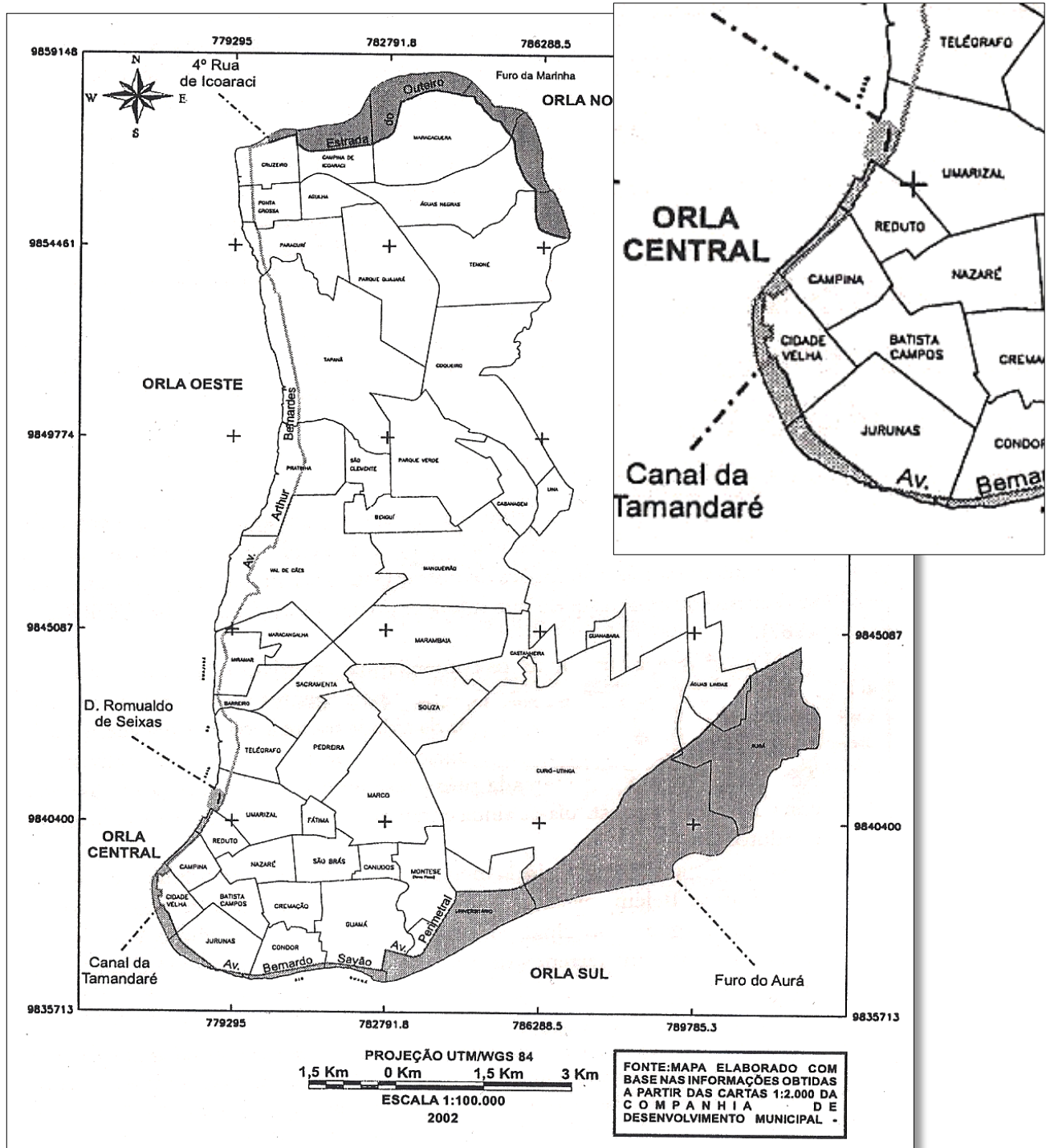
Segundo o geógrafo, a “*orla norte*” da cidade, que recebe as águas da baía do Guajará até o furo do Maguari, responsável pela separação da porção continental do município até a ilha de Caratateua, é a que ainda mantém uma maior preservação do ponto de vista ambiental, por ser predominantemente composta de áreas institucionais, de forma muito semelhante à “*orla oeste*”, que vai do distrito de Icoaraci até o complexo Ver-o-rio, no bairro do Umarizal, mas que já apresenta “empreendimentos industriais, comerciais e de serviços de maior porte”<sup>45</sup>. Conservando grande parte dos embarcadouros privados de uso industrial, comercial e de transporte, além de trapiches públicos de grande movimento popular da cidade, como os portos do Açaí e da Conceição, no bairro do Jurunas e o porto da Palha, no bairro da Condor, a “*orla sul*”, banhada pelo rio Guamá, já tem o seu processo de ocupação mais contemporâneo “relacionado à construção de um dique margeando o rio, chamado de dique da Estrada Nova, marco de expansão da cidade para a zona sul, e que foi construído na década

<sup>43</sup> ACEVEDO MARIN, Rosa E. & CHAVES, Ernani. “Imagens de Belém: paradoxos de modernidade e cultura na Amazônia”. Em: XIMENES, Tereza (Org.). **Perspectivas do Desenvolvimento Sustentável: uma contribuição para a Amazônia**. Belém. UFPA-NAEA, 1997. p.407-428.

<sup>44</sup>TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da; SANTOS, Emmanuel Raimundo Costa dos; RAVENA, Nirvea. “A cidade e o rio: espaço e tempo na orla fluvial de Belém”. Em: TRINDADE JR., Saint-Clair C. da & SILVA, Marcos A. P. da (Orgs.). **Belém: a cidade e o rio na Amazônia**. Belém: EDUFPA, 2005, p.12-43.

<sup>45</sup> *Ibid.*, p.18.

de 1940 a fim de conter alagamentos que ocorriam constantemente nessa área<sup>46</sup>. Já a denominada “*orla central*”, que engloba o projeto Ver-o-rio até o canal da Tamandaré, às proximidades do Arsenal de Marinha, no bairro da Cidade Velha, corresponde à área de ocupação mais antiga da cidade, que comporta importantes monumentos do centro histórico como os inseridos nos complexos do Ver-o-ribo e Feliz Lusitânia.



**Figura 02:** Subdivisão da orla fluvial de Belém (PA), com detalhe aproximado da orla central. Mapa. Fonte: TRINDADE JR., *op.cit.*, p. 16.

<sup>46</sup> *Ibid.*, p.17.

Essa porção da orla central que ainda possui embarcadouros e trapiches de grande importância e movimento popular, como os terminais de passageiros e o Porto do Sal, no bairro da Cidade Velha, a doca e feira do Ver-o-peso, e o complexo portuário de origem centenária, administrado desde 1967 pela Companhia Docas do Pará (CDP), será por onde a cidade nascerá e crescerá até o início do século XX. Pois a história de Belém é, inevitavelmente, a história de seu porto.

Nascida em 1616 sob o domínio lusitano, a capital do Grão-Pará cresce paralela ao rio, com as aberturas das ruas do Norte (atual rua Siqueira Mendes), às margens do rio Guamá, e dos Mercadores (futura rua da Cadeia, atual Conselheiro João Alfredo), em sentido transversal à baía do Guajará. Essas duas vias serão as conformadoras dos dois principais bairros de Belém, até o século XIX: o bairro da Cidade (atual Cidade Velha), e o bairro da Campina (que hoje engloba os bairros da Campina e do Comércio). Constituída como espaço de defesa militar e de trocas comerciais, Belém organiza seu primeiro núcleo portuário, de acordo com Antônio Rocha Penteado<sup>47</sup>, à margem esquerda do canal do Piri de Jussara<sup>48</sup>, grande alagado que desaguava na baía do Guajará, próximo ao colégio de Santo Alexandre, em uma localização que possibilitava o acostamento protegido das embarcações. O naturalista inglês Henry Walter Bates, que chegou a Belém em maio de 1848 e permaneceu na Amazônia por sete anos e meio, aponta que

a cidade foi construída no local mais indicado para servir de porto de entrada para a região amazônica, e com o tempo irá tornar-se provavelmente um vasto centro comercial, já que a margem setentrional do rio principal, único local onde poderia ser fundada uma outra cidade, é de muito mais difícil acesso para os navios, além de ser extremamente insalubre.<sup>49</sup>

A ocupação do povoado rumou paralelamente à baía, a partir da fundação do convento dos capuchinhos de Santo Antônio, em 1626, na Campina, cuja área será ligada à Cidade, em 1627, por uma ponte estiva, onde será aberta, posteriormente, com os contínuos processos de aterramento, a rua dos Mercadores, que seguirá até o largo onde a ordem dos mercedários levantou seu convento em 1640<sup>50</sup>. Com o passar do tempo, a rua dos Mercadores passa a atrair grande parte dos comerciantes locais, transferindo o embarcadouro principal da margem esquerda para a margem direita do igarapé do Piri.

<sup>47</sup> PENTEADO, Antônio Rocha. **O Sistema Portuário de Belém**. Belém: UFPA, 1973, p.47.

<sup>48</sup> Segundo Ernesto Cruz, o alagado era “Um igarapé longo e tortuoso, que os naturais chamavam de *PIRY*, descia das bandas do Norte, onde posteriormente foi construído o Convento de São Boaventura e depois o Arsenal de Marinha, infiltrando-se pelo núcleo, e indo desembocar perto do Forte, onde está hoje a doca do Ver-o-peso, uma tradição colonial”. De acordo com o autor, o igarapé principiou a ensecar a partir do governo do conde dos Arcos, em 1803. CRUZ, Ernesto. **História de Belém**. Vol.1. Belém: UFPA, 1973, p.39 e CRUZ, Ernesto. **Procissão dos Séculos**. Vultos e episódios da história do Pará. Belém: Imprensa Oficial do Estado do Pará, 1952, p.80. Segundo Trindade Jr., o alagado do Piri de Jussara, ou simplesmente Piry, possuía em torno de 1320 metros de largura, por 660 de comprimento e somente a partir de seu “ensecamento” é que começa a se adensar a interiorização da ocupação espacial da cidade e a integração dos bairros da Cidade e da Campina. TRINDADE JR., *op. cit.*, p.21. Atualmente, o canal da Avenida Tamandaré, antiga Avenida das Mongubeiras, conserva o último resquício do antigo alagado.

<sup>49</sup> BATES, Henry W. **Um naturalista no rio Amazonas**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo; Ed. da Universidade de São Paulo, 1979, p.22.

<sup>50</sup> PENTEADO, 1973, p.47-48.

Tornando-se a principal área de acostamento das canoas, ubás, igarités, montarias e vigilengas de índios e caboclos que realizavam o intenso comércio de abastecimento interno da região, além dos grandes navios mercantes destinados ao comércio de longa distância, o litoral fronteiriço à baía do Guajará configura-se na principal zona portuária da cidade protegida pelas fortificações militares do Castelo, a primeira a ser construída e a única que ainda permanece de pé; a fortaleza de São Pedro Nolasco, erguida em 1665 em frente ao convento dos mercedários; a bateria de Santo Antônio, formada em 1793 “a qual em 1807 foi sistematizada com o antigo Reduto de São José, obra de faxina plantada em 1771 na batente das ondas do mar a pouca distância da mesma bateria”<sup>51</sup> e a fortaleza da Barra, de figura circular estabelecida na própria baía, edificada “desde 1686 sobre a extremidade do banco mergulhante de pedra que se estende de Val de Cães para baixo; cuja extremidade cobre-se pelas águas ascendentes do fluxo do mar, e está próxima ao canal, em que resvalam os navios, que apontam ao porto”<sup>52</sup>.

O porto de Belém chega ao século XIX sem grandes transformações físicas, cuja estrutura era, até então, considerada apropriada para a quantidade irregular de embarcações que fundeavam a baía. Mas o importante a se perceber aqui é a influência do rio como definidor de uma cidade que cresceu debruçada sobre ele. Organizada desta maneira pela dinâmica do estuário, a cidade se constrói em razão das águas<sup>53</sup>, estabelecendo relações comerciais, práticas de sociabilidade e condições de trabalho subordinadas às leis naturais das cheias dos rios e do movimento das marés, “pois o rio é movimento, é comércio, é sociabilidade”<sup>54</sup>. Desde o seu surgimento, as baías, rios, furos e igarapés desenvolveram importante papel para a ocupação de sua hinterlândia e expansão de uma rede de trocas, materiais e simbólicas, entre os habitantes da capital e do interior. Ao mesmo tempo, sua localização geográfica, na embocadura da maior bacia fluvial do mundo, permitiu que a urbe desenvolvesse sua face “marítima” em crescente intercâmbio com navios de diversas bandeiras que encontravam em seu cais, o ponto de partida – ou de chegada – para o vale amazônico.

Mas no século das transformações aceleradas, a dependência da cidade à temporalidade quase estática do rio será vista como um sintoma do atraso, da supremacia da natureza em relação ao homem, do fracasso da civilização na dominação do meio físico. A representação de uma cidade aprisionada pelo regime das águas é visível na fala do presidente da província em 1867, o vice-almirante de Lamare, quando o mesmo questiona: “O que era a província do Pará, o que era esse Amazonas nos primeiros anos do nosso século? Um mundo d’água, uma região imensa, que em geral ninguém conhecia; e que, por isso mesmo, era descrita por escritores ignorantes como insuportável pelo seu

<sup>51</sup> BAENA, Antônio Ladislau Monteiro. **Ensaio corográfico sobre a província do Pará**. Brasília: Senado Federal; Conselho Editorial, 2004, p.202.

<sup>52</sup> *Ibid.*, p.203.

<sup>53</sup> Sobre este aspecto ver: ALMEIDA, Conceição Maria Rocha de. **As Águas e a Cidade de Belém do Pará: história, natureza e cultura material no século XIX**. Tese de doutorado. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica – PUC-SP, 2010.

<sup>54</sup> MOREIRA, *op.cit.*, p.63.



calor, e perseguida de enfermidades que nela reinavam”<sup>55</sup>. De Lamare, carioca, nascido em 1811, rememora, desta forma, um passado por si não vivido para celebrar um presente que rompia com a cidade pretérita: “O contraste do Pará de então, pobre e esquecido, com o Pará de hoje, tão prospero e florescente”<sup>56</sup>.

De fato, a dependência dos habitantes de Belém aos seus cursos hídricos, sobretudo nos primeiros séculos de ocupação, é inegável. Do período colonial até a implantação da base aérea de Val-de-cães, durante a Segunda Guerra Mundial, e, sobretudo, após a construção da rodovia Belém-Brasília, em meados do século, a comunicação e integração da região com o mundo se dava exclusivamente através de seu porto. De cacau a escravos, pelo porto de Belém não transitaram apenas pessoas e produtos; era também um lugar de intercâmbio de notícias, ideias e experiências de vida que tornavam mais cosmopolita a existência isolada no norte do Brasil.

O estado de isolamento, contudo, começará a mudar, a partir da segunda metade do século XIX, quando, o porto de Belém vai enfrentar a nova realidade do aumento vertiginoso no número de embarcações em suas margens. Era chegada a era do vapor que, na Amazônia, não se traduziu no desenvolvimento de uma protoindustrialização vinculada ao crescimento urbano, mas sim no incremento do sistema de comunicação e transporte fluvial-marítimo, tão necessários a uma região cuja navegação reduzia-se à força dos caboclos remadores e às esporádicas visitas dos navios transatlânticos movidos a vela.

Ao advento da navegação a vapor na região, somaram-se outros dois importantes acontecimentos: a abertura da bacia amazônica à livre navegação internacional e o crescimento da economia regional, alavancada pelas exportações da borracha, o “ouro negro” da Amazônia. Juntos, esses fatores serão responsáveis pela definitiva integração da região à palpitante economia global “que atinge progressivamente as mais remotas paragens do mundo, numa rede cada vez mais densa de transações econômicas, comunicações e movimentos de bens, dinheiro e pessoas ligando os países desenvolvidos entre si e ao mundo não desenvolvido”<sup>57</sup>. Para o historiador Eric Hobsbawm, este momento da economia internacional caracteriza-se por um fenômeno por ele denominado de “novo imperialismo”, derivado da rivalidade entre as várias economias industriais concorrentes, surgidas no século XIX. Esse período tem o desenvolvimento tecnológico como responsável não apenas pelo incremento do setor de comunicação e de transportes, que “incorporou até os países mais atrasados e anteriormente marginais à economia mundial”, como também pela dependência dessas economias industriais a matérias-primas que “devido ao clima ou ao acaso geológico, seriam encontradas exclusiva ou profusamente em lugares remotos”<sup>58</sup>, como o caso da borracha amazônica.

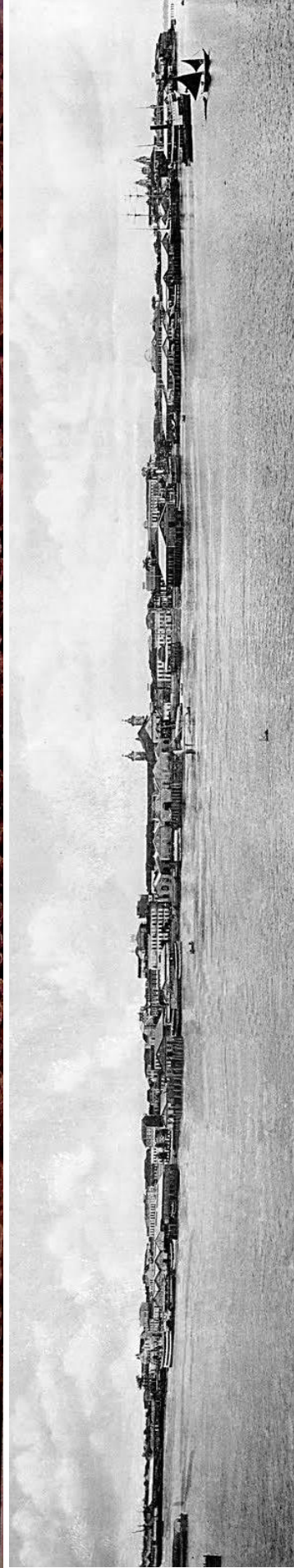
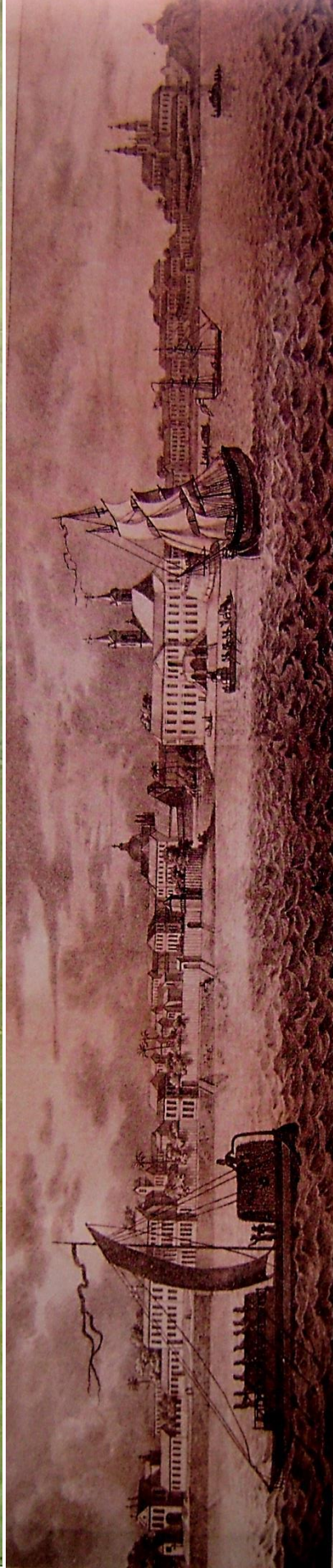
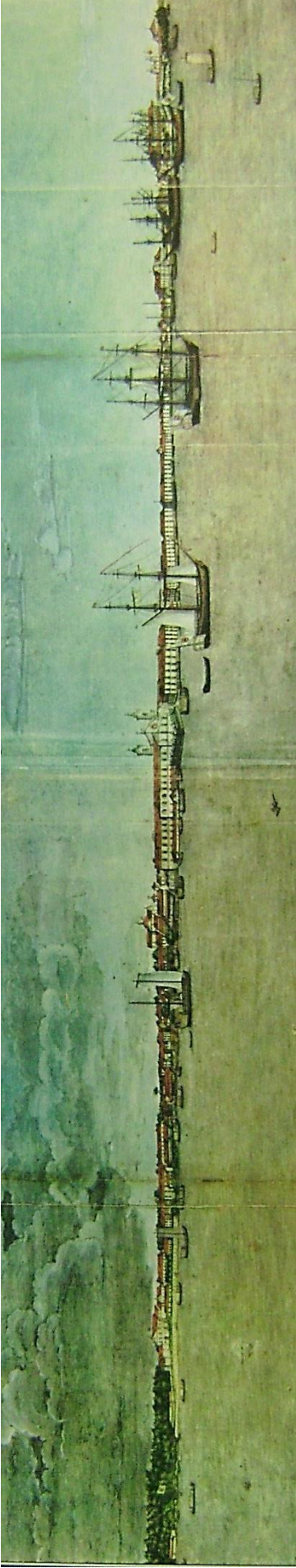
---

<sup>55</sup> PARÁ (Província). *Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial por s. exc.a o sr. vice-almirante e conselheiro de guerra Joaquim Raymundo de Lamare, presidente da provincia, em 15 de agosto de 1867*. Pará, Typ. de Frederico Rhossard, 1867, p.4.

<sup>56</sup> *Idem*.

<sup>57</sup> HOBBSAWM, 1998, p.95.

<sup>58</sup> *Ibid.*, p.96.



De cima para baixo:

**Figura 03:** "Prospecto da cidade de S. Maria de Belém do Grão Pará de 20 de maio 1784". Ilustração de Joaquim José Codina.

**Fonte:** FERREIRA, Alexandre Rodrigues Ferreira. *Viagem Filosófica pelas capitânicas do Grão Pará, Rio Negro, Mato Grosso e Cuiabá*. 1783-1792. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1971.

**Figura 04:** "Santa Maria de Belém do Gram Pará". Ilustração de autor desconhecido.

**Fonte:** SPIX, J.B. von e MARTIUS, C.F. Ph. von. *Viagem pelo Brasil*. 1817-1820. Vol. 3. Belo Horizonte: Itatiaia, São Paulo: EDUSP, 1981.

**Figura 05:** "Litoral de Belém - 1900". Fotografia de George Huebner.

**Fonte:** *Vistas de Pará*. *Brazil*, s/d, 1905.

Prospectos da Cidade de Belém entre os séculos XVIII e XX. As imagens apresentam as mesmas perspectivas de visão da cidade emergindo das águas da baía do Guajará. Os prospectos mostram a orla central, entre o colégio de Santo Antônio e o Castelo, com as torres da Igreja das Mercês ao centro.

Contudo, o “novo imperialismo” não será agente apenas do incremento econômico regional; as estruturas sociais e as estruturas de personalidade, como define Norbert Elias<sup>59</sup>, também serão transformadas. O aprofundamento do cosmopolitismo<sup>60</sup> das elites amazônicas, que passam a ter maior acesso à produção de uma cultura hegemônica, oriunda da América do Norte e da Europa, será consequência direta desse processo de integração ao mercado global. Refletindo um diálogo deveras assimétrico, as nações ocidentais enquanto representantes do progresso material e desenvolvimento cultural servirão de espelho para as regiões periféricas que buscarão a sua adaptação ao modelo de civilização difundido pelos países centrais. E é no cenário da cidade, da urbe transfigurada, que se observará de forma inequívoca, a materialização desse ideal. A reorganização do espaço público urbano imposto pelo capitalismo, que coloca “diante do Estado a exigência de um *modus vivendi* normalizador do viver em cidades”<sup>61</sup>, irá modificar não apenas o território físico, como também os padrões de sociabilidade daqueles que se utilizam do espaço. Considerando a cidade como materialização do progresso social, a dominação ideológica que as nações industriais exerciam sobre as sociedades dos países periféricos, em especial nas suas elites políticas, vai refletir na ampliação do consumo, material e simbólico, de uma estética “haussmanniana”<sup>62</sup> enquanto modelo ideal de intervenção urbana que aliava, obrigatoriamente, o saber médico às novas técnicas de engenharia, transformando a cidade moderna na “vitrine” da autocracia burguesa.

Dos programas de reconfiguração espacial de diversas cidades brasileiras desse período, a (re)construção dos complexos portuários aparece como tema recorrente do projeto de modernização e racionalização urbana. Entre os últimos anos do Império e início do período republicano, o governo geral/federal realizou sucessivas concessões para a modernização dos principais terminais marítimos do país, como os de Santos, Salvador, Recife, Vitória, Manaus e Rio de Janeiro. Como espaços representativos de um momento decisivo da expansão e articulação do mercado global, a modernização dos portos era uma demanda do próprio capitalismo industrial que transformava territórios em favor dos padrões de eficiência e produtividade requeridos à nova realidade da economia competitiva.

Dentro das cidades modernas, os portos teriam, portanto, que se readequar às novas expectativas econômicas do capital e do modelo estético embutido no ideário de civilização burguesa

---

<sup>59</sup> Para Norbert Elias, não se pode encarar indivíduo e sociedade como elementos independentes entre si, pois as transformações sociais (sociogênese) e as mudanças psicológicas subjetivas (psicogênese) surgidas no processo civilizador do contexto da consolidação dos Estados Nacionais modernos, só podem ser compreendidas em conjunto, vinculadas uma a outra. NORBERT, Elias. **O Processo Civilizador**. 1º vol. 2ª ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1994, p.220-221.

<sup>60</sup> Segundo Luiz Carlos Bresser Pereira, o cosmopolitismo, ou a “mentalidade colonial” seria o complexo de inferioridade, a aceitação “natural” da subordinação da nação, em termos econômicos, culturais e ideológicos, que ocorre quando as elites de um país periférico preferem se associar às elites dos países centrais a fazer alianças com a sociedade nacional. BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. “Nacionalismo no Centro e na Periferia do Capitalismo”. Em: **Revista Estudos Avançados**, 22-62, São Paulo, jan.-abr. de 2008, p.171-194.

<sup>61</sup> PESAVENTO, *op.cit.*, p.281.

<sup>62</sup> Relativo ao conjunto de obras de modernização da cidade de Paris, postas em prática pelo prefeito Georges-Eugène Haussmann, durante o Segundo Império francês (1852-1870), transformadas em modelo de urbanismo burguês do período pré-guerra de 1914. Ver: DUBY, George. (dir.) **Histoire de la France Urbaine**. La ville de l' âge industriel: le cycle haussmannien. Tome 4. Paris: Du Seuil, 1983.



absorvido pelas administrações públicas, isto é, os saberes, os costumes e o entendimento tradicional que a sociedade dava àquele espaço, deveriam ser substituídos por uma concepção mais moderna e racional de seu uso. Seguindo a reflexão de Marcel Roncayolo, de que “a cidade é um *território* que organiza *territórios*”<sup>63</sup>, o porto pode ser entendido como um desses territórios, um microcosmo da cidade socialmente constituído, portador de uma dinâmica específica que acomoda em seu entorno equipamentos urbanos típicos como os postos de fiscalização, as corporações de comércio, as oficinas e armazéns, o mercado público, os hotéis, os consulados, os botequins, os prostíbulos, dentre outros espaços que caracterizam um território heterogêneo que precisará ser eficazmente disciplinado pelo poder público empenhado no plano de execução de uma cidade moderna. A reconfiguração desses espaços pelos administradores e tecnocratas, baseados nos conhecimentos e métodos científicos de médicos, higienistas e engenheiros, buscará o rompimento com o passado, redefinindo práticas sociais e produzindo a representação de uma cidade que não será apenas dominação, mas também legitimidade:

a reconstrução das imagens da cidade significou, desta forma, um dos caminhos pelo qual, através do urbano, a ordem burguesa pôde se estabelecer, a partir de novas possibilidades de articulação e dominação (...) A imagem real, concreta, expressa numa nova paisagem urbana, emoldurada por uma nova arquitetura, num espaço renovado, e a imagem representação, construída de um imaginário sobre si mesma, inscrito numa nova visão de dominação que tem a cidade como *locus* do poder.<sup>64</sup>

Os diversos projetos de saneamento, embelezamento e modernização do porto de Belém, ao longo do século XIX, serão encarados sob essa perspectiva de compreensão da cidade como representação do ideal de integração à civilização do mundo moderno, que levará à construção do atual complexo portuário, entre 1907 e 1913, percebido aqui como um “marco do poderio burguês”<sup>65</sup>. Nesse processo, as práticas tradicionais de uso do espaço portuário de Belém entrarão em conflito com a proposta modernizadora posta em prática pelo capital estrangeiro. A percepção de autoridades, políticos, jornalistas, engenheiros, sanitaristas e viajantes sobre Belém e seu porto, expostas a seguir, revelam distintas visões sobre uma mesma perspectiva: a da cidade como portal da Amazônia e de seu porto como o empório que concentrará as riquezas de uma região que apresentava todos os predicados de um verdadeiro *El Dorado*.

<sup>63</sup> RONCAYOLO *apud* MEYER, Regina Maria Proserpi. “O Urbanismo: entre a cidade e o território”. Em: **Revista da Sociedade Brasileira Para o Progresso da Ciência**, São Paulo, v. 1, n.58, p.38-41, 2006, p.40.

<sup>64</sup> PECHMAN, Robert Moses. “Um olhar sobre a cidade: estudo da imagem e do imaginário do Rio de Janeiro na formação da modernidade”. Em: **Cadernos IPPUR/FRJ**, Rio de Janeiro, p. 77-88, 1992, p 37.

<sup>65</sup> BRESCIANI, Maria Stella Martins. “Metrópoles: as faces do monstro urbano (as cidades no século XIX)”. Em: **Revista Brasileira de História**, Brasil, v. 5, p. 35-68, 1985, p.43.

## 1.2. “Destinada a se tornar um grande *emporium*”: movimento portuário na segunda metade do século XIX.



**Figura 06:** Vapor e catraias no porto de Belém, na baía do Guajará. Fotografia.  
**Fonte:** PARÁ. (Estado). Governador A. Montenegro, *op. cit.*, p.48.

Dois eventos têm os povos das regiões amazônicas a consignar em sua história entre as que mais contribuíram para o seu desenvolvimento: uma é a do decreto que autorizou a criação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas sob o número 1.037 de 30 de agosto de 1852, e a segunda é a do decreto marcando a data da abertura do Amazonas ao comércio de todas as nações datado de 31 de julho de 1867 sob o nº3.920.<sup>66</sup>

Com essas palavras, José Coelho da Gama e Abreu, o barão do Marajó<sup>67</sup>, define a grande reviravolta na visão de Belém como importante cidade portuária brasileira. Até a década de 1850, diversas haviam sido as tentativas para o estabelecimento de companhias de navegação na região<sup>68</sup>; desde 1826 o Amazonas e seus tributários eram pleiteados por empreendedores nacionais e estrangeiros interessados em acessar o interior de um território protegido por uma política protecionista que receava a ação dos “flibusteiros”, denominação que os conservadores mais intransigentes davam aos navegadores estrangeiros dos rios amazônicos. A elite política imperial, avessa, em grande medida, aos princípios liberais, temia pôr em risco não apenas o monopólio de exploração dos recursos naturais de uma região com potencial econômico ainda pouco conhecido, mas também a soberania e integridade de uma nação recém-constituída, que ainda litigava por seus limites territoriais. Além disso, como sugere o político e jornalista alagoano Aureliano Cândido Tavares Bastos, um dos maiores defensores

<sup>66</sup> MARAJÓ, 1896, p.367.

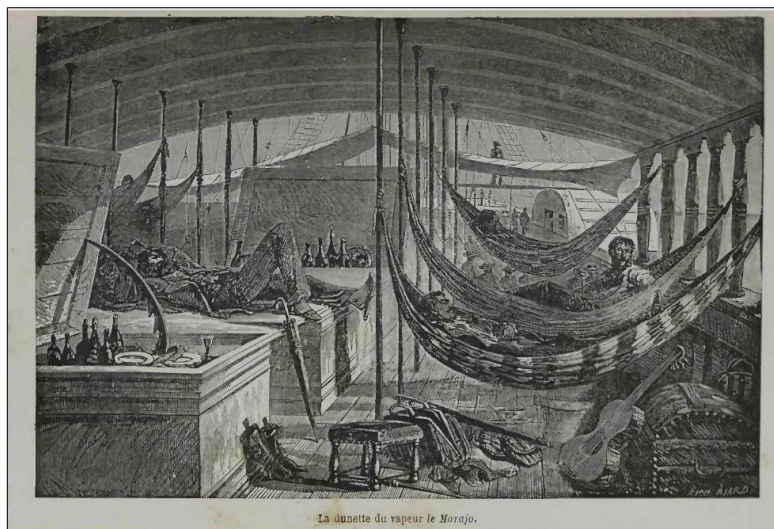
<sup>67</sup> Sobre a produção intelectual do Barão do Marajó ver: SARGES, Maria de Nazaré; COELHO, Anna Carolina de Abreu. “Do Rio Amazonas à Península Ibérica: viajando com o Barão de Marajó”. Em: **Varia História** (UFMG. Impresso), v. 30, p. 487-505, 2014.

<sup>68</sup> Sobre as tentativas locais, nacionais e estrangeiras de se efetivar a navegação a vapor no Amazonas, ver: REIS, Arthur Cezar Ferreira. **A Amazônia que os Portugueses Revelaram**. Belém: Secretaria de Estado de Cultura, 1994, p.65-78.

do livre comércio no país, ainda havia o temor do desenvolvimento do sentimento separatista das províncias do Norte, geográfica e historicamente pouco vinculada ao sul, com o incremento das relações mercantis com o estrangeiro<sup>69</sup>.

Por outro lado, a integração da região por um sistema de navegação moderno que trouxesse rapidez e eficiência à comunicação e ao escoamento da produção interna tornava-se fundamental num momento em que o aumento das exportações da indústria extrativa, impulsionada pela crescente demanda internacional pela borracha amazônica, refletia na pressão política para a ampliação da infraestrutura de transporte fluvial, em especial para as novas frentes de exploração de seringais nativos descobertos nos vales dos rios Xingu, Tapajós, Juruá, Madeira e Purus. Afinal, grande parte do comércio da região era feito por canoas e igarités que não realizavam uma viagem redonda de Belém a Manaus em menos de cinco meses, trajeto esse que os vapores realizarão entre treze a quinze dias<sup>70</sup>.

É nesse sentido que o governo central, através do decreto nº 1.037 de 30 de agosto de 1852, confere privilégio exclusivo por 30 anos a Irineu Evangelista de Souza, o futuro barão de Mauá, para o estabelecimento da primeira companhia de navegação a vapor na Amazônia brasileira, cedendo assim à pressão local, ao mesmo tempo em que garantia o monopólio de uma companhia composta exclusivamente por capitais nacionais para essa tarefa. Nasce a *Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas*, que envia o primeiro vapor, a gaiola “Marajó”, do porto de Belém, em 1º de janeiro de 1853, rumo a Barra do Rio Negro, capital da recém-constituída província do Amazonas – fazendo escalas em Breves, Gurupá, Prainha, Santarém, Óbidos, Vila Bela (Parintins) e Itacoatiara.



**Figura 07:** Tombadilho do vapor “Marajó”. Ilustração de Édouard Riou.

**Fonte:** BIARD, Auguste François. **Dois Anos no Brasil**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2004, p.365.

<sup>69</sup> “Por que é que se fecha o vale do Amazonas ao comércio do mundo? Porque o governo do Rio de Janeiro receia que com a prosperidade se instale naquelas regiões o espírito de independência”. BASTOS, A. C. Tavares. **Cartas do Solitário**. 2ª ed. Rio de Janeiro: [s.d.], 1863, p.317.

<sup>70</sup> Fala do então presidente da província do Pará no ano de abertura a bacia amazônica à navegação internacional, 1867, o vice-almirante de Lamare, reproduzida no texto “Impressões de viagem” do cônego Joaquim Caetano Fernando Pinheiro. Em: *O Liberal do Pará*, 17/03/1871, p.1.

Ao longo da segunda metade do século XIX, outras empresas de navegação a vapor vão obter do governo imperial a autorização para o estabelecimento de linhas para novos itinerários. Em 1867, a *Companhia Fluvial Paraense*, do comendador João Augusto Corrêa, surge para suprir a navegação dos rios Guamá, Mojú, Capim e Acará, escoando a produção de gêneros alimentícios dessas áreas para o porto da capital. Posteriormente, a companhia estendeu suas linhas a zonas mais afastadas, “entrando mesmo em franca competência com a Companhia do Amazonas em alguns pontos”<sup>71</sup>, sendo por fim, em 1870, incorporada à companhia do barão de Mauá.

Outra empresa, constituída em 1869, foi a *Companhia Fluvial do Alto Amazonas*, fundada por Alexandre Paulo de Brito Amorim, responsável pela exploração dos tributários da região norte do Amazonas, como o Solimões, o rio Negro, o Juruá e outros<sup>72</sup>. Essa companhia também será incorporada à empresa de Mauá, após dificuldades financeiras de ambas as partes, em decorrência da Guerra do Paraguai<sup>73</sup>, dando origem, através do decreto nº 5.575, de 21 de março de 1874, à *Amazon Steam Navigation Co. Ltd.*, empresa de capitais estrangeiros com sede em Londres que possuía, no ano de 1908, 40 vapores com a capacidade total de 254.000 toneladas, responsáveis pelo transporte de passageiros e mercadorias a todos os pontos da bacia amazônica<sup>74</sup>. Essa companhia teve vida útil até 1911 quando foi sucedida pela *Amazon River Steam Navigation Co. Ltd.*, inserida no grupo de Percival Farquhar, magnata norte-americano que ganhou, em 1906, a concessão para as obras do cais do porto de Belém.

Outras companhias de navegação de vida mais ou menos curta foram a *Companhia Pará e Amazonas*, instituída em 1882 e absorvida em 1892 pela Companhia do Amazonas e a *Empresa de Marajó*, fundada por Joaquim José de Assis, cujos vapores cortavam não apenas os rios e canais marajoaras, como a região do Araguaia-Tocantins, nos limites com as províncias de Goiás e Maranhão<sup>75</sup>.

De acordo com o *Anuario Estatístico* do estado do Pará, em 1902 estavam matriculados na Capitania do Porto, um total de 117 navios a vapor empregados no serviço de navegação fluvial da Amazônia<sup>76</sup>. Contudo, além das empresas subvencionadas, aviadores e outros particulares, que nem

<sup>71</sup> ALBUQUERQUE, Luiz R. Cavalcanti de. **A Amazônia em 1893**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894, p.28.

<sup>72</sup> *Ibid.*, p.29.

<sup>73</sup> De acordo com o historiador Almir Karih, a Companhia Fluvial do Alto Amazonas vai enfrentar a dificuldade no pagamento dos contratos de compra de diversas embarcações encomendadas na Inglaterra, por conta da baixa do câmbio decorrente da guerra. Por seu turno, a firma de Mauá enfrentava situação conturbada na filial do Banco Mauá, em Montevideú, fazendo com que o empresário pedisse ao Governo, em 1869, a autorização para transferir os direitos dos contratos de navegação para uma companhia por ele organizada fora do império. A abertura para o capital estrangeiro devia-se às dificuldades enfrentadas no Brasil, em decorrência da guerra do Paraguai, de se encontrar acionistas e investidores dispostos a arcar com semelhantes despesas. KAREH, Almir Chaiban. “A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e a defesa da Amazônia brasileira: o imaginado grande banquete comercial”. Em: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro: IHGB, v. 418, nº 164, p. 101-118, 2003, p.117-118.

<sup>74</sup> PARÁ. (Estado). Governador A. Montenegro, *op. cit.*, p.224.

<sup>75</sup> Para maiores informações sobre as empresas de navegação, ver: ALBUQUERQUE, *op. cit.*, p.20-30.

<sup>76</sup> PARÁ (Estado). *Anuário Estatístico apresentado ao Senhor Secretário de Estado da Justiça, Interior e Instrução Pública Dr. Amazonas de Figueiredo pelo chefe da segunda secção Egídio Leão Salles*. Paris: Typ Ailland & Cia, 1902, p.36-37.

sempre matriculavam suas embarcações, possuíam vapores para a navegação do Amazonas e seus tributários. O comandante da marinha norte-americana, Chapman Coleman Todd, no ano de 1899, contabilizou o número de 150, apenas dos vapores privados com rotas de longa distância entre Belém, Manaus e Iquitos, pertencentes às firmas aviadoras que possuíam de “one to eight steamers each, according to the extent of their business, engaged in taking supplies to the rubber gathers and bring down cargoes of rubber”<sup>77</sup>. Em 1908, o *Álbum do Pará*, publicado no governo de Augusto Montenegro, calcula um número 154 embarcações, as quais possuem a “capacidade de carregar 10 a 12 mil volumes cada um”<sup>78</sup>.

A despeito do desenvolvimento dos serviços de navegação a vapor no Amazonas a partir de 1853, as pressões externas e internas para a livre navegação da bacia se aprofundavam cada vez mais. O acesso à navegação no interior do vale amazônico era um antigo desejo internacional, não apenas de países como a Inglaterra, França e Estados Unidos, atraídos pelo potencial de exploração econômica da região, mas, principalmente, das nações representantes das “Repúblicas do Pacífico”, tais como Peru, Bolívia, Nova Granada e Venezuela, interessadas no escoamento de sua produção para o Atlântico, via bacia amazônica<sup>79</sup>. O barão do Marajó justificava da seguinte forma a necessidade desses países à livre navegação pela Amazônia brasileira:

Como o Ucayali ou o Mairo próximo a Serro de Pasco, grande povoação a dez dias de Lima, pode ser feito [o trajeto via rio Amazonas] até os portos da Europa em 25 dias, ao passo que pelo Pacífico pelo cabo de Horn, ou pelo estreito de Magalhães, além do arriscado da navegação, nunca poderia ser feito em menos de 50 dias, e pelo estreito de Panamá em 30 a 35 dias com vários transbordos.

Para a Bolívia a navegação acelerada pelo Amazonas não é de menor importância. Os gêneros remetidos dos portos do Pacífico às povoações centrais da Bolívia chegam por tal maneira sobrecarregados de despesas de transporte que atingem preços fabulosos (...) Ora a navegação pelo Amazonas reduzindo-lhe as despesas de transporte a 1/5, deixa facilmente ver qual a importância d’este assunto para a república Boliviana.<sup>80</sup>

Paralelamente, em defesa dos interesses nacionais, políticos e jornalistas defendiam a abertura da Amazônia à navegação estrangeira como um gesto patriótico que viria no sentido de tirar a Amazônia do isolamento econômico e moral, integrando seu comércio ao estrangeiro, fomentando sua economia, atraindo imigrantes, trazendo, enfim, o progresso e a civilização a uma região esquecida pelo governo central. “Abra-se resolutamente o grande rio. Conquistemos assim as simpatias, que nos faltam, do mundo civilizado”<sup>81</sup>, dizia Tavares Bastos, em 1862, a cuja campanha uniram-se Souza Franco, Rego Barros, Gama e Abreu, Tenreiro Aranha e outros liberais na Corte.

<sup>77</sup> “um a oito vapores cada, de acordo com a extensão de seus negócios, levando suprimentos aos seringais e trazendo de volta carregamentos de borracha”. TODD, Chapman Coleman; United States. Bureau of naval personnel. **Report on Voyage of U. S. S. Wilmington up the Amazon River, preceded by a short account of a voyage up the Orinoco river**. Washington: Govt. Print. Off., 1899, p.22.

<sup>78</sup> PARÁ (Estado). Governador A. Montenegro, *op. cit.*, p.227.

<sup>79</sup> BASTOS, A. C. Tavares. **O Valle do Amazonas**. Sobre a livre navegação do Amazonas, estatística, produções, commercio, questões fiscais do valle do Amazonas. Rio de Janeiro: B. L. Garnier, 1866.

<sup>80</sup> MARAJÓ, José Coelho da Gama e Abreu, Barão de. **A Amazônia**. As Províncias do Pará e Amazonas e o governo central do Brazil. Lisboa: Typographia Minerva, 1883, p.11.

<sup>81</sup> BASTOS, 1863, p.316.



Dessa forma, as pressões internas e externas e a explícita mudança de atitude do governo central em respeito às relações diplomáticas no último vintênio da era imperial, contribuem para concretizar o decreto nº 3.749, de 7 de dezembro de 1866, que autorizava “aos navios mercantes de todas as nações a navegação do rio Amazonas até a fronteira do Brasil, do rio Tocantins até Cameté, do Tapajós até Santarém, do Madeira até Borba, e do rio negro até Manaus”<sup>82</sup>, decreto este visto por muitos, como complemento da Carta Régia de 28 de janeiro de 1808<sup>83</sup>. O clima de “regozijo geral” na cidade provocado pelo decreto foi caracterizado deste modo pelo Dr. Moreira de Azevedo, em 1873:

Na noite do dia 6 de setembro de 1867 iluminou-se a capital da província e uma banda de música tocou hinos e marchas triunfais (...) Ao alvorecer do dia seguinte tocou a artilharia no castelo da cidade, na fortaleza da barra, nos navios surtos no porto por ser esse o dia do aniversário da independência do império, e também por ter de executar-se nele a cerimônia da abertura do majestoso rio Amazonas.<sup>84</sup>

Segundo Azevedo, às onze horas do dia 7 de setembro, partia do porto de Belém uma comitiva de embarcações a vapor<sup>85</sup>, sob os vivas e aplausos da população no cais e no mar, estalando no ar “inúmeras girândolas de foguetes”, indo em direção ao Mosqueiro, costeando a ilha de Cotijuba e parando na baía do Marajó, onde fora realizada a cerimônia de abertura do rio, a qual foi seguida por um “lauto jantar de trezentos talheres”. A esquadra, retornando ao ancoradouro da cidade, por volta de oito horas da noite, viu Belém

brilantemente iluminada, e resplandecente pela luz do gás todas as casas das ruas Nova do Imperador, Boa Vista, Mercadores e do largo das Mercês (...) Abriu o teatro Providência as suas portas, e concorreram todos ao espetáculo em grande gala (...) Continuaram na noite seguinte as iluminações, e deu o presidente em palácio um baile esplêndido, brilhante, animado em que reuniram-se mais de duas mil pessoas, executando-se ali, pela primeira vez um hino à abertura do grande rio da América, composto pelo maestro Gurjão.<sup>86</sup>

O entusiasmo referente àquele acontecimento parecia vir do sentimento de que, enfim, o tão almejado “futuro” transformava-se em realidade. Uma interessante representação desse sentimento pode ser visualizada na pintura em óleo de Leon Righini, de 1868, que nos mostra a cidade de Belém ao horizonte, submetida, em primeiro plano, por um paquete portador de três pavilhões: o norte-americano, na popa, e nos mastros um inglês e outro brasileiro. Essa pintura parece simbolizar que o progresso havia, finalmente, chegado à região, garantido não só pela presença do vapor – ícone da

<sup>82</sup> Trecho do art. 1º do decreto nº 3.749, de 7 de dezembro de 1866, reproduzido em BASTOS, 1866, p.XIX.

<sup>83</sup> Há que se ressaltar que somente em 1874 ocorrerá a efetiva abertura de rotas entre os portos da bacia amazônica brasileira com o estrangeiro. Em março deste ano, um navio a vela vindo de Hamburgo, Alemanha, fez o carregamento dos produtos da província amazonense diretamente no porto de Manaus e não dos intermediários de Belém, como de costume. No mês seguinte, um vapor inglês fez a primeira viagem diretamente de Manaus à Liverpool, com escalas em Belém, Lisboa e Havre. Em 1877, a companhia de navegação *Booth Line*, inaugura a primeira linha Manaus-Europa, com o vapor *Terezina*. Para maiores informações, ver: LE COINTE, Paul. **L'Amazonie Bresilienne: le pays, ses habitants, ses ressources. Notes et statistiques jusqu'en 1920.** Tome I. Paris: Edição de Augustin Challamel, 1922, p.241-250.

<sup>84</sup> AZEVEDO *apud* MARANHÃO, Haroldo. **Pará, Capital: Belém: memórias & pessoas & coisas & loisas da cidade.** Belém: Supercores, 2000, p. 127.

<sup>85</sup> *Paraense*, como navio almirante; *Pará* e *Jurupense* de propriedade do governo; *Belém Soure* e *Inca*, ambos da Cia. do Amazonas e o *Odorico Mendes*, da Cia. Costeira do Maranhão, levando a reboque o pequeno vapor norte-americano *Tralhoto*, de propriedade particular. *Idem*.

<sup>86</sup> *Ibid.*, p.128.

supremacia do homem sobre o poder das marés –, mas, sobretudo, pela presença do elemento estrangeiro, propagador da civilização.



**Figura 08:** “Vista da baía do Guajará”. Óleo sobre tela de Leon Righini, ca. 1868.  
**Fonte:** Acervo do Museu da Universidade Federal do Pará (MUFPA) – reserva técnica.

Franqueada ao comércio de todas as nações, a bacia amazônica passará por um significativo incremento da navegação costeira e transoceânica através do surgimento de novas companhias de navegação de cabotagem e longo curso, tais como a *Booth Line*, companhia inglesa que iniciou carreira entre o Pará e a Europa, em 1866 e a *Red Cross Line*, que desde 1869 monopolizava, juntamente com a primeira, a navegação transatlântica para o Pará<sup>87</sup>. As duas companhias fundiram-se, em 1900, dando origem à *Booth Steam Ship Co. Ltd.*, que, em 1908, contava com um total de 36 vapores, totalizando 112.300 toneladas “tendo ainda no porto de Belém, 5 lanchas a vapor (rebocadores) e 43 alvarengas (batelões) para carga e descarga de seus navios”<sup>88</sup>.

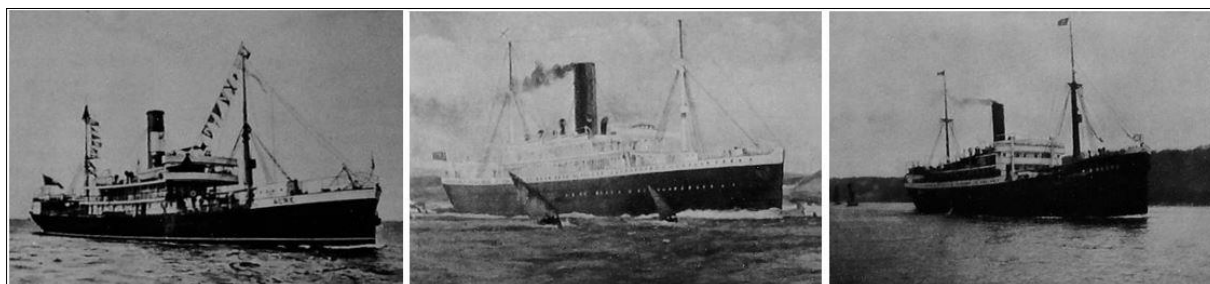
Além da *Booth Line*, como continuou a ser chamada no século XX, o porto de Belém recebia os navios do *Lloyd Brasileiro*, que realizava a navegação de cabotagem pela costa nacional, de Manaus ao Rio da Prata, contando com 72 vapores com lotação de 140.000 toneladas até o ano de 1908<sup>89</sup>; e as duas companhias de vapores alemães, a *Hamburg Amerika Linie* e a *Südamerikanische Dampfschiffahrt Gesellschaft*, que trabalhavam em conjunto ligando Belém a Hamburgo, fazendo escalas similares às da *Booth Line*, por meio de 5 vapores de 21.510 toneladas em conjunto<sup>90</sup>.

<sup>87</sup> PARÁ (Estado) Governador J. P. de Carvalho. *Álbum do Pará em 1899*. [s.l.; s.n.], 1899, p.148.

<sup>88</sup> PARÁ (Estado) Governador A. Montenegro, *op. cit.*, p.218.

<sup>89</sup> *Ibid.*, p.224.

<sup>90</sup> *Ibid.*, p.222.



**Figura 09:** Paquetes “Acre”, do *Lloyd Brasileiro*, “Anthony”, da *Booth Line* e o alemão “Rio Negro”. Fotografias. **Fonte:** PARÁ (Estado). Governador A. Montenegro. *op. cit.*, p.225, 221 e 222.

Estas eram as principais linhas de companhias subsidiadas que saíam do porto de Belém, mas somavam-se a elas outras empresas de navegação, cujos vapores tinham como partida a cidade de Manaus e os portos das repúblicas vizinhas, além de outras embarcações “de propriedade particular que fazem a carreira da costa entre o Pará e o sul da República”<sup>91</sup>. O quadro a seguir nos dá a ideia do aumento do fluxo de embarcações no porto de Belém, entre 1860 e 1890:

ANO	NÚMERO DE EMBARCAÇÕES	TONELAGEM
1860	108	30.240
1865	104	37.796
1870	174	90.289
1875	160	190.380
1885	326	333.027
1890	347	338.555

**Fonte:** ALBUQUERQUE, *op. cit.*, p.49.

Esses números, limitados às embarcações de barra afora, não expõem, contudo, a verdadeira dimensão da movimentação portuária na capital entre o final do século XIX e início do século XX. Em 1907, por exemplo, segundo levantamento apresentado no *Álbum do Pará*, o total de embarcações que passaram pelo porto de Belém, entre paquetes, transatlânticos, vapores costeiros, gaiolas fluviais e pequenas embarcações de vela do interior, foi de 4.866<sup>92</sup>.

Podemos observar o crescimento da movimentação portuária, não apenas através do aumento da quantidade de embarcações que aportavam na cidade, mas também pelos números oficiais do movimento de importação e exportação. Se em 1837 a importação direta reduzia-se a uma pequena quantidade de produtos, como os tecidos de algodão e seda, ourivesaria do Porto, ferragens e obras de

<sup>91</sup> PARÁ (Estado) Governador J. P. de Carvalho, *op. cit.*, p.149.

Segundo Paul Le Coïnte, as tentativas para o estabelecimento de linhas de navegação transatlântica por companhias francesas, desde a década de 1890 fracassaram, demonstrando a força do monopólio das empresas inglesas *Booth Line* e *Amazon Steam Navigation* e da alemã *Hamburg Amerika Linie* “unidas para resistir a toda concorrência, chegaram a monopolizar completamente o tráfego amazônico”. LE COINTE, *op. cit.*, p.5.

<sup>92</sup> PARÁ (Estado) Governador A. Montenegro, *op. cit.*, p.229.

cobre, além das estivas que iam de toucinho, carnes defumadas, queijos e frutas secas, manteigas, azeites, vinhos, vinagre, cebola e alho, totalizando o valor de 709:000\$000 de réis<sup>93</sup>, na década de 1890, esse quadro já tinha sido ampliado para a casa dos 20.390:480\$000<sup>94</sup>, introduzindo-se a ampla importação de carne verde, tecidos como lã, algodão e linho, legumes, farináceos e cereais, bebidas alcoólicas e fermentadas, artigos de perfumaria e tinturaria, produtos de celulose, máquinas e aparelhos, ferro, aço e outros minérios entre outros artigos, vindos em grande parte da América do Norte<sup>95</sup>.

No tocante à exportação, o crescimento dos valores oficiais foram ainda mais expressivos, saltando de 718:225\$000 réis no biênio de 1837 e 1838 para 62.114:280\$000 réis em 1893, destacando-se a saída da borracha, castanha, cacau, madeiras e couros<sup>96</sup>. Esse movimento comercial foi caracterizado da seguinte forma, pelo professor e naturalista James Orton, em 1870:

Dry-goods come chiefly from England and France; groceries from Portugal; flour and hardware from the United States. The principal exports are rubber, cacao, coffee, sugar, cotton, Brazil nuts, sarsaparilla, vanilla, farina, copaiba, tobacco, rum, hides, fish, parrots, and monkeys. Pará exceeds in the number of its indigenous commodities any other port in the world, but the trade at present is insignificant when we consider the vast extent and resources of the country. The city can never have a rival at the mouth of the Amazon, and is destined to become a great emporium.<sup>97</sup>

É inegável a preponderância que a borracha teve, neste período, para o movimento de exportação da região, tornada a segunda principal *commodity* nacional, depois do café. A navegação a vapor e a abertura do Amazonas aos navios estrangeiros foram fundamentais para o desenvolvimento desse comércio que movimentava cifras até então inimagináveis num mercado tão periférico. O major Joseph Orton Kerbey, cônsul norte-americano em Belém, no início da década de 1890, assinalava a predominância de seu país natal como o principal consumidor dos produtos extrativos amazônicos, absorvendo cerca de dois terços das exportações, e acrescentava que: “The British and American steamships which sail weekly from Para sometimes contain cargoes valued at half a million dollars”<sup>98</sup>.

O quadro a seguir, evidencia a quantidade crescente das exportações, apenas da borracha amazônica, entre 1880 e 1919, saídas pelo porto do Pará e sua comparação com o porto de Manaus que, desde 1874, realizava a exportação da produção do estado diretamente pelo seu embarcadouro:

<sup>93</sup> ALBUQUERQUE, *op.cit.*, p.74. Lembrando que esses números correspondem à entrada de gêneros na Amazônia pela praça de Belém e pela de Manaus juntos. Somente a partir do final da década de 1870, com a abertura da navegação internacional, Manaus irá emancipar-se da fiscalização paraense, constituindo alfândega própria.

<sup>94</sup> Valor oficial da importação de longo curso para o Pará em 1892. *Ibid.*, p.75.

<sup>95</sup> *Ibid.*, p.78-80 e p.83.

<sup>96</sup> *Ibid.*, 81-82, 87.

<sup>97</sup> “Produtos secos vêm principalmente da Inglaterra e França; mantimentos de Portugal; farinha [de trigo] e ferramentas dos Estados Unidos. Os principais itens de exportação são borracha, cacau, café, açúcar, algodão, castanhas-do-Pará, salsaparrilha, baunilha, farinha, copaiba, tabaco, rum, couros, peixe, papagaios e macacos. O Pará ultrapassa no número de suas mercadorias indígenas qualquer outro porto no mundo, mas o comércio até o momento é insignificante quando consideramos a vasta extensão e recursos da região. A cidade não terá nunca rival na foz do Amazonas, e está destinada a se tornar um grande emporium”. ORTON, James. **The Andes and the Amazon: or, across the continent of South America**. New York: Harper & Brothers, publishers, 1870, p.259.

<sup>98</sup> “Os vapores britânicos e norte-americanos que partem semanalmente do Pará às vezes contêm cargas avaliadas em meio milhão de dólares”. KERBEY, Joseph Orton. **An American Consul in Amazonia**. New York: William Ewin Rudge, 1911, p.95.

TABELA 2 EXPORTAÇÃO DA BORRACHA AMAZÔNICA (EM QUILOGRAMAS)		
ANOS	PORTO E BELÉM (PA)	PORTO DE MANAUS (AM)
1880	8.433.757	387.312
1886-1887	11.626.000	1.724.000
1890-1891	12.561.000	3.879.000
1895	15.314.041	4.487.540
1900	16.503.844	8.147.259
1905	16.337.043	17.288.303
1910	17.977.639	17.854.599
1915	20.681.000	14.474.000
1919	21.039.415	15.411.347

Fonte: LE COINTE, *op. cit.*, p.435-436.

O desmembramento das praças do Pará e de Manaus, a partir da década de 1870, não tirará a hegemonia do porto de Belém nos negócios de exportação, obrigando o governo amazonense a buscar estratégias de atração das companhias de vapores estrangeiros, como informa o barão do Marajó: “O Amazonas, vendo bem a vantagem que teria em tornar o seu comércio independente da praça do Pará, concede favores a linhas de vapores para a Europa e Estados Unidos”<sup>99</sup>.

Embora na prática os navios já pudessem subir rio acima para fazer o carregamento na província amazonense – que supera definitivamente o Pará na produção da borracha fina na década de 1880 – sem ter de passar pelos intermediários em Belém, o porto paraense continuava a responder pela maior parte da exportação da borracha amazônica, não apenas do Pará, como a das repúblicas vizinhas e mesmo da acreana, a partir de 1905<sup>100</sup>. Segundo Barbara Weinstein a comunidade mercantil da região achava “inoportuno fazer uma transferência indiscriminada de atividades para uma cidade a 1.500 quilômetros rio acima”, como Manaus, pequena, provinciana, inabitável aos padrões do urbanismo contemporâneo. Belém, por sua vez, possuía uma estrutura urbana consolidada e vinha passando por um significativo processo de modernização, sobretudo do centro comercial, ao redor do porto, tornado um complexo mercantil desenvolvido, composto de firmas comerciais, bancos, consulados, companhias de seguros e casas varejistas. A localização privilegiada do porto de Belém em relação ao de Manaus concorria positivamente para a manutenção do seu *status* como o “quartel general do comércio aviador”<sup>101</sup>:

(...) ainda que a produção se ampliasse rumo ao oeste e o Amazonas emergisse como o principal centro de extração da borracha, a cidade portuária de Belém continuava a dominar a vida comercial e cultural da região (...) No auge da expansão, Belém era uma das mais notáveis cidades da América Latina. Depois do Rio de Janeiro e de Santos, era o porto mais movimentado do Brasil, com uma população urbana que se aproximava rapidamente do quarto de milhão, em 1910.<sup>102</sup>

<sup>99</sup> MARAJÓ (Barão de), 1896, p.368.

<sup>100</sup> WEINSTEIN, Barbara. **A Borracha na Amazônia: Expansão e Decadência** (1850-1920). São Paulo, Hucitec, 1993, p. 236.

<sup>101</sup> *Ibid.*, p.224-225.

<sup>102</sup> *Ibid.*, p. 219.

Percebe-se, assim, que possuir um porto internacional simbolizava a integração aos centros civilizados, tornando a cidade partícipe da moderna cultura ocidental. Maria Izilda de Matos, trabalhando com as representações do porto de Santos, no final do século XIX<sup>103</sup>, considera o porto como o “vetor civilizador” da cidade, por onde entravam influências como as “modas, modos, hábitos, costumes, estilos, sensibilidades, modelos, não só de como vestir, se alimentar, de como se morar, também modelos de comportamento masculino e feminino, de como receber e ser recebido, de como namorar, novas noções de higiene, de civilidade e de modernidade”<sup>104</sup>. O porto internacionalizado estimula o consumo na cidade, com o surgimento, de magazines especializados em artigos de tabacaria, vinhos, porcelanas, espartilhos e colarinhos. O porto internacionalizado incentiva o surgimento de uma avolumada publicidade impressa entre os jornais, catálogos e almanaques que passam a divulgar esses produtos desembarcados diariamente em seu litoral. O aumento da circulação de indivíduos encoraja, enfim, as trocas de um “conjunto complexo de referências culturais, que passavam a circular juntamente com eles pela cidade”<sup>105</sup>.

Através do seu porto, Belém crescia a olhos vistos. Viajantes e escritores não moderaram a surpresa ao observar a cidade ao longo da segunda metade do século XIX. Alejandro Belmar, em 1861, considerava a cidade de Belém “une des plus florissantes et des plus populeuses du Brésil”<sup>106</sup>, sendo seu porto o ponto de encontro “d’une foule de navires de toutes les nations qui viennent y répondre l’aisance et l’activité en retour des précieux produits qu’ils exportent”<sup>107</sup>. Franz Keller, na década de 1870, atribui à navegação a vapor, o incremento econômico da região: “The commerce of this city has been rapidly increasing since the year 1850, owing to the improved communication with the immense Amazon basin, which extends from this favourably situated place to the foot of the Cordilleras in the West.”<sup>108</sup>. Para Alfred Marc, em 1889, o porto de Belém era por onde mais se refletia o desenvolvimento urbano:

Le va-et-vient continuel des vapeurs, des canots, des bateaux et des barques innombrables, sillonnant les eaux dans toutes les directions, le mouvement du travail sur les quais et sur les appontements, témoignent qu’on pénètre dans un centre d’activité en plein épanouissement<sup>109</sup>.

---

<sup>103</sup> MATOS, Maria Izilda Santos de. “Santos: porto, deslocamentos e representações”. Em: **Revista Porto**, nº 02, 2012, p. 93-115.

<sup>104</sup> *Ibid.*, p.95.

<sup>105</sup> *Ibid.*, p.97.

<sup>106</sup> “uma das mais florescentes e mais populosas do Brasil”. BELMAR, Alejandro. **Voyage aux provinces brésiliennes du Pará et des Amazonas en 1860...** Londres: Trezise, 1861, p.133.

<sup>107</sup> “um grande número de embarcações de todas as nações que vinham propagar o conforto e a agitação em troca dos preciosos produtos que ele exporta”. *Idem.*

<sup>108</sup> “O comércio dessa cidade vem aumentando rapidamente desde o ano de 1850, devido ao desenvolvimento da comunicação com a imensa bacia amazônica, que se estende desse lugar favoravelmente situado até o pé das Cordilheiras no oeste”. KELLER, Franz. **The Amazon and Madeira Rivers**. Sketches and descriptions from the notebook of an explorer. New York: D. Appleton and Co. 1874, p.28.

<sup>109</sup> “O vai-e-vem contínuo de vapores, das canoas, dos batelões e das inumeráveis lanchas, ondulando as águas em todas as direções e o movimento do trabalho no cais e nos trapiches, comprovavam a nossa entrada em um centro de atividades em plena expansão”. MARC, Alfred. **Le Brésil** – excursion através ses 20 provinces. Tome I. Paris: Ed. D’Angello Ferrão, 1890, p.9.

Já Elisée Reclus, em 1900, admirava-se do progresso da cidade após anos de paralisação do comércio e de baixa demográfica em decorrência da Cabanagem e da epidemia de febre amarela, em meados do século e na década de 1870, mas que conseguiu reerguer-se “de modo espantoso: em menos de meio século, a população mais que sextuplicou, e o movimento de permutas comerciais cresceu mais de dez vezes”<sup>110</sup>.

A imagem de Belém como a “cidade do futuro” havia, desta forma, reverberado pelas mais diferentes direções. A ideia exposta no início deste tópico, pelo barão do Marajó, no final do século XIX, de que a cidade devia seu *status* de “rainha do Amazonas” aos decretos nº1.037/52 e nº3.920/67, pode ainda ser apreendida nas palavras da jornalista norte-americana Marie Robinson Wright, uma década depois: “The inauguration of steam navigation on the Amazon River in 1852 and the opening of the Amazon to ships of all nations in 1867 were powerful influences in the development of the State”<sup>111</sup>. Wright, que nunca pisou em solo amazônico, ou seja, que apenas reproduzira a imagem que se buscava propagar da cidade, expõe ainda o entendimento compartilhado por muitos estrangeiros de que a prosperidade da região estava intimamente vinculada à sua riqueza natural, não sendo, portanto, resultado do esforço humano, do trabalho das classes laboriosas nativas, mas apenas fruto de uma natureza abundante e venturosa, afinal, o “Pará possesses everything that nature can bestow to make it a land of happiness and prosperity”<sup>112</sup>. Ideia antiga, divulgada na América do Norte ainda na década de 1870 nas palavras do articulista M. Mauris da influente *Haper's Magazine*: “The Queen of the Amazons has such a splendid future before itself as few cities in the world, however favored by nature, will ever have”<sup>113</sup>.

Se a natureza fértil e espontânea atuava em favor do progresso da cidade, veremos que as relações humanas nem sempre pareceram facilitar essa tarefa. Pois será nesse contexto de indiscutível ampliação do movimento do porto, que acompanhava em paralelo o desenvolvimento de uma cidade tornada principal empório da navegação amazônica e cisandina, que as necessidades de modernização de sua zona portuária começarão a se mostrar inadiáveis e serão – ou tentarão ser – postas em prática através dos inúmeros projetos de transformação do cais de marinha, ao longo da segunda metade do século XIX, responsável pela definitiva metamorfose da cidade de seu *water-front*.

---

<sup>110</sup> RECLUS, Elisée. **Estados Unidos do Brasil**. Geographia, Ethnographia, Estatística. Rio de Janeiro; Paris: H. Garnier, Livreiro Editor, 1900, p.130.

<sup>111</sup> “A inauguração da navegação a vapor no rio Amazonas em 1852 e a abertura do Amazonas aos navios de todas as nações em 1867 foram influências poderosas para o desenvolvimento do estado”. WRIGHT, Marie Robinson. **The New Brazil**. Its resources and attractions. Historical, descriptive and Industrial. Philadelphia: George Barrie & Sons, 1907, p.411.

<sup>112</sup> “Pará possuiu tudo o que a natureza pode oferecer para transformá-la numa terra de felicidade de prosperidade”. *Ibid.*, p.409.

<sup>113</sup> “A Rainha do Amazonas tem um futuro tão esplêndido à sua frente como poucas cidades no mundo que, embora favorecidas pela natureza, nunca terão”. MAURIS, M., “At the mouth of the Amazons”. Em: **Harper's Magazine**, February, 1879, p.379.

## CAPÍTULO 2

### O PITORESCO CEDERÁ LUGAR AO MAJESTOSO



*Para is a curious mixture of beauty and ugliness.*<sup>114</sup>

Quando o *yachtsman* Richard Arthur, em viagem pela bacia amazônica a bordo do vapor *Virginia*, aporta na cidade de Belém em dezembro de 1905, sua primeira impressão da “rainha do Amazonas” é resumida nesta frase cheia de ambivalência: “O Pará é uma curiosa mistura e beleza e feiura”. Não raro, os viajantes que chegavam a Belém entre a segunda metade do século XIX e o início do século XX com uma ideia pré-definida da cidade pelos superlativos difundidos através de reportagens, álbuns, almanaques e outras publicações, mostravam-se decepcionados com a aparência da capital. Os menos pessimistas evocavam o porvindouro através do potencial de prosperidade propiciado pela natureza amazônica. Persistia, entretanto, a má impressão de uma cidade cuja primeira visão era a de uma orla obstruída pelos vapores e trapiches negros das companhias de navegação, onde se aportava entre a lama e o lixo do canal, visíveis na maré baixa; de uma cidade povoada por feias aves negras, que voavam baixo sob as nuvens carregadas que abafavam ainda mais o clima quente e úmido ao qual nossos viajantes não estavam acostumados. Essas e outras impressões reproduzidas em seus relatos rompiam com a imagem idealizada da cidade da borracha.

A “rainha do Amazonas” parece, assim, uma miragem ao horizonte. Posto que para muitos ela é real e quase palpável, para outros é uma busca incessante num caminho cheio de obstáculos. E, nesse sentido, as imagens negativas da cidade e do seu porto também terão sua função enquanto fundamentos para o projeto de uma “cidade ideal”, ou de uma “cidade-conceito”, como define Michel de Certeau. A cidade necessitava de uma boa dose de desconstrução, afinal, a edificação da “cidade ideal”, muitas vezes é precedida pela sua destruição física e/ou simbólica. Para de Certeau, a cidade-conceito é um

lugar de transformações e apropriações, objeto de intervenções mas sujeito sem cessar enriquecido com novos atributos: ela é ao mesmo tempo a maquinaria e o herói da modernidade. (...) Sob os discursos que a ideologizam, proliferam as astúcias e as combinações de poderes sem identidade, legível, sem tomadas apreensíveis, sem transparência racional – impossíveis de gerir.<sup>115</sup>

Dessa forma, os discursos que ideologizarão a cidade não serão unilaterais. A divulgação de uma imagem negativa de Belém e seu porto também era útil. Foi necessária para justificar as práticas interventoras que serão postas a cabo pelos poderes públicos a partir da segunda metade do século XIX. “Uma cidade transumante, ou metafórica, insinua-se assim no texto claro da cidade planejada e

<sup>114</sup> “A cidade do Pará é uma curiosa mistura de beleza e feiura”. ARTHUR, Richard. **Ten Thousand Miles in a Yatch.** Round the west indies and up the Amazon. New York: E. P. Dutton & Co., 1906, p.102.

<sup>115</sup> CERTEAU, 1998, p.174.



visível”<sup>116</sup>. O porto de Belém será visualizado como um espaço crítico: a fronteira da cidade, sua carta de apresentação, seu cartão postal mais importante. Era através de porto que se via a cidade; a primeira impressão de imigrantes, investidores e *touristes* que chegavam a Belém. A transformação urbana, portanto, deveria começar pelo porto. Modernizado, higienizado e embelezado, o cais seria o centro irradiador do progresso urbano.

Porém, os projetos de transformação do *water-front* de Belém trarão à tona inúmeras visões distintas e mesmo irreconciliáveis da cidade por parte dos seus “construtores”. A apropriação do espaço urbano pelos gestores públicos, tecnocratas, engenheiros e sanitaristas não será nem pacífica nem coesa; irá expor conflitos político-partidários, interesses econômicos privados e evidenciará o problema alertado por Marcel Roncayolo das “rupturas e das crises resultantes duma rápida urbanização”<sup>117</sup>. A cidade para o geógrafo francês, ao mesmo tempo que possuiu uma finalidade centralizadora<sup>118</sup>, também desenvolverá uma tendência de segregação espacial. A cidade deve ser vista, portanto, como “organização e como desorganização”<sup>119</sup>. O intervencionismo responsável por fragmentar os usos do espaço urbano, suas formas de ocupação e fruição pelos seus habitantes, demonstra ainda o quanto a cidade é um “espaço político”, como afirma Henri Lefebvre<sup>120</sup>. As disputas pela apropriação do espaço urbano pela elite idealizadora da cidade demonstram, assim, a imposição de seu discurso – e seu poder – às demais camadas sociais.

Contudo, não podemos entender elite e camadas populares como dois núcleos isolados entre si, uniformes interiormente e opostos um ao outro exteriormente. Não devemos pensar que os projetos de reforma urbana constituíam planos criados pelas elites em favor exclusivamente das elites. Não há como dizer que os discursos sobre a “cidade ideal” excluam de seu projeto os pobres da cidade, que compunham a maioria da população cidadina. Tampouco podemos afirmar que a implementação desses projetos significou efetivamente o desaparecimento desses sujeitos do centro da cidade. Ao contrário, os planos de modernização do espaço urbano não só admitiam a inevitabilidade da presença e circulação das camadas mais pobres da população pelos espaços centrais da cidade, como impuseram normas de controle e disciplinarização para os habitantes “em geral”. Por outro lado, os planos de intervenção urbana raramente não causavam críticas e indignação por parte das camadas mais abastadas da sociedade urbana, que viam esses projetos, muitas vezes, como mecanismos de limitação de seu “poder” na cidade, pois como explicam Pechman e Fritsch:

(...) o alargamento da esfera de ação do poder público – seja na área de produção de serviços, seja na área da regulação – significava retirar das mãos da “sociedade civil” parcelas ponderáveis de poder até então concentradas em suas mãos. As novas formas de controle sobre a cidade atribuídas ao Estado pela legislação deveriam se aplicar a

<sup>116</sup> *Ibid.*, p.172.

<sup>117</sup> RONCAYOLO, Marcel. “Cidade”. Em: **Enciclopedia Einaudi**. Vol.8: “Região”. Lisboa: Imprensa Nacional Casa Moeda, 1986, p.427.

<sup>118</sup> “Ela pode manifestar-se na escolha de um centro de culto permanente por grupos humanos até ali separados, no estabelecimento dum mercado permanente, na concentração dos órgãos de decisão ou de gestão duma sociedade industrial, na afirmação de uma cidade como capital de um Estado”. *Ibid.*, p.396.

<sup>119</sup> *Idem.*

<sup>120</sup> LEFEBVRE, Henri. **Espaço e Política**. Editora UFMG, 2008.

instâncias tão diversas da vida urbana, que tanto os segmentos populares quanto alguns grupos de elite temiam ser seus interesses feridos se tal realidade, de fato, se concretizasse.<sup>121</sup>

Essa maneira de pensar facilitará, portanto, o entendimento dos processos apresentados neste capítulo, tais como os conflitos visíveis nos debates sobre o reordenamento do espaço portuário de Belém, ao longo do século XIX; o duplo movimento da “opinião pública” que ora solicita a presença do Estado enquanto instância reguladora e disciplinadora da cidade, ora a repudia, pois a vê como um poder excessivamente interventor que ultrapassa os limites da atuação pública imiscuindo-se na esfera privada da população urbana; as estratégias de apropriação do espaço portuário pelos poderes públicos e privados e a resistência da população da cidade, dos mais diversos segmentos sociais, como dos trapicheiros, comerciantes e usuários dos espaços de mercado popular em relação aos projetos de transformação da orla central, que ameaçarão romper com as práticas tradicionais de usos do porto de Belém.

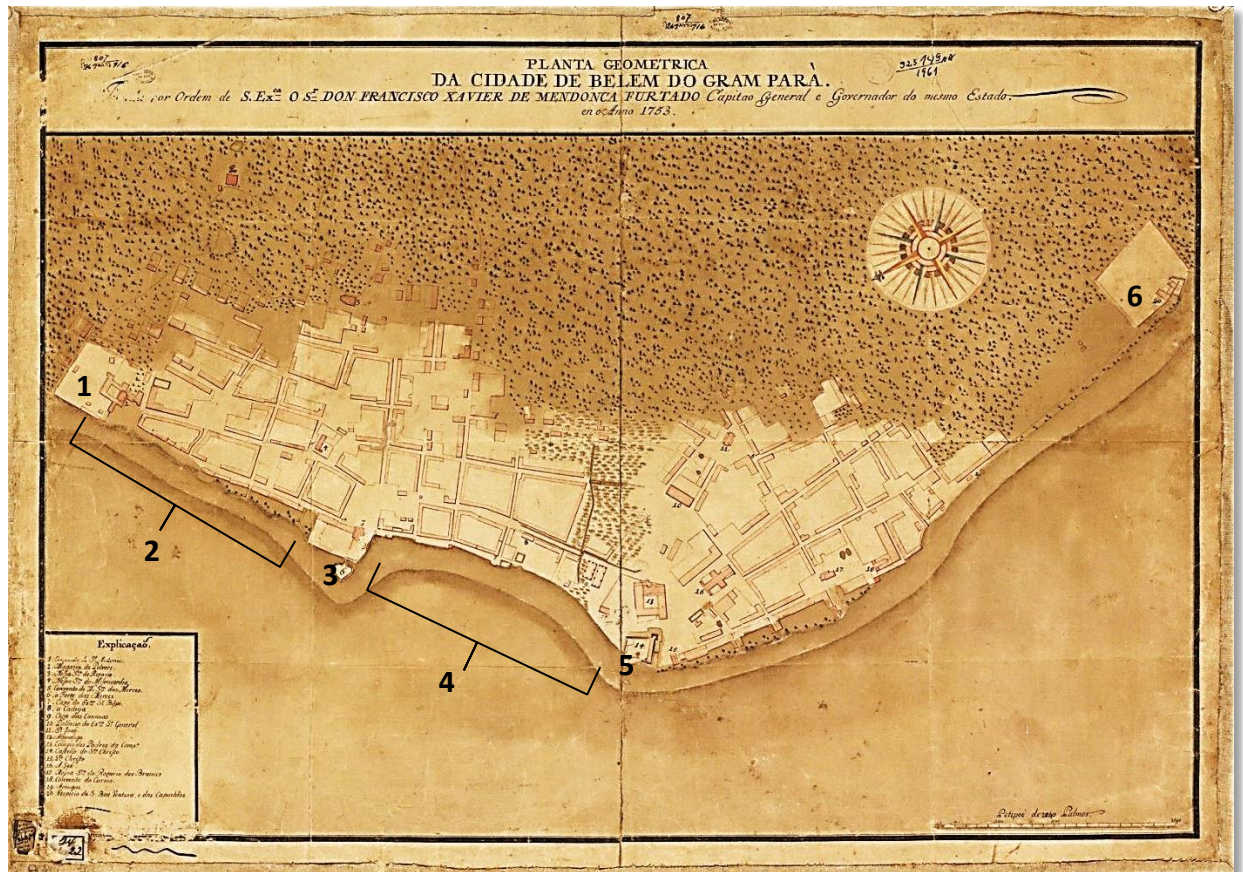
### **2.1. “Uma cicatriz para a cidade”: os projetos de aformoseamento do cais de marinha.**

A modernização do porto de Belém era objeto de preocupação da administração pública desde a década de 1830. Até então, a orla central da cidade, que abarcava o litoral do rio Guamá, desde o Arsenal de Marinha, até o Reduto de São José, na baía do Guajará, havia se desenvolvido muito pouco desde sua configuração, no século XVII. De acordo com Antônio Ladislau Monteiro Baena, em 1833, a partir do Reduto de São José já se iniciavam os subúrbios da cidade na orla norte com as rocinhas da “Olaria”, outra pertencente à viúva do desembargador Pombo e uma terceira do Comendador Roza que se limitava no lado direito com o igarapé do Una. Seguia às rocinhas o sítio Penacova, onde os religiosos de Santo Antônio haviam erguido em 1617 o hospício, sua primeira residência em Belém; o sítio de Val-de-cães, antiga propriedade da ordem dos mercedários, composto por engenho de açúcar, outro de descascar arroz, casa de recreio e capela; o igarapé Arapari; o sítio de Tapanã e, finalmente, completando a orla guajarina da cidade, a ponta do Pinheiro (atual distrito de Icoaraci), “chamada de Mel pelos antigos”<sup>122</sup>.

---

<sup>121</sup> PECHMAN, Sérgio & FRITSCH, Lilian. “A reforma urbana e seu avesso: algumas considerações a propósito da modernização do Distrito Federal na virada do século”. Em: **Revista Brasileira de História**, vol. 5, nºs 8 e 9, São Paulo, Marco Zero, 1985, p.163.

<sup>122</sup> BAENA, *op.cit*, p.214-215.



**Figura 10:** “Planta geométrica da cidade de Belém do Gram Pará tirada por ordem de S. Ex.ca o S.r. Don Francisco Xavier de Mendonça Furtado Capitão General e Governador do mesmo Estado, em o anno 1753”. Autor desconhecido. Os espaços numerados correspondem a: n°1: Convento de Santo Antônio; n° 2: Ancoradouro de descarga; n° 3: Forte de S. Pedro Nolasco (ou das Mercês); n° 4: Ancoradouro de receber carga; n° 5: Forte do Castelo; n° 6: Hospício de São Boaventura (onde será construído, posteriormente, o Arsenal de Marinha).

**Fonte:** Original manuscrito da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, p.398. Retirado de <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1669722&page=229>.

Segundo Baena, a zona portuária do litoral da cidade seccionava-se em três ancoradouros: “sendo entre o igarapé do Una e o convento de Santo Antônio, às proximidades do referido Reduto, o ancoradouro de franquia; entre Santo Antônio e o forte de São Pedro Nolasco o de descarga para onde se aduanam e lealdam os efeitos comerciáveis, que entram para a terra; e entre este forte e o Castelo o de receber carga”<sup>123</sup>. Segundo informações de Jerônimo Coelho<sup>124</sup>, o ancoradouro de descarga foi constituído ainda na década de 1770, quando se iniciou a construção de um cais de marinha em frente à baía, a partir do portão do Reduto em direção à fortaleza de São Pedro Nolasco, em frente ao convento das Mercês. De 1780 a 1803 foram construídas 194 braças (355 metros) de cais até em frente à travessa do Açougue (futura rua da Indústria, atual Gaspar Vianna), mas somente a partir de 1839 as obras seriam retomadas. Baena caracteriza da seguinte forma a orla central da cidade neste período:

A fronteira da cidade tem a figura de um cotovelo, que a terra estende sobre as correntes do Guajará; de cujo cotovelo o lado que defronta com a barra é de 800 braças, e o outro

<sup>123</sup> *Ibid.*, p.216.

<sup>124</sup> PARÁ (Província). Presidente Francisco Coelho. *Falla... 1.o de outubro de 1848*. Pará, Typ. de Santos & filhos, 1848, p.72.

lado até o Arsenal de Marinha de 600. Neste lado a praia não tem cais e no outro há um de pedra, que decorre do Convento de Santo Antônio até defronte da boca da travessa das Gaivotas<sup>125</sup>, e uma rampa que o vulgo chama ponte das pedras, mal ideada, acanhada e incompleta, que existe quase no centro da ribeira jacente entre a dita travessa e o referido cotovelo, e que tem sempre a maior frequência popular.<sup>126</sup>

Segundo Antônio Rocha Penteado, a rampa e o pequeno cais de pedra “eram os únicos pontos de acostamento que a cidade possuía”<sup>127</sup>, embora recebesse cada vez mais embarcações estrangeiras e desenvolvesse um intenso comércio com as cidades do interior da província, não somente o de grande porte, mas o comércio a retalho dos inúmeros “regatões”<sup>128</sup>, concorrentes indiretos do comércio grossista, que eram, em grande parte, os responsáveis pela animação do porto da cidade e pela maior afluência popular à Ponta de Pedras, trazendo para Belém “parte dos gêneros produzidos pelos lavradores por eles visitados, além de produtos extrativos que os mesmos obtinham”<sup>129</sup>.

A partir de 1839, no governo do presidente da província do Pará, Bernardo de Souza Franco, as atenções para o alargamento da muralha de cais já existente serão por ele retomadas, num período em que a província se voltava para a reconstrução de sua economia interna, abalada pela revolta cabana (1835-1840) e conseqüente baixa demográfica, que passava necessariamente pelo incremento dos serviços portuários. O plano era o de ampliar e garantir a cobrança dos direitos devidos à província, pelo comércio fluvial, constantemente acusado de evadir-se do pagamento de impostos à Recebedoria de Rendas provincial<sup>130</sup>, e de desenvolver um comércio ilícito no litoral da cidade, pelos quintais das casas que beiravam o rio, tanto na rua de São Boaventura, às proximidades do chamado Porto do Sal, no bairro da Cidade, como da rua da Boa Vista (antiga rua da Praia, futura rua da Imperatriz, atual 15 de Novembro), na orla guajarina do bairro da Campina. Souza Franco decidiu então priorizar as obras do cais a fim de “interpor uma rua às casas cujos fundos dão agora sobre o rio, e dar passagem aos fiscalizadores dos direitos públicos”<sup>131</sup>.

---

<sup>125</sup> Atual tv. Primeiro de Março.

<sup>126</sup> BAENA, *op. cit.*, p.184.

<sup>127</sup> PENTEADO, 1973, p.55.

<sup>128</sup> Era o comércio varejista ambulante dos rios amazônicos. Baena assim o descreve em 1833: “Pelos rios do mesmo termo da cidade giram alguns homens em pequenas canoas, que andam de roça em roça a vender os gêneros para o consumo popular e os mais necessários nos usos da vida. A estes homens dão o nome de regatões”. Em: BAENA, *op. cit.*, p.170.

<sup>129</sup> PENTEADO, 1973, p.56.

<sup>130</sup> Fundada de acordo com o regulamento de 1º de janeiro de 1839, a Recebedoria de Rendas dividia com a Alfândega (fazenda geral) e a Casa do Ver-o-peso (Câmara de Belém) a função de arrecadação de impostos para as três esferas de governo: provincial, geral e municipal, respectivamente. Em 30 de outubro de 1839, o presidente da província, Bernardo do Souza Franco, extinguiu o posto fiscal do Ver-o-peso, e a Recebedoria passou a arrecadar os impostos devidos para a Câmara de Belém, além dos direitos provinciais. Para maiores informações ver: CRUZ, 1952, p.68 e 119, e CRUZ, Ernesto. **História da Associação Comercial do Pará**. 2ªed. Belém: Editora Universitária – UFPA, 1996, p.137-153.

<sup>131</sup> PARÁ (Província) Presidente Souza Franco. *Discurso... 15 de agosto de 1839*. Pará, Typ. de Santos & menor, 1839, p.11.





**Figura 11:** Igreja e largo das Mercês, Belém. Ilustração de José Codina. Nesta imagem do final do século XVIII, percebemos que as águas da baía chegavam muito próximas da igreja das Mercês, construída na Rua da Praia (atual 15 de Novembro). Ao fundo, na travessa, podemos perceber duas igarités atracadas aguardando a maré.  
**Fonte:** FERREIRA, *op.cit.*, p.4.

Embora constituísse numa das obras mais reclamadas pelas autoridades provinciais e pela praça de comércio de Belém<sup>132</sup>, sua conclusão esbarrava na dificuldade de aquisição de materiais, na carência de mão de obra acentuada pela baixa populacional resultante da guerra civil e na ausência de erário público. Em 1848, o presidente da província Jerônimo Francisco Coelho, calculou em seis anos a finalização das obras e pedia à Assembleia Provincial mais recursos para o seu abreviamento:

De grande vantagem será concluir quanto antes esta obra, que além de ser um aformoseamento à cidade pela parte do litoral, onde acrescerá uma comprida e espaçosa rua, além de servir também para melhoramento e segurança do porto, é sobretudo um meio mais seguro, que muito concorrerá para a fiscalização das rendas pelos direitos, que se arrecadam dos gêneros para consumo procedentes dos sítios do interior, pois no estado em que se acha o porto, por mais ativa que se suponha a vigilância fiscal, não se pode evitar o excessivo contrabando, que se faz por essas pequenas alfândegas de casinholas, cercas, portas e quintais, que deitam para o Rio e são por ele banhadas, o que produz uma perda de mais de um terço dos direitos.<sup>133</sup>

A despeito das adversidades, a fisionomia da cidade mudava através de seu porto. Ainda em 16 de dezembro de 1842, o presidente Bernardo de Sousa Franco, consultando o governo central, consegue a autorização do Ministério da Guerra para a demolição dos restos do forte de São Pedro Nolasco, que se encontrava praticamente em ruínas, para a construção do cais e ponte em frente ao antigo convento das Mercês, onde funcionava a Alfândega e a Recebedoria. O Reduto de São José

<sup>132</sup> A Praça do Comércio de Belém, embora já existisse desde o início do século XIX, só foi oficialmente institucionalizada no dia 1º de novembro de 1864 por Manuel Antônio Pimenta Bueno e a partir de 16 de maio de 1899 passou a se chamar Associação Comercial do Pará. CRUZ, 1996.

<sup>133</sup> PARÁ (Província) Presidente Francisco Coelho, *op. cit.*, p.73.

também foi demolido para serem levadas até o mar as travessas da Piedade e da Estrella (atual Av. Assis de Vasconcelos). Em frente à baía surge, finalmente, a rua Nova do Imperador<sup>134</sup>, facilitando o acesso à Alfândega e tornando pública a área anteriormente constituída pelos fundos das propriedades da rua da Boa Vista. Essa nova via vai aglutinar, a partir de então, boa parte dos serviços portuários, de fiscalização e as principais firmas exportadoras da cidade.



**Figura 12:** Rua do Imperador por ocasião da chegada dos voluntários da Guerra do Paraguai. Fotografia de Augusto Fidanza, fl. 1861-1920.

**Fonte:** Biblioteca Digital del Patrimonio Iberoamericano. Endereço: [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_iconografia/TH\\_christina/icon827024.jpg](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/TH_christina/icon827024.jpg).

O pastor norte-americano James Fletcher, fazendo uma comparação com as impressões do também missionário Daniel Kidder, que esteve em Belém na década de 1840 e testemunhou uma cidade ainda bastante marcada pela revolta cabana, salienta as transformações da zona portuária de Belém dez anos depois, logo após o início dos serviços de navegação a vapor na região, em 1853. O litoral da cidade vinha sendo “secularizado” através da demolição de fortalezas coloniais, pela transformação do convento das Mercês em Alfândega, e também pela compra de grande parte do terreno do convento de Santo Antônio pela recém-constituída Companhia do Amazonas, para a construção de “large workshops, coal-depots, wharves, etc. so essential to the proper prosecution of

<sup>134</sup> Esse trecho do caminho da Boa Vista começou a ser aterrado em 1848 e foi entregue no ano seguinte, já na gestão do conselheiro Jerônimo Francisco Coelho. Passou a se chamar *boulevard* da República, a partir de 1889 e de 1930 até os dias atuais, de *boulevard* Castilhos França. CRUZ, Ernesto. **Ruas de Belém**. Belém: Conselho Estadual de Cultura, 1970, p.137-138.

their various and extended steam-interests”<sup>135</sup>. O pastor ainda cita o asfaltamento e a ampliação da iluminação a gás das ruas litorâneas, além da construção de um grande número de novas casas na rua Nova do Imperador, erguidas “from the Custom-House to the Castello fort, and an extensive pier has been constructed where formerly there were no facilities for landing except that which the beach afforded”<sup>136</sup>.

Além das preocupações com o serviço provincial de fiscalização do comércio interno, o governo central também se via pressionado a ampliar as instalações aduaneiras, por conta do crescente aumento do volume de mercadorias que passavam pela Alfândega da cidade. O comendador Fausto Augusto d’Aguiar informava ao novo presidente da província, José Joaquim da Cunha, em 1852, que:

Tendo-se tornado insuficiente para o serviço da alfândega, pelo rápido crescimento, que tem tido ultimamente o comércio exterior, a parte que ocupava do pavimento térreo do vasto edifício, que foi outrora convento dos religiosos mercenários, de modo que já não podia conter as mercadorias, que concorriam, o digno inspetor da tesouraria, de acordo com o dessa repartição, atendendo às justas reclamações do corpo do comércio, cujos interesses sofriam com isso gravemente, requisitou ao Governo Imperial, que fosse dado à alfândega, não só o resto do pavimento térreo, como todo o superior do mesmo edifício, que serviam de quartel do batalhão de artilharia.<sup>137</sup>

Assim, as antigas divisões internas em celas e corredores do pavimento superior foram demolidas e todo o pavimento térreo ficou destinado ao armazenamento dos gêneros de estiva<sup>138</sup>. O explorador alemão Avé-Lallemant, impressiona-se com a quantidade de mercadorias que o velho convento conseguia armazenar:

E quem se quiser dar ao trabalho de percorrer essas coxias, e apreciar a vida e o movimento lá dentro, poderá fazer uma ideia da importância comercial da cidade do Pará, que supre toda a imensa região do Amazonas com os artigos de que precisa, e coordena toda a atividade comercial, como se verá, no portentoso rio.<sup>139</sup>

A fim de ampliar ainda mais o espaço físico da Alfândega, a Recebedoria provincial e a Casa da Praça de Belém, que também funcionavam no edifício, serão transferidas em 1885, para um prédio construído no local do telheiro da Ponte de Pedras<sup>140</sup>, demolida dois anos antes em decorrência da obra<sup>141</sup>.

---

<sup>135</sup> “grandes oficinas, depósitos de carvão, trapiches, etc., tão essenciais para o avanço apropriado dos seus diversos e ampliados interesses”. KIDDER, D. P. & FLETCHER, J. C. **Brazil and the Brazilians**, portrayed in historical and descriptive sketches. Philadelphia: Childs & Peterson; Boston: Phillips, Sampson & Co., 1857, p.547.

<sup>136</sup> “da alfândega ao forte do Castelo, e um extenso cais foi construído onde antigamente não havia facilidades para o desembarque exceto ao que a praia proporcionava”. *Idem*.

<sup>137</sup> PARÁ (Província) Presidente Augusto d’Aguiar. *Relatorio... 20 de agosto de 1852*. Pará, Typ. de Santos & filhos, 1852, p.52.53.

<sup>138</sup> PARÁ (Província). Presidente Leitão da Cunha. *Relatório... 8 de dezembro de 1858*. Pará: Typ. Commercial de Antonio José Rabello Guimarães, 1858, p.12.

<sup>139</sup> AVÉ-LALLEMANT, Robert. **No rio Amazonas**. Belo Horizonte: Ed Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1980, p.55.

<sup>140</sup> PARÁ (Província). Presidente Augusto de Carvalho. *Relatorio... 16 de setembro de 1885*. Pará, Typ. de Francisco de Costa Junior, 1885, p.69-70.

<sup>141</sup> BELÉM (Município) Intendente A. Lemos. **O Município de Belém**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo intendente Senador Antônio José de Lemos. Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1909, p.252.





**Figura 13:** Interior da Alfândega, na década de 1870. Ilustração.  
**Fonte:** SMITH, *op.cit.*, p.38.



**Figura 14:** Prédio da Recebedoria de Rendas e seu anexo, ao lado do Mercado de Ferro. Postal.  
**Fonte:** PARÁ (Estado); Secult. **Belém da Saudade.** Belém: Secult, 1998, p.81.



Além dos problemas de armazenamento, a Alfândega enfrentava o caótico sistema de embarque e desembarque de mercadorias na baía, cujas conferências eram feitas em uma só ponte de madeira, que teve de ser demolida em 1860, pois ameaçava desabar<sup>142</sup>. Enquanto a administração não construía a nova ponte de descarga e trapiche de embarque, os mesmos faziam-se no “porto comum da cidade com grande perda de tempo, além das despesas que carregam o comércio, que nisto sofre frequentes prejuízos”<sup>143</sup>. De acordo com o presidente da província, em 1862, Francisco Carlos de Araújo Brusque:

As descargas fazem-se por meio de três guindastes colocados sobre o cais, ao qual só podem encontrar as alvarengas depois da meia-maré de enchente, ou antes da meia-maré de vasante, de modo que pouco tempo se pode aproveitar para o serviço de desembarque, e assim as mercadorias podem ficar expostas a avarias, quando as alvarengas não cheguem à tempo, ou fiquem em seco.<sup>144</sup>

Contudo, a reclamação pela construção de uma ponte de pedras e de um telheiro ou arcada de ferro para o abrigo de mercadorias, frequentemente deterioradas pela longa exposição ao tempo, não foi ouvida pelo governo imperial. Como informa o oficial-maior Antônio dos Passos Miranda, em nova solicitação ao ministro da Fazenda, em 1868<sup>145</sup>, essas inconveniências atrasavam as operações de comércio da praça de Belém, retardando os despachos, dificultando a polícia do porto e ocasionando perdas para a Fazenda. Embora tenha sido construída uma ponte provisória e substituído o guindaste mecânico por um movido a vapor em 1875, somente sete anos depois a Alfândega de Belém recebe uma ponte em ferro, de “acanhadas proporções”<sup>146</sup>, não obstante terem sido organizados e aprovados pelo governo central oito planos sucessivos para a construção da mesma em quase trinta anos<sup>147</sup>.



**Figura 15:** Armazéns, construídos em 1894, e ponte da Alfândega de Belém, vistos da baía. Fotografia.  
**Fonte:** PARÁ (Estado). Governador A. Montenegro, *op. cit.*, p.234.

<sup>142</sup> PARÁ (Província) Presidente Sá e Albuquerque. *Relatorio... 12 de maio de 1860*. Pará, Typ. Commercial de A.J. Rabello Guimarães, 1860, p.20.

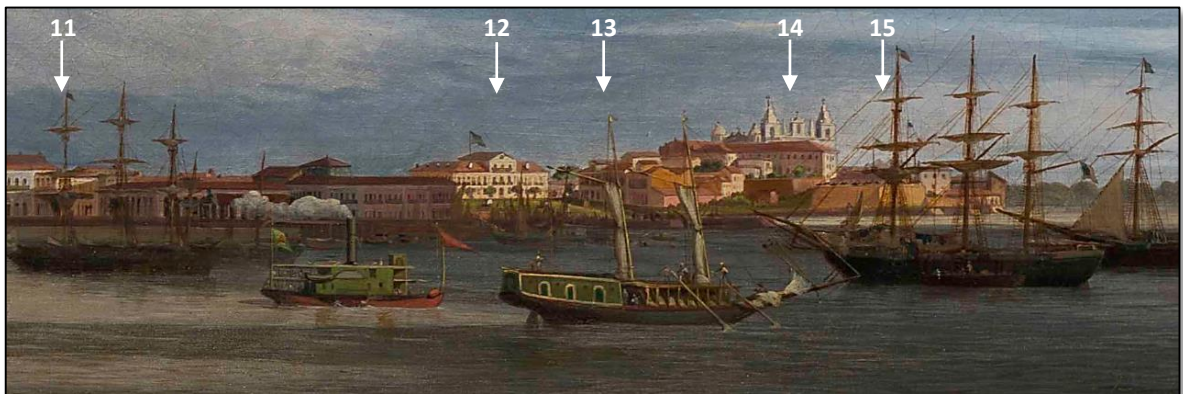
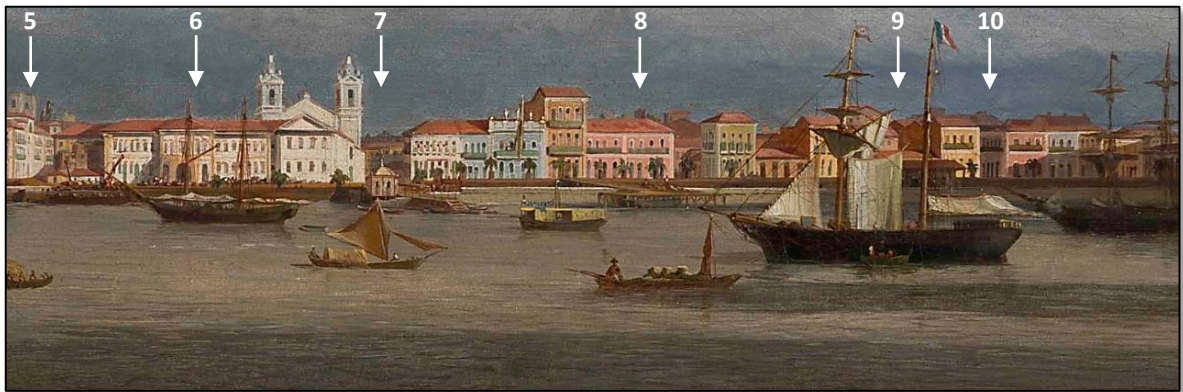
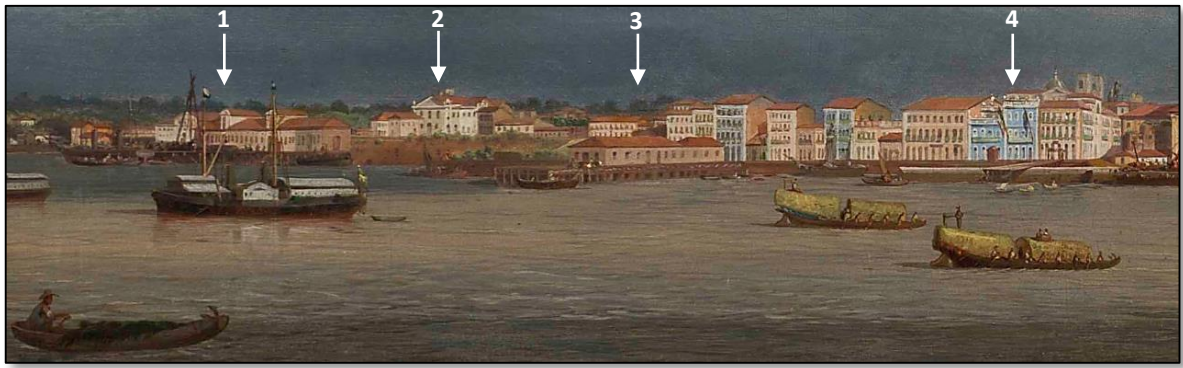
<sup>143</sup> PARÁ (Província). Presidente Araújo Brusque. *Relatorio... 1.o de setembro de 1862*. Pará, Typ. de Frederico Carlos Rhossard, 1862, p.85.

<sup>144</sup> *Idem*.

<sup>145</sup> Reproduzido em PARÁ (Província) Presidente Cunha Figueiredo. *Relatório... 16 de maio de 1869*. Pará: Typ. do Diário do Gram-Pará, 1869, p.A-28.

<sup>146</sup> BRASIL (Ministério da Fazenda). Ministro Serzedello Corrêa. *Relatorio I do ano de 1892...* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1892, p.178.

<sup>147</sup> PARÁ (Província). Presidente Gama e Abreu. *Falla... 16 de junho de 1879*. Pará, 1879, p.16.



**Figura 16:** “Uma vista panorâmica da baía de Belém do Pará” (1870) – recortes. Óleo sobre tela de Giuseppe Leone Righini.

1. Oficinas da Cia. do Amazonas; 2. Largo de Santo Antônio; 3. Trapiche da Cia. do Amazonas; 4. Rampa fronteira à tv. 1º de Março; 5. Tv. 1º de Março; 6. Alfândega e Igreja das Mercês atrás; 7. Ponte da Guarda-moria; 8. Ponte de desembarque próximo à Tv. Campos Salles; 9. Ponte de Pedras, futuro trapiche da Recebedoria; 10. Travessa Oriental do Mercado; 11. Travessa Ocidental do Mercado; 12. Palácio do Governo; 13. Doca do Ver-o-peso; 14. Catedral da Sé; 15. Forte do Castelo.

**Fonte:** Acervo digital Itaú Cultural. Disponível em: <http://novo.itaucultural.org.br/explore/espaco-olavo-setubal/espaco/sala-06/?lg=en>.

No final do século, o barão do Marajó dava a perceber que o sistema de armazenagem desse período, afetado pelo contínuo aumento da circulação de mercadorias no porto de Belém, era totalmente improvisado, pois de 1850 a 1879

o número de vapores que traziam mercadorias tinha quadruplicado, o comércio do interior tinha-se tornado dez vezes maior, e não obstante funcionarem para guarda de mercadorias um grande telheiro sobre a ponte da alfândega, alguns armazéns pertencentes ao arsenal de guerra, e o trapiche central o qual por si tem uma área quase igual à da alfândega, viu-se o exmo. Sr. Saraiva ministro da fazenda obrigado a conceder todo o antigo arsenal de guerra, para aumento da alfândega sendo para esse fim feitas diferentes obras.<sup>148</sup>

A melhoria dos serviços da zona portuária da cidade não era preocupação circunscrita às autoridades públicas que buscavam contornar os prejuízos fiscais. Importadores e exportadores, companhias de navegação transatlântica e de seguros, todos contavam diariamente prejuízos com a morosidade dos trabalhos e perda de mercadorias. Fica clara nos relatórios dos presidentes da província, a influência da praça de comércio do Pará na incessante pressão pelo melhoramento das instalações aduaneiras, da Recebedoria provincial e do próprio cais em si, como informa o relato do tenente da marinha norte-americana, Lewis Herndon, que observou o particular compromisso dessa corporação, desde meados do século XIX, com a construção do cais fronteiro à cidade como forma de prevenção do contrabando<sup>149</sup>, indicando que a praça de comércio sofria com os prejuízos oriundos da concorrência do comércio irregular nesse momento de expansão tanto do mercado interno como externo.

O cais de marinha da cidade terá uma longa e tortuosa trajetória na segunda metade do século XIX. A margem guajarina de Belém, a partir de 1839 vai passar por sucessivas obras de construção de muralhas, pontes, rampas e trapiches, além de projetos de aterro e obras de desobstrução do canal e docas, instalação de esgotos, calçamento e arborização das novas vias abertas, que consumirão centenas de contos de réis. Chocado com os gastos públicos com as obras provinciais, sobretudo no que tange ao cais da capital, o presidente da província, Dr. Couto de Magalhães<sup>150</sup>, conclui que apenas na construção da muralha de pedra de cantaria do cais incompleto e “desmantelado” da cidade foram gastos de 1851 a 1864, o montante de 309:094\$882 réis, fora os custos com a construção da doca do Reduto, na década de 1850, as sucessivas desobstruções da doca do Ver-o-peso, consertos de pontes e aterros que o fizeram pedir maior comedimento à Assembleia Legislativa Provincial:

Eu não digo que se não gaste com obras na capital. Gastemos, mas não gastemos tanto. (...)

Engrandecer não quer dizer possuir edifícios bonitos e superiores às nossas forças; não quer dizer ter passeios agradáveis, nem árvores muito bem plantadas e em linha reta,

<sup>148</sup> MARAJÓ, 1883, p.28

<sup>149</sup> “The corporation was engaged, during my stay, in building a strong stone sea-wall all along in front of the town. This will make a new wide street on the water-front, and prevent smuggling. Formerly, canoes, at high stages of the river, would land cargoes surreptitiously in the very cellars of the warehouses situated on the river”. HERNDON, William Lewis; GIBBON, Lardner; United States navy Dept. **Exploration of the Valley of the Amazon, made under direction of the Navy department.** Part I. By Lieut. Herndon. Washington: Robert Armstrong, Public Printer, 1854, p.334.

<sup>150</sup> Para maiores informações sobre José Vieira Couto de Magalhães, ver: HENRIQUE, Márcio Couto. **Um toque de voyeurismo:** o diário íntimo de Couto de Magalhães (1880-1887). Rio de Janeiro: EdUERJ, 2009.

não; tudo isso é agradável, mas tudo isso é luxo, e o luxo só deve ser atendido, depois que atendidas forem as necessidades.<sup>151</sup>

Contudo, para os membros da Assembleia, os aterramentos da orla, que fizeram surgir novas vias, com a rua Nova do Imperador e a rua de Belém<sup>152</sup>, não serviam apenas para o embelezamento do litoral da cidade, mas também para o crescimento das rendas provenientes dos impostos e dos aforamentos dos terrenos de marinha acrescidos, pois

se o cais é útil ao aformoseamento do litoral e à segurança dos prédios que o bordam, também é útil e, demais, necessário ao fisco, à marinha e ao cofre geral, pelos interesses que deriva dos rendimentos dos terrenos de marinha que, assim preparados, aumentam de valor e extensão e dão maiores rendas ao estado.<sup>153</sup>

O fato é que os gastos da província com o cais de Belém não eram unanimidade entre as autoridades que ora tentavam empurrar a responsabilidade de sua construção para o governo central<sup>154</sup>, ora para os próprios proprietários dos terrenos fronteiriços ao cais. No último grupo inseria-se o Conselheiro José Bento da Cunha Figueiredo, que acreditava que a construção do cais era obra que deveria ser paga pelo próprio setor privado do comércio da cidade por meio do aforamento dos terrenos de marinha que surgiram com o aterramento e construção da muralha de sustentação. Durante sua administração na presidência da província, em 1869, Cunha Figueiredo designa ao engenheiro Tiburcio o levantamento de planta e orçamento geral para a construção do cais “desde a Sacramento<sup>155</sup> até o lugar do Ver-o-peso, contendo 784 metros de extensão, e 50 de largura, em que se poderá edificar sete novos quarteirões, que podem receber 40 boas casas de comércio”<sup>156</sup>. Feito isso, chamou “a praça do comércio e a todos os proprietários de prédios fronteiros ao antigo cais, para declararem se queriam ficar com os terrenos com a obrigação de fazerem à sua custa o novo cais e seu aterro, pois que de outro modo eu não os concederia”<sup>157</sup>. A intenção do presidente era a de conseguir o cais para a cidade, sem dispêndio dos cofres públicos, mas à custa dos particulares pretendentes a concessionários ou

<sup>151</sup> PARÁ (Província). Presidente Couto de Magalhães. *Relatorio...* Rio de Janeiro: Livraria do Povo, 1864, p.82-83.

<sup>152</sup> Pela planta da cidade 1886, a rua de Belém estendia-se da doca de Souza Franco em direção ao matadouro ou curro municipal (onde hoje funciona a Fundação Curro Velho), paralela à baía do Guajará, correspondendo atualmente à Av. Pedro Álvares Cabral. Contudo, observa-se pelos anúncios das companhias de navegação e trapiches localizados na orla guajarina que ia da Companhia do Amazonas, à altura da Tv. dos Mirandas (atual Av. Presidente Vargas) até a referida doca, que essas empresas endereçavam seus estabelecimentos à “Rua de Belém”. Acredito, portanto, que esta via era uma continuação da rua do Imperador (atual *boulevard* Castilhos França), a partir da Tv. dos Mirandas e que seguia pela orla até o Curro Municipal, paralela ao rio. Vide: *Planta da Cidade do Pará mandada levantar pela vereação do quadriênio de 1883-1886 pelo engenheiro da Câmara Manoel Odorico Nina Ribeiro*, reproduzida em PARÁ (Estado); MOURA, Ignacio Baptista de *et alii*. **The State of Pará**. Notes for the exposition of Chicago as authorized by the governor of Pará, Brazil, Dr. Lauro Sodré. New York: G. P. Putnam’s Sons, 1893, p.28.

<sup>153</sup> Conforme informa o coronel Manoel de Frias Vasconcellos, presidente da província em PARÁ (Província). Presidente Frias de Vasconcellos. *Falla... 1.o de outubro de 1859*. Pará, Typ. Commercial de A.J.R. Guimarães, [n.d.], p.10-11.

<sup>154</sup> Como Antônio Coelho de Sá e Albuquerque, que, ao entregar a presidência da província em 1860, queixa-se do fato das obras do cais da cidade serem executadas exclusivamente às expensas provinciais, embora, sob seu ponto de vista esta não pudesse deixar de ser “considerada obra geral, e por isso digna da proteção do Governo Imperial”. PARÁ (Província). Presidente Sá e Albuquerque, *op. cit.*, p.26.

<sup>155</sup> A rampa da Sacramento localizava-se à frente da Tv. dos Mirandas, futura Av. 15 de Agosto e da República e atual Presidente Vargas. Foi aterrada com as obras de construção do novo porto, em 1908.

<sup>156</sup> PARÁ (Província). Presidente Cunha e Figueiredo. *op. cit.*, p.8-9.

<sup>157</sup> *Ibid.*, p.9.

foreiros dos terrenos conquistados ao rio. Justificava que essa medida conteria a “desordem no tráfego e economia do porto” caso os particulares conquistassem – como já vinham fazendo – esses terrenos sem a preocupação com o ordenamento do litoral<sup>158</sup>. A proposta foi aceita pela praça de comércio, embora tenham declinado da responsabilidade da obra, entregando-a, por administração à província, e comprometendo-se a pagar 4:000\$000 réis por braça corrente de terreno aforado<sup>159</sup>.

Celebrados os contratos em 5 de maio e 1º de setembro de 1870 com o arrematante Augusto Michel Andreossy<sup>160</sup>, as obras do cais de Belém, que teriam a duração de três anos chegaram a 1877 paralisadas e incompletas. Problemas com a má construção dos alicerces, desnivelamento da muralha, o não pagamento dos trabalhadores, aumento dos custos e as sucessivas prorrogações para sua entrega, são alguns dos contratemplos envolvendo a obra, tida como reflexo da “política esbanjadora” do governo provincial<sup>161</sup>. O empreiteiro também havia sido acusado de receber o equivalente a mil e quinhentos contos para realização de obras que não haviam sido realizadas:

O cais de marinha, que ainda está por concluir, ameaça desabar! A maior parte dele não foi construído com a altura contratada. As fiadas de cantaria branca, a linha do cordão, o parapeito estão dispostos em planos inclinados. O cais em muitos pontos não tem alicerces! (...)

Aí estão, a fazer explosões, os *inflamáveis* canos de esgoto que tem custado à província a importante soma de quatrocentos contos. (...)

As finanças da província estão arruinadas, foram completamente comprometidas com as obras do cais de marinha e canos de esgoto.

Dois mil contos de réis jogados na rua, para mais avolumar o – imenso abdômen – do poderoso empreiteiro.<sup>162</sup>

A imprensa e autoridades ainda duvidavam da eficácia do projeto, numa região de constante recuo do rio e assoreamento das margens. A própria Ponte de Pedras, principal área de desembarque de gêneros de exportação, antes de sua demolição, em 1883, havia se tornado inútil com os sucessivos aterros que não permitiam mais a aproximação dos navios “a não ser na maré cheia de modo que os desembarques de pessoas, em quase sua totalidade, são feitos na ponte chamada guardamoria”<sup>163</sup>. O presidente Pedro Vicente de Oliveira, ao passar a administração da província em 1875, reclama dos gastos com uma obra que poderia se tornar supérflua pelo afastamento do rio, acabando por prejudicar o porto que, segundo ele, mais do que um cais de pedra, “precisava era de uma boa ponte de embarque”<sup>164</sup>. Outro crítico das obras, o barão do Marajó, responsabilizava exclusivamente

à imprudente administração do sr. Conselheiro José Bento da Cunha Figueiredo gastando enormes somas com um novo cais, querendo ganhar terreno sobre o mar, quando terreno

<sup>158</sup> *Ibid.*, p.8.

<sup>159</sup> *Ibid.*, p.9.

<sup>160</sup> PARÁ (Província). Presidente Gama e Abreu. *Relatorio... 15 de fevereiro de 1880*. Pará, 1880, p.35.

<sup>161</sup> *O Liberal do Pará*, 04/06/1875, p.1. O jornal *O Liberal do Pará*, era franco opositor político do governo conservador que assumira a província a partir de 1868, e que tinha como principal expoente o cônego Manoel Jose da Siqueira Mendes, proprietário, por seu turno, do diário *A Constituição*. Os conservadores controlaram a política provincial até o liberal José Coelho da Gama e Abreu, o barão do Marajó, assumir a presidência da província uma década depois. As obras do porto serão amplamente instrumentalizadas no proselitismo jornalístico do período, como forma de criticar a administração da oposição política.

<sup>162</sup> *O Liberal do Pará*, 02/02/1876, p.2.

<sup>163</sup> *Ibid.*, p.21.

<sup>164</sup> PARÁ (Província). Presidente Vicente de Azevedo. *Relatorio... 17 de janeiro de 1875*. Pará: Typ. de F.C. Rhossard, 1875, p.49.

tínhamos, deu lugar a que seus sucessores, para fazerem honra aos contratos, se vissem obrigados a por conta da província contraírem importantes empréstimos com estabelecimentos bancários.<sup>165</sup>

A deficiência da construção do cais e realização dos aterros começa a afugentar os candidatos ao aforamento dessas áreas que não cumpriram com o contrato de 1870 para o pagamento dos terrenos. Em 1876, o presidente Francisco Maria Corrêa de Sá e Benevides, lamenta-se que a obra tem pesado exclusivamente à província pelo recuo dos foreiros, insatisfeitos com a qualidade das obras do cais e do aterro:

Constou-me que alguns concessionários dos terrenos alegaram deficiência dos mesmos, que não tinham as 16 braças de fundos da concessão, e à Câmara Municipal declarei que não aprovava o plano apresentado para as construções, por se afastar ele do que foi contratado pelo governo com os concessionários dos terrenos que tinham o direito de fazer armazéns, ou sobrados uma vez que respeitem as regras das posturas municipais (...) Pelo tesouro municipal mandei fazer as intimações aos foreiros dos terrenos já aterrados para o afastamento das benfeitorias aos cofres provinciais, condição da concessão, e, confesso-vos, não foi sem grande surpresa que tive a notícia de que grande parte dos da rua do Imperador desistiu da concessão, figurando entre eles um dos mais notáveis capitalistas.<sup>166</sup>

Enquanto as obras, paralisadas desde janeiro de 1877, causavam transtorno à cidade, o governo provincial se via desamparado na tentativa de acalmar a praça de comércio através de consertos pontuais nas pontes e construção de rampas para o desembarque das mercadorias, como as da frente da travessa do Açougue, a rampa Pomroy, e a da Sacramento, em frente à travessa dos Mirandas. A província continuava a se queixar do alheamento do governo central em relação ao auxílio financeiro para a modernização dos serviços aduaneiros e do cais de marinha da cidade, até que o advento do período republicano pareceu trazer às autoridades federais – obviamente em busca do aumento da arrecadação fiscal – um maior senso de responsabilidade para com a Alfândega de Belém, que chega ao final do século XX elevada à categoria de 1ª classe em decorrência das rendas auferidas pelas exportações da borracha que, segundo Rodrigues Alves, são “a que maior suprimento ou saldo oferece ao Tesouro”<sup>167</sup>. Em 1892, o próprio ministro da Fazenda, Serzedello Corrêa, reconhecia:

que essa importante repartição aduaneira, que é o entreposto comercial da mais extensa região do país e de quatro nações ribeirinhas, carece de ser dotada de todos quantos recursos são de mister à sua atuação fiscal e especial situação geográfica e comercial, em ordem de atender os altos interesses públicos e privados, que se debatem perante a sua jurisdição, pois continua privada dos meios indispensáveis, quer aprecie-se o quadro de seu pessoal, quer os elementos materiais de que dispõe atualmente para o serviço de descargas.<sup>168</sup>

O quadro abaixo, que mostra a evolução tanto das rendas da Alfândega, como da Recebedoria provincial/estadual, no período de 1840 a 1920, dá a compreensão dos motivos pelos quais as repartições fiscais queixavam-se da infraestrutura de um serviço constantemente avolumado:

<sup>165</sup> MARAJÓ, 1883, p.26.

<sup>166</sup> PARÁ (Província). Presidente Sá e Benevides. *Relatorio... 15 de fevereiro de 1876*. Pará, 1876, p37.

<sup>167</sup> BRASIL (Ministério da Fazenda). Ministro Rodrigues Alves. *Relatório I do ano de 1894...* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1895, p.258.

<sup>168</sup> BRASIL (Ministério da Fazenda). Ministro Serzedello Corrêa, *op. cit.*, p.175-176.



TABELA 3 RENDA DAS REPARTIÇÕES FISCAIS EM BELÉM		
ANOS	VALORES OFICIAIS EM MILRÉIS	
	ALFÂNDEGA	RECEBEDORIA
1840	323:694\$981	333:492\$838
1846	526:903\$363	201:862\$916
1850	519:314\$601	185:118\$728
1856	987:686\$198	340:207\$510
1860	1.496:143\$670	677:297\$915
1866	1.890:066\$351	824:452\$437
1870	4.090:533\$503	1.544:173\$227
1876	3.361:790\$683	1.579:301\$279
1880	5.663:270\$000	2.609:268\$000
1886	9.215:638\$572	3.192:380\$049
1890	9.433:086\$592	3.177:095\$454
1896	19.228:966\$000	---
1900	20.452:129\$000	18.629:335\$000
1906	27.599:779\$000	15.394:863\$000
1910	41.875:668\$000	17.165:522\$000
1916	16.593:966\$000	11.224:000\$000
1920	---	7.631:000\$000

Fontes: ALBUQUERQUE, 1894, p.132-136; LE COINTE, 1922, p.424 e 427.

Neste quadro, percebe-se ainda o contínuo crescimento das rendas das duas repartições, em especial na Alfândega, desde a década de 1840 até a década de 1910, período da crise gomífera. Nota-se, em especial, o salto numérico entre os anos de 1866 (ano do decreto da abertura da bacia amazônica) e 1886, quando a afluência de embarcações começou efetivamente a se ampliar, através do aumento de 350% na arrecadação aduaneira e de cerca 280% na arrecadação provincial. Somente no ano de 1876 há uma retração na arrecadação alfandegária, em decorrência de uma crise econômica que envolverá a praça de comércio da província<sup>169</sup>. As rendas provinciais, por seu turno, apresentaram, ao longo desses oitenta anos, maior flutuação nos anos posteriores à revolta cabana, sobretudo no ano de 1850, quando da turbulência econômica provocada pela introdução da febre amarela na região e também por conta da epidemia de cólera.

A deficiência das instalações da Alfândega ocasionava relevante ônus ao comércio importador com a estadia de alvarengas, com os transbordos e com as diárias no porto dos grandes paquetes que tinham de esperar, às vezes, semanas para a conferência de suas cargas. Em decorrência disso, o ministério da Fazenda, ainda no período imperial, teve de ampliar sua atuação fiscal aos trapiches privados, como os do *Comércio, Grão-Pará, Belém, Auxiliar e São João*, transformados em trapiches alfandegados<sup>170</sup> numa tentativa de tornar mais célere os serviços de fiscalização. Já em 1894, o

<sup>169</sup> Ver: VAQUINHAS, Irene. “ ‘Fora galego!’ Um caso de antilusitanismo no Pará na década de setenta do século XIX”. Em: *Revista de Estudos Amazônicos*, vol. X, nº2 (2013), p.216-235.

<sup>170</sup> De acordo com a historiadora Maria Cecília Velasco e Cruz, ainda no período de D. João VI, num contexto de crescimento demográfico e urbano da corte do Rio de Janeiro e de intensificação do movimento portuário após a abertura dos portos, em 1808, percebeu-se a necessidade de expansão do acanhado setor aduaneiro da cidade, que não

ministério da Fazenda autoriza a construção de armazéns de ferro “importados por conta da administração, no litoral em frente ao edifício da alfândega”<sup>171</sup> para a acomodação das cargas cujo volume aumentava progressivamente. Autoriza também o prolongamento da ponte metálica, tendo em vista o constante recuo do rio causado “pela impetuosa corrente das marés, pelo lixo lançado ao rio, junto ao cais, pelas estacadas dos trapiches, que forma uma espécie de barreira, pela submersão de cascos de embarcações”<sup>172</sup>. Segundo a inspetoria da Alfândega, até o início da década de 1880 atracavam junto à ponte da repartição navios de 20 pés de calado, mas em 1897 só conseguiam encostar as rasas alvarengas de 4 a 5 pés, “ficando muitas delas encalhadas na vasante das marés”, enquanto que os demais ancoradouros de carga e descarga “que davam acesso a embarcações, de calado até 25 pés, já não comportam os de 18 ½, que, por essa razão, ficam no ancoradouro de franquia, com manifesto aumento de despesas de descarga e maior inconveniente para a fiscalização noturna”<sup>173</sup>.



**Figuras 17 e 18:** Armazéns de da Alfândega, no final do século XIX. Fotografias de Augusto Fidanza.  
**Fonte:** PARÁ (Estado). Governador Paes de Carvalho, *op. cit.*, p.71.

A dificuldade cada vez maior no acostamento de embarcações no litoral requisitava constantemente obras de desobstrução dos canais das margens do Guajará, principalmente das docas do Ver-o-peso e Reduto, que recebiam a maior parte das embarcações de pequeno porte dos lavradores

---

tinha trapiches nem armazéns suficientes para dar agilidade aos serviços de despacho das mercadorias que, por vezes, aguardavam meses para a devida conferência. Nesse sentido, o governo permitiu o depósito de mercadorias em armazéns particulares e encorajou o arrendamento ou aforamento dos terrenos nas praias da Gamboa e Saco de Alfere para a construção de trapiches privados e depósitos que proliferaram na orla carioca e abarcaram boa parte dos serviços de fiscalização, muitos deles transformando-se em agentes do fisco, isto é, em “trapiches alfandegados”, que ficavam sob jurisdição aduaneira, descentralizando e trazendo maior presteza às verificações e despachos que lá eram realizados sob a fiscalização do inspetor da repartição. Para mercadorias que careciam de maior rapidez ainda, como gêneros alimentícios, móveis e materiais de construção, realizava-se o “despacho por estiva”, isto é, os volumes que o navio carregava eram imediatamente conferidos sobre água, e o imposto devido era calculado com base em estimativas de peso, quantidade ou volume da carga e após a liberação essas mercadorias poderiam ser desembarcadas em qualquer trapiche da cidade. Esta prática, que chega até o período republicano, foi abraçada por vários portos de primeira ordem, como os de Recife, Bahia, Santos e de Belém. Para maiores informações, ver: VELASCO CRUZ, “O Porto do Rio de Janeiro no Século XIX: Uma Realidade de Muitas Faces”. Em: **Tempo** (London), Niterói, v. 8, n.2, p. 123-147, 1999.

<sup>171</sup> BRASIL (Ministério da Fazenda). Ministro Rodrigues Alves, *op. cit.*, p.255.

<sup>172</sup> BRASIL (Ministério da Fazenda). Ministro Bernardino de Campos. *Relatório...* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1898, p.446.

<sup>173</sup> *Idem.*



do interior. O ministério da Fazenda, cujo auxílio era frequentemente solicitado para tais trabalhos, recusava-o muitas vezes por acreditar na inutilidade de tais obras:

Frequentes vezes tem o governo estadual do Pará mandado proceder à escavação ou dragagem nas docas do Ver-o-peso e na do Reduto, e até por conta da verba “Socorros públicos”, em outros tempos, se realizaram tais serviços.

Aos que conhecem o que são essas docas, e o valor dos serviços aí desempenhados, que, dentro de poucos meses, são inteiramente anulados, bem julgam da inutilidade da dragagem, que o inspetor da Alfândega do Pará propõe no ancoradouro por conta da administração aduaneira, e eu condeno, por inútil aos cofres públicos da União visto como não melhorará convenientemente o serviço das descargas. Quando muito pode ser um recurso de ocasião, jamais para satisfazer de modo completo as necessidades do grande comércio importador.<sup>174</sup>



**Figura 19:** Doca do Ver-o-peso. Fotografia.  
**Fonte:** KERBEY, *op. cit.*  
p.168.



**Figura 20:** Doca do Reduto. Fotografia de Augusto Fidanza.  
**Fonte:** PARÁ (Estado) Governador P. Carvalho, *op. cit.*, p.18.

As obras de escavação das docas e do canal guajarino, ainda na década de 1880, ficaram sujeitas a um intenso debate entre engenheiros, sanitaristas e autoridades públicas sobre a periculosidade que tais trabalhos teriam à saúde dos operários envolvidos nas obras e dos moradores

<sup>174</sup> BRASIL (Ministério da Fazenda). Ministro Rodrigues Alves, *op. cit.*, p.256-257.

em geral da área. Para o aterro do litoral eram utilizados os resíduos recolhidos no trabalho de desobstrução das margens que, segundo higienistas, eram constituídos por matéria orgânica de aluviões, restos de animais, esgoto e lixo e “toda sorte de imundícies, que em grande escala são aí lançadas, já devido à incúria das autoridades respectivas, já pelos maus hábitos de nossa população”<sup>175</sup>.

Por pressão da opinião pública, serão organizadas três comissões para a averiguação das condições sanitárias das obras: a primeira ainda em 1878; a segunda em 1883 e a última em 1885, quando da retomada dos trabalhos de nivelamento do cais e aterro das margens pelo arrematante Antônio Homem de Loureiro Siqueira. As duas primeiras serão favoráveis à continuidade dos trabalhos de aterro, a despeito da violenta reação da imprensa local. A terceira terá as opiniões divididas pelos doutores e engenheiros que a compunham, uns sendo veementemente contrários ao aterro com os resíduos da escavação do canal, outros concordando com as obras e dando suas ressalvas. Os doutores Antônio Emiliano de Souza Castro e José Paes de Carvalho, da Inspeção de Saúde Pública provincial, foram da opinião de que “o aterro do cais de marinha apresentava todos os predicados de um verdadeiro pântano, e como tal concorre eficazmente para o mau estado sanitário desta capital”<sup>176</sup>. Os respeitáveis higienistas evocam os casos de obras de saneamento em grandes cidades nacionais e estrangeiras, como Paris, Recife, Rio de Janeiro e mesmo Belém, para convencer a estreita ligação entre o contínuo revolvimento de terra de natureza pantanosa às epidemias que se desenvolveram em decorrência desses trabalhos:

Quando se tratou de abrir a doca de “Souza Franco”, antes de se estabelecer um sistema de dragagem conveniente, uma grande parte de terrenos alagados foi posta a descoberto. Passados alguns dias, uma grande epidemia de febres palustres, simples e perniciosas de concomitância com o beribéri devastou o bairro do Umarizal, espalhando-se ao mesmo tempo por toda a cidade.<sup>177</sup>



**Figura 21:** Aterro do boulevard da República em período de cheia do rio. Postal. **Fonte:** Acervo de “Belém Antiga” (<https://www.facebook.com/belemdopassado>)

<sup>175</sup> Reclama o engenheiro municipal Manoel Odorico Nina Ribeiro, em 1885, em relatório anexado ao do presidente da província, Carlos Augusto de Carvalho. PARÁ (Província). Presidente Augusto de Carvalho, *op. cit.*, p.14.

<sup>176</sup> Parecer dos médicos Antônio Emiliano de Souza e José Paes de Carvalho, de 17 de agosto de 1885. *Ibid.*, p.16.

<sup>177</sup> *Ibid.*, p.15.

O também inspetor interino da Saúde Pública, João Paulino de Souza Uchôa, juntamente com o diretor da Secção de Obras Públicas da província, José Felix Soares, discordavam da natureza “pantanososa” das terras revolvidas e não encontraram indícios que o aterro pudesse pôr em risco a saúde dos operários e dos habitantes das ruas do Imperador e de Belém. De toda forma, concordavam com a proibição da escavação das docas no verão, aconselhando o seu prosseguimento apenas no período chuvoso, com a condição de que os resíduos fossem trasladados para local afastado do litoral<sup>178</sup>. Já o médico da Câmara Municipal, Dr. Carlos Augusto Valente de Novais foi o único a defender com veemência as obras de escavação e aterro das vias litorâneas que antes eram “grandes lodaçais”, mas que àquele momento encontravam-se “perfeitamente edificadas e calçadas como as ruas da Imperatriz e do Imperador”<sup>179</sup>. O sanitarista lembrava que o aterro, feito em 1878, não havia dado origem a nenhuma epidemia nem teria causado doença alguma no próprio pessoal empregado no serviço e na população que vivia e trabalhava naquelas ruas que, segundo ele, são as que menos sofrem “não obstante a grande quantidade de pessoas que nelas habita (...) a menos que se não queira pensar que o vento acarretaria o miasma para o centro da cidade, onde se observa maior número de casos de febres de fundo palustre”<sup>180</sup>.

Em meio às polêmicas, as escavações para a desobstrução das docas continuaram nos meses de inverno e os detritos começaram a ser lançados pouco além do Arsenal de Marinha<sup>181</sup>. De toda forma, a própria administração via as despesas das obras serem desperdiçadas, pois, como observou o conselheiro Tristão de Alencar Araripe, as docas continuavam obstruídas “assim como o litoral, onde a lama cresce de dia para dia, reduzindo consideravelmente o leito do rio, sendo que na baixa-mar em algumas partes já não podem atracar às pontes, nem mesmo as pequenas embarcações”<sup>182</sup>. O recuo do rio influenciava não só na logística portuária, como refletia uma imagem imperfeita da cidade ambicionada por seus urbanistas. Seu aspecto, vista pelo rio, resumia-se nas palavras do Herbert Smith:

The beauty of the river-view is not heightened by the foreground— a bare, muddy space half filled in to a wall along the river. This wall was built—how many years ago I know not —with the design of giving a deep water-frontage to the city; but the river worked faster than the contractors. While they were building, it spread a great bed of mud outside of the wall; and so in the end there was a bank there, uncovered at low water, just as before. Meanwhile the space between the wall and the old bank was a muddy pool, littered with garbage of every kind; it would have bred a pestilence over the whole city, but for the daily washings it got with the tides, and the scavenger crabs that swarmed in it. It remained so for many years, *an eye-sore to the city*; the provincial government could never fill it...<sup>183</sup>

<sup>178</sup> Parecer do inspetor interino da Saúde Pública João Raulino de Souza Uchôa e do diretor da secção de obras públicas José Felix Soares, de 24 de agosto de 1885. *Ibid.*, p.19.

<sup>179</sup> Parecer do médico da Câmara Municipal, Dr. Carlos Augusto Valente de Novais, de 6 de maio de 1885. *Ibid.*, p.22-23.

<sup>180</sup> *Idem.*

<sup>181</sup> PARÁ (Província). Presidente Costa Barradas. Falla... 20 de novembro de 1886. Belém: Typ. Do Diário de Notícias, 1887, p.A4-36.

<sup>182</sup> PARÁ (Província). Presidente Alencar Araripe. Falla... 25 de março de 1886. Belem: Typ. do Diario de Notícias, 1886, p.49.

<sup>183</sup> “A beleza da visão do rio não é maior por causa de sua orla – um espaço descoberto e enlameado, semipreenchido por uma muralha paralela ao rio. Essa muralha foi erguida – quantos anos atrás eu não sei – com o propósito de conferir uma borda d’água profunda para a cidade; mas o rio trabalhou mais rápido que os construtores. Enquanto eles a iam





**Figura 22:** O litoral da baía do Guajará tomado por trapiches, no início do século XX. Fotografia.  
**Fonte:** Acervo Companhia Docas do Pará (CDP) (original).

Smith enfatiza ainda o desperdício de dinheiro nessas obras como sendo “only a type of the gross mismanagement that has disgraced Para”<sup>184</sup>. Tornou-se unânime a opinião de que a Câmara Municipal, que havia incorporado ao seu patrimônio os terrenos de marinha conquistados com os aterros, favorecia abertamente os particulares que solicitavam o levantamento de trapiches<sup>185</sup> no litoral, contribuindo inegavelmente para o aceleramento do assoreamento das margens e desperdício dos recursos público, além de dificultar os serviços de fiscalização das repartições, como deixa claro o administrador da Recebedoria, Pinto Marques, em 1899:

Foi um grande erro ceder a particulares o litoral da parte comercial da cidade, deixando reservado apenas um pequeno espaço onde se acha aquele próprio do estado. Resultou disso o inconveniente ou outros o absurdo de serem os pontos fiscais, na sua maior parte estabelecimentos particulares com administrações e empregados estranhos ao fisco. Conquanto estejam esses estabelecimentos sob a imediata fiscalização da Recebedoria, não pode esta impedir de modo absoluto que neles haja irregularidades nas entradas e saídas de gêneros, e portanto desvio de rendas. (...) Se em vez de particulares fossem, como deviam ser, do Estado, os trapiches precisos àquele serviço, a fazenda Pública teria deles uma renda nunca inferior a mil e quinhentos contos. Esta renda dispensaria muitos impostos, que os compromissos do Tesouro obrigam ainda a fazer pesar sobre certos ramos da indústria que bem merecem toda a proteção e auxílio do governo.<sup>186</sup>

No raiar do século XX o litoral da cidade viu-se privatizado por inúmeros trapiches de ferro e madeira pertencentes às companhias de navegação e casas armadoras. Em 1905, de acordo com a

---

erguendo, espalhou-se um grande leito de lama na muralha; para então, por fim, surgir uma praia descoberta na baixamar, exatamente como antes.

Enquanto isso, o espaço entre a muralha e a margem antiga transformou-se numa piscina de lodo, cheia de lixo de todo o tipo; de onde teria se alastrado uma epidemia pela cidade inteira caso a maré não contribuísse com sua limpeza, assim como os caranguejos que lá fervilham. Dessa forma permaneceu por vários anos, *uma cicatriz para a cidade* que o governo provincial nunca pôde resolver”. SMITH, *op. cit.*, p.47-48.

<sup>184</sup> “apenas um exemplo de péssima administração que tem desonrado o Pará”. *Ibid.*, p.48.

<sup>185</sup> A concessão a particulares dos terrenos de marinha, dos reservados nas margens dos rios e dos acrescidos natural ou artificialmente foi regulamentada pelo decreto nº 4.105 de 22 de fevereiro de 1868, disponível em: <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=74305>.

<sup>186</sup> PARÁ (Recebedoria de Rendas). *Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. José Paes de Carvalho governador do estado do Pará por Raymundo Diniz Pinto Marques, administrador da Recebedoria de Rendas*. Belém: [s.d.], 1899, p.19-20.

planta da cidade feita pelo desenhista municipal José Sydrim<sup>187</sup>, a orla central da cidade, no sentido sul-norte, estava composta da seguinte forma: a) entre o Arsenal de Marinha (42) e o Forte do Castelo (36), não havia cais propriamente dito, apenas alguns trapiches privados e o Porto do Sal, na rua São Boaventura (41); b) entre o Castelo (36) e a doca do Ver-o-peso (25), estava o trapiche do *Lloyd Brasileiro* (18) – onde antes se localizavam os da Cia. Brasileira de Navegação a Vapor e Companhia de Pesca a Vapor; c) do Ver-o-peso (25) à Alfândega (10), trapiches *Auxiliar do Comércio* (17), *P.ª de Pedra (Recebedoria)* (16), *Pará e Amazonas* (15), *Subgerência* (14) – onde funcionava anteriormente o da empresa Marajó –, *Comércio* (13) e *Guarda-moria* (12); d) da Alfândega (10) à rampa da Sacramento (5), os trapiches *Belém* (9), *Gram-Pará* (8) – onde se localizava, até o ano de 1900, o da *Red Cross* –, *Booth Line* (7) e *Companhia de Navegação a Vapor do Amazonas* (6), que também possuía oficinas (4) mais ao norte, ao longo da orla não aterrada à frente do convento de Santo Antônio até as proximidades da doca do Reduto (1); e) por fim, da doca de Souza Franco ao curro municipal, os trapiches São João e Valha-me Deus, que aparecem na planta da cidade elaborada pelo engenheiro municipal Nina Ribeiro, em 1886<sup>188</sup>.

Segundo William Butler Ogden, a visão que se tinha da cidade pela baía era obstruída por um amontoado de vapores e trapiches das companhias de navegação, os melhores, construídos de ferro e com cobertas de zinco. Os quarteirões fronteiros aos cais, mantidos como “parques públicos”, pareciam abandonados pela municipalidade, pois se via espalhadas por eles peças de maquinaria quebradas e até uma estátua, que deveria ser erguida na Praça da Constituição<sup>189</sup>, encontrava-se abandonada ainda lacrada no local, “just as it was shipped from Europe several years ago”<sup>190</sup>. De resto, “nothing is ever done to them, and they are simply a tangled mass of uncut grass and weeds”<sup>191</sup>. Dessa forma, o porto de Belém, que havia absorvido milhares de contos de réis das diferentes instâncias administrativas e dividido opiniões de técnicos, autoridades públicas, setores privados e imprensa, chegava ao século XX muito aquém das expectativas daqueles que aportavam na “rainha do Amazonas”.

<sup>187</sup> *Planta da Cidade de Belém com a primeira légua patrimonial demarcada feita na administração do Ex.º Sr. Senador Antônio José de Lemos, intendente municipal, por José Sydrim, desenhista municipal auxiliado pelo desenhista José Moreira da Costa, 1905.* Em: BELÉM (Município) Intendente A. Lemos. **O Município...** Belém: Arquivo da Intendência Municipal, 1905.

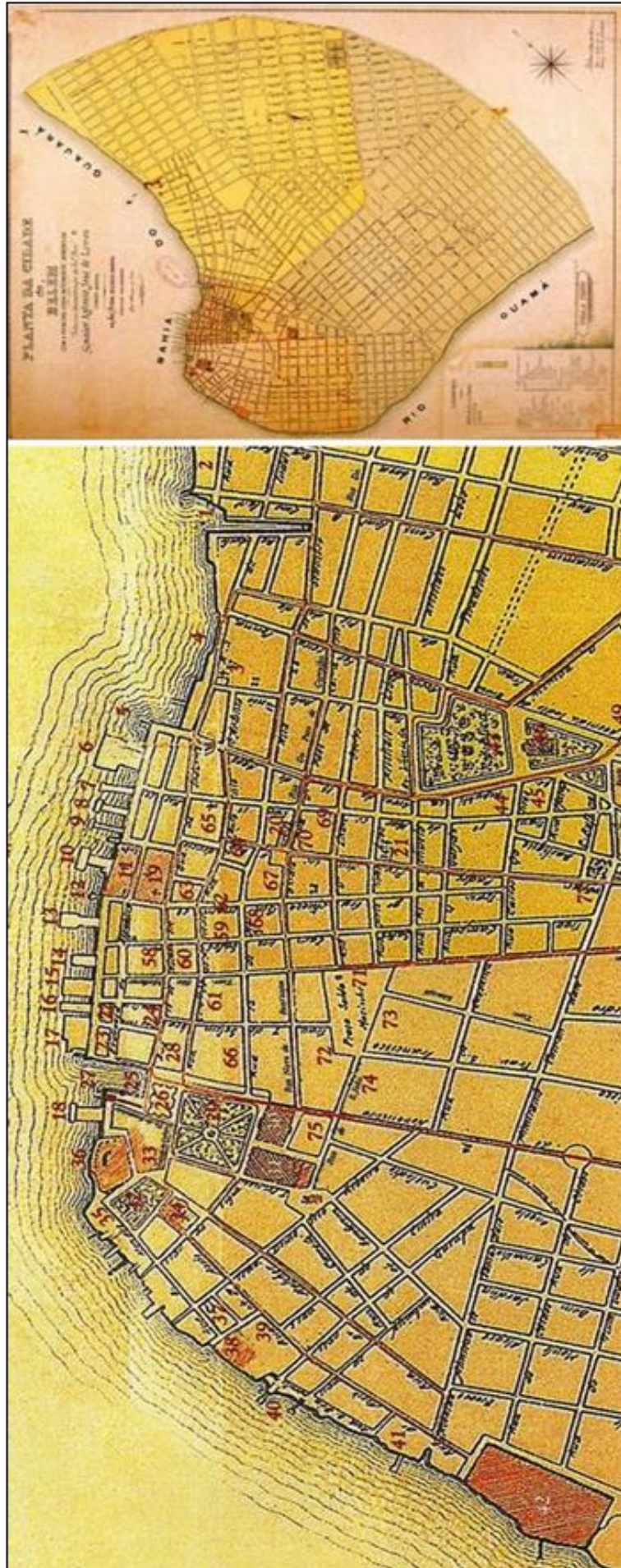
<sup>188</sup> *Planta da Cidade do Pará... Manoel Odorico Nina Ribeiro, 1886.* Em: PARÁ (Estado); MOURA, Ignacio Baptista de et alii, *op.cit.*, p.28. Vide ANEXO.

<sup>189</sup> A Praça – ou Largo – da Constituição teve muitas denominações: Largo do Palácio, Praça da Independência, Parque Affonso Penna e, atualmente, Praça D. Pedro II. É provável que a estátua a que Ogden se refere seja o monumento em bronze ao General Gurjão, combatente na Guerra do Paraguai, encomendada em Portugal ao artista Germano José de Salles, e inaugurada em 1882. Vide: PARÁ (Estado); Secult. **Belém da memória**, *op.cit.*, p.136.

<sup>190</sup> “Exatamente como fora despachada da Europa muitos anos atrás”. OGDEN, William Butler. “Pará and the Amazons (in 1888)”. Em: **Bulletin of the American Geographical Society**. Vol. XXI. Nº4. 1889, p.463.

<sup>191</sup> “nada fora feito com eles, que permaneceram simplesmente como um emaranhado de grama e ervas daninhas sem poda”. *Idem*.





**Figura 23:** Detalhe da planta modificada de José Sydrim, publicada no Álbum **Belém da Saudade**, de 1998. À direita a planta original.  
**Fonte** PARÁ (Estado); Secult, **Belém da Saudade**. *op.cit.*

A partir da Constituição de 1891, o governo federal, que passa a ser responsabilizado pela jurisdição dos portos internacionais do Brasil, justificava o retardamento das obras definitivas do porto de Belém pela falta de verbas diretas da União. O governador do estado, Paes de Carvalho, em 1900, argumentava a favor da concessão à empresa privada as obras e posterior exploração do porto, aos moldes do que ocorreu com o porto de Santos, inaugurado em 1892, transformado em “modelo a construções do mesmo gênero em todo o país”<sup>192</sup>. Segundo o governador:

Nada se tem feito para melhorar as condições do nosso porto que não cessam de piorar, nem sequer se tem tentado o mais insignificante aperfeiçoamento que venha facilitar o serviço de carga e descarga de mercadorias. (...)

Qualquer que seja o modo de pensar sobre assuntos tão relevantes, é mister convir que da construção do porto depende a nossa futura situação comercial e o aumento da nossa prosperidade.

Abandonar à ação da natureza o nosso porto é inutiliza-lo por completo em poucos anos. É patriótico e previdente aproveitar a boa vontade da União e pôr mão à obra, que exige somente um pouco de audácia e confiança.<sup>193</sup>

A modernização do porto de Belém, portanto, era vista de diferentes formas, mas sob uma só perspectiva: o progresso da cidade. Para os engenheiros, o reordenamento do centro urbano só seria possível através da reestruturação da ineficiente zona portuária, inadequada para o recebimento cada vez maior do fluxo de pessoas, mercadorias e veículos. Para as autoridades fiscais, a modernização do porto significava o aumento de arrecadação e para a praça de comércio, a redução de custos e prejuízos. Para os higienistas, o desenvolvimento da cidade passava obrigatoriamente pelo saneamento da zona portuária, convertida em foco “de miasmas e depósitos de detritos de toda a natureza”<sup>194</sup>. Para imprensa e autoridades, significava desenvolvimento econômico e social, a inserção da cidade nos padrões de civilização do modelo do urbanismo moderno ocidental.

É nesse cenário que o porto de Belém chega ao limiar do século XX, bem afastado das expectativas estéticas, sanitárias e econômicas de uma cidade que, cada vez mais atraía a atenção de investidores estrangeiros, imigrantes e turistas, cuja primeira e deprimente visão era a dos desalinhados trapiches e “the long row of tall warehouses”<sup>195</sup> sobre a lama negra de um cais cuja afluência de embarcações não parecia em vias de decrescer tão cedo. Em 1902, somente de embarcações de barra afora, o porto recebeu o total de 767 com cargas somadas em 762.218 toneladas<sup>196</sup>. O valor oficial de mercadorias trafegadas na Alfândega chegou ao número recorde de 50.692:614\$000<sup>197</sup>. Nunca antes o porto de Belém havia sido tão solicitado e, nesse ritmo, mostrava-se um excelente investimento a qualquer capitalista nacional ou estrangeiro interessado em sua construção e exploração.

<sup>192</sup> PARÁ (Estado). Governador P. de Carvalho. *Mensagem... 5 de fevereiro de 1900...* Belém: Typ. Do Diário Oficial, 1900, p.32.

<sup>193</sup> *Ibid.*, p.31-32.

<sup>194</sup> *Ibid.*, p.32.

<sup>195</sup> “a longa fila de altos armazéns”. ORTON, *op.cit.*, p.255.

<sup>196</sup> BRASIL (Ministério da Fazenda). Ministro Leopoldo de Bulhões. *Relatório...* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1903, p.602.

<sup>197</sup> *Ibid.*, p.599.

Neste mesmo ano de 1902 o governo federal abre, finalmente, a primeira concorrência pública para empresas interessadas na realização das obras do novo cais. Quatro anos mais tarde, com a concessão das obras finalmente definida, o porto de Belém consolidará o seu processo de internacionalização, iniciado com a abertura do Amazonas em 1867. Com o fim da era dos trapiches, rampas e pontes do modesto e acanhado cais de cantaria de sua orla central, os habitantes da cidade testemunharão, afinal, a transformação do provinciano porto de Belém no internacional *Port of Pará*.

## 2.2. “A *urbs* sentia-se alegre”: a *Port of Pará* e o novo porto.

Se até 1867 o protecionismo do governo central de manter a Amazônia enclausurada ainda encontrava eco nos setores políticos mais conservadores, o cosmopolitismo liberal republicano do início do século XX chega definitivamente para associar o desenvolvimento das cidades da região ao capital estrangeiro que se transforma no principal concessionário de serviços urbanos que vão da iluminação residencial ao transporte público, posta em prática por seus intendentess, aspirantes a Haussmanns dos trópicos. Segundo Maria de Nazaré Sarges<sup>198</sup>, a cidade de Belém não escapou a esse padrão de interferência urbana, tendo como principal executor de sua modernização, no início do século XX, o intendente-senador Antônio José de Lemos. Com as rendas auferidas pela ascendente economia gomífera, Lemos conseguiu executar na Amazônia o projeto de uma verdadeira metrópole aos moldes europeus, viabilizando a abertura de amplas avenidas, praças e jardins públicos, o calçamento e arborização das vias centrais, a ampliação da rede de esgotos e da infraestrutura de iluminação e transporte público através de uma notória política de concessão aos setores privados, inclusive ao capital estrangeiro, dos serviços e equipamentos urbanos da capital. O porto de Belém continuava, porém, contrastando vivamente com o centro da cidade aformoseada por Lemos, que aguardava, assim como a administração estadual, um posicionamento do governo federal sobre a abertura de concessão para a construção do novo cais.

O Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas decide ainda no ano de 1895 solicitar a uma comissão, que teve como chefe o engenheiro Domingos Sérgio de Sabóia e Silva, um estudo e projeto subsequente para o melhoramento do porto de Belém. Em resumo, o projeto elaborado pela comissão apontou para a necessidade de uma grande obra de aterro e dragagem do canal guajarino, que tende a acumular lodo em suas margens “devido não só às irregularidades do litoral, como também ao fato de ser ele um canal secundário ou de enchente, banhando a corrente principal ou de vasante à margem oposta formada pela ilha das Onças”<sup>199</sup>. O custo inicial da obra, que compreendia a construção de um moderno complexo portuário que englobava a área que ia do forte do Castelo ao igarapé do

<sup>198</sup> SARGES, Maria de Nazaré. **Belém**: riquezas produzindo a Belle-Époque (1870-1912). Belém: Paka-Tatu, 2000.

<sup>199</sup> BRASIL (Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas). Ministro Joaquim Murinho. *Relatorio...* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1897, p.50-51.



Una, ficou orçada em 42.269:410\$700 que poderiam ser “recuperados em 8 a 10 anos de operações”<sup>200</sup>. De posse das informações e projeto da comissão, o governo abre, enfim, concorrência pública em 30 de outubro de 1902, que tem como proposta vencedora, a dos empresários João Augusto Cavallero e Frederico Bender. Contudo, o contrato foi declarado sem efeito, pois os concessionários não conseguiram reunir a quantia de 70 contos de réis estipulado pela concessão para um depósito inicial, mesmo após concedida a prorrogação do prazo. Em 1906, numa nova concorrência, o engenheiro e empresário norte-americano Percival Farquhar leva a concessão para construção e exploração do porto de Belém.

No início do ano de 1907, vem a público um acordo particular entre Farquhar, Augusto Cavallero e seu sócio, o capitão Arthur Schindelar que, até então, era um obscuro investidor estrangeiro, atuando no *lobbying* entre algumas corporações e casas bancárias dos Estados Unidos e os meios políticos da capital federal<sup>201</sup>. Schindelar apresenta uma carta no Registro Especial de Títulos e Documentos da cidade do Rio de Janeiro, com firma reconhecida de Percival Farquhar, datada de 1905, em que ambos negociam o valor a ser pago a Schindelar, caso o mesmo conseguisse para Farquhar a concessão das obras do porto de Belém. A seção “Gazetilha” do jornal *Folha do Norte*, reproduz na íntegra o documento, em que Farquhar se compromete a

Caso me seja feita pelo governo do Brasil, dentro de seis meses desta data, uma concessão para a construção das obras do porto de Belém, v.s. receberá de mim, dentro do quatro meses contados da data do respectivo contrato da concessão, ações da Companhia que eu organizar nos Estados Unidos da América do Norte para a realização da dita concessão, até o valor nominal de duzentos mil dólares U.S.A. (...) emitidas em nome da pessoa ou pessoas que v.s. nomear para esse fim e serão depositadas em Banco ou Trust Company da cidade de Nova York.<sup>202</sup>

A publicação deste acordo teria sido uma retaliação de Schindelar a Farquhar após o não cumprimento do compromisso firmado, que motivou a intimação do sócio deste último, o diretor da *Rio Light & Power Co.*, Alexandre Makenzie, para que tomasse ciência do fato. Makenzie se recusou a assinar a intimação “alegando não conhecer a lei que autorizasse a seguinte notificação”<sup>203</sup>. Segundo o editorial do jornal carioca *A Notícia*, a “briga de comadres”, apenas explicitava que tais expedientes utilizados para a conquista de concessões junto ao poder executivo no Brasil eram frequentes e

<sup>200</sup> Sabóia e Silva *apud* PENTEADO, 1973, p.65.

<sup>201</sup> Além do sindicato Farquhar, Schindelar atuava como intermediário de outras diversas corporações financeiras norte-americanas, estabelecidas especialmente na cidade de Nova York, tais como A.B. Leach & Co., George Washington Young & Co. e John Alvin Young de Windsor Trust, que buscavam a concessão do governo federal para investimentos de obras de serviços e infraestrutura no Brasil. Em 1910, por exemplo, após as ameaças do marinheiro João Cândido Felisberto de bombardear a cidade do Rio de Janeiro durante a Revolta da Chibata, Schindelar apresenta requerimento ao Congresso Nacional brasileiro com a proposta da construção de um novo distrito federal no planalto central de Goiás, no intuito de proteger a nova capital federal de “ataques hostis que caso viessem do lado do mar”, acelerando, ao mesmo tempo, “o rápido desenvolvimento econômico e industrial da República, especialmente dos Estados longínquos, que até hoje ainda não tiveram o ensejo de gozar a benéfica influência direta do Governo Federal”. Ver: SCHINDELAR, Arthur Marie. “Requerimento solicitando concessão para construir a nova capital da República, dentro da área demarcada, no Planalto Central de Goiás”. Arquivo da Câmara dos Deputados. 24/12/1910.

<sup>202</sup> *Folha do Norte*, 03/03/1907, p.1. A autoria da carta escrita no Rio de Janeiro em 17/06/1905 foi atribuída a Percival Farquhar, cuja assinatura estaria reconhecida em cartório.

<sup>203</sup> *A Notícia*, 05 e 06/02/1907, p.1.

movimentavam vultosas quantias a inúmeros personagens responsáveis por fazer tal engrenagem rodar.

Seu biógrafo, Charles A. Gauld, sugere que Farquhar teria “comprado” a concessão de João Augusto Cavallero, por oferta do “aventureiro Schindelar”, ou “Salafrário Schindler”, como o magnata norte-americano se referia ao investidor no alto dos seus oitenta anos de idade<sup>204</sup>. Farquhar, que já tinha a concessão da *Light & Power*, no Rio de Janeiro, “ambicionava criar outro empreendimento desafiador para ajudar a consolidar sua reputação (...) e que funcionasse como o seu ‘cartão de visita’ no Brasil e na Europa”<sup>205</sup>.

Para Farquhar, ter o controle do tráfego marítimo na América do Sul significava garantir que os mercados desses países se mantivessem abertos aos Estados Unidos. A América Latina mostrava-se ao magnata, a região com maior potencialidade de investimentos no mundo naquele início de século. Somente Rússia e China eram concorrentes à altura, mas tinham contra seu favor a possibilidade revolucionária bolchevique no primeiro caso e a tendência à dominação japonesa no segundo:

(...) we should as far as possible concentrate in South America our foreign investments, obtaining from it the raw material, supplies and articles not produced here or obtained at better advantage from abroad; and, on the other hand, supply South America with its imports, for which its purchasing power, now large, will grow with the development resulting from this policy on our part?<sup>206</sup>

Controlador de inúmeras corporações com as mais diversas atuações, o “Sindicato Farquhar”, como ficou conhecido o conglomerado de capitais estrangeiros administrados pelo magnata norte-americano, foi um dos maiores investidores privados da América Latina, no início do século XX explorando, de Havana ao contestado brasileiro, inúmeros empreendimentos como portos, ferrovias, serviços de transporte, iluminação pública e comunicação, agroindústrias de madeira, mineração e colonização de terras. Aproveitando a política de concessões posta em prática pelo nascente governo republicano brasileiro, responsável pela atração de empresas estrangeiras através de privilégios e subvenções com diversas garantias que as protegiam da concorrência, conseguiu reunir a ira dos setores mais nacionalistas que somente conseguirão representação apropriada a partir da década de 1930, com a política de encampação do governo varguista.

Para Farquhar, a Amazônia surgia como uma das principais fornecedoras de matéria-prima para a indústria moderna, bem como se mostrava um promissor mercado consumidor. Mesmo no auge da crise gomífera, Farquhar acreditava no potencial ainda não investigado das áreas de seringais no interior da Amazônia e defendia a exploração de sua hinterlândia, que “can be made a certain source of supply of the best quality of rubber for all our present and future needs, with a short sea trip to the

<sup>204</sup> GAULD, Charles A. **Farquhar: o último titã**. Um empreendedor americano na América Latina. São Paulo: Editora de Cultura, 2006, p.132.

<sup>205</sup> *Idem*.

<sup>206</sup> “... nós devemos ao máximo concentrar nossos recursos internacionais na América do Sul, obtendo dela a matéria-prima, suprimentos e artigos não produzidos aqui ou obtidos com maiores vantagens do exterior; e, por outro lado, suprir a América do Sul com nossa importação, para a qual seu poder de compra, agora avolumado, crescerá com o desenvolvimento resultante de nossa política”. FARQUHAR, Percival. “South America and investments”. **The North American Review**, Vol. 203, No. 724 (Mar., 1916), p.397-398.

United States”<sup>207</sup>. Na Amazônia, além do porto de Belém, seu conglomerado deteve o privilégio de exploração da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, na Amazônia ocidental, e da navegação fluvial da região através da *Amazon River Steam Navigation Co. Ltd.*, que substituiu a poderosa Companhia de Navegação a Vapor do Amazonas, na década de 1910.

Após a vitória na concessão em 1906, Farquhar funda, nos escritórios da *Corporation Trust Co.*, em Portland, nos Estados Unidos, no dia 7 de setembro do mesmo ano, a companhia *Port of Pará*, com o capital inicial de \$17.500.000 dólares em ações preferenciais e \$10.000.000 dólares em ações ordinárias<sup>208</sup>, capitalizada em bancos em Paris, Bruxelas e Londres e os títulos, pelo *National Trust Co.* de Nova York<sup>209</sup>. Segundo Gauld, Farquhar havia gostado do nome “porque, em 1906, ‘Pará’ era sinônimo de borracha em qualquer lugar do mundo”<sup>210</sup>.

Um artigo sobre o porto de Belém, publicado no *Bulletin of Pan America*, de 1912, considera que: “The city of Pará was too old and substantial for any such radical change, and the conditions on the land side made it impracticable, for the present at least, to establish a new port several miles away from the place at which Pará had always been accustomed to carry on its commerce”<sup>211</sup>. É possível, portanto, que no período da concessão, tenha havido a sugestão de construção de um porto afastado do centro da cidade, que talvez não comportasse tamanho empreendimento projetado pelo próprio adensamento urbano. Obviamente, a ideia de tal porto, longe do centro mercantil da capital e da influência da elite política local, fora logo posto em escanteio e o projeto de um porto moderno teve de se adaptar à cidade tricentenária.

A concessão obtida pela *Port of Pará*, através do decreto nº 5.978, de 18 de abril de 1906<sup>212</sup>, conferia o monopólio dos serviços do porto e sua construção e exploração por um prazo de 65 anos, podendo ser estendido a 90 depois de completada a segunda parte das obras. Pelo contrato, a companhia teria que construir o porto em dois trechos: a jusante do forte do Castelo até a ponta do Mosqueiro (baía do Marajó/rio Pará) e a montante, do ponto de referência citado até a desembocadura do Rio Oriboca com o rio Guamá. A área de abrangência da concessão havia sido, deste modo, ampliada em relação ao projeto original de Sabóia, que se limitava do forte do Castelo ao igarapé do Una. O primeiro trecho deveria estar pronto até 31 de dezembro de 1913, enquanto que as outras etapas deviam ser realizadas de acordo com as necessidades do porto.

<sup>207</sup> “pode se transformar numa segura fonte de suprimentos de borracha da melhor qualidade para toda nossa atual e futura necessidade, com apenas uma pequena viagem dos Estados Unidos”. FARQUHAR, *op.cit.*, p.400.

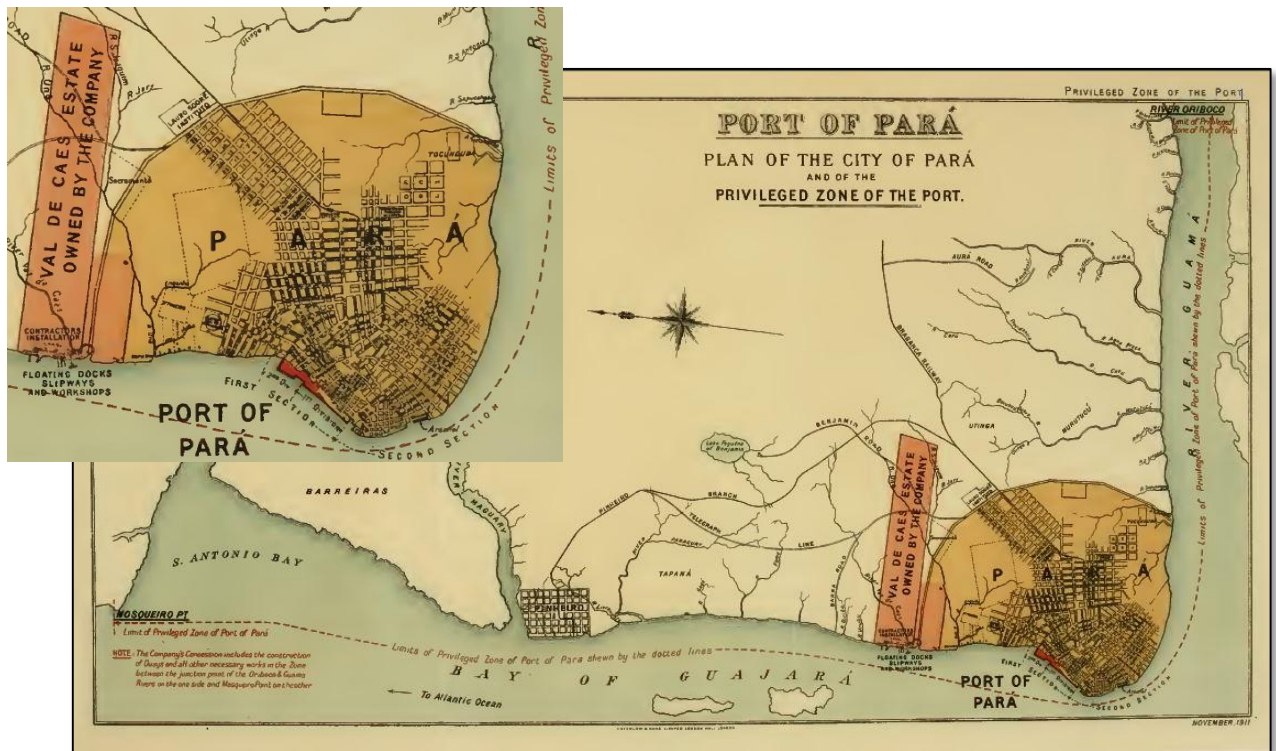
<sup>208</sup> PENTEADO, 1973, p.72-74.

<sup>209</sup> GAULD, *op. cit.*, p.136.

<sup>210</sup> *Ibid.*, p.132.

<sup>211</sup> “A cidade do Pará era muito velha e importante para qualquer mudança radical, e as condições de sua margem tornavam impraticável, por enquanto ao menos, estabelecer um novo porto muitas milhas de distância do lugar em que o Pará sempre fora acostumado a realizar o seu comércio”. HALE, Albert. “The Port of Pará”. Em: PAN AMERICAN UNION. **Bulletin of the Pan American Union**. Vol.XXXV, jul-dec. 1912. Washington D.C.: Union of American Republics, p.687.

<sup>212</sup> Decreto nº 5.978 de 18 de abril de 1906.



**Figura 24:** Planta da cidade do Pará e da zona privilegiada do porto – *Port of Pará*, novembro 1911. Acima, detalhe ampliado do centro da cidade mostrando a primeira seção de cais.

**Fonte:** HALE, *op.cit.*, p.698.

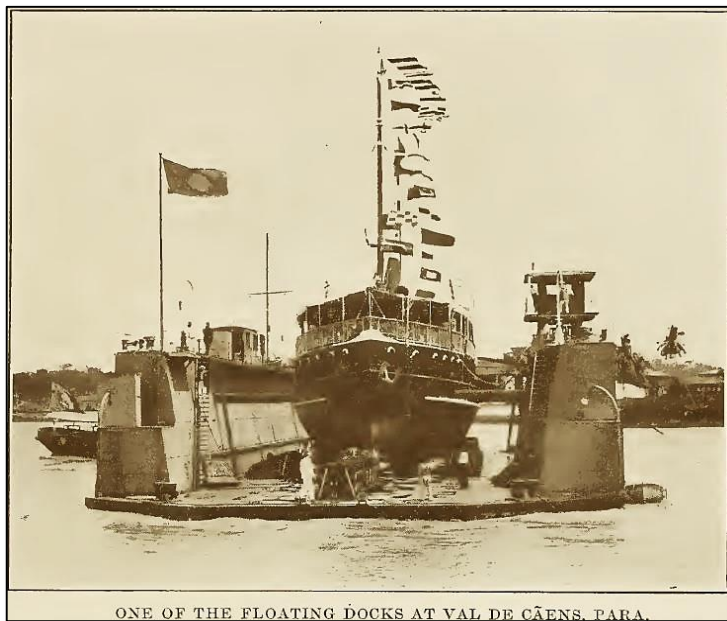
A orla de Belém, dividida desta forma em seções, receberia os melhoramentos necessários para a instalação de um moderno entreposto provido de cais para embarcações de diferentes calados, armazéns, linhas férreas e de iluminação e aparelhos e guindastes elétricos e a vapor para o serviço de carga e descarga. A concessão também previa a construção de um prédio administrativo, o aterro e a abertura de um amplo *boulevard* de 30 metros de largura e um quilômetro de extensão, que deveria ser entregue à municipalidade, quando concluído. Aprovados os estudos, plantas e orçamentos no dia 7 de fevereiro de 1907, no final daquele mesmo mês chegavam a Belém as primeiras remessas de materiais para as obras e instalavam-se na cidade os escritórios da *Port of Pará* e da firma inglesa *S. Pearson & Sons, Ltd.*, empreiteira dos portos de Liverpool, Londres e Vera Cruz, que havia sido contratada por Farquhar para a construção do porto de Belém. Os trabalhos dão início na vasta propriedade comprada pela companhia na antiga fazenda de Val-de-cães (Miramar), quatro quilômetros ao norte da cidade, onde foram instaladas oficinas para o conserto de navios, depósito de inflamáveis, duas docas flutuantes e três carreiras para os navios:

As oficinas para reparos compreendem vários edifícios, incluindo oficina mecânica, ferraria, fundição, oficinas para chapear, para modelar e ajustar escritórios e depósito, todas providas com o melhor e mais eficiente maquinismo movido por eletricidade trazida esta, pela linha de transmissão da Companhia, da usina geradora, também propriedade da empresa e situada na cidade do Pará.<sup>213</sup>

Em Val-de-cães começaram a ser pré-fabricados os blocos de concreto, utilizados para construir a murada do cais que seriam assentados sobre o entroncamento e ligados entre si, enquanto

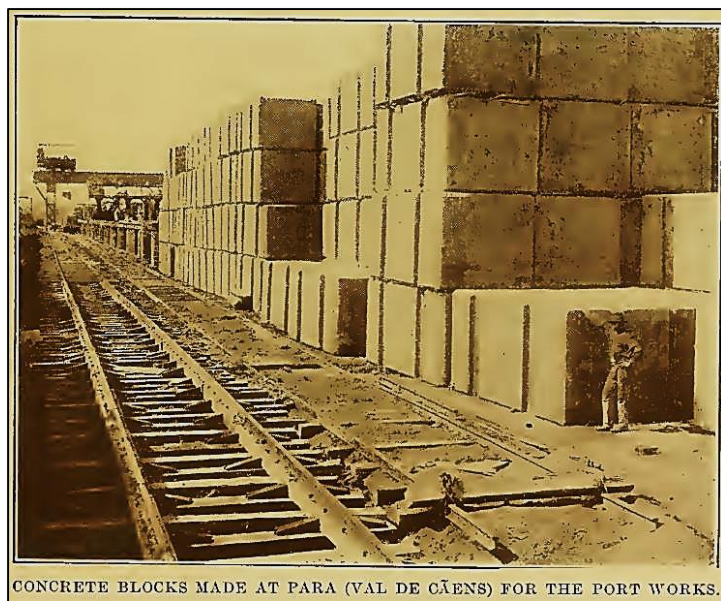
<sup>213</sup> REGINALD LLOYD *et alii*. **Impressões do Brazil no século vinte**. Sua história, seu povo, commercio, industrias e recursos. Londres: Lloyd's Greater Britain Publishing Co. Ltd., 1913, p.902.

que dragas especiais, escavando um canal de 9 metros de profundidade na baía do Guajará, preenchiam com esse material a área destinada a receber os armazéns<sup>214</sup>. Segundo Penteado, todo o material para a construção do porto vinha de Val-de-cães “por água, vinham os blocos de muralha do cais e, por ferrovia, as pedras necessárias para o enrocamento”<sup>215</sup>. Nessa propriedade também foi construído um estaleiro para o reparo de embarcações “consisting of two floating docks, which are operated electrically, and which are held in readiness for permanent use to meet the requirements of the company’s further work”<sup>216</sup>.



**Figura 25:** Doca flutuante de Val-de-cães. Fotografia.

**Fonte:** HALE, *op.cit.*, p.695.



**Figura 26:** Blocos de concreto feiro em Val-de-cães para os trabalhos do porto. Fotografia.

**Fonte:** HALE, *op.cit.*, p.696.

<sup>214</sup> PENTEADO, 1973, p.76.

<sup>215</sup> *Ibid.*, p.77.

<sup>216</sup> “consistindo em duas docas flutuantes, que são operadas por energia elétrica, e que são mantidos de prontidão para uso permanente a fim de atender os requisitos dos serviços ulteriores da companhia”. Em: HALE, *op.cit.*, p.696.



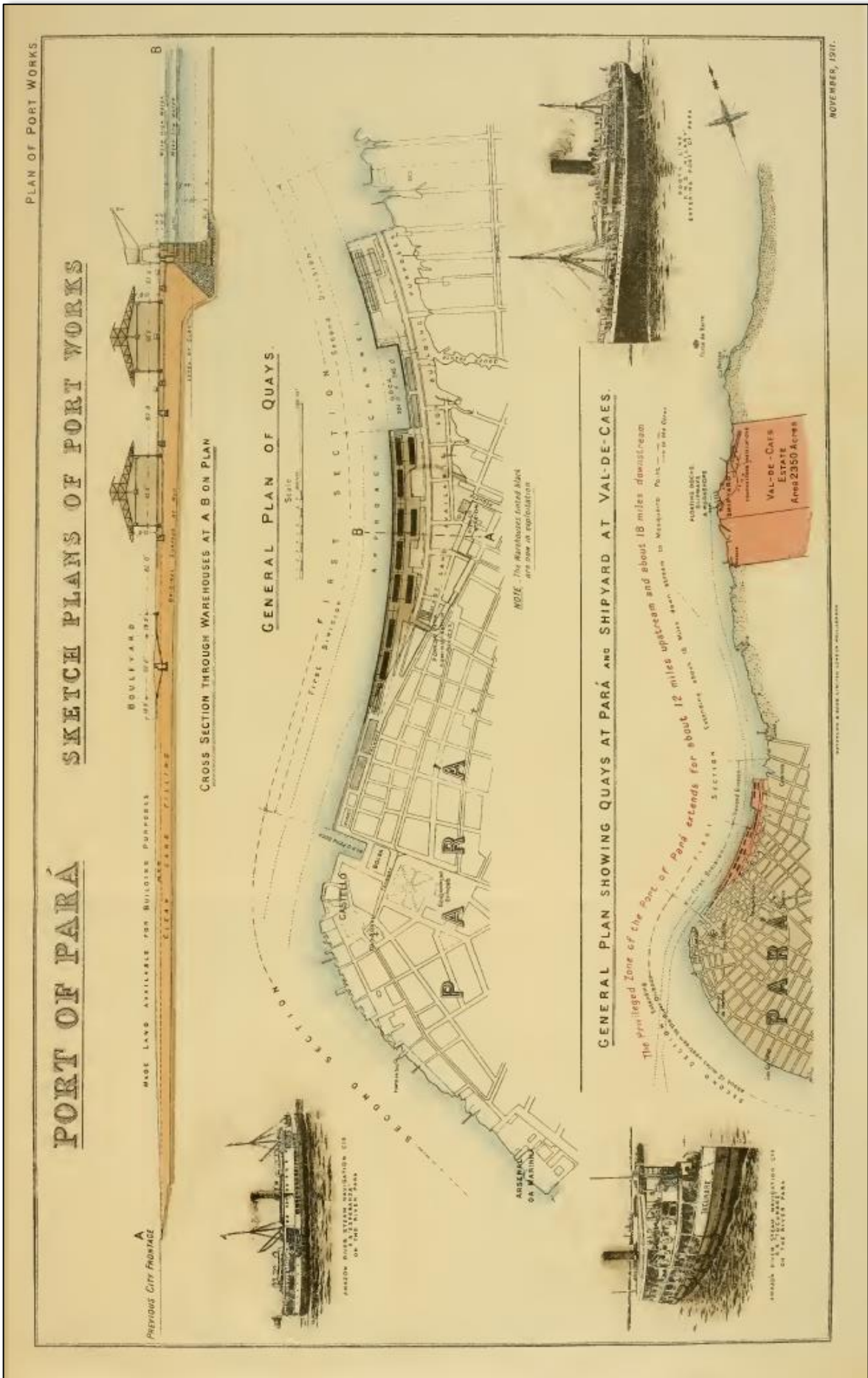
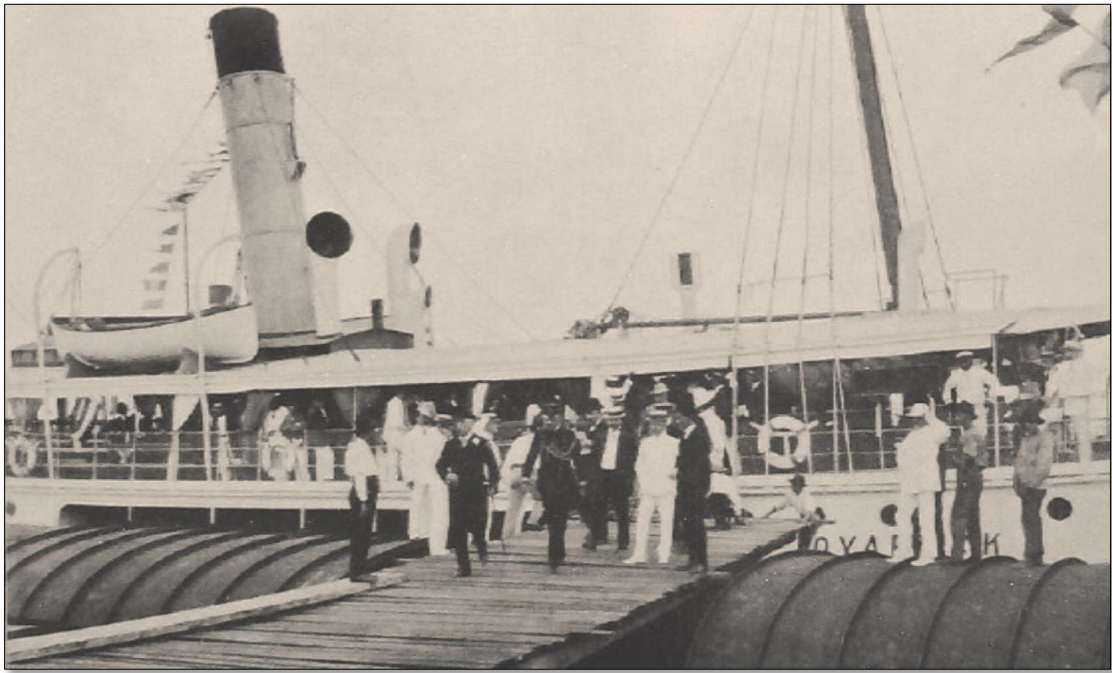


Figura 27: Esboço do plano geral das obras do porto. *Port of Pará*, novembro de 1911. Fonte: HALE, *op.cit.*, p.695.

O governador Augusto Montenegro informa em 1908 que os trabalhos tiveram “grande incremento durante todo o ano e, reforçados a todo instante pelo aumento de pessoal operário, nacional e estrangeiro, conjuntamente aos aparelhos, máquinas, navios, etc., que do estrangeiro eram remetidos”. Desta forma, o início das obras definitivas foi inaugurado em 16 de novembro de 1907, “com grande solenidade e aparato, reclamados pela importância e alcance do empreendimento”<sup>217</sup>.



**Figura 28:** Desembarque e Val-de-cães. Inauguração das obras do porto, 16 de novembro de 1907. Fotografia  
**Fonte:** BELÉM (Município) Intendente A. Lemos. **O Município de Belém** (1907)... Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1908, p.192.

Entre 1907 e 1913, as obras do novo porto de Belém mobilizaram milhares de braços e a mais avançada tecnologia internacional. Mestres-oficiais, mergulhadores e técnicos especializados foram trazidos de Londres, Nova York e Paris, enquanto que a mão-de-obra não qualificada foi constituída pelos trabalhadores locais, “os mais bem remunerados de Belém”, recebendo uma diária de quatro dólares<sup>218</sup>. O governo federal facilitou o empreendimento através da isenção de impostos para importação de materiais, execução e conservação das obras, e no apoio para a desapropriação de prédios, terrenos e trapiches pertencentes a particulares na orla da cidade.

Contudo, não foram poucos os inconvenientes que a companhia enfrentou para pôr em prática as obras de melhoramento. Um dos grandes problemas referia-se às áreas de marinha que, segundo o contrato com o governo federal, seriam de usufruto da *Port of Pará*, inclusive aquelas acrescidas pelos aterros feitos através das sucessivas obras executadas pelo governo provincial, durante o século XIX,

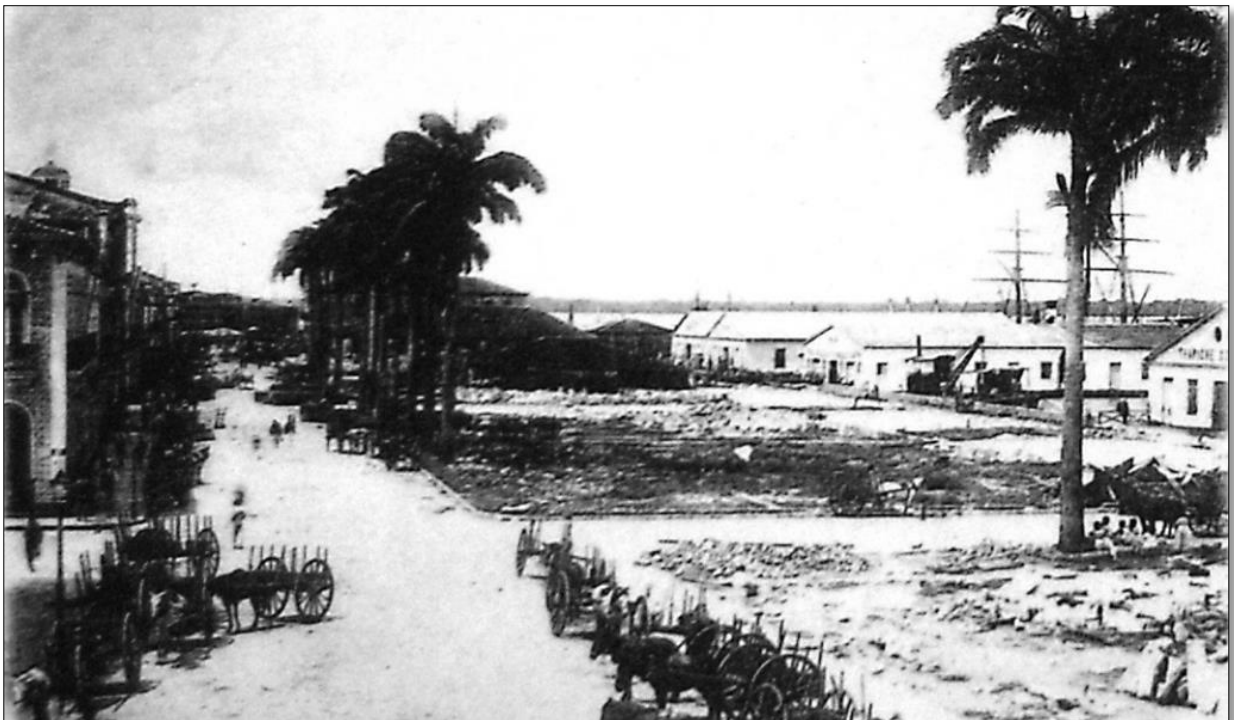
<sup>217</sup> PARÁ (Estado) Governador A. Montenegro, *op. cit.*, p.93-94.

<sup>218</sup> GAULD, *op. cit.*, p.138.

e que haviam sido alienadas “por aforamento perpétuo, em favor dos particulares”<sup>219</sup> pela municipalidade. O intendente Antônio Lemos, que em 1907 louvava o início das obras nos seguintes termos: “o que esse extraordinário, monumental serviço significa, nos domínios da prosperidade e da grandeza da terra paraense, é positivamente impossível dizê-lo em quatro linhas rápidas”<sup>220</sup>, no ano seguinte indigna-se com a pretensão da companhia concessionária das obras em tomar posse definitiva dos terrenos de marinha acrescidos, situados entre o Ver-o-peso e a rampa da Sacramento, do cais ao *boulevard* da República, que implicariam no aterro da referida doca e demolição ou remoção do Mercado de Ferro, recentemente inaugurado em 1901 e que havia custado “mais de mil contos de réis” do município<sup>221</sup>.

As áreas acrescidas que foram entregues à municipalidade e destinadas a logradouros públicos teriam chegado ao final do século XIX, segundo Lemos, apresentando um “aspecto repugnante”<sup>222</sup>, sendo que a intendência havia empregado avultadas somas na limpeza, calçamento, desobstrução dos canais e esgotos e arborização, transformando

um sítio de agreste aspecto, sem salubridade nem beleza (...) numa série de pequenos parques cuja arborização, nas horas calmosas do dia, fornece doce refrigério às classes laboriosas dos carregadores, carroceiros, estivadores e outras que labutam na faina exaustiva do comércio que domina aquelas paragens.<sup>223</sup>



**Figura 29:** Vista da área aterrada fronteiriça à Rua do Imperador, antes do período republicano, ainda pouco urbanizada. À direita os trapiches do *Comércio, Marajó e Pará e Amazonas*. Postal.

**Fonte:** PARÁ (Estado); Secult, **Belém da Memória**. *op.cit.*, p.78.

<sup>219</sup> BELÉM (Município) Intendente A. Lemos. **O Município...** (1901). *Op.cit.*, 1902, p.162.

<sup>220</sup> BELÉM (Município) Intendente A. Lemos. **O Município...** (1906). *Op.cit.*, 1907, p.198.

<sup>221</sup> *Ibid.*, p.262.

<sup>222</sup> BELÉM (Município) Intendente A. Lemos. **O Município...** (1901). *Op.cit.*, 1902, p.163.

<sup>223</sup> BELÉM. (Município) Intendente A. Lemos. **O Município...** (1907). *Op.cit.*, 1908, p256.





**Figura 30:** *Boulevard da Republica* visto da orla. Vista da mesma área do cais, na perspectiva dos trapiches, no início do século XX. A região já apresenta arborização, calçamento e trilhos de bonde, executados na intendência de Lemos. Ao fundo, as torres do Mercado de Ferro.

**Fonte:** PARÁ (Estado); Secult, **Belém da Memória**. *op.cit.*, p.46.

Na concepção do intendente, aquela área não poderia ser desapropriada em favor da companhia, pois havia sido adaptada pela municipalidade para fins de utilidade pública, sendo que, ainda no período imperial o governo central havia renunciado aos seus direitos sobre os terrenos “reconhecendo que, daí por diante, lhe não competia mais cobrar foros porque a área referida, por destino, deixara de ser terreno de marinha no conceito *lato* da expressão”<sup>224</sup>. Dessa forma, o que há alguns meses, para o intendente, correspondia a uma obra de “monumental serviço” para a cidade, quando “o pitoresco cederá lugar ao majestoso”<sup>225</sup>, agora se tratava de um grave conflito entre “o interesse particular da companhia e o interesse coletivo da população dessa capital”<sup>226</sup>. Dessa forma, Lemos tentava impedir a destruição de um espaço da cidade que servia como importante “cartão-de-visita” propagandístico de sua gestão.

O governo estadual também entrou na briga pelos interesses da praça de comércio de Belém que em 1910 encaminhou uma petição ao governo federal, com a assinatura de 233 negociantes contrários ao aterro da doca do Ver-o-peso, cuja movimentação de embarcações, majoritariamente composta por lavradores do interior, seria totalmente transferida para o Porto do Sal, que teria uma doca aberta pela companhia *Port of Pará*. Em reclamação ao ministério da Viação e Obras Públicas, o governador João Antônio Luiz Coelho, solicita a revisão da cláusula da concessão relativa à área,

<sup>224</sup> *Ibid.*, p.252.

<sup>225</sup> BELÉM. (Município) Intendente A. Lemos. **O Município...** (1905). *Op.cit.*,1906, p.154.

<sup>226</sup> BELÉM. (Município) Intendente A. Lemos. **O Município...** (1907). *Op.cit.*,1908, p.263.

considerando que: “Tanto o fechamento da doca Ver-o-peso importa na perturbação absoluta da vida econômica e do comércio interior, quanto a construção da do Porto do Sal não consulta os interesses da coletividade”<sup>227</sup>. Segundo Penteado, os comerciantes também reclamavam do pagamento devido à companhia de três reis por quilo de mercadoria que fosse desembarcada na doca do Ver-o-peso e das taxas cobradas pelo desembarque nos trapiches que ela ainda mantinha uso, sendo resolvida a primeira questão, em 29 de março de 1911, pelo encerramento da taxaço sobre os produtos entrados pelo Ver-o-peso, e a segunda, em 25 de novembro do mesmo ano, de que “todos deveriam pagar à *Port of Pará* pela utilização dos seus trapiches uma vez que esta obtivera a concessão da exploração do porto, desde a foz do Oriboca, até a vila de Mosqueiro”<sup>228</sup>.



**Figura 32:** Vista do Ver-o-peso, tomada do forte do Castelo, no final do século XIX. O trapiche do *Lloyd Brasileiro*, em primeiro plano, foi o primeiro a ser derrubado para a construção do novo porto, seguido pelo trapiche Auxiliar do Comércio, visto ao fundo do lado direito da doca.

**Fonte:** PARÁ (Estado); MOURA, Ignacio Baptista de *et alii*, *op. cit.*, p.130.

Em relação ao aterro da doca do Ver-o-peso, as pressões das esferas administrativas somadas às da imprensa local conseguem remover as pretensões da *Port of Pará* de executar o projeto original que faria iniciar a primeira seção do novo porto da cidade a partir do forte do Castelo. Os terrenos aterrados que se estendiam da referida fortaleza até o trapiche da Guarda-moria, continuaram

<sup>227</sup> PARÁ (Estado). Governador J. Coelho. *Mensagem dirigida em 7 de setembro de 1910...* Belém: Imprensa Oficial do Estado do Pará, 1910, p.209.

<sup>228</sup> PENTEADO, 1973, p.79. Porém, nos anos seguintes, as reclamações contra as taxas cobradas pela *Port of Pará* continuaram, não pela existência da taxaço em si, mas pelo valor abusivo dos impostos de capatazia sobre as mercadorias que não passavam pelos armazéns da companhia. Ver: *Estado do Pará*, 17/02/1914, p.3.



submetidos à jurisdição municipal, recebendo, apenas, as devidas melhorias na muralha de cais. A área privativa dos armazéns da companhia iniciou-se a partir dos terrenos dos antigos armazéns da Alfândega, fronteiros ao convento das Mercês, no *boulevard* da República. Diferentemente do Ver-o-peso, a doca do Reduto não teve a mesma sorte e foi aterrada logo no início dos trabalhos; dela só restam hoje os estreitos canais na Av. General Magalhães. Outro problema enfrentado pela *Port of Pará* foram os constantes acionamentos de trapicheiros que se utilizavam do espaço da orla e se viam prejudicados pelas obras do novo porto<sup>229</sup>. Essas disputas entre particulares e a *Port of Pará* foram vencidas pela companhia que, por contrato, tinha a autoridade para a desapropriação de trapiches e benfeitorias que se achassem nos terrenos necessários ao prosseguimento das obras.



**Figura 32:** Construção do cais de cantaria na primeira seção. Fotografia. Observa-se, à direita, em primeiro plano, a escadinha do cais do porto e ao fundo as torres da Igreja das Mercês. No centro vemos o casario azulejado do *Boulevard* da República e o reservatório Paes de Carvalho ao fundo.

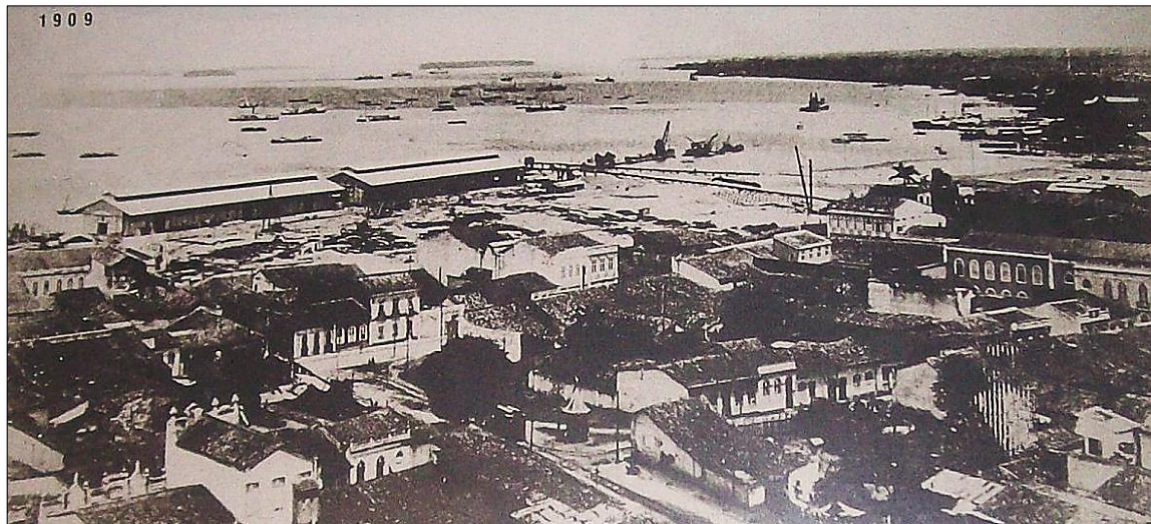
**Fonte:** HALE, *op.cit.*, p.686-687.

Percebe-se desta forma, que a almejada modernização do porto da capital esbarrou em usos e práticas tradicionais daqueles que se utilizavam do espaço e nos próprios anseios da administração pública. Quando os comerciantes se negaram a pagar as taxas devidas ao embarque e desembarque à *Port of Pará*, solicitando que o pagamento continuasse sendo feito às companhias dos trapiches que ainda vinham sendo utilizados, há uma contestação da legitimidade da companhia não só em cobrar a tarifa, mas de ser a única, a partir de então, a determinar os respectivos valores<sup>230</sup>. Se a modernização da estrutura portuária era bem vista pelos poderes locais, o monopólio do porto por um elemento adventício, não era. A ingerência da companhia nas áreas que pertenciam à municipalidade também ia

<sup>229</sup> Segundo Penteado, apenas em 1909, a companhia foi acionada três vezes, primeiramente pela *Steam Navigation* que protestava contra o encurrallamento de seu trapiche pelas obras do porto; posteriormente pela *Companhia do Amazonas*, que pretendia encalhar 13 embarcações na área onde se desenvolviam as obras de aterro; e por fim, pela *Standard Oil* que exigia ter seu próprio depósito de combustível. PENTEADO, 1973, p.78.

<sup>230</sup> Outros portos, como o de Santos, que passaram pelo mesmo processo de concessão, também enfrentaram conflitos similares entre a companhia concessionária e os comerciantes locais que queriam “evitar que uma única empresa determinasse as taxas que teriam que pagar”. GITAHY, Maria Lucia Caira. **Ventos do Mar:** trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992, p.77.

de encontro com uma prática costumeira de concessão de áreas de marinha às Câmaras Municipais, que passavam a arbitrar com exclusividade sobre essas áreas e as demais conquistadas através dos aterros. A perspectiva de perda não só dos tributos referentes a esse espaço como do próprio poder exercido sobre ele, representava a quebra de padrões socialmente construídos que poderes públicos e setores privados criaram a partir de suas atribuições no espaço portuário, onde cada um reconhecia os limites da atuação do outro.



**Figura 33:** Armazéns nº4 e nº5 vistos do reservatório Paes de Carvalho. Fotografia. Ao fundo, notam-se as dragas no trabalho de desobstrução do canal e aterro da orla fronteiriça ao colégio de Santo Antônio.  
**Fonte:** Acervo da Companhia Docas do Pará – CDP (reprodução).



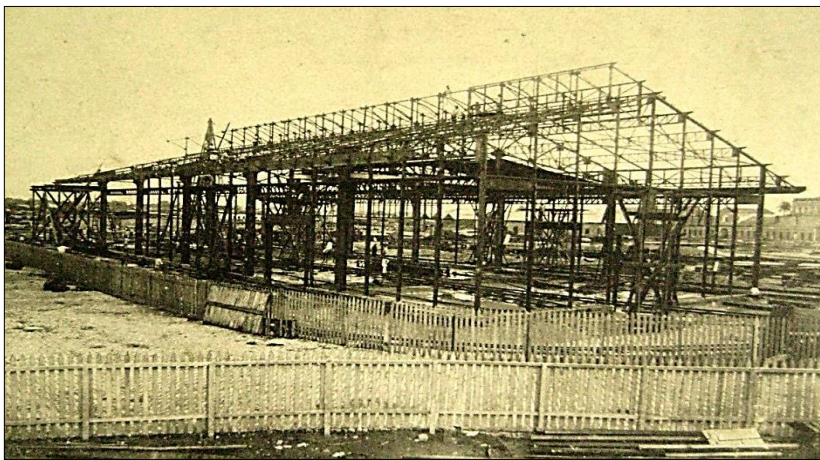
**Figura 34:** Construção de um dos armazéns de ferro de dois pavimentos junto ao cais. Fotografia.  
**Fonte:** HALE, *op.cit.*, p.690.





**Figura 35:** Estrutura de ferro de armazém. Fotografia. Os armazéns de dois pavimentos possuíam elevadores elétricos, piso de concreto reforçado e foram especialmente projetados para o armazenamento da borracha.

**Fonte:** HALE, *op.cit.*, p.692.



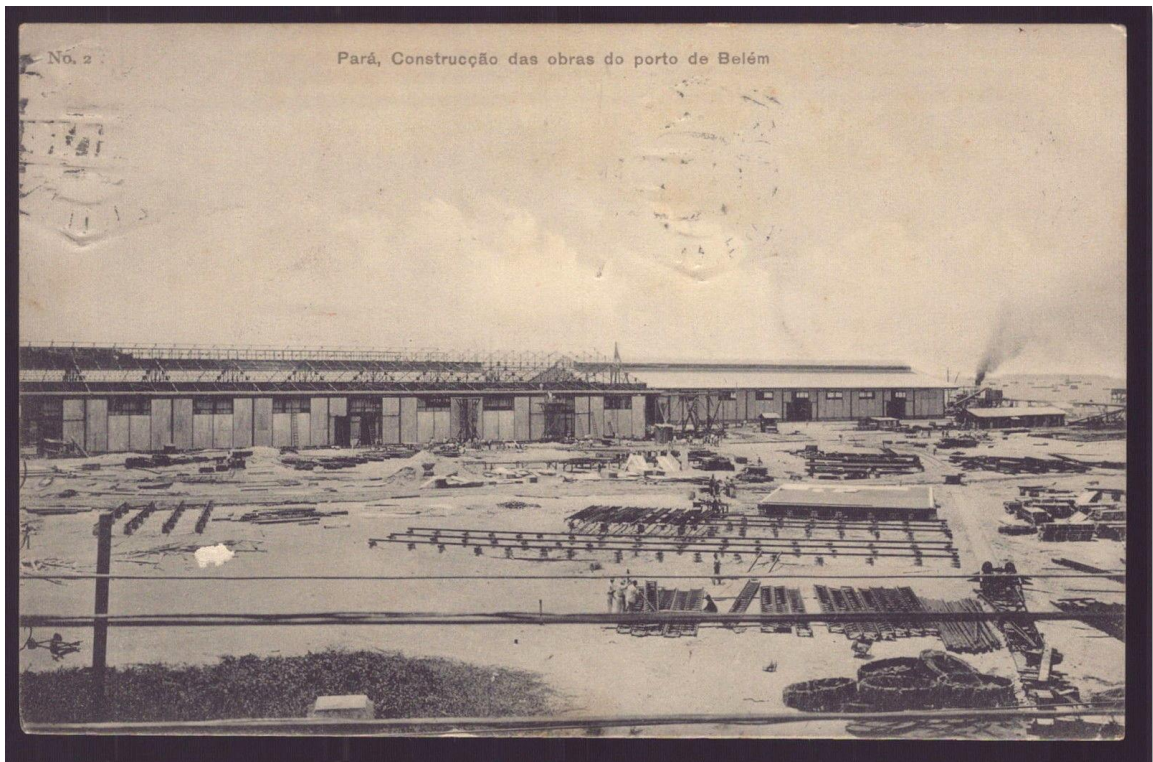
**Figura 36:** Estrutura de ferro do armazém nº 5. Fotografia.

**Fonte:** Acervo da companhia das Docas do Pará – CDP (reprodução).



**Figura 37:** Obra do cais em frente às oficinas da Pará Electric Railways and Lighting Co. Ltd., na rua da Municipalidade, em 1911.

**Fonte:** Acervo Igor Lima. (<http://fragmentosdebelem.tumblr.com/>).



**Figura 38:** Pará. Construção das obras do porto de Belém. Postal.  
**Fonte:** Acervo pessoal.

Mesmo com esses e outros contratemplos, a companhia deu prosseguimento às obras conseguindo inaugurar os primeiros 120 metros de cais, em 1909; em dezembro do mesmo ano mais 142m; em 1910, 265m; em 1911, 496m; em 1912, 708m e em 1913, 120m, computando um total de 1.860m de cais acostável<sup>231</sup>. A inauguração dos serviços de exploração do porto pela companhia *Port of Pará*, em 12 de outubro de 1909, com a atracação do vapor “Justo Chermont” no novo cais da cidade, foi largamente noticiada pela imprensa local<sup>232</sup>, e seu eco foi ouvido em importantes jornais da capital federal<sup>233</sup>. Os detalhes da cerimônia foram minuciosamente reproduzidos em suas páginas, exaltando a iniciativa patriótica da modernização do porto, como a entusiasmada descrição do público feita pelo jornal *A Província do Pará* no dia seguinte à inauguração: “Quanto ontem, as primeiras quilhas encostaram à linha reta do cais inaugurado, uma visão patriótica enchia de entusiasmo igual as autoridades e o povo”<sup>234</sup>. O articulista procurava defender, desse modo, a ideia de que a transformação urbana fora um processo harmônico e almejado por todos reforçando, ainda, a noção de progresso urbano relacionado ao acontecimento:

O Pará memorara, ontem, o abandono dos longos trapiches negros, inesteticamente enfileirados ao longo do litoral sinuoso, enfeitando a cidade toda, como provas inconfutáveis de um carrancismo *que não estava nos nossos costumes* e em nossas avenidas internas. *A urbs sentia-se alegre*, por isso que em breve aquela curva de barracões lúgubres, sintomas equóreos de um passado morto, seria substituída pela

<sup>231</sup> PENTEADO, 1973, p.77.

<sup>232</sup> Edições dos dias 12 a 14 de outubro de 1909 dos diários *Folha do Norte* e *A Província do Pará*, por exemplo.

<sup>233</sup> Como os jornais *O Paiz*, do dia 03/11/1909, p.6, e *Jornal do Brasil*, de 12/10/1909, p.4.

<sup>234</sup> *A Província do Pará*, 13/10/1909, p. 1.



branca linha de cais, facilitando atracções e desembarques, auxiliando correios locais, tornando cômodos os transportes para bordo, acordando o gosto pelas viagens e levando aos estrangeiros a convicção de que, aqui chegando, as suas passagens para a terra seriam rápidas e seguras.<sup>235</sup>

A representação da cidade baseava-se, desta forma, na clara distinção entre o passado e o futuro. Os tortuosos “trapiches negros”, simbolizavam, assim, o atraso e o subdesenvolvimento da cidade, enquanto que o novo cais de concreto claro, moderno e asseado, representava o progresso e a estética do urbanismo moderno, preocupada em não ferir o olhar do viajante estrangeiro. É nesse sentido que o jornal *Folha do Norte*, outro importante diário da região, expõe a significação da inauguração do porto para a cidade:

Porto de grande movimento marítimo, sulcado por navios em cujos mastros tremulam os símbolos de quase todas as nações do universo, a margem da baía do Guajará em que assenta a mais bela *urbs* do norte do Brasil, não devia continuar a apresentar aos olhos civilizados dos *touristes*, o aspecto de uma cidade inestética, primitiva, por onde ainda não houvesse passado o sopro forte, benéfico e fecundante do espírito moderno.<sup>236</sup>

As cerimônias inaugurais eram marcadas, preferencialmente, para dias significativos do calendário. Para a inauguração da primeira seção do cais, em 1909, por exemplo, foi escolhido o dia 12 de outubro, data da descoberta da América pelo navegante genovês Cristóvão Colombo. Já para a abertura ao público da Av. Marechal Hermes, em 1912, foi fixada a data do fim da escravidão no Brasil, dia 13 de maio<sup>237</sup>. Buscava-se, deste modo, associar o novo porto a grandes acontecimentos que tinham estabelecido rupturas com o passado, transformando-se em marcos de novos tempos. Essas cerimônias buscavam, também, aglutinar uma grande massa popular, alheada, em grande medida, da participação do processo de modernização espacial, subjugando-a pela grandiosidade da obra e pelo ostentoso desfile das autoridades e da burguesia local, ao som das bandas militares.

Dessa forma, os habitantes de Belém veem surgir uma nova proposta urbanística para toda a área de circunferência das obras, que recebeu o extenso trabalho de aterro, abrindo-se parques ajardinados, grandes vias como a Av. Marechal Hermes, paralela ao cais, além da construção do edifício administrativo no *boulevard* da República, no cruzamento com a Av. 15 de Agosto (atual Presidente Vargas), da transformação de igarapés em canais, como a doca do Reduto, além do desenvolvimento da infraestrutura de transportes e a construção de novos prédios que valorizaram o bairro e o tornaram altamente requisitado pelo seu caráter comercial. O surgimento do complexo portuário também influenciou na intensificação da transferência residencial da região da Campina para bairros como Nazaré e Batista Campos, expandindo a sua ocupação e consolidando a área próxima do porto como bairro comercial, e o vizinho bairro do Reduto, como área eminentemente industrial<sup>238</sup>.

<sup>235</sup> *Idem.*

<sup>236</sup> Explanou o articulista da *Folha do Norte*, 13/10/1909, p. 1.

<sup>237</sup> A data foi escolhida pelo próprio intendente municipal Dr. Virgílio de Mendonça, segundo o mesmo em relatório ao Conselho Municipal. BELÉM (Município) Intendente V. Mendonça. *Relatório... 4 de junho de 1912...* Belém: Archivo Municipal, 1912, p.15.

<sup>238</sup> Ver: SARGES, *op.cit.* e SOUSA, Rosana de Fátima Padilha de. **Reduto**: história e memória de um bairro operário. Dissertação de Mestrado em História/PPHIST – UFPA, 2009.



**Figura 39:** Atracação do vapor “Justo Chermont”, durante a inauguração do novo cais construído, em 12 de outubro de 1909. Postal.

**Fonte:** PARÁ (Estado); Secult, *Belém da Memória*, *op.cit.*, p.48.



**Figura 40:** Inauguração da Av. Marechal Hermes, em 13 de maio de 1912. Fotografia.

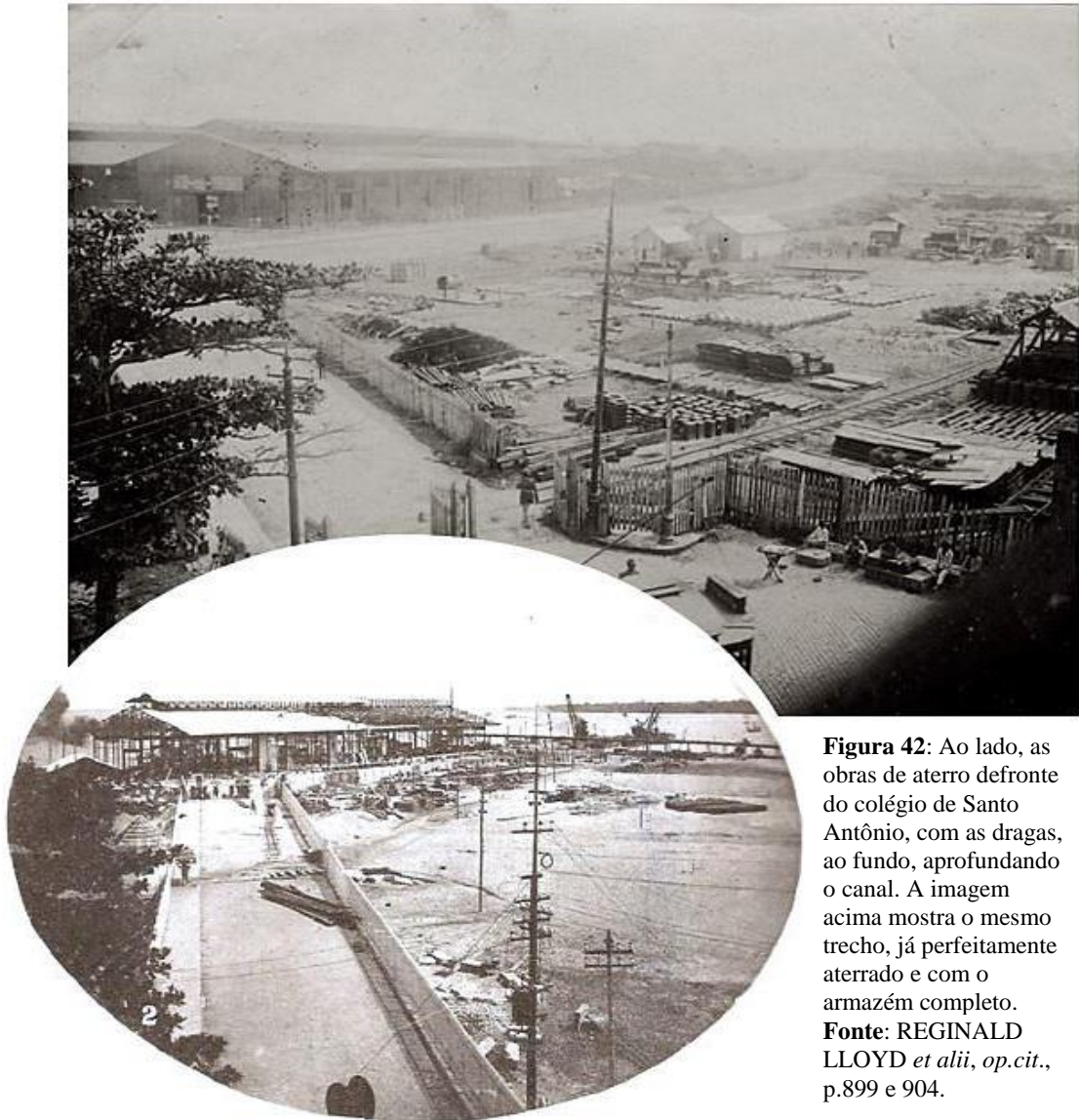
**Fonte:** Acervo Companhia Docas do Pará (CDP) (reprodução).



**Figura 41:** Praças ajardinadas do *boulevard* da República após a construção do cais, onde atualmente encontra-se a Praça do Pescador. Ao fundo, à esquerda, vemos o armazém nº1 e mais afastado, à direita, o prédio da *Port of Pará*. Postal

**Fonte:** Postal. Acervo da Biblioteca do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.





**Figura 42:** Ao lado, as obras de aterro defronte do colégio de Santo Antônio, com as dragas, ao fundo, aprofundando o canal. A imagem acima mostra o mesmo trecho, já perfeitamente aterrado e com o armazém completo.

**Fonte:** REGINALD LLOYD *et alii*, *op.cit.*, p.899 e 904.

Os viajantes que desembarcavam no porto constatavam o crescente incremento das atividades comerciais das principais vias portuárias, como o *boulevard* da República, as ruas 15 de Novembro, João Alfredo e Campos Salles, onde, segundo Paul Walle, “régne une activité constante, un mouvement considérable de passants, voitures, charretes et tramways, qui denote une ville très commerçante”<sup>239</sup>. O ex-presidente norte-americano, Theodore Roosevelt, chegando a Belém ao final da expedição científica empreendida ao lado do marechal Cândido Rondon, em 1914, foi outro a ser positivamente surpreendido com o progresso da cidade equatorial, cujas “docks, the dredging operations, the warehouses, the stores and shops, all tell of energy and success in commercial life”<sup>240</sup>.

<sup>239</sup> “reina uma atividade constante, um movimento considerável de pedestres, carros, charretes e tramways, que caracterizam uma cidade bastante comercial”. WALLE, Paul. **Au Brésil du rio São Francisco a L’Amazone**. 9ed. revue. Paris: E. Gilmoto, [s.d.], p.318.

<sup>240</sup> “docas, os serviços de dragagem, os armazéns, as lojas e os mercados, tudo denota energia e sucesso na vida comercial”. ROOSEVELT, Theodore. **Through the brazilian wilderness**. New York: Charles Scribner’s Sons, 1914, p. 337.

O já citado ex-cônsul norte-americano Joseph Kerbey, em sua terceira viagem à cidade, em 1909, admira-se da grandiosidade dos extensos armazéns de ferro, “larger than any that I have ever seen in New York”<sup>241</sup>. O compatriota, Henry Pearson, considerava que:

When the great tropical contractors finish their work, Para will have a fine system of granite quays, at which steamers may discharge and load, and passengers go ashore over a gangplank. Until that is done, cargoes are handled in huge lighters covered with movable sheet iron awnings, and passengers go ashore in launches, tugs or rowboats.<sup>242</sup>

As obras do porto, no entanto, limitaram-se às seções da orla central da cidade. A crise da economia gomífera e a Primeira Guerra Mundial, interferindo diretamente na dinâmica do transporte marítimo, fizeram a rentabilidade do porto cair progressivamente em razão da ausência de capital estrangeiro, refletindo no tráfego do cais de Belém. Farquhar obteve do governo federal autorização para adiar obras que não fossem necessárias para o momento, dentre elas, as da segunda seção e a construção dos edifícios da Alfândega, Correios e Telégrafos. A queda das rendas do porto, entretanto, foi inevitável e, a partir de 1913, as despesas da companhia aumentaram em quase 100%<sup>243</sup>. O contrato com o Governo Brasileiro as cobriu, pela garantia da remuneração do capital empregado nas obras portuárias, porém, as expectativas construídas para a cidade e seu porto já não existiam mais. Na conclusão de Antônio Penteado, a cidade de Belém “já não era mais a rainha da Amazônia”<sup>244</sup>, e o porto teria de se adaptar, mais uma vez, aos novos tempos.



**Figura 43:** Panorama da linha de cais acostável da *Port of Pará*, entre a Alfândega e a doca de Souza Franco.  
**Fonte:** HALE, *op.cit.*, p.867.

<sup>241</sup> “maiores que qualquer um que eu tenha visto em Nova York”. KERBEY, *op. cit.*, p.109.

<sup>242</sup> “Quando os grandes empreiteiros tropicais terminarem sua obra, o Pará terá um bom sistema de cais de granito, em que os vapores realizarão os serviços de carga e descarga, e os passageiros poderão descer por uma prancha de desembarque. Até que isso esteja pronto, as cargas são transportadas em grandes batelões cobertos com toldos móveis de ferro, e os passageiros desembarcam por meio de lanchas, rebocadores ou barcos a remo”. PEARSON, *op.cit.*, p.20.

<sup>243</sup> PENTEADO, 1973, p. 88.

<sup>244</sup> *Ibid.*, p.91.





**Figura 44:** Av. Marechal Hermes e armazém n° 5 em primeiro plano. 1910 circa. Fotografia.  
**Fonte:** Brasiliana Fotográfica Digital (IMS/FBN).  
<http://brasilianafotografica.bn.br/brasiliana/handle/bras/2174>



**Figura 45:** Prédio da Port of Pará na confluência do boulevard da República com a Av. Marechal Hermes. Fotografia.  
**Fonte:** Brasiliana Fotográfica Digital (IMS/FBN).  
<http://brasilianafotografica.bn.br/brasiliana/handle/bras/2172>



**Figura 46:** Prédio da Port of Pará na Av. 15 de Agosto. 1910 circa. Fotografia.  
**Fonte:** Brasiliana Fotográfica Digital (IMS/FBN).  
<http://brasilianafotografica.bn.br/brasiliana/handle/bras/2175>

A transformação da cidade através da modernização do cais do porto provocou profundas alterações na interação da sociedade com o *water-front*. Renegando particularidades, práticas e tradições construídas ao longo do tempo, sobretudo no que diz respeito ao pequeno comércio estabelecido nas docas e pontes do litoral, o porto modernizado, no auge da economia gomífera, rejeitou, em certa medida, a importância do comércio interno, relegando-o para a periferia da orla central e reconfigurando a rede de trocas comerciais no centro da cidade. O aterro da doca do Reduto, por exemplo, que, segundo o escritor Osvaldo Orico, “era o mercado dos pobres, da gente dos bairros modestos”<sup>245</sup>, acabou por transferir para a doca do Ver-o-peso o comércio de pequeno porte da cidade, e dispersou para as fronteiras das orlas sul e norte novos pontos de desembarque de mercadorias. A orla central perdeu seu caráter de comércio popular, sendo definitivamente privatizada e obstruída, preservando-se uma única janela de socialização com o rio: a escadinha do porto, entre os armazéns 3 e 4.

Por outro lado, a reorganização desses espaços públicos modificará alguns padrões de sociabilidade tradicionais na orla central da cidade como, por exemplo, a prática dos banhos, tão frequentes nesse litoral atulhado de pontes, rampas e trapiches, que, embora já fossem proibidos desde o século XIX pelo Código de Posturas do município, ainda faziam parte do cotidiano da cidade. Prova disso é que ainda no dia da inauguração do primeiro trecho de cais construído, em 12 de outubro de 1909, foram presos cinco “machacazes”<sup>246</sup> por banharem-se às margens do novo cais “muito despreocupados da vida” com outros companheiros que conseguiram fugir da repreensão policial. Assistindo a cerimônia de inauguração do cais pelo rio, esses indivíduos pareciam simbolizar a persistência do elemento tradicional ribeirinho na cidade moderna. Mas os banhos na orla central de Belém passam a ficar cada vez mais raros com o aumento do tráfego de navios próximos à orla que já podiam acostar nas margens do cais dragado. Os banhos permanecem no cotidiano da cidade, porém acabam sendo transferidos para um litoral mais afastado, com menor tráfego de embarcações e, também, com menor vigilância policial.

Por outro lado, a ida à escadinha do cais do porto para aguardar a chegada de navios ou se despedir de quem neles partia, as festas náuticas, os páreos de natação na baía e a prática das regatas, por exemplo, entrarão no cotidiano da população belenense. Práticas essas consideradas mais “civilizadas” que os selvagens banhos dos caboclos nos trapiches. A proximidade do centro comercial e de importantes monumentos históricos da capital tampouco deixará a zona portuária tornar-se erma e isolada como em outras cidades portuárias brasileiras. O porto de Belém permanecerá integrado à cidade, mas sua construção incentivará a expansão de outros núcleos portuários através da ocupação do litoral periférico, sobretudo as margens do rio Guamá, na orla sul.

<sup>245</sup> ORICO, Osvaldo. **Da forja à academia**. Belém. Livraria José Olympio Editora, 1956, p.110.

<sup>246</sup> A prisão de Antônio Augusto de Carvalho, Antônio Miranda do Espírito Santo, Manoel Agostinho Lima, Oscar dos Santos e Mamede Martins do Nascimento foi notícia no jornal *Folha do Norte*, do dia 13/10/1909, p. 2.





**Figura 47:** Cais da *Port of Pará* com vapores da *Booth Line* atracados. Postal.  
**Fonte:** Postal. Acervo pessoal.



**Figura 48:** Escadinha do cais do porto. 1910 circa. Fotografia.  
**Fonte:** Brasiliana Fotográfica Digital (IMS/FBN). <http://brasilianafotografica.bn.br/brasiana/handle/bras/2171>

As relações de trabalho e dos serviços também serão modificadas com a transformação do espaço. Exemplo disso nos dá Osvaldo Orico, nascido em 1900, que passou a infância na rua da Indústria (atual Gaspar Vianna), onde seu pai possuía uma oficina de ferreiro. O escritor lembra que a freguesia de seu pai estava diretamente relacionada à afluência de embarcações na doca do bairro e que quando a mesma foi aterrada pela *Port of Pará*, seu pai viu-se em apuros para conseguir clientela, ainda mais num momento de crise econômica naquela década de 1910:

Um dia, os ingleses<sup>247</sup> da Port of encheram aquilo de terra e taparam a paisagem das canoas, dos mastros e os remos, para colocar barracões de zinco em toda a extensão do cais. Meu pai perdeu a freguesia dos caboclos e, com a crise da borracha por cima, a oficina do ferreiro começou a decair.<sup>248</sup>

Com a crise da borracha, que chegava ao auge, os negócios iam de mal a pior: a navegação fluvial quase paralisada. O aterro da doca do Reduto deslocara para o Ver-o-peso a importância econômica do mercado. Os fregueses não vinham mais, como antigamente, procurar a oficina do ferreiro Orico. Este é que tinha de ir, matinalmente, buscar serviço nas outras docas para alimentar as suas forjas.<sup>249</sup>

Se por um lado as contingências da modernização provocaram o aterro e o desaparecimento de um importante espaço de trabalho e sociabilidade na cidade como a doca do Reduto, a manutenção da doca do Ver-o-peso pode ser vista como uma prova de que a população cidadina não assistiu passiva às transformações do espaço urbano, evidenciando que a construção da cidade moderna foi resultado de um complexo processo de conflito, resistência e negociação entre poderes públicos, privados e sociedade.

Ao longo deste século de vida, o complexo portuário de Belém, construído em grande medida para atender as demandas de um “ciclo” econômico que entra em crise antes mesmo da conclusão da obra, terá de ressignificar suas funções e sua relação com a cidade e seus habitantes mais de uma vez. De forma um tanto quanto contraditória, a sólida construção do cais, armazéns e edifício do porto moderno, não parece ter sido feita para temer as crises e flutuações típicas do mercado internacional. Maria Stella Bresciani caracteriza bem essa contradição do capitalismo na configuração da cidade e suas efêmeras instituições: “No mundo burguês, a aceitação da transitoriedade das formas institucionais parece contrapor-se aos edifícios destinados a abrigá-las eternamente”<sup>250</sup>.

A permanência da importância no cotidiano da cidade da acanhada doca do Ver-o-peso, que esteve em vias de desaparecer cem anos atrás, mas que resiste aos ciclos produtivos, às investidas sanitaristas e aos planos de zoneamento, mantendo ao longo de quatrocentos anos, suas funções originais, contrapõe-se, dessa forma, ao magnífico complexo portuário da *Port of Pará*, que hoje luta para redefinir suas atribuições numa cidade que não comporta mais os serviços de um porto encravado

<sup>247</sup> A *Port of Pará* é lembrada na memória local como a “companhia dos ingleses”, embora esta fosse uma empresa composta por capitais estrangeiros, chefiada por um nova-iorquino. Como grande parte de seus funcionários do corpo dirigente falavam o idioma inglês, sendo tanto britânicos como norte-americanos, convencionou-se a chamar a companhia por esta denominação.

<sup>248</sup> ORICO, *op.cit.*, p.110.

<sup>249</sup> *Ibid.*, p.33.

<sup>250</sup> BRESCIANI, 1985, p.44.

em sua região mais central, que enfrenta sérios problemas relacionados à trafegabilidade e mobilidade urbana, e que também não consegue conciliar tradição, modernização e novas demandas sociais. Exemplo disso é a querela envolvendo o desmonte dos galpões centenários que hoje embaraçam o serviço de estivagem baseado no transporte de contêineres<sup>251</sup>. Os armazéns de ferro vêm sendo, assim, transformados em polo turístico<sup>252</sup>, centro de convenções e terminal hidroviário e, os que restam, são ameaçados de desmonte e transferência de seu espaço original pela própria companhia administradora.

Vemos, assim, que a construção física e simbólica da cidade Belém por seus “produtores” não pode ser visualizada sem a ampla ingerência de diferentes setores da população urbana. Os “usuários” da cidade não foram personagens indiferentes à transformação do espaço público e também foram responsáveis por (re)criar a nova ordem da cidade moderna, muitas vezes, através da “desordem”, do desvio ou do rearranjo do plano originalmente traçado pelos produtores do espaço. As camadas populares, sobretudo, cuja fruição urbana será dificultada pelo conjunto de normas de controle social impostas pelas autoridades, vão elaborar táticas de apropriação da zona portuária, baseadas no sentimento legítimo de pertencimento e domínio daquele espaço. Dessa forma, como articula Marcel Roncayolo: “As contradições do urbanismo contemporâneo situam-se, portanto, para além das formas arquitetônicas”<sup>253</sup>.

Compreender, dessa forma, como os “usuários” do espaço portuário da Belém da borracha foram percebidos pelas autoridades, entender seus mecanismos de inserção na cidade, bem como as representações e códigos culturais que esses sujeitos construíram, individual ou coletivamente, no cotidiano de trabalho, dominação e sociabilidade, torna-se tão importante quanto desvelar a ideia do urbano para os “produtores” do espaço. Buscar as “imagens” de Belém e seu porto por seus usuários será, portanto, nosso objetivo na segunda parte desta dissertação.

---

<sup>251</sup> No início do ano de 2012, a Companhia Docas do Pará (CDP), que administra o porto, fez a chamada de uma licitação pública para a desmontagem dos armazéns 11 e 12, como forma de se expandir o seu pátio de contêineres. A polêmica se instaurou, seguida da mobilização da opinião pública e do embargo das obras pela Secretaria de Cultura e Ministério Público estadual. Sobre os desafios que portos urbanos tradicionais, incrustados nos centros de cidades, como o de Belém do Pará, vêm enfrentando nos dias atuais para se acomodar à moderna logística portuária e, ao mesmo tempo, preservar o patrimônio edificado, ver: FURTADO, Luciana M. “Porto Submerso: desafios para o patrimônio portuário de Belém-PA no século XXI”. Em: **História e-História**, Brasil, v. 01, p. 189-188, 2012.

<sup>252</sup> No ano 2000, os três primeiros armazéns do porto, construídos à frente do *boulevard* Castilhos França, sem uso regular pela companhia administradora desde a década de 1980, foram transformados no polo turístico *Estação das Docas*, pelo governo do estado do Pará. No mesmo ano, a Secretaria de Estado de Cultura realizou o tombamento do complexo portuário, transformado em patrimônio material do estado.

<sup>253</sup> RONCAYOLO, *op.cit.*, p.474.



---

## PARTE II

---

# COTIDIANO E TRABALHO NO PORTO DE BELÉM



**Figura 49:** Serviço de carga e descarga no cais da *Port of Pará*. Postal.  
**Fonte:** Postal. Acervo pessoal.

### CAPÍTULO 3

## A BABEL DE TODAS AS LÍNGUAS DA TERRA

*Na larga e quente praia, ao longo de cujo ancoradouro corre a torrente pardacenta, aglomera-se uma multidão humana inconsistente, mas cujos diversos elementos não se pode facilmente separar. Assim como se cruzam os caminhos na azáfama desses singulares lazarones, assim também se mesclam suas raças nos caminhos da vida. Desde o negro azeviche, do tapuia pardo-escuro até o mameluco quase branco, todas as cores, todas as formas estão ali representadas. O pintor mais caprichoso não as poderia misturar, agrupar e pintar melhor.<sup>254</sup>*

Todas as cores, todas as formas. É essa a impressão de Robert Avé-Lallemant, que chega ao porto de Belém do Pará, no dia 7 de junho de 1859, a bordo do “Oiapoque”. Residente no Rio de Janeiro há mais de vinte anos, Avé-Lallemant não era um estrangeiro qualquer, desacostumado com a língua ou com os costumes tropicais. Já havia passado por inúmeras cidades brasileiras, e podia apontar as diferenças e semelhanças de cada uma em relação às outras. Para o médico alemão, Belém não se assemelhava a nenhuma outra capital do império. Era um mundo à parte, isolado por águas e florestas que admirava o viajante pelo estado de primitividade da natureza atingida, aos poucos, pela “civilização avassaladora”<sup>255</sup>. O paradoxo da cidade de Belém no século XIX, segundo Avé-Lallemant, transformava-a em um “mundo peculiar”, reduzindo-o novamente a um mero estrangeiro, simples espectador, alheio e estranho à compreensão daquela realidade.

Na verdade, na Belém dos oitocentos, qualquer brasileiro se sentiria um estrangeiro, não apenas pela singularidade de sua natureza bruta transfigurada em *urbs*, mas, sobretudo, pelo amálgama humano que a habitava. E nesse mundo peculiar, nenhum espaço era mais representativo da diversidade humana que o porto da capital. Os olhos daqueles que viam pela primeira vez a “rainha do Amazonas” a partir de seu cais não viam apenas os sobrados lisboetas ao horizonte, os paquetes e as ubás fundeando as margens da baía e as pesadas nuvens que tornavam baixo o voo dos urubus. Viam, sobretudo, o movimento humano daquele porto que lhe dava ritmo, cor e vida. Das negras com cestos na cabeça a marinheiros *yankees*, dos carregadores barbadianos ao índio a bordo de sua igarité, o porto era o espaço máximo da diversidade étnica da cidade.

Essa foi a impressão de muitos viajantes, como o cientista Henry Walter Bates, chegado à capital do Pará em maio de 1848 juntamente com seu companheiro de viagem, o naturalista Alfred Russel Wallace, para quem as ruas próximas do porto “margeadas por prédios altos e sombrios semelhante conventos”, serviam de palco para os soldados que transitavam por elas ociosamente, “bem como sacerdotes, mulheres negras com potes d’água na cabeça e índias de ar melancólico,

<sup>254</sup> AVÉ-LALLEMANT, *op.cit.*, p.55.

<sup>255</sup> *Ibid.*, p. 30.

carregando os filhos nus escanchados sobre os quadris”<sup>256</sup>. Já para o geólogo norte-americano Herbert Smith, a primeira impressão da cidade e seu porto fora elaborada sob o brilho do sol da manhã:

We move up the river in the rich morning sunshine, landing at the custom-house wharf, where all foreign baggage must be examined. Climbing the oozy, half-ruined stairs, we pause curiously at the top to catch our first impressions of the city. There is a little pagoda-shaped building on the wharf, with sleekly dressed custom-house officials sitting by the door. Grouped around are negro porters, cartmen with red sashes about their waists, rough-looking sailors, women with trays of oranges, diminutive horses and donkeys dragging two-wheeled carts – a rich tropical picture in a glowing frame of sunshine.<sup>257</sup>

A variedade étnica no porto reforçava a impressão que esses estrangeiros tinham da cidade como um espaço onde o contraste entre civilização (representada pelo espaço físico urbano) e barbárie (representada por sua natureza e, sobretudo, por seus habitantes) se tornava tangível, como deixa claro M. Mauris, em artigo intitulado “Na foz do Amazonas” publicado na popular revista norte-americana *Haper's Magazine*, em 1979:

The appearance of Para from the harbor is in the highest degree pleasing. The numerous spires, towers, and cupolas of the churches, the lofty palatial edifices of the government, the red-tiled roofs, and finally the white façade of the tall row buildings separated from the river by a line of coconut palms with bulbous stems, low-drooping clusters of heavy fruit, and plume-like hanging flowers, and beyond the city the one wide and towering forest, while the wharf resounds with the noise of the crowd of Indians, negroes, and whites, and the harbor swarms with canoes, launches, and steamers – all this presents a most picturesque view. In no other locality, perhaps, are civilization and barbarism contrasted with so strong and agreeable effect.<sup>258</sup>

A essa “rústica” população de negros, índios e caboclos que predominavam no espaço portuário da Belém oitocentista, irão juntar-se em grande escala elementos exógenos a partir do desenvolvimento da economia regional, no último quartel do século XIX. A presença do (i)migrante no porto da cidade, seja como espaço intermediário de recepção momentânea, ou como espaço de aglutinação desses sujeitos em torno do trabalho portuário, atribuirá ao porto o símbolo do cosmopolitismo, transformando-o em centro de difusão de civilização. O cientista Ladislau Netto<sup>259</sup>

<sup>256</sup> BATES, *op.cit.*, p. 12.

<sup>257</sup> “Subimos o rio sob o brilhante sol da manhã, desembarcando no cais da alfândega, onde todas as bagagens estrangeiras devem ser examinadas. Subindo os degraus úmidos e meio arruinados, nós paramos curiosamente no topo para capturar nossas primeiras impressões da cidade. Há um pequeno edifício em forma de pagode no cais, com oficiais aduaneiros lustrosamente vestidos sentados perto do portão. Agrupados ao redor havia porteiros negros, carregadores com cinturões vermelhos ao redor de suas cinturas, marinheiros de aparência rude, mulheres com cestas de laranjas, pequenos cavalos e burros arrastando carroças de duas rodas - uma rica imagem tropical presa em uma brilhante moldura solar”. SMITH, *op.cit.*, p.37.

<sup>258</sup> “A aparência do Pará a partir do porto é prazerosa no seu mais alto grau. Os numerosos pináculos, torres e cúpulas das igrejas, o majestoso edifício do governo, os telhados de calhas vermelhas, e por fim a fachada branca da fileira alta de prédios separados do rio por uma linha de coqueiros com seus troncos bulbosos, cachos baixos com frutos pesados, e flores plumosas penduradas, e além da cidade uma extensa e elevada floresta, enquanto o cais reverbera com o barulho da multidão de índios, negros e brancos, e o porto abunda com canoas, lanchas, e navios a vapor - tudo isso se mostra uma visão muito pitoresca. Em nenhuma outra localidade, talvez, a civilização e a barbárie contrastam com efeito tão forte e agradável”. MAURIS, *op.cit.*, p.373.

<sup>259</sup> Sobre a produção científica de Ladislau de Souza Mello Netto, à frente do Museu Nacional do Rio de Janeiro, a partir da década de 1870 e sua ligação com as teorias do darwinismo social do período, ver: LOPES, Maria Margareth. **O Brasil descobre a pesquisa científica**: os museus e as ciências naturais no século XIX. São Paulo: Ed. Hucitec, 1997; SCHWARCZ, Lilia Moritz. **O Espetáculo das Raças**: cientistas, instituições e questão racial no Brasil – 1870-1930. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

enfaticamente que a presença estrangeira no porto de Belém era o indício mais manifesto da integração da cidade à economia e à civilização internacional:

O porto da capital de Santa Maria de Belém é, depois do da capital do Império, o mais animado, o mais pitoresco, e sob o aspecto da navegação comercial, o que maior diversidade de produtos indígenas fornece ao comércio dos estrangeiros. A todas as horas do dia e da noite inúmeros navios, desde os mais alterosos paquetes transatlânticos ou fluviais até a modesta igarité dos habitantes do sertão do grande estuário, sulcam aquelas águas em que se fundem milhões de tributários da maior bacia fluvial do mundo. Encontradouro de navios de tão diferentes procedências, o porto do Pará é também o ponto de junção de todas as nacionalidades, a Babel de todas as línguas da terra.<sup>260</sup>

O porto de Belém na era do vapor e da borracha torna-se, dessa forma, um espaço agregador da diversidade étnica de uma cidade em crescimento. Para ele convergirá boa parte do contingente de trabalhadores urbanos constituído no momento de transição do sistema de trabalho cativo para o assalariado e de intensificação do fluxo migratório nacional e estrangeiro para a região. Segundo Sidney Chalhoub, a abolição da escravatura e o movimento imigratório do último quartel do século XIX foram dois processos que “forjaram o homem livre” nacional, “que será a figura essencial da formação do mercado capitalista de trabalho assalariado”<sup>261</sup>. No entanto, numa cidade inchada demograficamente, a disputa pelo mercado de trabalho torna-se mais agressiva e passa a expor, cada vez mais abertamente, conflitos e ressentimentos de origem étnica. Chalhoub percebe no Rio de Janeiro dos primeiros anos da República uma “ideologia popular” da classe trabalhadora em que “as divisões nacionais e raciais eram elementos profundamente arraigados na mentalidade popular”<sup>262</sup>. Na Belém da borracha essa ideologia também terá seu espaço.

Podemos perceber na economia portuária<sup>263</sup>, ainda no período da escravidão, uma segmentação das funções de acordo com o grupo étnico dos trabalhadores. No pós-abolição, com a entrada massiva de migrantes nacionais e de estrangeiros na cidade, o “corporativismo étnico” tenderá a consolidar-se e originar alguns conflitos pelo espaço de trabalho. Veremos como se construíram os sentimentos de solidariedade e mesmo de identidade nesses diferentes grupos de trabalhadores do porto, definidos por sua origem étnica ou geográfica, criado, em grande medida, na experiência cotidiana de alteridade com o “forasteiro”, em especial do elemento lusitano. Nesse sentido, o conceito de *experiência* thompsoniano será fundamental para apreendermos como esses indivíduos

experimentam suas situações e relações produtivas determinadas como necessidades e interesses e como antagonismos, e em seguida ‘tratam’ essa experiência em sua *consciência* e sua *cultura* (as duas outras expressões excluídas pela prática teórica) das

<sup>260</sup> NETTO apud PARÁ (Província). *Dados estatísticos e informações para os imigrantes publicados por ordem do Exm. Sr. Conselheiro Tristão de Alencar Araripe, presidente da província*. Pará: Typographia do Diário de Notícias, 1886, p.199-200.

<sup>261</sup> CHALHOUB, Sidney. **Trabalho, lar e botequim**. O Cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque. São Paulo: Editora Brasiliense, 1986, p.27.

<sup>262</sup> *Ibid.*, p.36.

<sup>263</sup> Aqui entendida como todas as práticas econômicas, serviços ou atividades realizadas de maneira formal ou informal no espaço portuário da cidade, como as atividades mercantis de importação e exportação, de atacado e de varejo, os serviços de carregamento e transporte de fardos, de conferência e fiscalização de mercadorias, bem como as atividades irregulares e ilegais realizadas pelos contrabandistas, biscateiros, jogadores do bicho, ambulantes, mendigos, prostitutas, etc., que marcavam contundente presença no porto da capital do Pará.

mais complexas maneiras (sim, ‘relativamente autônomas’) e em seguida (muitas vezes, mas nem sempre, através das estruturas de classe resultantes) agem, por sua vez, sobre sua situação determinada.<sup>264</sup>

Para Thompson, a experiência é uma categoria de análise que só pode ser compreendida admitindo-se a influência do *ser social* na *consciência social* e o “diálogo que se processa em ambas as direções”<sup>265</sup>, pois a experiência surge “espontaneamente no ser social, *mas* não surge sem *pensamento*”<sup>266</sup>. A partir da reflexão de sua realidade social dentro de sistemas “densos e complexos” como “parentesco, costumes, as regras visíveis e invisíveis da regulação social, hegemonia e deferência, formas simbólicas de dominação e de resistência, fé religiosa e impulsos milenaristas, maneiras, leis, instituições e ideologias”<sup>267</sup>, esses sujeitos reelaboram a sua presença no mundo, recriando normas, ideias e valores, tanto em âmbito coletivo, quanto individual. Thompson, dessa forma, traz o indivíduo ao protagonismo da História, rejeitando as análises estruturalistas que renegam o humano no processo de transformação social.

É a partir daí, então, que buscaremos as experiências no cotidiano do trabalho no porto de Belém de homens e mulheres cujas ações são construídas no dia-a-dia de subordinação, controle social e de disputa por um espaço na economia portuária em um contexto de transformação das estruturas produtivas em torno da consolidação do trabalho assalariado e do acentuado crescimento populacional causado pelo fluxo migratório. Analisando as ações individuais e as estratégias coletivas de diferentes grupos sociais, de origens étnicas distintas, tentaremos identificar os mecanismos utilizados por esses indivíduos na luta diária pela sobrevivência.

No presente capítulo iremos examinar as formas de apropriação do espaço portuário por diferentes grupos – como índios, negros, caboclos, nordestinos, portugueses, paraenses, etc. – através do cotidiano do trabalho no porto de Belém. Tentaremos identificar a que trabalho cada um desses grupos se associava e de quais estratégias eles lançavam mão para sua manutenção nessas funções. Buscaremos, ainda, as representações construídas sobre o porto e a cidade de Belém, por esses sujeitos, como espaços que podiam simbolizar diferentes ideias ou imagens: para uns o contato com a “civilização”, para outros um espaço de sobrevivência e, para outros ainda, um espaço de liberdade. Em suma, tentaremos verificar de que forma, através do trabalho no porto, esses indivíduos marcavam sua presença no cotidiano da cidade.

---

<sup>264</sup> THOMPSON, 1981, p.182.

<sup>265</sup> *Ibid.*, p.17.

<sup>266</sup> *Ibid.*, p.16.

<sup>267</sup> *Ibid.*, p.189.

### 3.1. “Livres de preocupações como os pássaros sobre eles”: índios no porto.

A imagem de exotismo que muitos viajantes tinham ao chegar ao porto de Belém ao longo do século XIX devia-se em grande medida à marcante presença indígena naquele espaço, não tanto pelos residentes da cidade, mas por aqueles estabelecidos, naquilo de Eidorfe Moreira chamou de “guirlanda de núcleos ativos”<sup>268</sup>, isto é, um conjunto de povoações surgidas em consequência da fundação da cidade, às margens dos rios da bacia guajarina, habitados por índios e caboclos que desenvolveram relações de troca entre a cidade e o sertão. Dessa forma, a forte presença indígena lembrava a todo o momento a relação de interdependência entre cidade e floresta na Belém oitocentista.

No século XIX, vários viajantes admiravam-se com o fato de numerosas embarcações conhecidas como “cobertas” ou “montarias”, ancoradas no porto da capital, servirem como verdadeiras residências flutuantes e abrigarem famílias inteiras de índios. Ainda no início da década de 1840, o príncipe Adalberto da Prússia se surpreende com a predominância desse tipo étnico na cidade, em relação ao negro e ao mulato:

Uma impressão particularmente exótica é a que causam os inúmeros barcos em seco ao longo da praia, habitados por índios seminus. Esta impressão acentua-se, porém, ainda mais para aqueles que, conhecendo o sul do Brasil, quando entrando na cidade, notam a surpreendente ausência de negros e mulatos, bem como o fato de a população parda junto aos muitos mestiços apresentar uma tão pronunciada maioria de tipos índios.<sup>269</sup>

Falar de uma ausência de negros e mulatos na capital, neste momento, pode nos parecer equivocado, a menos que se entenda que o período da viagem do príncipe Adalberto – 1842 – representa um momento em que a cidade ainda estava demograficamente abalada pela revolta cabana e, no que concerne à população escrava, em especial, há que se considerar, como salienta Vicente Salles, a significativa evasão desses indivíduos para os mocambos, após os primeiros sucessos da rebelião<sup>270</sup>. De toda a forma, a presença indígena em Belém e, sobretudo no porto, é uma constante nos relatos de viajantes durante todo o período imperial, como podemos observar, anos mais tarde, na fala do missionário presbiteriano James Cooley Fletcher<sup>271</sup>, que também defende a predominância étnica do índio na cidade, tivesse ele “puro sangue” tapuia ou o mesmo diluído em diversos graus de miscigenação:

The traveller, on entering this city, is struck with the peculiar appearance of the people. The regularly-descended Portuguese and Africans do not, indeed, differ from their brethren in other parts; but they are comparatively few here, while the Indian race predominates. The aboriginals of Brazil may here be seen both in pure blood and in every possible degree of intermixture with both blacks and whites. They occupy every station in society, and may be seen as the merchant, the tradesman, the sailor, the soldier, the

<sup>268</sup> MOREIRA, *op.cit.*, p.40.

<sup>269</sup> ADALBERTO, Príncipe da Prússia. **Brasil: Amazônia–Xingu**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002, p.216.

<sup>270</sup> SALLES, Vicente. **O Negro no Pará, sob o regime da escravidão**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas; Belém: Universidade Federal do Pará, 1971, p.72.

<sup>271</sup> As impressões da viagem dom pastor protestante, chegado ao Brasil em 1851, foram compiladas no livro “Brazil and the brazilians”, de 1857, que contou com a coautoria de Daniel P. Kidder, com inúmeras transcrições de trechos do seu “Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do norte do Brasil”, de 1839.

priest, and the slave. In the last-named condition they excited most my attention and sympathy.<sup>272</sup>

Na zona portuária, a presença indígena é amplamente visualizada no interior das embarcações ancoradas no cais. O naturalista Henry Walter Bates assim caracteriza os índios do porto que, em geral, além de desempenharem a função de aguadeiros, formavam “a tripulação das inumeráveis canoas de todos os tipos e tamanhos que faziam o transporte entre a cidade e o interior”<sup>273</sup>. Índios e caboclos parecem majoritários – embora não exclusivos<sup>274</sup> – na classe dos proprietários e tripulantes de pequenas embarcações, fato que pode ser entendido também pela tradição do transporte fluvial na região ser feito por índios remadores devido seu conhecimento topográfico da bacia amazônica.

O relato desses viajantes nos faz perceber que para inúmeras famílias indígenas e caboclas que ganhavam a vida no comércio dos rios da Amazônia, o porto de Belém, durante boa parte do ano, não era apenas um lugar de negócios, mas também seu lar temporário. Parece ser essa a impressão de Elizabeth Cary Agassiz ao chegar à capital do Pará, em 1866:

Chegando à cidade, fomos direto ao mercado; está situado perto da margem do rio e foi com vivo prazer que vimos abordarem as canoas dos índios. A “montaria” (é o nome que eles dão às suas embarcações) é longa e estreita, e tem numa de suas extremidades uma cobertura de folhas secas, debaixo da qual mora a família; é aí que o índio está verdadeiramente em sua casa; aí vivem sua mulher e seus filhos; aí estão as redes, os utensílios domésticos, os vasos de barro, todos os seus pertences, em suma. Em algumas dessas montarias, as mulheres, ocupadas em preparar o almoço, ferviam o café ou cozinhavam a tapioca ao fogo; em outras, expunham à venda essa cerâmica grosseira, a que pertencem todos os seus utensílios e cujas formas não deixam de ter sua graça e elegância.<sup>275</sup>

Muitas dessas embarcações viajavam dias, semanas ou até mesmo meses para venderem sua produção no porto da capital e, por isso, a presença da família desses negociantes não só era comum, como muitas vezes imprescindível, pois o trabalho feminino propiciava importante suporte para aquele executado pelos homens, no comércio de seus produtos. A presença feminina na tripulação dessas embarcações também fora notada por Avé-Lallemant, ao descrever as

Pequenas canoas e grandes barcos fluviais, verdadeiros juncos do Yang-tse-Kiang sul-americano, iates ligeiros e barcos pesados, estão atracados ao cais, com suas singulares guarnições ou antes tripulações, porque também se contam mulheres entre elas. E de todas essas variedades de embarcações saem sacos meio rotos, derramando caroços de

<sup>272</sup> “O viajante, ao entrar nesta cidade, é impactado com a peculiar aparência do povo. Os descendentes regulares de portugueses e africanos não se diferenciam, de fato, dos seus semelhantes em outros lugares; mas eles são comparativamente poucos aqui, enquanto que a raça indígena predomina. Os aborígenes do Brasil podem ser vistos aqui tanto como os de sangue puro como em todos os possíveis graus de mestiçagem com negros e brancos. Eles ocupam os mais diversos postos na sociedade, e podem ser vistos como o mercador, o comerciante, o marinheiro, o soldado, o padre, e o escravo. Os da última condição despertavam a maior parte de minha atenção e simpatia. KIDDER-FLETCHER, *op.cit.*, p.543.

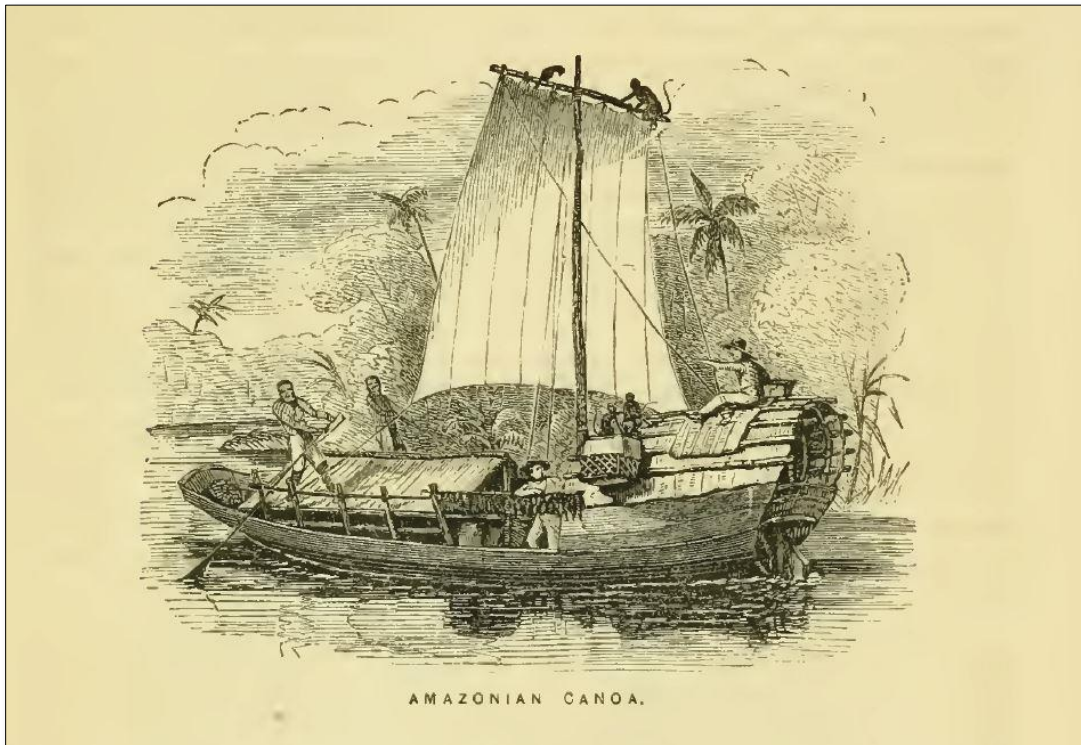
<sup>273</sup> BATES, *op.cit.*, p.25.

<sup>274</sup> O próprio companheiro de viagem de Henry W. Bates, Alfred Wallace, ao chegar a Belém, nota a presença negra na tripulação das embarcações de menor porte: “Canoas, tripuladas por negros e índios, cruzavam as águas”. WALLACE, Alfred Russel. **Viagens pelo Amazonas e rio Negro**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1939, p.2.

<sup>275</sup> AGASSIZ, Luiz e Elizabeth Cary. **Viagem ao Brasil**. 1865-1866. Companhia Editora Nacional, 1938, p.189-190.



cacau; cestos desatados e barris abertos com borracha em bolas ocas, grossas pranchas e tubérculos sujos e depois o pau-d'arco, um produto vegetal altamente original.<sup>276</sup>



**Figura 50:** Coberta a vela. Ilustração.  
**Fonte:** SMITH, *op.cit.*, p.551.

Contudo, alguns viajantes observam que a permanência desses índios e caboclos no porto da cidade, dava-se em um ambiente deteriorado, sobre a sujeira da orla, cheia de lama e restos de animais e vegetais, resíduos das próprias embarcações mercantes, vindas do interior, que descartavam os restos não consumidos dos produtos nas águas da baía, ficando esses detritos, à mostra, na maré baixa. O tenente da marinha norte-americana, Lewis Herndon, em meados do século, observava sobre as embarcações sertanejas aportadas em Belém que “The crews of these vessels, with their families, generally live in them. They are consequently crowded; and, when the tide is out, they lie on their sides, imbedded in a mass of refuse animal and vegetable matter, rotting and festering under a burning sun”<sup>277</sup>.

A presença constante de matéria orgânica no porto da cidade atraía os infindáveis grupos de urubus, que tanto abismavam os viajantes estrangeiros ao aportarem na cidade. Na verdade, a presença invariável das aves negras em seu voo baixo ou sobre os telhados das construções, era, segundo eles, de inestimável valor para o saneamento da cidade. Na ausência de um sistema de limpeza urbana

<sup>276</sup> AVÉ-LALLEMANT, *op.cit.*, p.55-56.

<sup>277</sup> “As tripulações dessas embarcações, com suas famílias, geralmente vivem nelas. Elas estão consequentemente lotadas; e, quando a mare está baixa, eles aportam nas margens, descansando sobre um volume de restos de animais e vegetais, apodrecendo e se decompondo sobre o sol escaldante”. HERNDON-GIBBON, *op.cit.*, p.335.

eficiente, os urubus realizavam esse serviço sem ônus aos cofres municipais, como informavam os navegadores britânicos Lidstone e Brown, na década de 1870:

These Urubus or turkey buzzards, though filthy creatures, are invaluable in a tropical country, and such is the nature of the services which they perform, that it is difficult to understand how health, or even life, could be long maintained without them. Should anyone interested in social science inquire of us what are the sanitary arrangements of an Amazonian city, town or village, we would unhesitatingly reply with the one word—Urubus. In Para they may be seen perched in rows upon almost every housetop, or struggling with each other for their dainty food in the back streets.<sup>278</sup>

Mesmo no início do século XX, quando a cidade já passa a contar com um sistema de limpeza e saneamento público mais regular, outro britânico, Joseph Woodroffe, ainda atesta o “valor inestimável” dessas “feias aves” na limpeza “of the towns, markets, etc., as they are scavengers, rapidly consuming carrion and offal”<sup>279</sup>. Woodroffe acrescenta ainda que esses urubus “are protected by the authorities, the slaughter of one being an indictable offence, which as a rule incurs severe punishment”<sup>280</sup>.

Em meio à sujeira e aos urubus viviam, assim, os índios e caboclos aportados na baía do Guajará. Em contraste com a sujidade do ambiente na maré baixa, a maré cheia trazia a esses indivíduos a prática dos banhos, citada por quase todos os viajantes que aportavam na cidade, como o missionário norte-americano John Esaias Warren:

The first spectacle which arrested our attention on landing was that of a number of persons of both sexes and all ages, bathing indiscriminately together in the waters of the river, in a state of entire nudity. We observed among them several finely formed Indian girls of exceeding beauty, dashing about in the water like a troop of happy mermaids. The heat of the sun was so intense, that we ourselves were almost tempted to seek relief from its overpowering influence by plunging precipitately amid the joyous throng of swimmers. But we forbore!  
The natives of Para are very cleanly, and indulge in daily ablutions; nor do they confine their baths to the dusky hours of evening, but may be seen swimming about the public wharfs at all hours of the day.<sup>281</sup>

---

<sup>278</sup> “Esses urubus ou perus-abutres, embora criaturas imundas, são de valor inestimável num país tropical, e tal é a natureza dos serviços que desempenham, que é difícil de entender como a saúde, ou mesmo a vida, poderia ser mantida por muito tempo sem eles. Se alguém interessado em ciências sociais inquirir-nos quais são os mecanismos sanitários de uma cidade, vila ou aldeia da Amazônia, replicaremos sem hesitação com uma palavra - Urubus. No Pará eles podem ser vistos empoleirados em fileiras sobre quase todos os telhados, ou lutando entre si por suas guloseimas nas ruelas secundárias”. BROWN, Barrington & LIDSTONE, William. **Fifteen Thousand Miles on the Amazon and its tributaries**. London: Edward Stanford, 1878, p.10.

<sup>279</sup> “das cidades, mercados, etc., por eles serem catadores, consumindo rapidamente resíduos e carniça”. WOODROFFE, Joseph F. **The Upper Reaches of the Amazon**. London: Methuen & Co., LTD., 1914, p. 4.

<sup>280</sup> “são protegidos pelas autoridades, o abate de um é considerado ofensa denunciável, que pelas normas incorre em severa punição”. *Ibidem*.

<sup>281</sup> “O primeiro espetáculo que absorveu nossa atenção durante o desembarque foi a quantidade de pessoas de ambos os sexos e todas as idades, banhando-se juntas indiscriminadamente nas águas do rio, em estado de inteira nudez. Observamos junto delas inúmeras garotas indígenas, delicadamente constituídas, de beleza superior, mergulhando nas águas como um grupo de sereias felizes. O calor do sol era tão intenso, que nós mesmos fomos tentados a buscar alívio em sua irresistível influência mergulhando precipitadamente em meio à multidão jubilosa de nadadores. Mas nos contivemos!

Os nativos do Pará são bastante limpos e indulgentes na limpeza diária; não limitam seus banhos às horas sombrias da noite, mas podem ser vistos nadando sobre os ancoradouros públicos em todas as horas do dia”. WARREN, John Esaias. **Para; or Scenes and Adventures on the banks of the Amazon**. New York: G. P. Putnam, 1851, p.9.

O missionário acrescenta, ainda, que as autoridades governamentais vinham tentando pôr termo a tais exposições públicas, “but at the time of our departure all rules and regulations on the subject were totally disregarded by the natives”<sup>282</sup>. O porto era, assim, não apenas lugar de negócios e o lar temporário de índios e caboclos, mas um importante espaço de sociabilidade apropriado por esses indivíduos na cidade de Belém.

Além dos banhos, outra prática corriqueira, observada pelos viajantes era a dos caboclos e indígenas se embebedarem assim que aportavam na cidade. Herbert Smith relata que enquanto a família geralmente permanecia a bordo, o chefe da embarcação realizava as transações comerciais na própria praia do cais, tornando-se gradativamente embriagado ao longo do dia:

Back of the market, by the water-side, there are other picturesque scenes. Here are numbers of canoes drawn up on the shore, the larger ones with a little cabin of palm thatch or boards in the stern. The Indian and mulato boatmen, for the most part, are selling their produce on shore, and some of them, no doubt, are getting beastly drunk on the proceeds; the canoes, meanwhile, are occupied by their families, and one cannot help noting the marked difference of character displayed by the two races.<sup>283</sup>

Smith ao observar a presença de índios, negros e mestiços no porto de Belém não se furta em distingui-los na aparência e no comportamento. Para o naturalista, negros e mulatos, sempre extravagantemente vestidos e adornados, mostravam-se barulhentos enquanto suas crianças sujavam-se na lama da praia “rindo, gritando, chorando (...) sempre fazendo algum tipo de barulho”, contrastando com as crianças indígenas vestidas “*au naturel*”, lustrosamente limpas e sempre quietas, assim como as mulheres aborígenes, discretamente vestidas, muito calmas, e que raramente saíam de suas canoas<sup>284</sup>. Para Smith o sol parecia ser responsável por um particular efeito sobre os índios, deixando-os letárgicos, fato que os fazia evitar a saída nas horas mais quentes do dia, quando o movimento no mercado já tinha arrefecido. O naturalista conta que eram raras as saídas desses indivíduos de suas embarcações no porto, quando muito, davam um breve passeio pela cidade, ou visitavam alguma das igrejas da capital:

Many of these Indians have come from surrounding rivers, a hundred, two hundred, occasionally even five or six hundred miles away. Most of them will sell their small cargoes and leave with the return tide. The women and children will see nothing more of the city than is visible from the water, or, at most, they be treated to an hour's walk about the town, or a visit to one of the churches. And that is enough. They do not care to remain longer among the sweltering streets and glaring white walls. They long for their cool, shady forests, where they can swing their cotton hammocks by the water-side, and lounge away the hot noon hours, *as free from care as the birds are above them*.<sup>285</sup>

---

<sup>282</sup> “mas até o momento de nossa partida todas as regras e regulamentos sobre o assunto foram totalmente desrespeitadas pelos nativos”. WARREN, *op.cit.*, p.9.

<sup>283</sup> “De volta ao mercado, à beira-mar, acontecem outras cenas pitorescas. Aqui há numerosas canoas aportadas na praia, as maiores com uma pequena cabine coberta de palha ou tábuas na popa. Os índios e mulatos barqueiros, em sua maioria, vendem sua produção na praia, e alguns deles, sem dúvida, tornam-se desagradavelmente embriagados durante o comércio; as canoas, enquanto isso, são ocupadas por suas famílias, e não se pode deixar de notar a diferença marcante das características apresentadas pelas duas raças”. SMITH, *op.cit.*, p. 45.

<sup>284</sup> *Ibid.*, p.45.

<sup>285</sup> “Muitos desses indígenas vêm dos rios próximos, de cem, duzentas, e mesmo ocasionalmente de quinhentas ou seiscentas milhas de distância. A maioria vende sua pequena carga e retorna com a maré. As mulheres e crianças não veem nada mais da cidade do que é visível da água, ou, no máximo, eles se dão o prazer de uma hora de passeio pela

De modo um tanto quanto caricato, Smith concebia o índio indissociado daquilo que seria o seu “estado natural”, como um indivíduo estranho à cidade, que ansiava por sua rede à beira do rio, no meio da floresta, longe da agitação das ruas e das cores “ofuscantes” das construções urbanas. Smith parecia possuir uma visão da floresta e da cidade como espaços rigorosamente definidos e distantes entre si, visão esta típica da sociedade capitalista em que estava inserido. Analisando a literatura sobre o campo e a cidade, Raymond Williams alerta para a idealização do mundo natural nos escritores da Inglaterra da Revolução Industrial, idealização esta que também podemos encontrar em muitos viajantes e cientistas que aportavam em Belém no século XIX, como o geólogo norte-americano. Para Smith, a floresta parecia ser o espaço da tradição e dos costumes naturais, associada “a uma forma natural de vida – de paz, inocência e virtudes simples”<sup>286</sup>. A presença desses índios na cidade, portanto, não era espontânea, pois a cidade representava a “exploração do homem e da natureza” com sua “vida fervilhante, de lisonja e suborno, de sedução organizada, de barulho e tráfego”<sup>287</sup>. Smith talvez comungasse da ideia de que a presença desses aborígenes na cidade significaria que “uma ordem inocente e tradicional estaria sendo invadida e destruída por uma nova ordem, mais impiedosa”<sup>288</sup>.

A função maior do índio parecia limitar-se a trazer o esplendor da floresta para a cidade, numa confusão de sons, cores e cheiros daquela extraordinária diversidade de frutas, ervas e peixes e na desconcertante fauna silvestre em que macacos e jabutis mesclavam-se a barulhentas aves multicores que ganhavam espaço furtivamente no ecletismo de mercadorias daquele porto nos dias de feira. Ubás, vigilengas e igarités surgiam de todas as partes do sertão amazônico, trazendo do interior grande diversidade de produtos que iam de bolas de borracha à farinha de mandioca, bem como pirarucu seco, cacau, castanhas-do-pará, camarões, tartarugas e uma numerosa quantidade de macacos e papagaios, que seriam vendidos como animais de estimação, comprovando a impressão de grande parte dos viajantes do período que na Amazônia, “all classes are extravagantly fond of pets”<sup>289</sup>.

Esse pequeno comércio das embarcações indígenas pelos rios da região parece ter tido um importante papel no reerguimento econômico da cidade após o fim da revolta cabana. O missionário-naturalista norte-americano Daniel Parish Kidder, que esteve em Belém após o fim do conflito, no final da década de 1830, enfatiza a marcante presença indígena no porto da capital em meio ao sortimento de produtos que chegavam do interior:

Em torno da Ponta das Pedras, o desembarcadouro principal da cidade, há, geralmente, grande número de canoas atracadas. Essa cena, movimentada pela turba indígena que fala os mais variados dialetos amazônicos, é peculiar à cidade. Percebem-se aí carregamentos de castanhas do Pará, cacau, baunilha, urucu, salsaparrilha, canela,

---

cidade, ou de uma visita a uma das igrejas. E só. Não fazem questão de permanecer mais tempo pelas ruas abafadas de ofuscantes paredes brancas. Anseiam por sua floresta fresca e ensombrada, onde podem balançar-se em suas redes de algodão próximos ao rio, e descansar nas horas mais quentes do dia, *tão livres de preocupações como os pássaros sobre eles*”. *Ibid.*, p.46

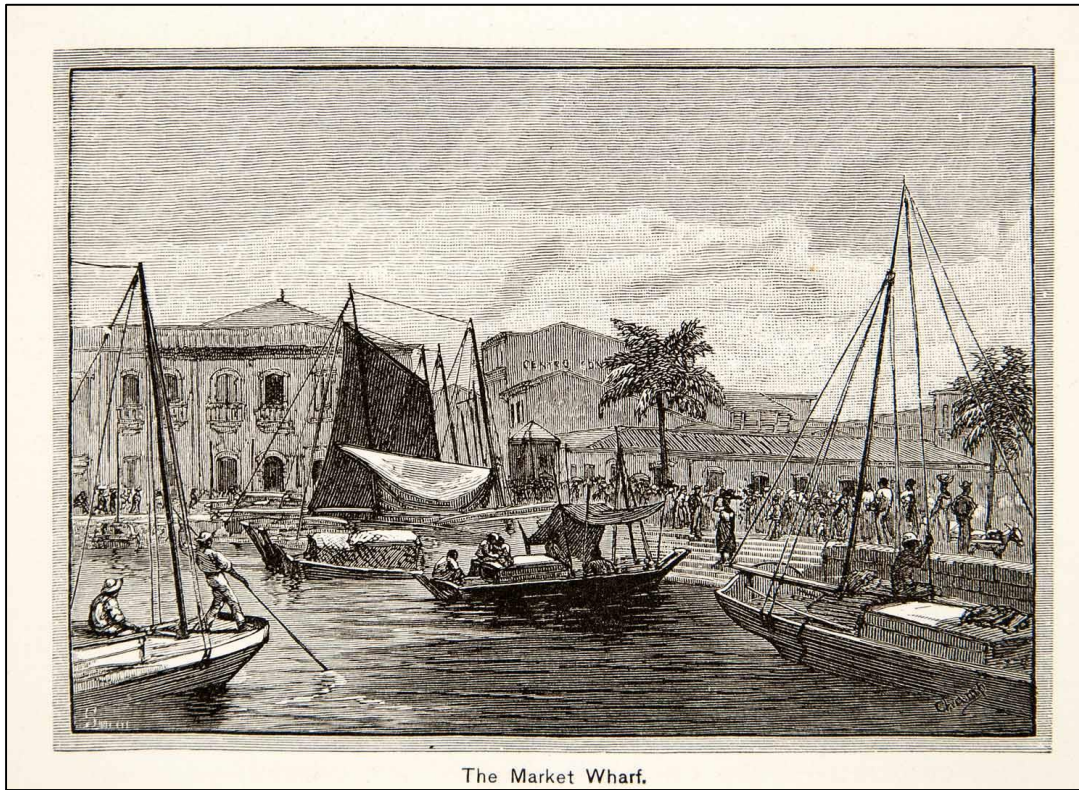
<sup>286</sup> WILLIAMS, *op.cit.*, p.11.

<sup>287</sup> *Ibid.*, p.82.

<sup>288</sup> *Ibid.*, p.85.

<sup>289</sup> “todas as classes são extravagantemente apreciadoras de animais”. SMITH, *op.cit.*, p.47. Alguns viajantes, como Herbert Smith, citam o estabelecimento “Monkey’s Joe”, localizado próximo ao porto, que recebia essa fauna silvestre que, em boa parte era vendida a viajantes que esperavam embarcar de volta a sua terra.

tapioca, bálsamo de copaíba em boiões, peixe seco em pacotes, cestas de frutas de infinitas variedades, tanto secas como verdes. Encontram-se também aí, papagaios, araras e outros pássaros de rica plumagem bem como, mais raramente, macacos e cobras de mistura com quantidades imensas de sapatos de borracha que são geralmente conduzidos ao mercado suspensos em varas a fim de evitar que se colem uns aos outros.<sup>290</sup>



**Figura 51:** O mercado do cais em Belém do Pará na década de 1870. Ilustração.  
**Fonte:** SMITH, *op.cit.*, p.46.

Até a primeira metade do século XIX, podemos dizer que o mercado da cidade era o porto, como assim afirmava o explorador britânico Henry Lister Maw, ainda no final da década de 1820: “There is no regular market in Para, except that boats and canoes come from the country in a morning, and sell what they have on the beach”<sup>291</sup>. Segundo Ernesto Cruz, a ausência de um mercado na cidade obrigou o Código de Posturas do município, de 1848, a regularizar a venda de mercadorias na área portuária, sobretudo das aves, do pescado e da carne verde que ficava exposta nos talhos ou em casas preparadas para esse fim: “O pescado fresco era obrigatoriamente vendido na rampa da travessa das

<sup>290</sup> KIDDER, Daniel P. **Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do norte do Brasil:** compreendendo notícias históricas e geográficas do Império e das diversas províncias. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1980, p.187-188.

<sup>291</sup> “Não existe mercado permanente no Pará, com exceção dos barcos e canoas que vem do interior pela manhã, e vendem o que têm na praia”. MAW, Henry Lister. **Journal of a passage from the Pacific to the Atlantic**, crossing the Andes in the northern provinces of Peru and descending the river Marañon, or Amazon. London: John Murray, 1829, p.405.



Mercês, chamada hoje de Frutuoso Guimarães, e a carne de porco no telheiro que existia no largo adjacente, onde igualmente eram expostas as hortaliças, frutas e aves”<sup>292</sup>.

A ausência de um mercado público institucionalizado desagradava a administração provincial, como deixou claro o presidente da província, Francisco José de Sousa Soares de Andréa, ao reclamar da necessidade de edificação de um Mercado Público para “os gêneros de exportação, ou consumo, aonde a concorrência fizesse melhor o preço do mercado, e tornasse fácil a todos os lavradores disporem dos seus efeitos, sem estarem sujeitos à má fé de alguns monopolistas”<sup>293</sup>. O Mercado Municipal, construído a partir da década de 1850, próximo à doca do Ver-o-peso, e finalizado em 1867, passa a receber parte das mercadorias vindas do interior da província expandindo a zona comercial do porto. O viajante francês Auguste François Biard, que esteve na Amazônia no início da década de 1860, descreve a agitação do mercado portuário pela manhã:

Grandes e pequenas embarcações encostam no cais e os compradores do alto da muralha descobrem logo o que lhes convém adquirir. É aconselhável realizar suas compras bem cedinho, pois depois de certa hora não se encontra mais nada que preste, principalmente carne.<sup>294</sup>

Como um prolongamento do cais, o mercado também terá a marca da multietnicidade de seus trabalhadores, como nos relata o geógrafo norte-americano William Butler Ogden, em 1888:

The market of Para occupies a building covering a whole square. The building is high and square, with an open court in the center and roofed cloisters around the sides. On one side are the meat stalls, then, in no order, come fruit and vegetable stands, presided over generally by negresses, mulattoes, and women of various degrees of mixture of white, Indian and negro blood (...) Right next to the market, in a sort of dock, lie numbers of trading schooners and small boats and canoes, brought from the interior by the Indians. Some of these come from as far as the provinces of Goyaz and Matto-Grosso. The voyage sometimes takes a month or two and as much or more to return. The crews are mostly of mixed blood, the Indian predominating. The cargoes consist of Brazil-nuts, mandioca and the like.<sup>295</sup>

<sup>292</sup> CRUZ, 1952, p.124.

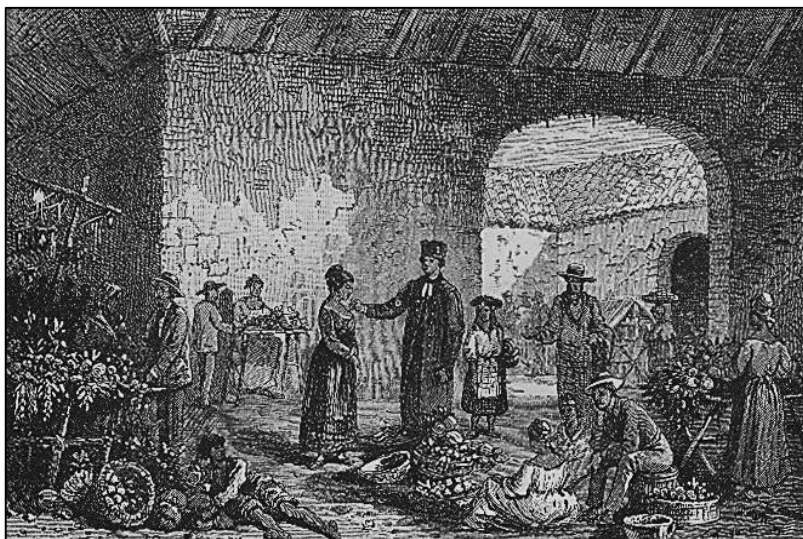
<sup>293</sup> PARÁ (Província). Presidente Soares de Andréa. *Falla com que o Exmº marechal Francisco Jozé de Souza Soares d'Andrea, presidente e commandante das armas da província do Pará encerrou a primeira sessão da Assembleia Legislativa da mesma província no dia 15 de maio de 1838*, [s/d] p.22.

Apenas em 1848 que a Assembleia Provincial vai autorizar o governo a contratar empresário ou companhia para a construção de um mercado público na Capital, pela Lei nº159 de 28 de novembro. PARÁ (Província). *Índice ou Repertório Geral das Leis da Assembleia Legislativa provincial do Gram Pará (1838-1853)*, por André Curcino Benjamin. Pará: Typ. Commercial de Antonio Jozé Rabello Guimarães, 1854, p.47.

<sup>294</sup> BIARD, Auguste François. **Dois Anos no Brasil**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2004, p. 138.

<sup>295</sup> “O Mercado do Pará ocupa um prédio que se estende por todo um quarteirão. O prédio é alto e quadrado, com um pátio central aberto e corredores cobertos nas laterais. De um lado ficam as barracas de carne, em seguida, sem ordenamento, as de frutas e vegetais, comandadas geralmente por negros, mulatos e mulheres de vários graus de miscigenação sangue branco, índio e negro (...) Em frente ao mercado, numa espécie de cais, encontram-se ancorados veleiros, canoas e pequenas embarcações cargueiras, trazidas do interior pelos índios. Algumas delas vêm de longe, das províncias de Goyaz e Matto-Grosso. A viagem, às vezes, leva um mês ou dois e a mesma coisa ou mais para retornar. A tripulação, em sua maioria, é mestiça, com a predominância indígena. A carga consiste em castanha-do-Pará, mandioca e similares”. OGDEN, *op.cit.*, p.468-469.





**Figura 52:** Interior do Mercado Municipal na década de 1870. Ilustração. **Fonte:** MAURIS, 1879, p.377.



**Figura 53:** Mercado municipal no início do século XX. Fotografia de Augusto Fidanza. O mercado municipal passará por uma reforma durante a intendência de Antônio Lemos, quando ganhará um segundo pavimento e pavilhões de ferro pré-fabricados da Inglaterra. **Fonte:** BELÉM (Intendência). **Álbum de Belém.** Pará, 15 de novembro de 1902. Belém: Ed. F.A. Fidanza, 1902.

Ogden observa, assim, que os índios chegados ao porto vinham mesmo de outras províncias, como as de Goiás e Mato Grosso, vender seus produtos na cidade. Nesse momento, com a navegação internacional regularmente estabelecida na bacia amazônica, o porto de Belém havia se transformado no coração comercial de uma região muito vasta, ampliando seus mercados, o número de casas mercantis e companhias de navegação intercontinental. E é exatamente nesse contexto que as ubás, cobertas e igarités começam a competir por um espaço cada vez disputado com as embarcações das companhias a vapor que passam a cortar os rios da região a partir da década de 1850, como nos relata Herbert Smith:

Formerly all the commerce of the river was carried on in trading canoes. Now the steamboats have taken their place, trading centres have been established at various points along the river, and the canoes make shorter voyages. We can see the busy wharf of the Amazonian Steamboat Company from our breakfast-room at the Hotel do Commercio, and two or three of their vessels are lying in the river; they make voyages, at longer or shorter intervals, to the Madeira, Purus, and Tapajos; twice a month passage can be engaged to Manaus, and from thence other lines extend their trips almost to the base of

the Andes. There are several smaller companies, but they are all thrown into the shade by this rich Amazonian line, with its numerous branches.<sup>296</sup>

Para Henry W. Bates, o desenvolvimento da navegação a vapor na região, a partir de meados do século XIX, concorre para o paulatino afastamento do índio, não apenas do porto, como da cidade de Belém:

Quando chegamos ao Pará, moravam ali muitas famílias indígenas, pois nessa época o modo de vida do lugar se assemelhava muito mais ao de uma grande aldeia do que ao de uma cidade. Mas logo que surgiu o tráfego de vapores no rio e as atividades comerciais foram incrementadas, eles começaram a abandonar aos poucos o lugar.<sup>297</sup>

De fato, os inúmeros trapiches que surgem nas duas últimas décadas do século XIX entre os do da antiga Recebedoria de Rendas da província e o do da Companhia do Amazonas, põem fim à atracação das pequenas embarcações indígenas na praia, ficando este espaço destinado aos vapores, catraias e rebocadores que serviam os navios de maior porte fundeados na baía. A construção no novo complexo portuário pela *Port of Pará*, a partir de 1907, irá apenas reforçar a segregação já estabelecida dessas pequenas embarcações cuja atracação ficou limitada às docas de comércio popular, como a do Ver-o-peso, do Reduto (até o seu aterramento em 1909), de Souza Franco (Igarapé da Almas) e ao Porto do Sal.

É possível, portanto, considerar o desenvolvimento da navegação a vapor, a privatização da orla central da cidade com os trapiches das companhias de navegação e a posterior construção do porto de Belém, no início do século XX, como causas do declínio do comércio indígena no porto central da capital. Podemos observar, contudo, que esses fatores não suprimiram a presença das embarcações indígenas em Belém entre final do século XIX e o início do século XX; ao contrário: tornaram-na mais numerosa conforme o comércio da cidade ia se tornando mais agitado em decorrência das exportações da borracha. Mas, em vista da marcha do processo de disciplinarização do espaço portuário de Belém no início do período republicano, o pequeno comércio interno realizado por caboclos e cada vez por menos índios ficou relegado aos portos mais periféricos da cidade.

No espaço da orla central, o Ver-o-peso tornou-se, então, um lugar privilegiado que evidencia a continuidade da presença cabocla na cidade do século XX. O escritor Osvaldo Orico, rememorando a Belém do início do século, evoca o espetáculo da “algazarra cabocla que faz do Ver-o-peso uma feira de curicas tontas”, do “arraial de canoas, coloridas por velas de todas as cores” que “empresta a Belém do Pará uma fisionomia especial: a da pobreza alegre”:

Acocorado no toldo, o caboclo entregava por qualquer preço a mercadoria que lhe enchia o fundo do barco. Comprava uma camisa de riscado, passava o resto do dia “assutando”

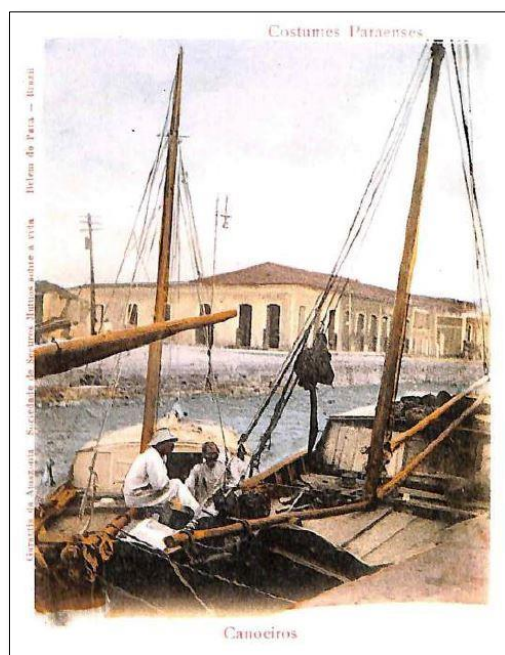
296 “Antigamente todo o comércio fluvial era transportado pelas canoas. Agora os vapores tomaram seu lugar, entrepostos comerciais foram estabelecidos em vários pontos ao longo do rio, e as canoas fazem agora viagens mais curtas. Podemos ver o movimentado trapiche da Companhia do Amazonas de nossa sala de desjejum no Hotel do Commercio, e dois ou três dos seus navios ancorados no rio que fazem viagens, em intervalos mais longos ou mais curtos, ao Madeira, Purus e Tapajós; duas vezes ao mês são vendidas passagens para Manaus, e a partir daí outras linhas foram estendidas até quase à nascente nos Andes. Há inúmeras pequenas companhias que estão todas, contudo, relegadas às sombras pela rica Companhia do Amazonas, com suas numerosas filiais”. SMITH, *op.cit.*, p.47

<sup>297</sup> BATES, *op.cit.*, p.40.

e velejava à noite para as ilhas e furos, de onde trazia o açáí e a bacaba para consolar o estômago do pobre.<sup>298</sup>

Torna-se difícil visualizar, através das fontes que possuímos, quais eram as impressões ou “imagens” da cidade e de seu porto que esses indivíduos elaboraram no seu cotidiano de trabalho. Muitas vezes, o dia-a-dia desses índios e caboclos parecia dificultar a própria experiência da cidade por eles, que a viam a bordo, circunscrita pelas velas das embarcações, onde, quando muito, passavam o dia “assutando”, aguardando a maré a lhes levar de volta à floresta. No limiar do século XX, quando a cidade possuía já uma população de mais de cem mil habitantes, Murilo de Menezes ainda reproduz a imagem de alheamento do caboclo em relação à cidade: “Os filhos da terra, os caboclos tinham quase que vida à parte nesse fervilhar de alienígenas (...) Os caboclos mais pobres dedicavam-se geralmente à profissão de embarcadiço, quando, não se achassem radicados na cidade, por qualquer propriedade imóvel. Era gente morigerada, de hábitos retraídos”<sup>299</sup>.

Pareciam, assim, muitas vezes, mais à vontade em suas residências flutuantes que pelas ruas e praças de uma Belém que representava, talvez, um breve e forçoso contato com a civilização. Certamente que muitos foram atraídos a não mais voltar para o interior, após contatos sucessivos com a urbe moderna. Mas a circularidade material e cultural entre floresta e cidade, as idas e vindas diárias das embarcações do sertão que aportam nos ancoradouros do Ver-o-peso, da Conceição, da Palha, do Açáí, continuam a reafirmar, cotidianamente, a essência ribeirinha de uma Belém que tem no porto a marca indelével da presença da floresta na cidade.



**Figura 54** (à esq.): Canoeiros no Ver-o-peso, início do século XX. Postal.

**Fonte:** PARÁ (Estado); Secult. **Belém da Saudade.** *Op.cit.*, 1998, p.269.

**Figura 55** (à dir.): Mercadorias do sertão amazônico no Ver-o-peso.

Fotografia de Tibor Jablonsky. Anos 1960. **Fonte:** Biblioteca do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

<sup>298</sup> ORICO, *op.cit.*, p.19.

<sup>299</sup> MENEZES, *apud* MARANHÃO, *op.cit.*, p.55.

### 3.2. “Com seu canto grave e monótono”: negros no porto.

Em que pese a marcante presença indígena na capital paraense do século XIX, não podemos desconsiderar a importante existência do negro, mesmo em vista da marcha acelerada da mestiçagem, a que Vicente Salles se refere, “quando o negro perderá gradativamente essa supremacia até chegar a constituir, nos dias atuais, uma parcela ínfima da população da cidade de Belém”<sup>300</sup>. Segundo José Maia Bezerra Neto, podemos dizer que em termos étnicos, a província do Pará em meados do século XIX apresentava um pequeno percentual de escravos africanos, cerca de 2% de um total de 27.458 indivíduos<sup>301</sup>. A grande maioria dos escravos existentes na região era, portanto, crioulos e mestiços de uma população africana inserida em diferentes grupos étnicos da costa oriental africana, como os banto, os mina, os mali e grupos Guineu-Sudanêses<sup>302</sup>. Mas, para além da determinação desses escravos em sua origem étnica, devemos compreender que a denominação “preto” ultrapassava a simples definição sobre a cor, raça ou etnia do indivíduo, definindo antes, sua posição social e jurídica enquanto propriedade no sistema escravista brasileiro, mesmo que o sujeito aparentasse uma nítida diluição do sangue africano pelo processo de mestiçagem.

De acordo com Salles, em 1848, um terço da população urbana de Belém era composta de escravos “ocupados nos mais diferentes misteres e boa parcela quase sem ocupação alguma, o que determinava o ajuntamento de negros, frequentes distúrbios, acontecimentos largamente noticiados na imprensa da época”<sup>303</sup>. Grande parte dessa mão de obra escrava que saía do espaço privado das casas senhoriais e ganhava as ruas da cidade, encontrava na zona portuária um ambiente atrativo para o trabalho de sua classe. Trabalhando como carregadores, vendedores ambulantes, fazendo serviços de entrega, carretos ou servindo como moleques de recados, os escravos teciam no porto da capital uma ampla rede de sociabilidade com os mais diferentes grupos étnicos e sociais que por lá circulavam.

Parte dos escravos que trabalhavam no cais de Belém eram alugados a alguns serviços específicos daquele espaço. Segundo Salles: “Alugar a mão-de-obra escrava foi uma das formas mais comuns que o senhor adotou, nas cidades, para tirar proveito do capital empatado na aquisição”<sup>304</sup>. Na maioria das grandes cidades portuárias brasileiras, era comum o aluguel de escravos para o trabalho de carga e descarga no porto. Em Santos, por exemplo, cidade reconhecida pelo movimento abolicionista desenvolvido a partir do término da Guerra do Paraguai, a historiadora Maria Lucia Gitahy, rememorando os escritos de José Martins dos Santos<sup>305</sup>, confirma que até a década de 1880

<sup>300</sup> SALLES, *op.cit.*, p.71.

<sup>301</sup> Pelo recenseamento de 1872. BEZERRA NETO, José Maia. **Escravidão Negra no Grão-Pará** (Sécs. XVII-XIX). Belém: Paka-Tatu, 2001, p.45.

<sup>302</sup> *Ibid.*, p.44.

<sup>303</sup> SALLES, *op.cit.*, p.72.

<sup>304</sup> *Ibid.*, p.170.

<sup>305</sup> SANTOS, Francisco Martins dos. “História de Santos” (1532-1936). Em: **Revista dos Tribunaes**, 1937, v.2, São Paulo, p.171.

“havia em Santos um considerável número de escravos alugados como estivadores, trabalhadores em armazéns e carregadores de café”<sup>306</sup>.

Em Belém, no entanto, a maior parte dos escravos alugados que trabalhavam na zona portuária executavam os serviços de construção de pontes, desobstrução das docas e limpeza dos canais, ou seja, serviços braçais estafantes, e mesmo, degradantes, que conforme diz Salles: “por seu caráter deprimente, apenas aos escravos era dado executar”<sup>307</sup>. Dentre esses serviços destacavam-se as obras de melhorias do cais da cidade, aceleradas a partir da década de 1850, para onde eram dirigidos muitos escravos alugados por seus senhores, para trabalharem nos serviços de dragagem e aterro. Em relatório apresentado ao presidente da província, Araújo Brusque, o diretor da Repartição de Obras Públicas, José Coelho da Gama e Abreu, deixa clara a dificuldade de obtenção de trabalhadores para as obras realizadas no porto de Belém, sobretudo as que exigiam o trabalho de escavação e limpeza do canal, como o da reconstrução dos alicerces da Ponte de Pedra, durante a década de 1860:

Tem lutado esta obra com dificuldades dignas de menção, e são, não só o pouco tempo que as águas da maré dão para o trabalho, diminuindo ainda com as chuvas intermináveis que este ano tem havido, como a repugnância de todos os operários em ir para aquela obra, sendo afinal sustentada com operários escravos que seus senhores obrigavam a estar ali (...).<sup>308</sup>

Contudo, num momento em que a permanente falta de braços era constantemente reclamada pelas autoridades provinciais e municipais, há que se dizer que a imposição do trabalho no porto não se limitava aos escravos da cidade. Segundo Vicente Salles: “A mão de obra escrava era insuficiente para arcar com a imensa responsabilidade de reconstrução da província, após os sucessos da Cabanagem (...). Por isso, a mão de obra dos libertos passou a ser requisitada quase que em igualdade de condições”<sup>309</sup>. Nesse sentido, não eram raros os anúncios de jornal solicitando trabalhadores “forros ou escravos” para serviços de obras na capital<sup>310</sup>. Há também que se dizer que a baixa demográfica na cidade de Belém, provocada não apenas pela revolução cabana, como também pelas epidemias de febre amarela, cólera e varíola, ocorridas em meados do século XIX, irá obrigar a administração

---

<sup>306</sup> GITAHY, *op.cit.*, p.33.

<sup>307</sup> SALLES, *op.cit.*, p.162. O autor ainda acentua a seguir outra característica do trabalho sob o regime da escravidão que era “a aversão que os brancos tinham por qualquer trabalho manual”, *ibid.*, p. 163.

<sup>308</sup> ABREU, José Coelho da Gama e. “Relatório da Repartição das Obras Públicas”, p. A-3. Em: PARÁ (Província). *Relatório apresentado á Assembléa Legislativa da provincia do Pará na segunda sessão da XIII legislatura pelo excellentissimo senhor presidente da provincia, doutor Francisco Carlos de Araujo Brusque, em 1.o de novembro de 1863*. Pará, Typ. de Frederico Carlos Rhossard, 1863.

<sup>309</sup> SALLES, *op.cit.*, p.168.

<sup>310</sup> Como exemplifica Salles a partir de um anúncio do periódico *O Planeta*: “ ‘Nas obras que nesta cidade se estão fazendo sob a inspeção do engenheiro Bandeira de Gouveia, recebe-se mais trabalhadores, forros ou escravos. O vencimento é de 600 réis; e o pagamento sempre é feito no fim de cada semana’”. *O Planeta*, Belém, ano 2, nº99, 29 de dezembro de 1859, 1. Cad., p.4 *apud* SALLES, *op.cit.*, p.167.



provincial a se utilizar do contingente dos Corpos de Trabalhadores<sup>311</sup> para as obras de construção do cais da cidade, como informa o presidente Jeronimo Coelho, em 1848<sup>312</sup>.

Contudo, o cais não era apenas um espaço de trabalho compulsório de escravos, libertos e homens livres. O porto de Belém, por aglutinar uma crescente necessidade de mão de obra na cidade, foi também um lugar para onde passou a se dirigir voluntariamente muitos escravos da cidade a fim de conseguir o jornal de seu senhor. Mais que isso, o porto podia representar a possibilidade da conquista da alforria para a significativa parcela de escravos de ganho que viviam em Belém, durante o século XIX, que, na zona portuária, realizavam, em geral, serviços de carretos e do comércio ambulante de frutas e tapiocas. Grande parte dos “jornaleiros”, ou “ganhadores” – como eram mais conhecidos – costumavam trabalhar com o comércio varejista<sup>313</sup> dos produtos que eram trazidos pelas igarités do interior, estabelecendo deste modo, além das alianças comerciais, uma importante rede de sociabilidade com os índios e caboclos que chegavam diariamente à cidade. A presença feminina, em particular, era bastante expressiva, como nos narra Antônio de Moraes, personagem de *O Missionário* de Inglês de Souza, publicado em 1888, recordando-se de sua chegada à Belém para a entrada no seminário, evocando as imagens, sons e cheiros do porto da cidade:

Do lado do bairro de Santana um surdo murmúrio, o último ruído da agitação industrial, de carroças que se recolhiam, de quitandas que se levantavam, de portas que se fechavam, traduzia o fim do dia para os homens de trabalho que iam repousar, exaustos de calor e de fadiga. Negras da Costa, com as panelas de tacacá e de quibebe equilibradas sobre as rodilhas de riscado, que em forma de turbante lhes cingiam a carapinha, passavam, balançando os quadris num descadeiramento ridículo, e enchendo o ar de forte catinga suarenta, que se misturava ao aroma irritante do trevo e da manjerona exalado pelo penteado das mulatas, e ao pixé nauseabundo dos resíduos do Ver-o-peso. Raparigas de cor arrastando servilhas de marroquim vermelho ou verde, ofereciam aos olhos dos homens o busto moreno meio nu, apenas velado pela fina camisa de renda, decotada e de mangas curtas, mais excitante do que a nudez.<sup>314</sup>

As mulheres de cor no porto pareciam, assim, executar os trabalhos vinculados ao pequeno comércio e como sugere o personagem de Inglês de Souza quando observa os “olhares de inteligência” trocados com os homens brancos “com ares de funcionários públicos”, pareciam também encontrar no porto outro tipo de serviço, característico desse espaço: o meretrício.

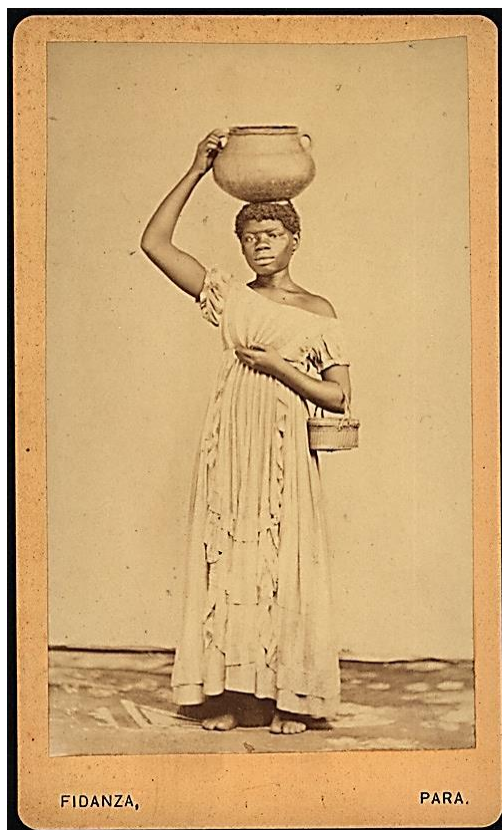
<sup>311</sup> Sobre a política de recrutamento de indivíduos para os Corpos de Trabalhadores na província do Pará, ver: LOPES, Patrícia Raiol Castro de Melo. **Os corpos de trabalhadores na província do Grão-Pará**: outros significados para uma política de arregimentação da mão de obra (1835-1840). Dissertação de Mestrado – PPHIST/UFPA, 2012.

<sup>312</sup> O presidente informa que foram empregados indivíduos dos Corpos de Trabalhadores, que recebiam àquela data, um salário de 400 réis diários nas obras de construção do cais de marinha. Em: PARÁ (Província). Presidente Jerônimo Coelho. *Falla dirigida pelo exm.o snr. conselheiro Jeronimo Francisco Coelho, presidente da provincia do Gram-Pará, á Assembléa Legislativa Provincial na abertura da sessão ordinaria da sexta legislatura no dia 1.o de outubro de 1848*. Pará, Typ. de Santos & filhos, 1848, p.72.

<sup>313</sup> O comércio ambulante da cidade parecia ser dominado, em meados do XIX, pelos trabalhadores das classes mais baixas, inclusive por escravos. Segundo Henry Bates: “Os brasileiros das classes mais elevadas não gostam de se dedicar ao comércio varejista, e quando não podem ser atacadistas preferem ocupar-se com a agricultura, por pequenas que sejam suas propriedades e os seus lucros”. BATES, *op.cit.*, p.25.

<sup>314</sup> SOUZA, Inglês de. **O Missionário**. 3ªEd. São Paulo: Ática, 1992, p.164-165.





**Figura 56** (à esp.): Negra com pote de barro na cabeça. Belém-PA. Fotografia de Augusto Fidanza. (1869-1875). **Figura 57** (à dir.): Negra com cestos de frutas. Belém-PA. Fotografia de Augusto Fidanza. (1869-1875). **Fonte:** Acervo Leibniz-Institut Für Länderkunde. Coleção Alphons Stübel.

Os negros também executavam um tipo de trabalho cada vez mais requisitado pelo porto, com a ampliação do número de embarcações na segunda metade do século. O pintor francês Auguste François Biard nos descreve quando de sua chegada à cidade do Pará, em 1862, de forma um tanto quanto cáustica, o contato com essa classe de trabalhadores, a dos carregadores:

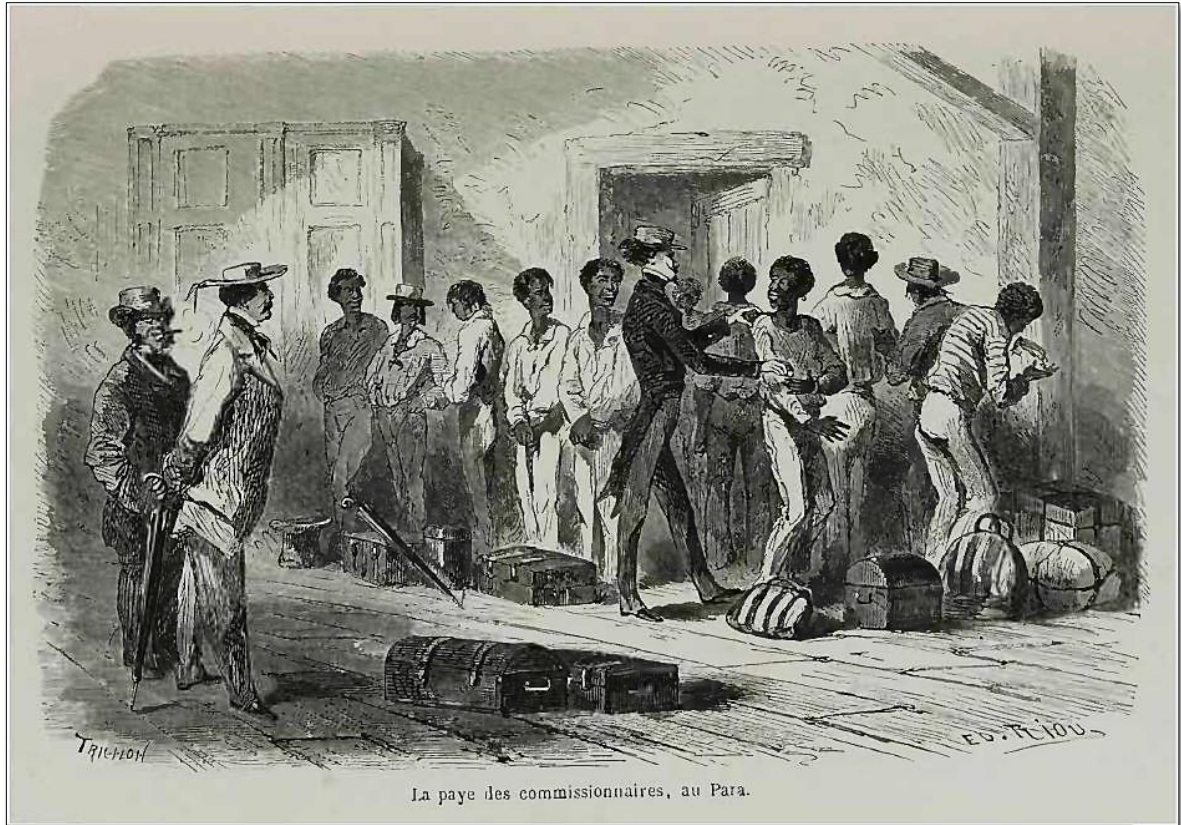
Desde que o vapor lançara ferros e faltou-nos a brisa do mar, tive a impressão de asfixia. Desembarcaram no cais, num barracão, nossas bagagens, e, confiando-as aos cuidados do comendador, fomos procurar alojamentos. (...) Arranjada casa e também comida, voltamos ao cais (...) cada volume de nossa bagagem foi levada por gente de várias cores, idades e sexos. Os objetos mais pesados tinham sido deixados para os menos robustos dos carregadores. Nada menos de 17. Encheram a cozinha e ainda sobravam pela rua. Afinal todo esse batalhão entrou no quarto e formou em linha, por altura. Cada portador tinha o respectivo volume trazido à sua frente. Tudo se passara dentro da maior seriedade. E cada um recebeu, conforme seu trabalho, seu dinheiro. E fechamos a porta sem que deixássemos de ser obrigados a empurrar para fora alguns dos carregadores recalcitrantes em reclamar, e estes eram, aliás, os mais bem pagos.<sup>315</sup>

Como se pode notar na imagem a seguir, Édouard Riou parece representar como negros ou mulatos a maior parte da comissão de carregadores que serviu Biard. Numa cidade onde quase não havia burros e carroças movidas à tração animal<sup>316</sup>, o serviço de carregamento, seja de bagagens pessoais, seja de mercadorias, parecia ser uma função, em geral, destinada ao trabalhador negro. Henry

<sup>315</sup> BIARD, *op.cit.*, p.130-131.

<sup>316</sup> Vários viajantes que passaram por Belém em meados do século XIX confirmaram a ausência desse tipo de meio de transporte; as poucas que existiam, pareciam ser utilizadas para o transporte de carne. Ver: WALLACE, *op.cit.*, p.505.

W. Bates confirma essa função dos negros na cidade: “os negros compunham a classe dos trabalhadores do campo e dos carregadores”<sup>317</sup>.



**Figura 58:** Pagamento dos carregadores, em Belém. Ilustração de Édouard Riou.  
**Fonte:** BIARD, *op.cit.*, p.315.

A partir de meados do século XIX, com a ampliação do afluxo dos navios cargueiros, o porto passa a necessitar cada vez mais de trabalhadores para o serviço de carga e descarga das mercadorias nessas embarcações, como informa François Biard: “Um bando de pretos encarrega-se de descarregar as mercadorias no cais; eles trabalham com ordem e sob a direção de um chefe”<sup>318</sup>. O norte-americano William H. Edwards, em viagem ao Pará, em 1846, indica a existência de duas companhias de negros que realizavam esse tipo de serviço no cais: “For the convenience of vessels, there are two companies of blacks, each numbering thirty men, who are regular carriers; and their noisy cries are heard every morning”<sup>319</sup>.

<sup>317</sup> BATES, *op.cit.*, p.25.

<sup>318</sup> BIARD, *op.cit.*, p.139.

<sup>319</sup> “Para proveito dos navios, há duas companhias de negros, cada uma contando trinta homens, que são carregadores regulares; e seus ruidosos lamentos são ouvidos todas as manhãs”. EDWARDS, William H. **A Voyage up the river Amazon, including a residence at Pará**. New York: D. Appleton & Company; Philadelphia: Geo. S. Appleton, 1847, p.38.





**Figura 59** (à esq.): Negro carregando paneiro. Belém-PA. Fotografia de Augusto Fidanza. (1869-1875).

**Figura 60** (à dir.): Negro carregando barril. Belém-PA. Fotografia de Augusto Fidanza. (1869-1875).

**Fonte:** Acervo Leibniz-Institut Für Länderkunde. Coleção Alphons Stübel.

Edwards cita uma importante peculiaridade dos negros que trabalhavam nessa função: os cantos que embalavam o trabalho em grupo. Em meados do século, Alfred Wallace, antes de se despedir da cidade em seu retorno para a Inglaterra, também observou “os estivadores negros com seu canto grave e monótono”<sup>320</sup>. Notado por muitos outros viajantes que visitavam o porto de Belém, os cantos de trabalho dos negros no cais faziam parte do cotidiano da cidade. As canções de trabalho dos escravos, muito comuns na zona rural brasileira, foram recriações da musicalidade africana no novo e violento contexto do Novo Mundo. Segundo José Ramos Tinhorão, essa musicalidade, corriqueira entre os lavradores africanos, utilizada para pedir chuva ou boa colheita aos poderes ocultos da natureza, foi adaptada na América através dos pontos de jongo, das advinhas e do *vissungo*, típicos da zona rural do Brasil escravista. Essas canções foram recriadas em forma de conversação entre os escravos que as recitavam enquanto trabalhavam, com “pequenas expressões repetidas ou os versos que os trabalhadores entoavam em coro para concentrar forças ou dar cadência a gestos coletivos”<sup>321</sup>.

Segundo Tinhorão, na zona urbana, esse tipo de canção era comum nos escravos que realizavam os serviços mais pesados, como os carregadores, cujo canto se baseava no jogo responsorial do solo e refrão, com um compasso mais apressado que o *vissungo*, lembrando o estilo de marcha militar, cujo acompanhamento era quase sempre “marcado pelo ritmo dos chocalhos brandidos em

<sup>320</sup> WALLACE, *ibidem*.

<sup>321</sup> TINHORÃO, José Ramos. **Os sons dos negros no Brasil**. Cantos, danças e folguedos: origens. 3ª ed. São Paulo: Editora 34, 2012, p. 126. Sobre os cantos de trabalho da cultura negra, ver também: ANDRADE, Mario de. **As melodias do boi e outras peças**. Preparação, introdução e notas de Oneyda Alvarenga. São Paulo: Duas Cidades, Brasília: INL, 1987.

consonância com a bater dos pés, em cadência de marcha seguramente no tempo de 2/4<sup>322</sup>. Tinhorão aponta para as poucas fontes existentes sobre esse tipo de musicalidade dos negros urbanos, dentre elas a dos relatos de viajantes estrangeiros que raramente entendiam do que se tratava a música executada. Um desses viajantes, o vice-cônsul britânico em Salvador, entre 1842 a 1857, James Wetherell, ao observar o coro dos negros carregadores da capital baiana, salientou “que não deixa de ser uma maneira muito útil de prevenir o transeunte para que saia da frente, já que, em meio aos numerosos ruídos da cidade, a chegada dessa coluna é quase sempre uma surpresa”<sup>323</sup>.

Na cidade de Belém, a zona portuária parecia aglutinar os sons e as cantorias dos escravos não apenas no serviço de carregamento de fardos. Segundo Vicente Salles, “os escravos associavam frequentemente seus cantos ao trabalho. Na Amazônia foram vulgaríssimos cantos de remadores. Martius e Spix anotaram em pauta musical um desses cantos, aliás de índios remeiros, por volta de 1820”<sup>324</sup>. O historiador reproduz uma cantiga entoada pelos pretos da Companhia do Amazonas que trabalhavam na estiva: “Eh! Bumbah! / Eh! Bumbah!”<sup>325</sup>. Já os empregados da companhia inglesa de navegação *Booth Line*, instalada em Belém em 1866, em sua maioria negros barbadianos, cantavam “Chô! Fly, don’t body my!”, canto este recordado por Cléa Alexander, filha e neta de imigrantes barbadianos, que forneceu a seguinte variação linguística a Vicente Salles:

“Oh, the old man he is old  
Oh, the young man he is young  
The old man has a pot of gold  
Choo, choo old man get away  
Choo fly don’t bother me  
Choo fly don’t bother me  
(Choo fly don bada me / Choo fly don bada me)  
The old man has a pot of gold  
Choo, choo old man get away”<sup>326</sup>

Era bastante comum que nesse tipo de música de escravos as letras versassem sobre o dia-a-dia de trabalho, a violência do sistema de subordinação social e sobre perspectivas de um futuro melhor, geralmente associado à fuga individual. O canto acima traz exatamente a ideia de um velho, provavelmente escravo, que consegue fugir com um pote de ouro após uma vida inteira de labuta. É provável, ainda, que neste canto dos negros barbadianos tenha havido a incorporação do refrão de uma música popular da época escrita pelo compositor norte-americano Thomas Brigham Bishop, sob o título original de “Shoo! Fly, don’t bother me”, composta em 1869, quando Bishop fora designado a comandar um regimento de soldados negros durante a Guerra Civil Americana<sup>327</sup>. Associada à escravidão, a música permaneceu popular por gerações, transformando-se em uma conhecida cantiga

<sup>322</sup> TINHORÃO, *op.cit.*, p.139.

<sup>323</sup> WETHERELL *apud* TINHORÃO, *op.cit.*, p.137-138.

<sup>324</sup> SALLES, *op.cit.*, p.187.

<sup>325</sup> *Idem.*

<sup>326</sup> “Oh, o velho ele é velho / Oh, o jovem ele é jovem / O velho tem um pote de ouro / Xô, xô o velho foge / Xô mosca não me incomoda / Xô mosca não me incomoda / O velho tem um pote de ouro / Xô, xô o velho foge”. SALLES, *idem.*

<sup>327</sup> Ver: CORNELIUS, Steve. **Music of the Civil War Era**. 2004. Westport CT: Greenwood Publishing Group, 2004. Parcialmente disponível em: [http://books.google.com.br/books?id=djB6xJ1CNeoC&pg=PA26&redir\\_esc=y#v=onepage&q&f=false](http://books.google.com.br/books?id=djB6xJ1CNeoC&pg=PA26&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false).

infantil após sua letra ter sofrido a supressão de termos racialmente ofensivos presentes no original. A música também foi amplamente utilizada pelos soldados durante a Guerra Hispano-Americana, de 1898, que passaram a relacionar a “mosca” do refrão com o mosquito transmissor da febre amarela, responsável por mais mortes de soldados que o próprio campo de batalha. Nesse sentido, há que se pensar na possibilidade de associação que os negros barbadianos do porto de Belém faziam entre o refrão da música com o segundo grande surto da epidemia de febre amarela ocorrida na cidade em 1871<sup>328</sup>, que amedrontava os trabalhadores do porto que tinham, ordinariamente, contato direto com os passageiros que chegavam das embarcações.

Os negros que trabalhavam com o comércio a retalho na zona portuária de Belém também se utilizavam da musicalidade não só para dar ritmo ao trabalho como para auxiliar a disputa pelo freguês, como observado por Herbert Smith, no Mercado Municipal, adjacente ao porto:

(...) there are groups of noisy negresses, some of them with trays of fruit which they are retailing to passers-by piles of glossy oranges, bunches of yellow bananas and plantains, fragrant pineapples and the less familiar mangoes and alligator-pears. Their business involves an immense amount of wrangling, but we can forget that in the artistic effect of the scene, the unconscious grace of attitude, and the richness of contrasted color in fruit and dress and shining black faces.<sup>329</sup>



**Figura 61:** Vendedoras de frutas em Belém. Ilustração. Fonte: ORTON, *op.cit.*, p.259.

<sup>328</sup> A febre amarela chega à província no ano de 1850, trazida pela barca dinamarquesa “Pollux” e pela charrua brasileira “Pernambucana”, quando foram atacadas em torno de 12 mil pessoas. VIANNA, Arthur. **As Epidemias no Pará**. 2ª Ed. Belém: Universidade Federal do Pará, 1975.

<sup>329</sup> “(...) há grupos de negros barulhentos, alguns deles com bandejas de frutas que são vendidas a retalho aos transeuntes; montes de lustrosas laranjas, cachos amarelos de bananas-prata e nanica, abacaxis perfumados e as pouco familiares mangas e abacates. Seu negócio envolve uma boa dose de competição, mas não podemos esquecer disso no conjunto artístico da cena, a graça inconsciente da atitude e a riqueza do colorido contrastante nas cores das frutas, roupas e dos reluzentes rostos negros”. SMITH, *op.cit.*, p.41.



John Esaias Warren também observa a aparência desses negros do porto, que vestiam geralmente uma calça simples de material grosseiro e nada mais, contrastando, certamente, com as negras e mulatas surpreendentemente vestidas em tons berrantes e com penteados elaborados, tão altos “que dispensam pentes”<sup>330</sup>. O norte-americano descreve que a música entoada por esses trabalhadores, por vezes, vinha acompanhada pelas palmas:

Finally, we met with a party of some thirty or forty blacks, each one of them bearing a large basket of tapioca on his head. They were perfectly naked to their waists, and wore only a pair of pantaloons of very coarse material. They marched on at a slow and measured pace, chanting at the same time a singularly monotonous air, to which they beat time with their hands.<sup>331</sup>

Outro relato, desta vez feito pelo tenente da marinha dos Estados Unidos W.M. Lewis Herndon – que empreendeu a famosa expedição com o tenente Lardner Gibbon, em meados do século XIX, pela bacia amazônica –, atesta a presença da dança entre os cantos de trabalho dos negros carregadores do porto de Belém: “I have frequently seen these gangs of negroes carrying cocoa to the wharf. They were always chattering and singing merrily, and would stop every few minutes to execute a kind of dance with the bags on their heads, thus doubling their work”<sup>332</sup>. Robert Avé-Lallemant também reparou na associação entre canto e dança entre os escravos carregadores de Salvador, considerando que “carregar um peso é quase uma dança; o ritmo da marcha nesse trabalho é quase como o de um cortejo sálio”<sup>333</sup>.

A aparente alegria desses escravos no trabalho diário do porto parecia tentar mitigar a lida estafante desses sujeitos que também tinham que conviver diariamente com a periculosidade do seu serviço, como podemos observar através do relato de John Esaias Warren, publicado em 1851:

In loading vessels, they frequently wade out into the water until their heads and the boxes thereon are alone visible above the surface. They then deposit their several burdens in a species of “lighter”, or flat-bottomed boat, which conveys them immediately to the larger vessels lying at anchor in the stream.<sup>334</sup>

Como vimos no capítulo 2, no início da década de 1850, a construção do cais da cidade ainda estava longe de se ver finalizada e mesmo após sua conclusão, mostrou-se inoperante sua utilização para o serviço portuário pelo processo de assoreamento das margens do rio. O transporte de cargas às embarcações era feito então através das catraias que recebiam dos carregadores os fardos para a travessia pela Ponte de Pedras ou pela própria praia, como descrito acima no relato de Warren.

<sup>330</sup> BIARD, *op.cit.*, p.166.

<sup>331</sup> “Finalmente, nos encontramos com um grupo de trinta ou quarenta negros, cada um deles transportando uma grande cesta com tapiocas sobre suas cabeças. Estavam perfeitamente nus da cintura para cima, e vestiam apenas um par de calças de material grosseiro. Eles marcharam em um ritmo lento e medido, entoando um canto singularmente monótono, ao qual era acompanhado pelo bater de suas mãos”. WARREN, *op.cit.*, p.10.

<sup>332</sup> “Eu tenho visto com frequência essas equipes de negros carregando cacau ao porto. Eles estão sempre conversando e cantando alegremente, e param a cada minuto para executar uma espécie de dança com os fardos em suas cabeças, duplicando, assim, o seu trabalho”. HERNDON-GIBBON, *op.cit.*, p.337-338.

<sup>333</sup> AVÉ-LALLEMANT *apud* TINHORÃO, *op.cit.*, p.140.

<sup>334</sup> “No carregamento dos navios, eles frequentemente seguem em direção à água até suas cabeças e seu fardo serem os únicos visíveis sobre a superfície. Então eles depositam os inúmeros volumes numa espécie de ‘lança’ ou barco de fundo plano, que os transfere imediatamente aos grandes navios fundeados no rio”. WARREN, *op.cit.*, p.11.

Conforme o número de embarcações aumenta nas décadas seguintes em proporção às pontes e trapiches que passam a ser construídos, o trabalho desses carregadores deixa de ser feito pela praia e passa a se concentrar sobre as pontes estivas durante a maré alta, quando os navios de pequeno a médio porte atracam<sup>335</sup>. A partir daí eram frequentes os afogamentos de trabalhadores dos trapiches, que eram cotidianamente noticiados pelos jornais da cidade, como o publicado no *Jornal do Pará*, em 28 de janeiro de 1877: “o escravo Virgolino, de José Antônio Barbosa Guimarães, estando a trabalhar no trapiche de Couto de Magalhães & Assis<sup>336</sup>, nesta Capital, caiu ao rio e desapareceu”<sup>337</sup>.

É compreensível que para uma espécie de trabalho tão arriscado fosse destinada a mão de obra escrava da cidade. As próprias seguradoras de vida cobravam um percentual extra para cobrir os escravos que trabalhassem na faina do porto, como explicitado no anúncio da Companhia carioca de seguros Feliz Lembrança, que acabara de abrir escritório em Belém, no ano de 1859: “Os escravos cujo ofício seja danoso ou arriscado, como foguistas, padeiros, empregados em fundições, catraieiros, etc., pagarão mais um por cento do seu valor”<sup>338</sup>. Boa parte dos foguistas da cidade trabalhava operando as caldeiras dos navios a vapor que cortavam os rios da região e os catraieiros eram os embarcações que faziam o transporte de cargas e pessoas dos navios ancorados distantes do cais devido à profundidade de seu calado. Ou seja, duas categorias de trabalhadores portuários<sup>339</sup> eram reconhecidamente responsáveis por funções perigosas.

A despeito dos perigos inerentes às funções exercidas no cais, o trabalho portuário sob o regime da escravidão apresentava alguns atrativos relacionados à autonomia de trabalho e do modo de vida. Afinal, o porto reclamava por trabalhadores que gozassem maior liberdade na relação com o seu senhor, a fim de que pudessem comparecer ao serviço de carga e descarga à hora mais conveniente para as companhias de navegação, cujo serviço nem sempre era feito com regularidade. Um anúncio de escravo fugido publicado no jornal *A Constituição*, em 1882, indica a relativa autonomia que esses negros do porto podiam ter, mesmo que ela não tivesse sido acordada com seu senhor:

Domingos Pereira Lima, faz público que o seu escravo de nome Ambrosio, cor carafuz, ainda moço; desde o mês de dezembro próximo passado que não dorme em casa, e desde meado de janeiro último, que deixou de ir trabalhar no Trapiche do Commercio, e anda vagando nesta cidade, dizendo que “só aparecerá ao anunciante quando tiver completado o valor de sua liberdade!” O anunciante protesta pelos dias de serviço contra quem lhe der couto ao referido escravo.<sup>340</sup>

<sup>335</sup> Por conta do acelerado processo de sedimentação do litoral, os navios de maior porte ainda permaneciam fundeados a metros de distância sendo abastecidos pelas catraias que continuarão a ser imprescindíveis no porto de Belém até a construção do moderno complexo portuário pela *Port of Pará*, entre 1907 e 1913.

<sup>336</sup> Trapiche da companhia de navegação do Marajó.

<sup>337</sup> *Jornal do Pará*. 02/03/1877, p.2.

<sup>338</sup> *A Epocha*. 29/11/1859, p.3.

<sup>339</sup> Foguistas e catraieiros podem ser considerados trabalhadores inseridos na categoria dos marítimos, que incluía os foguistas, maquinistas, marinheiros, embarcações e demais tripulantes fixos de uma embarcação. Contudo, nesta parte da dissertação, iremos trabalhar com diferentes categorias de trabalhadores marítimos inserindo-os no cotidiano do trabalhador portuário.

<sup>340</sup> *A Constituição*. 11/04/1882, p.2.

Neste anúncio, fica evidente que o escravo Ambrosio se utilizava do serviço no Trapiche do Comercio para angariar o valor a sua alforria, e que ainda encontrava-se morando na residência de seu senhor antes de seu sumiço. Percebe-se ainda que o escravo, mesmo que por pouco tempo, continuou a trabalhar no porto após não ter voltado a pernoitar na casa de seu senhor, o que indica que não deveria ser incomum que escravos que trabalhassem no porto da capital vivessem “sobre si”, isto é, com relativa liberdade, habitando os cortiços e estalagens próximas ao porto ou mesmo dormindo no próprio cais ou nas embarcações aportadas, prática muito comum aos trabalhadores marítimos. O contato de Ambrosio com escravos que não viviam sob a guarda do senhor e de negros libertos, no espaço de trabalho do cais da cidade, pode tê-lo influenciado a abandonar seu amo embora continuasse na intenção de completar a quantia que lhe faltava para sua liberdade. A convivência diária não apenas com escravos que apresentavam um alto grau de independência como também com negros libertos, que conquistaram sua alforria através da lida no porto, poderia concorrer para a difusão de uma mentalidade entre esses indivíduos que valorizava o autogoverno, mesmo quando ainda viviam reduzidos à escravidão. Afinal, como considera Sidney Chalhoub:

(...) se o cativo se define como uma relação de sujeição e dependência pessoal, é razoável supor que uma pessoa que tenha autonomia de decisão quanto à moradia e aos seus meios de sustento não esteja sob o domínio de nenhum senhor. Torna-se claro, então, que escravos vivendo “sobre si” contribuíssem para a falência de significados sociais essenciais à continuidade da instituição da escravidão. Os negros pressionavam para conseguir o direito de morar fora da casa dos senhores, pois percebiam tal conquista como um passo, ao menos simbólico, no caminho da liberdade.<sup>341</sup>

Dessa forma, fora das vistas de seus senhores, reunidos pelo trabalho no cais, aglomerados em casas ou quartos alugados nas horas de descanso ou agrupados nos horários ociosos em botecos, quitandas e prostíbulos da zona portuária, o estilo de vida desses escravos de ganho na cidade de Belém também seria visto como potencialmente subversivo pelas autoridades, e parece ter difundido ideias particularmente atraentes ao escravo urbano sobre o modo de vida independente, que se diferenciava das dos demais cativos que trabalhavam nos serviços domésticos, nas obras públicas ou como artífices.

Se o serviço no porto podia significar uma maior autonomia na vida desses escravos, a organização do seu trabalho no cais também mostrava um caminho para formas rudimentares de associativismo que podem indicar estruturas de atuação, disciplina, hierarquia e cooperação entre os negros do porto de Belém que se tornarão importantes para a compreensão da constituição de uma categoria de trabalhadores que estará entre as mais organizadas e atuantes no período do pós-abolição. Ainda em meados do século XIX, John Esaias Warren nos informa dessa organização do trabalho de carga e descarga dos navios mercantes que era realizado por turmas de “negros livres”, comandadas por um “capitão”, também negro, que organizava as turmas de carregadores:

We learned that they were free blacks, and called themselves “Ganhadores”. Their business was that of loading and unloading vessels; horses and carts being but little used

<sup>341</sup> CHALHOUB, Sidney. **Cidade Febril**: cortiços e epidemias na corte imperial. São Paulo: Companhia das Letras, 1996, p.28.

in Para. These bands are under the direction of a leader or captain, who furnishes, on application, any number of men that may be required.<sup>342</sup>

Embora Warren os identifique como “negros livres”, a própria denominação de “ganhadores” nos indica que essas turmas eram compostas, na verdade, por escravos de ganho, o que, obviamente, não exclui a eventual presença de negros livres ou forros nesses grupos de trabalhadores. Talvez, ainda, Warren tenha se referido a eles como “negros livres” para qualifica-los quanto a sua autonomia em relação ao senhor, característica marcante nessa categoria de cativos, como visto acima. O relato a seguir do tenente da marinha norte-americana Lewis Herndon confirma que o porto da cidade acabava por absorver boa parte dos escravos de ganho que se organizavam em companhias de trabalhadores. Com a incumbência de pagar o jornal ao seu senhor, muitos escravos buscavam na zona portuária da capital, trabalho regular ou esporádico no carregamento de mercadorias:

The owners of male slaves in Para generally require from each four or five testoons a day, (twenty testoons make a dollar,) and leave him free to get it as he can. The slaves organize themselves into bands or companies, elect their captain, who directs and superintends their work, and contract with a certain number of mercantile houses to do their portorage. The gang which does the portorage for Mr. Norris, and for nearly all the English and American houses, numbers forty. Each man is paid about three cents to fill a bag or box, and four cents to carry it to the wharf and put it aboard the lighter. It costs from one hundred and fifty to two hundred dollars to discharge and load a moderate sized ship.

(...) When the load was deposited, the captain, who does no work himself unless his gang is pressed, arrays them in military fashion, and marches them back for another load. For carrying barrels, or other bulky and heavy articles of merchandise, there are trucks, drawn by oxen.<sup>343</sup>

Herndon não esclarece se o “capitão” recebia também um pagamento das casas comerciais pelo seu serviço específico ou se o seu provento derivava dos sete centavos conquistados pelo fardo carregado por cada escravo da casa comercial até as catraias e vice-versa. O mais provável é que o pagamento fosse rateado entre os integrantes da companhia. De toda a forma, a figura do líder ou “capitão” a que o tenente americano se refere, remete a uma organização e hierarquização quase “militar” do trabalho portuário executado, tendo este líder uma importante posição de agenciamento de escravos para o trabalho no porto junto às casas comerciais e às companhias de navegação de Belém. Ao analisar relatos de viajantes que passaram pela capital imperial, Maria Cecília Velasco e Cruz também observou essa organização do trabalho negro no porto do Rio de Janeiro, que parecia manter

<sup>342</sup> “Fomos informados de que eles eram negros livres, e se chamavam ‘Ganhadores’. Seu serviço era o de carregar e descarregar navios; cavalos e carroças são pouco usados no Pará. Essas equipes estão sob a direção de um líder ou capitão, que fornece, a pedido, qualquer número de homens que sejam necessários”. WARREN, *op.cit.*, p.10-11.

<sup>343</sup> “Os donos de escravos do sexo masculino no Pará geralmente pedem por cada um, quatro ou cinco tostões por dia (vinte tostões equivalem a um dólar), e os deixam livres para os conseguirem como podem. Os escravos se organizam em equipes ou companhias, elegem seu capitão, que direciona e supervisiona o seu trabalho, e faz contrato com certo número de casas comerciais para fazer o seu carregamento. A equipe que faz o carregamento para o Sr. Norris, e para quase todas as casas inglesas e americanas, possuiu quarenta trabalhadores. Cada homem é pago em torno de três *cents* para encher uma bolsa ou caixa, e quatro *cents* para carregá-la ao porto e embarcá-la na catraia. Custa o equivalente a cento e cinquenta a duzentos dólares para descarregar e carregar um navio de médio porte. (...) Quando a carga foi depositada, o capitão, que não faz trabalho algum a menos que sua equipe esteja sobre pressão, os ordena ao estilo militar, e os encaminha para outro carregamento. Para o carregamento de barris, ou outros artigos pesados e volumosos, há vagões puxados por bois”. HERNDON-GIBBON, *op.cit.*, p.337-338.

certo “eco do eito e das práticas disciplinares das fazendas”, mas que, ao mesmo tempo, desenvolvia-se sob uma lógica totalmente nova do trabalho informal urbano:

Em vez de grupos subordinados e supervisionados por feitores, o que surge nesses textos é uma forma coletiva de trabalhar estruturada de modo independente pelos próprios ganhadores, e a admiração do branco com a eficiência da organização de trabalho criada pelos pretos de ganho. Estes aparecem sempre como sujeitos plenos da ação, negociando as tarefas a realizar, desenvolvendo um modo próprio de trabalhar ao ritmo da música e do canto africanos, decidindo o tamanho das turmas de trabalho de acordo com a quantidade e o peso dos volumes a carregar, impondo uma economia de esforço pela recusa em trabalhar com grupos reduzidos se o peso da carga fosse muito grande, e preservando margens de sociabilidade e lazer ao irem comemorar o pagamento do serviço no botequim da esquina.<sup>344</sup>

Dessa forma, as companhias de escravos que trabalhavam no porto parecem ter construído no seio do cotidiano de trabalho, relações de solidariedade e mesmo de um nascente corporativismo que concorrerá para a constituição de um importante meio de identificação social entre esses trabalhadores escravos que atuavam no cais de Belém.

Os escravos da cidade durante o século XIX, segundo Vicente Salles, organizaram-se em numerosas corporações (de alfaiates, sapateiros, ourives, calafates, pedreiros, ferreiros, tipógrafos, aguadeiros, barbeiros, bolseiros, pintores, etc.), entre as quais se destacava a dos carregadores do porto: “Trabalhadores braçais eram talvez mais numerosos e se encontravam sobretudo nos mercados e no cais do porto: os pretos encarregavam-se de descarregar as mercadorias no cais”<sup>345</sup>. Para Salles, o regime corporativo de trabalho entre os escravos havia se desenvolvido no Pará pela tradição oriunda das irmandades religiosas, surgidas ainda no período colonial, únicas formas de associação permitidas aos escravos naquele momento:

Não há notícia de corporações, com estatutos ou regulamentos aprovados pelas autoridades administrativas. Apenas as *irmandades*, de inspiração religiosa, eram permitidas. Em torno delas o espírito associativo da população – os escravos inclusive – pode se concretizar. Entre eles a de Nossa Senhora do Rosário, que agrupava os pretos, indistintamente, pelos laços religiosos e não os profissionais. As profissões estavam mais ou menos isoladas, nas repúblicas, impedindo desta forma a constituição de corporações.<sup>346</sup>

Já no período imperial, os escravos carregadores do porto parecem ter constituído uma das primeiras corporações urbanas cujo caráter se apresentará sob um cunho eminentemente trabalhista, desenvolvendo entre si um espírito associativo, ao qual Salles faz a seguinte menção: “Entre os negros de ganho, destacou-se um grupo especialmente dedicado ao carro de objetos. Havia, entre eles, certo laço de solidariedade, uma organização do trabalho ou confraria, que nivelava todos os trabalhadores, independentemente da condição social”<sup>347</sup>. A influência da experiência associativista desses escravos nas irmandades religiosas, cujos estatutos definiam funções como a assistência médica e espiritual,

<sup>344</sup> VELASCO E CRUZ, Maria Cecília. “Tradições Negras na Formação de um Sindicato: Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, Rio de Janeiro, 1905-1930”. Em: *Afro-Asia (UFBA)*, Salvador, v. 24, n.24, 2000. p. 260.

<sup>345</sup> SALLES, *op.cit.* p.177-178.

<sup>346</sup> *Ibid.*, p.164.

<sup>347</sup> *Ibid.*, p.175.



criarão, segundo Márcio Couto Henrique “espaços de atuação cultural e política onde os negros escravos construíram certa identidade de interesses, fruto da experiência comum – mas não uniforme – da exploração em que viviam”<sup>348</sup>. O historiador reforça a ideia de que além de laços de solidariedade, essas irmandades construíram verdadeiros espaços de atuação política do escravo na província do Pará. As corporações de carregadores, embora laicas, parecem dar continuidade a essa prática social das irmandades e também parece ser a origem de entidades de caráter mutualista que se desenvolverão no início do século XX na cidade, que iremos analisar, mais detalhadamente, no capítulo 4.

Sob a organização de trabalho dessas companhias, os negros do porto também irão influenciar o surgimento de um regime de trabalho que será típico dos trabalhadores portuários até os dias atuais: o trabalho avulso, quando a prestação de serviços por determinada categoria de trabalhadores é feita através da intermediação de uma entidade de classe, naquele caso através das corporações de carregadores capitaneadas por um líder escravo. Segundo Maria Lucia Gitahy, o sistema de trabalho avulso nos portos, surgido entre o final do século XIX e o início do século XX, foi uma saída encontrada pelos empregadores às naturais flutuações na quantidade de mercadorias do porto:

O traço básico do sistema é uma extrema flexibilidade na contratação dos trabalhadores. Diariamente e até duas vezes ao dia, uma multidão de candidatos aglomerava-se nos portões dos portos para conseguir trabalho para o dia ou até por algumas horas. Este sistema de contratação conhecido como *free call* (Inglaterra), *shape up* (Estados Unidos) ou “parede” (Brasil), levou à criação e manutenção de um exército permanente de reserva na área do porto, ao qual os empregadores recorrem nos momentos de pico do movimento do porto.<sup>349</sup>

As transformações pelas quais a zona do cais do porto de Belém passava no último quartel do século XIX e o desenvolvimento das operações portuárias pareceram influenciar, de certa forma, a transformação das antigas corporações de carregadores em associações mais definidas quanto à especialização do trabalho no porto, como, por exemplo, as companhias de estivadores, surgidas ainda no final do período escravista.

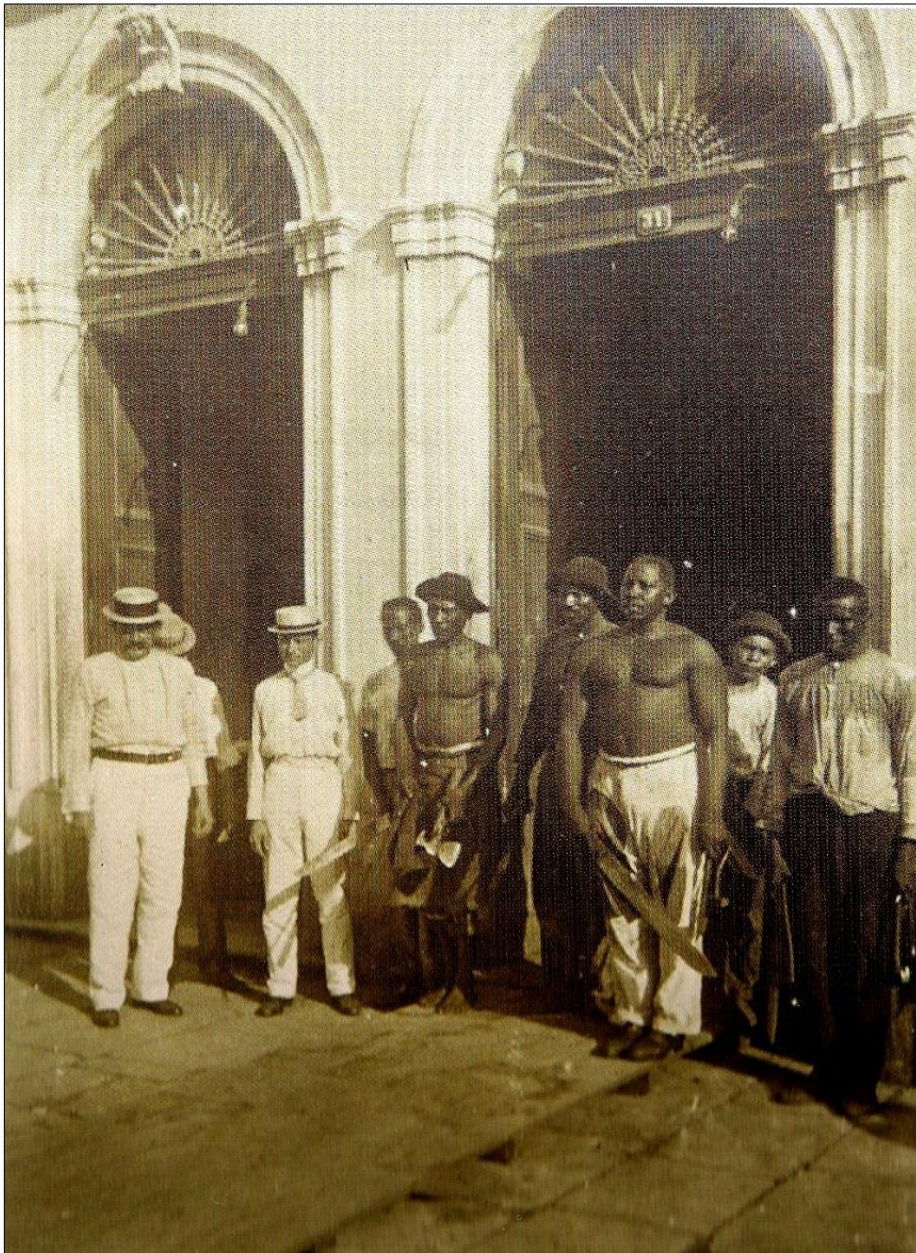
Neste ponto, devemos nos deter sobre a diferenciação das funções dentro do serviço portuário para a compreensão dessas associações, tendo em vista que a maioria de nossas fontes até o final do período imperial referia-se aos trabalhadores do porto de forma genérica como “carregadores”, assim como posteriormente também usarão o termo “estivadores” para definir todo tipo de trabalhador braçal do porto. Em algum momento, no entanto, irá tornar-se mais clara a especialização de tarefas entre os que trabalhavam no carregamento de mercadorias no cais e os que trabalhavam dentro das embarcações, no serviço da estiva, cuja função básica é a da arrumação ou retirada da carga nos porões e convés dos navios de forma a manter o equilíbrio da embarcação. Gitahy descreve da seguinte forma o trabalho de estivagem:

Em geral, o trabalho do estivador é feito por “ternos” (grupos de seis a doze operários, cada qual encarregado de um porão; algumas vezes dois “ternos” trabalham no mesmo porão devido à necessidade de rapidez). Coordenando o serviço em cada um desses

<sup>348</sup> HENRIQUE, Márcio Couto. “Irmandades escravas e experiência política no Grão-Pará do século XIX”. Em: **Revista de Estudos Amazônicos** – PPHIST/UFPA. Vol. IV, nº1, 2009. Belém: Editora Açai, p.35.

<sup>349</sup> GITAHY, *op.cit.*, p.105.

porões há um mestre-estivador, responsável pelo conveniente acondicionamento das mercadorias, o que está ligado à conservação das mesmas durante a viagem e também à segurança do navio. Há também um contramestre geral para cada navio.<sup>350</sup>



**Figura 62:** Estivadores de casa exportadora de borracha, Fotografia. 1909. Legenda original: “Stevedors in rubber warehouses”. Percebe-se, nesta fotografia, que a presença negra nos trabalhos portuários relacionados ao carregamento e à estivagem permanecerá patente no pós-abolição, adentrando o século XX. **Fonte:** Acervo Companhia Docas do Pará – CDP (fotografia original).

Essa especialização de trabalho, contudo, foi se constituindo paulatinamente. Segundo Velasco e Cruz, antes da era vapor, o trabalho da estiva era realizado por parte da numerosa tripulação dessas embarcações. Contudo, com o declínio da navegação à vela, boa parte dessa mão de obra ficará sem função e as novas embarcações a vapor passarão a incorporar outro contingente de trabalhadores especializados como os foguistas e maquinistas, além de um número muito maior de estivadores para o serviço de carga e descarga dos porões cada vez maiores. A autora explica da seguinte forma o aumento da demanda pelo trabalhador da estiva:

<sup>350</sup> *Ibid.*, p.108.

Na estivagem dos veleiros o grupo de indivíduos que trabalhava nos porões era menor e mais qualificado do que as turmas que ficavam no convés, não só porque os espaços de arrumação da carga eram exíguos e de manejo difícil, mas porque, uma vez montada a engrenagem de trabalho, era preciso principalmente força para suspender ou arriar manualmente as mercadorias. Os guindastes mecânicos e os porões muito mais amplos dos cargueiros a vapor inverteram a relação, intensificaram a velocidade do trabalho e espalharam as exigências de qualificação de modo menos desigual pelos membros dos ternos, mas não diminuíram a necessidade de se ter estivadores competentes a bordo. Longe disso. O alto custo dos vapores transatlânticos, a sua regularidade no mar e a relevância de se conseguir *turn rounds* rápidos expandiram a força de trabalho estivador e converteram o seu desempenho num fator estratégico para o lucro do armador. Velhos conhecidos das cordas, estropos, ganchos e lingadas, os marinheiros que estavam desembarcando com a substituição dos veleiros orientaram-se naturalmente para a estiva, passando a fazer parte das comunidades de estivadores que, no final do século XIX, já existiam em todos os portos do mundo.<sup>351</sup>

Portanto, a estivagem só se torna uma função especializada cada vez mais solicitada após a expansão da navegação a vapor – que ocorrerá em concomitância com a crise do sistema escravista – criando grupos separados de trabalhadores do cais e da estiva<sup>352</sup>. Quanto à tripulação das embarcações que, segundo Velasco e Cruz, foi transformada no novo contingente de estivadores a partir do desenvolvimento da navegação a vapor, não há informações que contradizem esta ideia no caso de Belém. Contudo, devemos compreender que o contexto do incremento da navegação no porto de Belém, entre as décadas de 1870 e 1910, irá introduzir, ainda, outros sujeitos nesse campo de disputa pelo mercado de trabalho no porto da capital paraense, que trarão um inegável impacto às tradicionais corporações de trabalhadores portuários surgidas ainda no período escravista. Definitivamente, não podemos deixar de considerar que esses trabalhadores tradicionais do porto tentarão proteger os seus postos, mesmo num contexto de ampliação do serviço, mas que, por essa mesma razão, aumentará a competição por esse mercado de trabalho numa Belém cada vez mais afetada pela migração nacional e estrangeira.

Com a construção de trapiches cada vez mais acelerada no litoral da cidade, por conta da navegação internacional na bacia amazônica, iniciada na década de 1870, as turmas de carregadores passam a disponibilizar o seu serviço às casas armadoras, como uma espécie de força de trabalho terceirizada. Com a especialização e a ampliação do trabalho na estiva, as antigas corporações de carregadores se desmembrarão formando companhias de estivadores, carregadores e carroceiros que, embora separadas pela diferenciação do trabalho, mostrar-se-ão geralmente unidas nas mobilizações de classe que se tornarão corriqueiras no período republicano, com a atuação cada vez mais organizada e política dessas associações, prenunciando o desenvolvimento de ideias sindicalistas em seu interior no raiar do século XX<sup>353</sup>. A articulação dessas diferentes categorias de trabalhadores portuários, mostra

<sup>351</sup> VELASCO E CRUZ, 2000, p.273-274.

<sup>352</sup> De toda forma, pela análise das fontes, percebemos que a fusão das duas funções – do carregamento de mercadorias no cais e da estivagem nos navios – ainda era habitual até o início do século XX com a construção do porto de Belém e mesmo após.

<sup>353</sup> Desde a década de 1890, percebe-se, pela imprensa, a profunda ligação existente e os laços de solidariedade entre as categorias de trabalhadores portuários, e entre estes e outros trabalhadores urbanos, através do apoio mútuo nos momentos paralização dos serviços, como ocorrido nas greves de estivadores, marítimos e carroceiros, entre 1914 e 1917, quando os jornais noticiavam que às reuniões do Sindicato dos Estivadores compareciam “os representantes de

como era intensa a sociabilidade no espaço do cais da cidade, onde reuniam-se boa parte dos trabalhadores urbanos pelas ruas, praças, trapiches e botequins.

A solidariedade entre as diferentes categorias de trabalhadores portuários era buscada, também, como forma de unidade de classe dos trabalhadores frente aos “patrões”. Tal ponto de vista era muito patente em momentos de paralização de estivadores, quando as empresas empregadoras, como a *Booth Line*, *Lloyd Brasileiro*, *Port of Pará* e *Amazon River*, lançavam mão da contratação de marinheiros, catraieiros e até caboclos tripulantes de pequenas embarcações como mão de obra para a realização do carregamento e da descarga dos navios<sup>354</sup>. Essa atitude baseava-se, em grande medida, na compreensão, por parte das companhias, de que o serviço das estivas não era especializado, podendo ser realizado, portanto, por qualquer um que tivesse força e disponibilidade para tal. Num contexto de ampliação da disputa por um mercado de trabalho não especializado cada vez mais “inchado” por homens desqualificados, os estivadores viram na sindicalização a resposta para controlar o setor e garantir os seus postos.

Eram frequentes as revoltas envolvendo esses sujeitos, que atentavam contra a ordem pública, avariando embarcações, agredindo marinheiros e impedindo a realização do serviço no cais, como o ocorrido em junho de 1920, quando os estivadores impediram a execução da descarga de mercadorias que vinham em pequenas embarcações do interior. Os estivadores acusavam as casas armadoras de preterirem seus serviços ao convocarem a própria tripulação das embarcações a realizar o serviço de descarga. As empresas argumentavam que aquilo só ocorria com cargas insignificantes de pequenas “canoas”, não havendo, por isso a necessidade da contratação de estivadores. O advogado do Sindicato, dr. Augusto Meira, questionava não se tratar “de pequeninas cargas de canoas, montarias e igarités”, mas de “montanhas de madeira, de toda a espécie, por toda uma vasta extensão do cais, revelando um comércio intenso e surpreendedor”<sup>355</sup>. A praça de comércio, por seu turno, reclamava da

insólita, descabida, desarrozoada, afrontosa, insuportável, odiosa e mais quanto se possa, nesse sentido, adjetivar, exigência (!) dos srs. “profissionais” da estiva, que, pregando a liberdade do trabalho, o querem monopolizar, açambarcar, num país livre, onde as normas de direito estão traçadas para ser observadas, doam a quem doer, e a todos, equitativamente, aproveitarem.<sup>356</sup>

---

diversas sociedades, entre as quais os doa Associação dos Marinheiros da Amazônia, Motoristas e Condutores, Bolieiros e Chauffeurs, que foram hipotecar solidariedade aos estivadores” (*Estado do Pará*, 13/06/1917, p.1). Ver também: COSTA, Miguel da. **Sujeitos Esquecidos**: os trabalhadores, suas lutas e organizações sindicais em Belém (1910-1920). Monografia – FAHIS/UFPA, 1995, p32-39.

<sup>354</sup> Dentre algumas agitações que marcaram a década de 1890, podemos destacar a de 1892, quando houve uma greve no início do ano de fogueiros e marinheiros da Companhia do Amazonas, que reivindicavam aumento salarial. A empresa acabou resolvendo contratar em substituição no mesmo dia, estivadores e catraieiros para não paralisar os serviços, o que revoltou o grupo de marítimos. Neste mesmo ano também houve uma greve de funcionários da Companhia do Amazonas, que pleiteavam o aumento de salários prometido pela companhia, que acabou numa violenta repressão policial aos manifestantes. O corpo de infantaria e um esquadrão da cavalaria foram chamados para a “manter a ordem”. As ameaças aos grevistas eram feitas a bordo dos navios, como o “Rio Branco”. A companhia nesse caso novamente contratou novos funcionários para substituir os grevistas (*Diário de Notícias*, 28 e 29/01/1892). Em 1894, a Companhia de Estivadores da Borracha declarou-se em greve no dia 1º de fevereiro e apresentaram à companhia Brocklehurst e Cia uma nova tabela de salários, cuja resposta foi uma contraproposta da empresa aos grevistas que, segundo o jornal *A República*: “estiveram em festejos na rua de Belém” (*A República*, 01/02/1894, p.1).

<sup>355</sup> *Estado do Pará*, 20/06/1920, p.1.

<sup>356</sup> *Estado do Pará*, 21/06/1920, p.1.

Dessa forma, a solidariedade de classe e o corporativismo nascido em uma categoria que estava submetida à flutuação da economia e do movimento portuário, os estivadores buscavam mecanismos de estabilização dos serviços e de regularidade nos pagamentos. Sendo assim, não devemos desconsiderar o importante papel primário que as corporações de carregadores do período da escravidão em Belém tiveram para o desenvolvimento do espírito associativo de classe, que irá se constituir numa das categorias de trabalhadores mais atuantes de Belém na aurora republicana. Afinal, se a classe é resultado de “experiências comuns (herdadas ou partilhadas)”, quando homens e mulheres “sentem e articulam a identidade de seus interesses entre si, e contra outros homens cujos interesses diferem (e geralmente se opõem) dos seus”<sup>357</sup>, não devemos rejeitar a ideia de que o movimento mutualista que irá se transmutar em sindicalismo, a partir da criação, no dia 9 de julho de 1911 da Sociedade União Protetora dos Estivadores<sup>358</sup>, que será seguida pela União Beneficente dos Estivadores da *Port of Pará*<sup>359</sup> e a União Sindicato dos Estivadores<sup>360</sup>. Todas possuíam um caráter mutualista de assistência aos seus associados em casos de auxílio doença, ou auxílio funeral, bem como proteção jurídica, além de atividades recreativas como recepções e competições de regata, funcionando como um “*locus* de agregação de identidades e interesses compartilhados, reforçando os laços de solidariedade horizontais e edificando espaços de sociabilidade e lazer para seus integrantes”<sup>361</sup>. Porém, apenas o Sindicato – ou simplesmente “União”, como era chamada – terá uma atuação trabalhista mais “política” no que diz respeito à organização de programas de campanha salarial, redução da jornada e melhorias nas condições de trabalho.

Embora com pautas distintas, as entidades de classe criadas pelos estivadores durante a década de 1910, terão em comum o fato de que seus estatutos apenas admitiam a adesão de estivadores que fossem brasileiros natos, excluindo da proteção da entidade inúmeros estrangeiros que buscavam a sobrevivência da estiva. O grande movimento demográfico do início do século XX contribuirá para o aumento das tensões e rivalidades surgidas a partir da concorrência no mercado de trabalho urbano e o porto da cidade será palco de inúmeros conflitos entre estivadores nacionais e estrangeiros e atuarão no sentido do fortalecimento do sentimento de classe em oposição ao patronato.

<sup>357</sup> THOMPSON, E.P. **A Formação da Classe Operária Inglesa**. Vol.1. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, p.10.

<sup>358</sup> A Sociedade União Protectora dos Estivadores irá nascer no dia 9 de julho de 1911, numa reunião acontecida na casa do líder da estiva Abel de Jesus Cardelli, situada na Rua Cônego Jerônimo Pimentel, 64, que contou com o comparecimento de 39 estivadores (*O Estado do Pará*, 04/05/1915, p.2). Em 9 de julho de 1912, o grêmio se instala em prédio na rua João Balby, 76, quando empossou seu primeiro corpo dirigente (*O Estado do Pará*, 08/07/1912, p.2). Ver também: “Estatutos da Sociedade União Protetora dos Estivadores”. Cartório de Títulos e Documentos - *Estatutos* (1910-1919). Centro de Memória da Amazônia – CMA.

<sup>359</sup> Nascida em 7 de setembro de 1911, com sede social desde 1913 à travessa Ruy Barbosa, 43. *Estado do Pará*, 09/09/1913, p.1; 08/09/1916, p.2.

<sup>360</sup> Criada em fevereiro de 1914 e localizada, inicialmente na travessa Primeiro de Março, 57, esquina com o *boulevard* da República, (*Estado do Pará*, 02/11/1916, p.2), transferindo-se posteriormente para um prédio na rua Gaspar Vianna, entre as travessas Primeiro de Março e Leão XIII, onde permanece até os dias atuais.

<sup>361</sup> VISCARDI, Claudia M. R. & JESUS, Ronaldo P. “A experiência mutualista e a formação da classe trabalhadora no Brasil”. Em: FERREIRA, Jorge & REIS, Daniel Aarão. **A Formação das Tradições** (1889-1945). Col. As Esquerdas no Brasil. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p.24.



Num momento em que a construção do complexo portuário e o controle do comércio e da navegação na cidade via-se nas mãos do capital estrangeiro, que possuía uma visão de racionalização produtiva com base no reordenamento espacial da região portuária, na reorganização do trabalho e na introdução de tecnologia incomum ao contexto no qual a classe da estiva surgiu, a tradição das companhias de estivadores, originadas ainda no âmbito da escravidão, parece encontrar ressonância nas lutas do início do século XX quando os estivadores buscarão criar mecanismos de fortalecimento das práticas de trabalho autônomo e de manutenção do controle da força de trabalho comum à tradição daqueles indivíduos. A organização desses trabalhadores em uma entidade sindical, tinha exatamente o objeto de manter esses costumes, diminuindo a vulnerabilidade dos estivadores em relação às flutuações de mercado e do próprio empregador, limitando, ao mesmo tempo, a entrada de “forasteiros” no setor<sup>362</sup>. O nascimento da combativa “União” dos estivadores, tem, portanto, origem na identidade étnica daqueles trabalhadores. A seguir, veremos como e por quais critérios no contexto de crescimento demográfico, provocado pela (i)migração, a categoria dos estivadores da cidade acolherá uns e afastará outros.

### **3.3. “A nova Califórnia”: (i)migrantes no porto.**

Entre o final do século XIX e início do século XX a cidade de Belém passa por significativas transformações demográficas, cujo crescimento absoluto indica o aumento da presença de indivíduos exógenos à Amazônia através da migração, oriunda especialmente do nordeste brasileiro, a partir da década de 1870, cuja atração foi dirigida, boa parte, para o interior da Amazônia, para o trabalho dos seringais. Contudo, uma soma considerável de migrantes nordestinos fez de Belém sua paragem e engrossou a fileira de indivíduos que buscavam ocupação nos setores mais dinâmicos da capital. Juntamente com o migrante nacional, a imigração estrangeira também se avolumou num momento em que a propaganda para a atração de trabalhadores europeus, estava na pauta obrigatória dos governos estaduais na Primeira República. O quadro a seguir dá a dimensão do crescimento acelerado da população urbana de Belém, num período que compreende os quarenta anos de maior desenvolvimento da economia regional:

---

<sup>362</sup> Segundo SANTANA & QUEIRÓZ, “A organização em sindicatos tinha, portanto, o objetivo de obrigar o empregador a contratar somente trabalhadores sindicalizados, pois o sindicato tinha um sistema de rodízio que fazia com que todos os sindicalizados conseguissem trabalho”. Tal sistema, conhecido como “*closed shop*”, será institucionalizado na Era Vargas. SANTANA, Marco A.; QUEIRÓZ, Carolina P. de. “Trabalho e sociabilidade no Rio de Janeiro: história e memórias de um porto em movimento”. Em: THIESEN, Icléia; BARROS, Luitgarde Oliveira Cavalcanti; SANTANA, Marco Aurélio (orgs.). **Vozes do porto**: memória e história oral. Rio de Janeiro: DR&A Editora/UNIRIO, 2005, p.22.

TABELA 4 CENSO DEMOGRÁFICO DE BELÉM			
RECENSEADA EM			CALCULADA PARA
1872	1890	1900	1910
61.997	50.064	96.560	190.000

Fonte: *Anuario Estatístico do Brazil*. Vol. I, 1916, p.256; 260-161, 293.

Os números da população da capital paraense acima publicados no *Anuario Estatístico* são ainda maiores se considerarmos que o recenseamento de habitantes dos anos 1900 e 1910 limitou-se a quantidade de moradores da sede do município, apenas. Se for considerada a área total de abrangência de Belém, a cidade, em 1900, possuía uma população total de 166.121 habitantes e, em 1910, 270.728 habitantes<sup>363</sup>. Apresentando um crescimento anual de 0.0700%, Belém era uma das cidades mais dinâmicas nas estatísticas demográficas no Brasil. Esse foi o período em que, segundo Murilo de Menezes, “adventícios de todas as partes do Brasil, e do mundo, afluíam à capital do El Dorado, que havia, de pouco, se transformado, em nova Califórnia”<sup>364</sup>. A movimentação de imigrantes pelo porto de Belém, durante o ápice da imigração, nas décadas de 1900 e 1910, é mostrado a seguir:

TABELA 5 MOVIMENTO DEMOGRÁFICO MARÍTIMO DE BELÉM					
	1908	1909	1910	1911	1912
ENTRADA	5.160	5.584	46.264	39.248	32.494
SAÍDA	--	5.482	33.059	30.553	25.487

Fonte: *Anuario Estatístico do Brazil*. Vol. I, 1916, p.429.

Percebe-se que o ano de 1910, que marca a expressiva intensificação no movimento migratório para a cidade, foi o mesmo ano em que a cotação do preço da borracha fina, no mercado internacional, bateu o recorde de quase 14.907 réis por quilo<sup>365</sup>; a partir de então, os preços despencariam continuamente. O movimento imigratório para a capital paraense é demonstrado no quadro abaixo, com a especificação da nacionalidade dos chegados ao Pará:

<sup>363</sup> BRASIL (Ministério da Agricultura, Indústria e Commercio). Directoria Geral de Estatística. *Anuario Estatístico do Brazil. 1º Anno (1908-1912)*. Vol. I: Território e População. Rio de Janeiro: Typographia da Estatística, 1916, p.260-261.

<sup>364</sup> MENEZES, Murilo de. “Um cidadão de Atenas”. Em: *Revista da Academia Paraense de Letras*. Belém: Imprensa Oficial, agosto de 1952, p.72.

<sup>365</sup> LE COINTE, Paul. *L’Amazonie Bresilienne: le pays, ses habitants, ses ressources*. Notes et statistiques jusqu’en 1920. Tome I. Paris: Edição de Augustin Challamel, 1922, p.431.

TABELA 6 MOVIMENTO IMIGRATÓRIO EM BELÉM				
NACIONALIDADE	1908	1909	1910	1911
ALEMÃES	78	72	160	124
FRANCESES	77	68	139	189
ESPAÑHOIS	655	517	967	670
INGLEZES	342	243	376	333
ITALIANOS	182	131	242	275
PORTUGUESES	1.221	2.115	3.176	2.496
AUSTRO-HÚGAROS	37	8	1	39
BELGAS	--	--	3	107
HOLANDESES	1	--	--	--
RUSSOS	2	--	--	5
SUÍÇOS	6	--	--	--
NORTE-AMERICANOS	171	76	176	141
BARABADENSES	--	--	444	293
ARGENTINOS	3	2	3	65
CHILENOS	--	1	--	--
CUBANOS	--	--	2	--
PERUANOS	33	39	85	38
VENEZUELANOS	--	--	173	--
JAPONESSES	--	--	1	1
TURCO-ÁRABES	147	169	311	347
OUTROS	485	92	146	963
TOTAL	3.440	3.533	6.408	6.086

**Fonte:** *Anuario Estadístico do Brazil*. Vol. I, 1916, p.457-460.

Embora a predominância lusa seja evidente, não é desprezível a presença de espanhóis, ingleses, italianos, norte-americanos e imigrantes de origem árabe<sup>366</sup>. Eliseé Reclus também informa que “vivem refugiados no Pará muitos deportados, Árabes e Francezes, evadidos de Cayena”<sup>367</sup>. Paul Walle considera que a numerosa quantidade de estrangeiros em Belém a transformara numa “ville tout à fait cosmopolite de près de 200.000 habitants”<sup>368</sup>. Segundo Walle, os portugueses eram a maioria dos estrangeiros na capital paraense e controlavam o comércio de importação e exportação da cidade, enquanto que os ingleses e alemães estavam à frente de grandes empreendimentos, como companhias de navegação, bancos e concessionárias de iluminação e transporte público. Já “les Italiens, les Espagnols et les Syriens semblent s’être reserve les petites entreprises; ils sont en nombre respectable”<sup>369</sup>.

Mas e os (i)migrantes despossuídos que chegavam à cidade apenas com sua força de trabalho para sobreviver? Onde buscavam trabalho numa cidade cada vez mais inchada nos setores tradicionais

<sup>366</sup> Tendo estes últimos, segundo Rosana Sousa, concentrado suas habitações no bairro do Reduto. Em: SOUSA, *op.cit.*, p.51.

<sup>367</sup> RECLUS, *op.cit.*, p.130.

<sup>368</sup> “cidade bastante cosmopolita de aproximadamente 200.000 habitantes”. WALLE, *op.cit.*, p.327.

<sup>369</sup> “os italianos, os espanhóis e os sírios, parecem limitar-se aos pequenos empreendimentos; eles são em número respeitável”. *Ibid.*, p.327.

da economia, como o comércio, e com um modesto e frágil desenvolvimento industrial<sup>370</sup>? O porto surge como resposta à grande parte desse contingente de trabalhadores urbanos do pós-abolição, que desenvolveriam atividades em diversas esferas, como marítimos, funcionários das repartições fiscais, carregadores, ensacadores, encaixotadores, carroceiros, catraieiros, doqueiros, maquinistas, estivadores, fiéis, capatazes, dentre inúmeras outras ocupações relacionadas com os serviços portuários.

Torna-se bastante complicada a tarefa de identificação da origem geográfica e, principalmente étnica dos trabalhadores portuários que viviam sob o regime de trabalho ocasional, ou avulso, como os estivadores, por não possuírem vínculos empregatícios e por suas entidades de classe terem surgido apenas no século XX, quando, por determinação de seus estatutos, começam a ser realizados os primeiros cadastros desses trabalhadores associados na cidade de Belém<sup>371</sup>. Contudo, serão utilizados a seguir dois levantamentos que poderão dar pistas sobre a origem dos trabalhadores portuários em Belém, durante o período crítico de aumento populacional pelo qual a cidade passava no início do século XX.

O primeiro corresponde ao levantamento de 6.194 registros de casamentos civis<sup>372</sup> realizados em Belém do Pará, entre os anos de 1891 e 1927 e o segundo, denominado “Rol dos Culpados” é um arrolamento de 2.024 processos criminais do Tribunal de Justiça do Estado do Pará, referentes a diversos tipos de crimes cometidos entre os anos de 1905 e 1924<sup>373</sup>. Esses dois levantamentos do Poder Judiciário, um de natureza cível outro criminal, nos fornecem alguns importantes marcadores – como ocupação, idade, endereço residencial, nacionalidade/naturalidade, etc. – que ajudarão a direcionar algumas linhas de interpretação sobre esses indivíduos. Há que se ressaltar, porém, a óbvia limitação dessas fontes que destacam apenas uma parcela da população – aqueles casados por autoridade civil e aqueles sob o poder judicial, acusados de determinado crime –, não podendo, portanto, qualificar a totalidade de nossos sujeitos, já que não abarcam o grande universo de trabalhadores solteiros, amasiados, casados apenas por autoridade religiosa, e nem aqueles que nunca sofreram acusação

<sup>370</sup> Em 1920, a cidade de Belém possuía em torno de 30 fábricas apenas. Ver: PENTEADO, Antônio. **Belém do Pará** (estudo de geografia urbana). Vol.2. Belém: UFPA, 1968, p. 133; MOURÃO, Leila. **Memória da Indústria Paraense**. Belém: Federação das Indústrias do Pará/SESI/SENAI/IDEPAR/IEL, 1989.

<sup>371</sup> A Sociedade *União Protectora dos Estivadores*, surgida em Belém no ano de 1911, determina em seu Estatuto, no artigo 5º, a admissão da candidatura de sócios através do cadastro que deve conter: “nome por inteiro, idade, filiação, naturalidade, estado civil e residência respectiva”. Contudo, não foi encontrado, durante as pesquisas, nenhum tipo de listagem ou fichas de associação de estivadores dessa Sociedade em seus primeiros anos de funcionamento. Em: “Estatutos da União Sociedade Protectora dos Estivadores”. Cartório de Títulos e Documentos - *Estatutos* (1910-1919). Centro de Memória da Amazônia – CMA.

<sup>372</sup> Esta documentação foi gentilmente cedida pelo historiador Daniel Souza Barroso, responsável pelo levantamento dos registros de casamento civil, presentes no fundo do Poder Judiciário sob guarda do Centro de Memória da Amazônia – CMA/UFPA, durante sua graduação no curso de História da Universidade Federal do Pará e foi utilizado na produção de sua monografia intitulada “O casamento em Belém no início do século XX”, defendida no ano de 2010.

<sup>373</sup> Esta documentação também se encontra no Centro de Memória da Amazônia – CMA/UFPA e foi disponibilizada pelo seu antigo diretor Prof. Dr. Otaviano Vieira Jr. Deve-se atentar que este é apenas um levantamento – rol – com informações básicas dos casos julgados durante a data-limite referida acima pelo Tribunal de Justiça do Estado. Infelizmente, restam poucos autos para análise desses casos arrolados, pois muitos dos processos perderam-se com o tempo.

formal por delito ou crime de espécie alguma. O que essas fontes irão nos oferecer são apenas indicações sobre a proveniência dos trabalhadores do porto de Belém, e não informações conclusivas.

TABELA 7 TRABALHADORES PORTUÁRIOS QUANTO À OCUPAÇÃO		
OCUPAÇÃO	CASAMENTOS CIVIS (1891-1927)	ROL DOS CULPADOS (1905-1924)
MARÍTIMOS <sup>374</sup>	609	210
ESTIVADORES	52	65
FISCAIS <sup>375</sup>	47	01
EMPREGADOS DA PORT OF PARÁ	12	--
CONSTRUTORES NAVAIS	03	--
CATRAIEIROS	01	02
CAPATAZ DE ESTIVADORES	--	02
TOTAL	838	280

**Fontes:** *Registros de Casamento Civil e Rol dos Culpados*. Fundo: Poder Judiciário. CMA/UFPA.

No quadro acima, retirado de ambos os levantamentos, podemos verificar uma amostragem de trabalhadores da área portuária quanto à ocupação e serviço exercido. Optei por deixar de fora desta contabilidade os foguistas e os trabalhadores de cargas, como carregadores e carroceiros pelo fato de não haver especificações quanto à localização de trabalho desses indivíduos. Muitos foguistas<sup>376</sup>, por exemplo, embora trabalhassem na alimentação das caldeiras das embarcações a vapor, também podiam exercer o seu ofício em indústrias, trens de ferro, fornos crematórios, etc., de modo que não é possível determinar o quantitativo daqueles que exerciam sua profissão no interior das embarcações. O mesmo se dá com os trabalhadores de cargas<sup>377</sup> que não podem ser considerados aqui em sua totalidade, embora estivessem obviamente muito presentes na região portuária da cidade, mas não exclusivamente nela.

De acordo com a amostragem dos registros de casamentos civis, percebe-se que, pelo menos, 838 indivíduos de um total de 6.194 registros de casamentos civis, ou 13,5% do grupo exerceram suas atividades na zona portuária da capital ou pelos rios da região. Já segundo a amostragem relativa ao Rol dos Culpados, percebe-se que de 2.024 processos criminais, pelo menos 280 referem-se a trabalhadores portuários e marítimos, ou seja, 13,8% do total, porcentagem esta, muito semelhante à dos registros de casamento civil. Contudo, se os levantamentos levassem em consideração os foguistas, carroceiros, carregadores e mesmo os comerciantes e taberneiros que trabalhavam na região

<sup>374</sup> Por marítimos, consideramos os tripulantes habituais de embarcações a vela ou a vapor como capitães, oficiais de marinha, comandantes, pilotos, maquinistas, imediatos, práticos, remadores, marinheiros/marujos, mestres de armada, mestres de cabotagem, embarcadiços e escritvãs marítimos.

<sup>375</sup> Por trabalhadores fiscais, refiro-me àqueles funcionários das repartições fiscais como a Alfândega e a Recebedoria de Rendas do Estado, como aduaneiros, despachantes, guardas alfandegários, etc.

<sup>376</sup> Os foguistas totalizaram 95 indivíduos nos registros de casamentos e outros 58 no Rol dos Culpados. Já os designados como “carvoeiros” totalizam 04 pessoas nos registros de casamento e mais 03 indivíduos no Rol dos Culpados.

<sup>377</sup> Carreiros, carregadores, cocheiros, boleiros e carroceiros contabilizaram 27 indivíduos nos registros de casamentos e outros 62 no Rol dos Culpados.



que não foram contabilizados no quadro acima, o percentual de trabalhadores que se aglutinava na região ou dependiam do movimento do porto da capital para o desenvolvimento do seu negócio, seria consideravelmente maior. Isso sem contar, obviamente, com aqueles que exerciam atividades irregulares naquele espaço como biscateiros, prostitutas e contrabandistas, inseridos numa economia informal muito mais ampla e impossível de aferir por esse tipo de fonte.

Reduzindo o foco nos trabalhadores das estivas e procurando pelo marcador de sua origem (naturalidade/nacionalidade), tentou-se apreender a participação de sujeitos (i)migrantes nesse tipo de atividade a partir do final do século XIX e início do século XX, atividade esta que fora tradicionalmente executada pelos escravos de ganho da cidade, durante o período imperial.

TABELA 8 NACIONALIDADE/NATURALIDADE DOS ESTIVADORES DE BELÉM-PA		
ORIGEM	CASAMENTOS CIVIS (1891-1927)	ROL DOS CULPADOS (1905-1924)
PARÁ	16	11
MARANHÃO	12	02
RIO GRANDE DO NORTE	07	03
CEARÁ	06	08
PERNAMBUCO	05	07
PARAÍBA	02	06
SERGIPE	01	03
PIAUI	01	02
ALAGOAS	--	01
BAHIA	--	01
BRASIL	--	16
PORTUGAL	--	02
ESPAÑA	02	--
ITÁLIA	--	02
NÃO INFORMADO	--	01
TOTAL	52	65

**Fontes:** *Registros de Casamento Civil e Rol dos Culpados*. Fundo: Poder Judiciário. CMA/UFPA.

De acordo com a amostragem dos registros de casamentos civis, 34 estivadores de um total de 52, ou seja, 65% do grupo era composto por indivíduos de origem nordestina, enquanto que apenas 30% dos trabalhadores era natural do estado do Pará. Já no levantamento do Rol dos Culpados, a análise fica prejudicada pelo fato de que 16 estivadores de um total de 65 são qualificados como brasileiros, sem a informação de sua naturalidade. Excluindo esses 16 indivíduos do total, percebemos que os 11 estivadores paraenses totalizam apenas 22% dos trabalhadores, enquanto que os 33 nordestinos computados representam 67% dos trabalhadores das estivas, percentual este também muito próximo da amostragem dos casamentos civis. De forma resumida, esses dois levantamentos nos apontam para dois caminhos: o primeiro é o de que a presença estrangeira no trabalho das estivas no porto de Belém era reduzida, mas não inexistente; e o outro é o de que houve uma significativa transformação na composição dos trabalhadores das estivas do porto da cidade quanto a sua origem

geográfica, com a introdução de um expressivo contingente de trabalhadores nordestinos nesse tipo de serviço. Para essa conclusão, concorre também o levantamento de casos policiais<sup>378</sup> registrados pelos jornais belenenses entre as décadas de 1880 e 1920, que indicam uma predominância significativa de elementos oriundos do Nordeste nos serviços da estiva.

Vindos diretamente para a cidade de Belém ou com experiência prévia no interior da região, seja nas zonas de seringais, seja nos núcleos de colonização agrícola no nordeste paraense, esses nordestinos marcaram inegavelmente sua presença na cidade da borracha. Segundo as informações obtidas dos levantamentos de casamentos civis e no *Rol dos Culpados*, acima citados, a maioria desses nordestinos declararam ocupações ligadas ao comércio – inclusive o ambulante –, como artífices, empregados ou auxiliares subalternos e como marítimos e estivadores<sup>379</sup>. O porto de Belém, desta forma, aglutinava boas oportunidades para esses trabalhadores, tanto para os serviços regulares de carga e descarga dos navios, como nas casas comerciais e também nas obras de construção do cais.

Murilo de Menezes, sobre a população da cidade no final do início do século XX, diz que os nordestinos eram tão numerosos que dominavam alguns subúrbios pobres de Belém, como, por exemplo, o bairro de São Brás, onde: “pululava população de nordestinos, tanto que a atual travessa Três de Maio se chamava rua Cearense”<sup>380</sup>, sentindo-se nele o nativo desambientado. Mas a visão que o paraense tinha do nordestino, segundo Menezes, não era das mais positivas:

Por natural psicologia dos povos, as gentes nativas costumam repudiar os adventícios humildes, imigrantes vindos de outras terras. E os cearenses e seus companheiros de miséria, eram desdenhosamente tratados pelos filhos do Pará, que não queriam reconhecer neles, as qualidades de primeira ordem, que lhe ornavam a enfiatura e o caráter.<sup>381</sup>

No vasto grupo de migrantes nordestinos, não há como desconsiderar o predomínio do elemento cearense na Amazônia. Franciane Gama Lacerda, na busca pelas experiências sociais desses indivíduos, demarcará a grande seca de 1889, como o momento em que a migração cearense para a região transforma-se num movimento em larga escala, quando “começa a passar pela capital paraense grande número de cearenses, que, dessa cidade, seguiam muitas vezes para os seringais, para as áreas de produção agrícola ou mesmo permaneciam em Belém”<sup>382</sup>. A historiadora retrata, então, experiências individuais desses migrantes numa cidade que ao mesmo tempo em que se modernizava, não abria espaço de atuação social para esses sujeitos, em geral os de origem humilde, cuja visibilidade foi, muitas vezes, “demarcada por situações limites, em que as suas histórias de vida acabam perdendo uma dimensão privada e ganham a esfera pública, chegando às páginas dos jornais ou à chefatura de polícia”<sup>383</sup>.

<sup>378</sup> Utilizados no último capítulo desta dissertação.

<sup>379</sup> *Registros de Casamento Civil e Rol dos Culpados*. Fundo: Poder Judiciário. Centro de Memória da Amazônia – CMA/UFPA.

<sup>380</sup> MENEZES, Murilo. “Os habitantes na virada do século”. MARANHÃO, *op.cit.*, p.54.

<sup>381</sup> *Idem*.

<sup>382</sup> LACERDA, Franciane Gama. **Migrantes Cearenses no Pará: faces da sobrevivência (1889-1916)**. Belém: Ed. Açai/PPHIST; CMA(UFPA), 2010, p.242.

<sup>383</sup> *Ibid.*, p.239.

Podemos encontrar nos jornais de Belém inúmeros casos dessas “situações limites” envolvendo cearenses, quando brigas, discussões e até assassinatos aconteciam nos arredores ou no próprio espaço portuário da cidade, para onde muitos desses migrantes se dirigiram, em busca de serviço. Alguns conflitos pontuais entre cearenses e paraenses ganharam pauta nos jornais da época, como podemos observar na notícia publicada no *Estado do Pará*, em 1917, intitulada “Por questões de ‘bairrismo’”:

João Baptista, foguista da lancha “Claudomira”, de saída ontem para Cairary foi, às 11 horas da manhã, almoçar no Hotel Victoria, à travessa de Gurupá, 7, ali encontrando entre outros, o estivador João Pedro de tal, seu antigo desafeto. Depois de algumas libações, João Pedro, que é cearense achou azeda a ocasião para dizer pilhérias dos “parauáras”, o que deu motivo a que Baptista, sentindo-se “ofendido”, repelisse os gracejos, empenhando-se os dois em luta corporal. Em dado momento, João Pedro sacou um “gato” que trazia à cinta e investiu contra Baptista, fazendo-lhe um ferimento na face esquerda.<sup>384</sup>

Casos como este que acabavam em agressões físicas entre trabalhadores paraenses e nordestinos não eram incomuns e demonstravam que os “gracejos” e as “pilhérias”, construídos por diferentes grupos étnicos, obrigados a conviver e disputar o espaço urbano, eram práticas corriqueiras num contexto como o de Belém no início do século. Nem sempre os jornais explicitam que as motivações das brigas tinham origem étnica, mas percebe-se que muitos conflitos de trabalho ou envolvendo trabalhadores em momentos de ociosidade e lazer; no botequim ou na disputa pela atenção de uma mulher, acabavam por expor sentimentos racialmente ofensivos, ajudando a construir estereótipos de inferioridade do outro.

As pilhérias e os estereótipos também foram largamente direcionados a outros elementos adventícios: os imigrantes portugueses. Constantemente associados a termos injuriosos como “marinheiros”, “porcos” ou “galegos”, os portugueses não eram apenas o maior grupo de imigrantes da cidade, como também haviam criado vínculos históricos desde o período colonial, nem sempre apreciados pela população local, como fora explicitado por alguns importantes movimentos sociais oitocentistas, como a própria Cabanagem. Durante todo o século XIX o imigrante português era criticado na sua monopolização do setor terciário do mercado de trabalho na capital, reavivando constantemente a lusofobia nacionalista da população nativa, que chegará até a organizar um clube vinculado aos jacobinos cariocas – o *Club dos Brasileiros Natos do Pará*<sup>385</sup>.

De fato, as grandes levas de imigrantes portugueses que chegavam à Belém, na segunda metade do século XIX eram tradicionalmente absorvidos pelo comércio local<sup>386</sup>. Mas o porto da cidade também foi um espaço aglutinador desses trabalhadores, particularmente, para três tipos de serviço: transporte de carroças, de mercadorias nas catraias e na estivagem. Herbert Smith informa que, ao lado dos negros, os portugueses eram frequentemente vistos às portas dos estabelecimentos comerciais à

<sup>384</sup> *Estado do Pará*, 17/07/1917, p.4.

<sup>385</sup> FONTES, Edilza J. **Preferem-se portugueses(as)**: trabalho, cultura e movimento social. Belém (1885-1914). Tese de Doutorado: UNICAMP, 2002, p.133.

<sup>386</sup> Sobre a preferência por portugueses no setor terciário de Belém, no pós-abolição ver: FONTES, *op.cit.*

rua da Imperatriz (atual 15 de Novembro), aguardando as ordens dos varejistas para o carregamento de fardos: “There are a few heavy carriages, but all burdens are carried on the heads of Portuguese and negro workmen, or on the ugly little two-wheeled carts”<sup>387</sup>. O já mencionado personagem padre Antônio de Moraes, de *O Missionário*, também evocava a presença desses indivíduos no porto: “Carroceiros portugueses, baixos e barbados, carrancudos, suados, recolhiam-se com as suas carroças de duas rodas, que uma parrelha de burros puxava a custo, depois dum dia inteiro de labutar contínuo por um calor de Janeiro”<sup>388</sup>. A historiadora Edilza Fontes, ao analisar a presença dos trabalhadores portugueses nos movimentos grevistas no início do período republicano ressalta que a forte presença de trabalhadores portugueses da categoria dos carroceiros foi decisiva na mobilização das greves do início do período republicano na cidade, em especial a de 1907<sup>389</sup>.



**Figura 63:** Carroceiro em frente ao Trapiche do Commercio (detalhe). Fotografia.  
**Fonte:** CACCAVONI, Arthur. **Álbum Descritivo Amazônico**. Gênova: F. Armanino, 1899.

O serviço das catraias, por seu turno, era reconhecidamente dominado pelos lusitanos. Herbert Smith, na década de 1870, informava que a ausência de um cais acostável, fez surgir na orla da cidade uma pequena frota de pequenas embarcações, pilotadas “by exceedingly dirty Portuguese boatmen”<sup>390</sup>, a quem se paga de um a dez dólares “according to the state of the tides and your own state of greenness”<sup>391</sup>. Paul Walle também adverte para a prática dos catraieiros portugueses de cobrar um valor acima do usualmente praticado – em geral de 3 a 4 mil réis para um viajante e sua bagagem –, chegando-lhes a cobrar de 8 a 10 mil réis, caso não se tenha estabelecido o preço previamente<sup>392</sup>. Mas

<sup>387</sup> “Existem alguns carros pesados, mas todos os fardos são transportados sobre as cabeças dos trabalhadores portugueses e negros, ou nas feias carroças de duas rodas”. SMITH, *op.cit.*, p.40.

<sup>388</sup> SOUZA, *op.cit.*, p.165.

<sup>389</sup> Essa greve aconteceu em protesto às imposições da Intendência municipal que obrigava os carroceiros a pagar uma elevada taxa e se utilizarem exclusivamente das carroças da Empresa Americana de Veículos. FONTES, *op.cit.*, p.217.

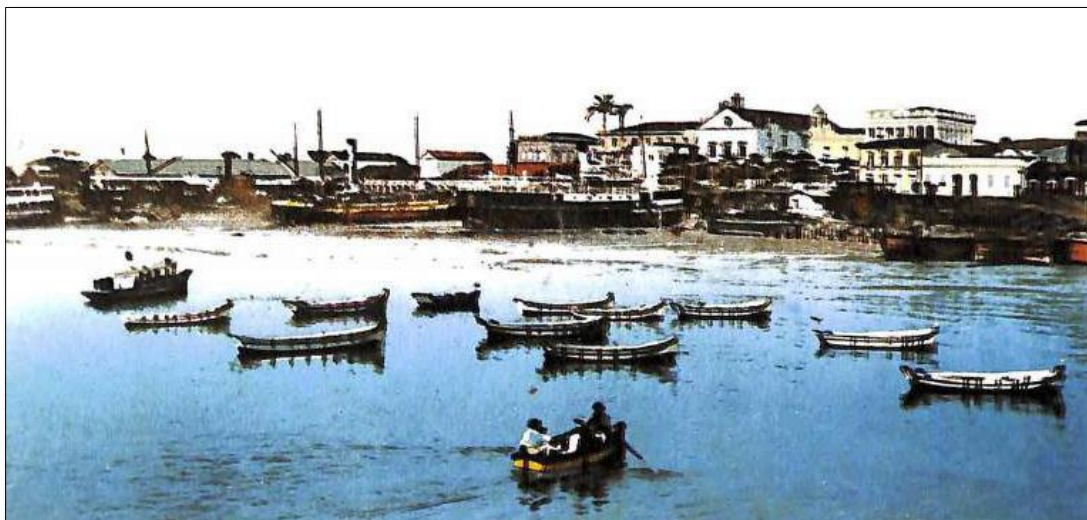
<sup>390</sup> “por barqueiros portugueses excessivamente sujos”. SMITH, *op.cit.*, p.36.

<sup>391</sup> “de acordo com as marés e seu próprio estado de ingenuidade”. *Ibid.*, p.36-37.

<sup>392</sup> WALLE, *op.cit.*, p.315.

a visão pouco lisonjeira do francês e do norte-americano em relação aos catraieiros portugueses não fora comungada por William Ogden, que assim descreve o serviço desses trabalhadores:

A ship, on coming to anchor off Para, is immediately surrounded by Portuguese boatmen, who, as soon as “pratique” is given, commence calling and shouting to the passengers to employ them in going ashore. Their boats are broad, very strongly built and capable of carrying great weight. Many of them are built in Portugal and imported into Brazil; those so built being considered stronger and better made. The boatmen themselves are almost entirely Portuguese, and as a rule are a very trustworthy and hardworking lot of men.<sup>393</sup>



**Figura 64:** Catraias em frente às oficinas da Companhia do Amazonas na maré baixa. Postal.  
**Fonte:** PARÁ (Estado); Secult. **Belém da Saudade**, *op.cit.*, p.33.

Ogden diz ainda, comparando os portugueses aos chineses emigrados aos Estados Unidos, que a emigração de ambos tinha o mesmo objetivo: fazer dinheiro suficiente em poucos anos de trabalho árduo e incessante a fim de poderem retornar à sua terra de origem e viver despreocupadamente. Sobre os hábitos cotidianos desses catraieiros, o geógrafo destaca a sobriedade e frugalidade, pois seu objetivo era deixarem o mais depressa possível o serviço das catraias para trabalharem no comércio<sup>394</sup>. Isto é, o porto representava para esses imigrantes pobres um primeiro degrau no processo de ascensão econômica; seu objetivo, na verdade, era transformarem-se em comerciantes como boa parte de seus compatriotas na cidade e facilitar seu retorno à terra natal. Mas nem sempre esse plano foi simples, como relata o português, Henrique Gonçalves, chegado ao porto de Belém, em 1909, ainda menino, que, assim como muitos compatriotas animava uma expectativa sobre a Amazônia, naquele momento, através do “anseio tão humano de, com o produto do meu trabalho, amearhar alguma coisa que me pudesse dar vida desafogada na minha terra”. Rapidamente Henrique percebeu, com certo desânimo

<sup>393</sup> “Um navio, ao ancorar na cidade, é imediatamente cercado por catraieiros portugueses, que, tão logo a ‘convenincia’ se dá, começam a aliciar e gritar aos passageiros a fim de levá-los a terra. Suas catraias são amplas, fortemente construídas e capazes de transportar grande peso. Muitas delas são construídas em Portugal e importadas para o Brasil; sendo sua construção considerada mais forte e de melhor qualidade. Os próprios barqueiros são quase todos portugueses, e via de regra muito confiáveis e esforçados”. OGDEN, *op.cit.*, p.461.

<sup>394</sup> *Idem*.



que “que, na melhor das perspectivas, teria de estar, pelo menos, dez anos no Brasil, até atingir a maioridade, para voltar à minha Pátria”<sup>395</sup>. Como Henrique, muitos jovens portugueses chegavam a Belém atraídos pelas perspectivas de enriquecimento e pela rede familiar aqui já estabelecida<sup>396</sup>. Essa rede de conterrâneos facilitava sua integração ao mercado de trabalho local, inserindo-os em funções subalternas nas casas comerciais portuguesas da cidade.

Em relação aos catraieiros, a relação de subordinação de trabalho não era tão direta como no comércio. Embora muitos possuíssem as próprias embarcações<sup>397</sup>, a grande maioria dos catraieiros vinculava-se às casas armadoras e às companhias de navegação, proprietárias das lanchas e catraias que faziam o serviço de transporte para seus vapores. Entrar no grupo dos catraieiros da cidade que, segundo os relatos de nossos viajantes, não eram poucos no final do século XIX<sup>398</sup>, não deveria ser tarefa fácil. Não encontrei maiores informações sobre como se dava o agenciamento desses catraieiros, mas o fato é que, tendo em vista a predominância do elemento lusitano nessa atividade, “ser português” deveria ser um importante pré-requisito, ou pelo menos, um facilitador para sua inserção nessa categoria de trabalhadores.

Os catraieiros surgem como uma categoria coesa e organizada de trabalhadores na cidade de Belém nos oitocentos. Segundo Vicente Salles, eles organizarão ainda em 1872 a Sociedade Beneficente 28 de Setembro, que “teve destacada atuação na campanha da abolição da escravatura”, cujos membros, no ano de 1884, irão se recusar a “transportar escravos embarcados ou desembarcados no porto de Belém”<sup>399</sup>. Isso prova que os catraieiros portugueses além de terem formado uma das primeiras entidades mutualistas de Belém, evidenciando sua unidade de classe, desenvolveram uma ideologia política liberal que foi capaz de interferir diretamente no cotidiano dos serviços portuários da cidade, no que tange ao transporte de escravos.

Outra interferência desses catraieiros no dia-a-dia portuário foram as greves realizadas no início do período republicano, destacando-se a de agosto de 1892. Edilza Fontes, analisando essa greve ocorrida em protesto à medida do Conselho Municipal que passou a cobrar um percentual sobre cada volume transportado no porto da cidade, percebeu que parte da opinião pública se solidarizava com o movimento, através do argumento de que os catraieiros, como eram predominantemente portugueses,

---

<sup>395</sup> GONÇALVEZ, Henrique. **Nas Terras do Grão Pará**. Atribulações de um emigrante adolescente. Coimbra: Atlântica Editora, 1964, p.24.

<sup>396</sup> Sobre a importância das redes de sociabilidade e parentesco nos movimentos migratórios, ver: TRUZZI, Oswaldo. “Redes em processos migratórios”. Em: **Tempo Social**: Revista de Sociologia da USP, v. 20, nº 01, jun, 2008, pp. 199-218.

<sup>397</sup> Sendo, inclusive, frequentes as apreensões pela guarda da Alfândega, como noticiadas nos jornais. Numa dessas apreensões, em maio de 1907, fica explícito pela denominação das embarcações (tais como “Lusitana”, “Cascaes” e “Flor do Tejo”) a ascendência portuguesa de seus proprietários. Ver: *Folha do Norte*, 19/05/1907, p.1.

<sup>398</sup> Segundo levantamento estatístico do final do período imperial havia cem catraieiros cadastrados na cidade de Belém no ano de 1886. Em: PARÁ, Província. *Dados estatísticos e informações para os imigrantes publicados por ordem do Exm. Sr. Conselheiro Tristão de Alencar Araripe, presidente da província*. Pará: Typographia do Diário de Notícias, 1886, p.199.

<sup>399</sup> SALLES, Vicente. **Memorial da Cabanagem**: esboço do pensamento político-revolucionário no Grão-Pará. Belém: CEJUP, 1992, p.161.

não tinham outras armas – como o voto – para protestar<sup>400</sup>. A historiadora ainda aponta a prática corriqueira das companhias de navegação de substituir os catraieiros em seus momentos de greve por estivadores nacionais. O mais interessante é que essa prática também passou a ser feita, ao inverso, quando se tornaram mais frequentes as greves dos estivadores brasileiros, que passam a ser substituídos por trabalhadores portugueses, durante as duas primeiras décadas do século XX.

Essa estratégia, segundo alguns estudiosos do movimento operário brasileiro<sup>401</sup>, seria um mecanismo de desarticulação da classe trabalhadora, através do estímulo ao conflito étnico no interior da categoria. As principais companhias de navegação de Belém utilizavam-se frequentemente dessa estratégia. A *Amazon River* e a própria *Port of Pará*, por exemplo, privilegiavam a contratação de trabalhadores barbadianos para o serviço da estivagem, mesmo aqueles com menor qualificação que os nacionais<sup>402</sup>. Já a *Booth Line* mantinha turmas estáveis de estivadores portugueses, solicitando os nacionais somente quando necessário, prática esta que se desdobrava em movimentos violentos no cais da cidade, com perseguições e agressões a estivadores lusos por parte dos nacionais, ocorridos em diversos momentos da década de 1910, sendo um dos casos mais emblemáticos, aquele ocorrido em fevereiro de 1920.

O incidente, que ficou conhecido como “o caso da bandeira”, se originou da briga entre um estivador nacional, Hilário Gouveia, e um pescador português, chamado Francisco Pato, que teria insultado o pavilhão nacional à doca do Ver-o-peso na manhã do dia 19 de fevereiro daquele ano. Na confusão, cerca de cem populares tentaram linchar o português, que foi preso junto de um brasileiro, Pedro Paulo<sup>403</sup>. Esse incidente provocou entre a madrugada e a manhã do dia seguinte, um verdadeiro motim por toda a cidade, em especial na área portuária, com a queima de quiosques, saque a casas comerciais, depredações e agressões indiferenciadas a inúmeros cidadãos portugueses que se encontravam nas ruas<sup>404</sup>. Este motim, liderado pelos estivadores da “União”, foi um desdobramento da presença, na cidade, do cruzado “José Bonifácio”, comandado pelo Comandante da Marinha de Guerra Frederico Villar, cuja missão consistia na “Campanha de Nacionalização da Pesca e Saneamento do Litoral”<sup>405</sup>, que visava a criação de colônias de pescadores brasileiros e naturalizados,

---

<sup>400</sup> Como reproduz o seguinte trecho do jornal *Correio Paraense*: “Se os catraieiros fossem nacionais, se em vez de estrangeiros, fossem brasileiros outro seria o nosso conselho... Como cidadãos cabia-lhes o direitos de fazer outra coisa... Como estrangeiros não lhes é lícito, mais que este mudo protesto (...)”. Em: *Correio Paraense*, 24/08/1892 *apud* FONTES, *op.cit.*, p.214.

<sup>401</sup> Nos quais se incluem Sheldon Maram, em **Anarquistas, imigrantes e o movimento operário brasileiro**, 1890-1920. Rio de Janeiro. Paz e Terra, 1979; Sidney Chalhoub, em **Trabalho, lar e botequim**. O Cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque. São Paulo: Editora Brasiliense, 1986; Francisco Foot Hardman e Victor Leonardi, em **História da Indústria e do Trabalho no Brasil**: das origens aos anos vinte. São Paulo, Global Editora, 1982; e Cláudio Batalha, em “A Historiografia da Classe Operária no Brasil: Trajetória e Tendências”. Em: FREITAS, Marcos Cezar (org.). **Historiografia Brasileira em Perspectiva**. Rio de Janeiro: Contexto, 1998.

<sup>402</sup> Isso ocorria através da absorção que as companhias faziam em suas colônias nas Antilhas. Ver: *O Liberal*, 09/04/1998, p.20.

<sup>403</sup> *Folha do Norte*, 20/02/1920, p.1.

<sup>404</sup> *Folha do Norte*, 21/02/1920 e 22/02/1920, p.1-2.

<sup>405</sup> O cruzador parte do porto do Rio de Janeiro no dia 13 de outubro de 1919 com destino a Belém, para na volta aportar em várias localidades no litoral brasileiro. “A tripulação estava formada por 200 homens, entre oficiais e praças. A ela se juntaria em Belém, Bruno Lobo, Diretor do Museu Nacional, Adolpho Lutz, Chefe do Serviço do Instituto

como forma de auxiliar a Marinha Brasileira na defesa do vasto litoral nacional. Tal campanha, originada da questão nacionalista de defesa territorial, durante o período da Primeira Guerra Mundial, afetaria a centenas de pescadores portugueses que tiveram seus currais derrubados e foram impedidos de praticar a atividade, a partir de uma série de atitudes arbitrárias e violentas tomadas pelo comandante da missão<sup>406</sup>.



**Figura 65:** Francisco Pato e Pedro Paulo após serem presos pela patrulha do Ver-o-peso. Fotografia. 1920.  
**Fonte:** *Folha do Norte*, 20/02/1920, p.1.

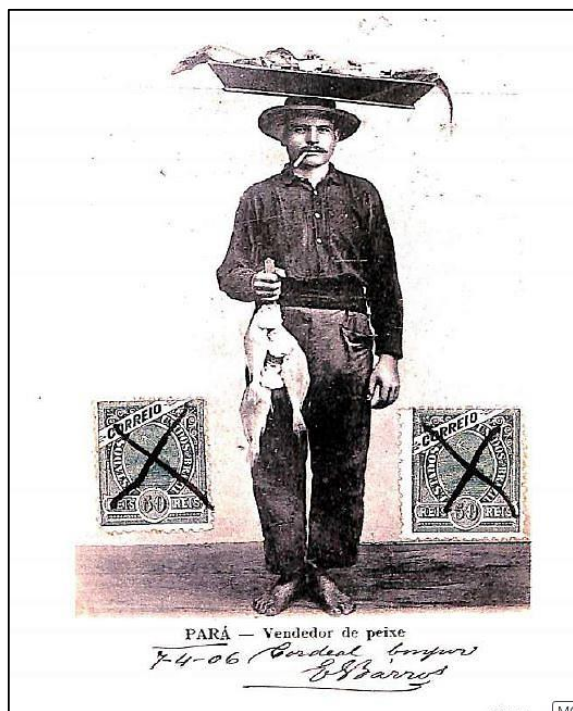
Em Belém, que possuía uma considerável colônia lusitana, a “questão da pesca” estava sendo intensamente debatida pelos jornais da época, provocando inúmeras críticas entre os portugueses e entre a própria população nativa da cidade que via o preço do pescado subir às alturas, por conta de tal restrição. Essa situação acabou sendo “apropriada” no contexto particular dos habituais ressentimentos antilusitanos em diversas camadas sociais, cujos ânimos viam-se exacerbados pela crise no custo de vida intensificada pelo conflito mundial. Desde o século XIX, era comum associar a carestia de vida aos comerciantes portugueses que controlavam o setor na cidade, não sendo raros os casos de agressões e levantes populares contra os mesmos<sup>407</sup>. Naquele momento, as desavenças entre estivadores nacionais e lusitanos na disputa pelo mercado de trabalho, acabaram sendo o combustível para a revolta na cidade.

---

Oswaldo Cruz e o cientista norte-americano, Georg Field”. CALLON, Angelo Bras Fernandes. “A Voz do Mar: construção simbólica da realidade dos pescadores brasileiros pela Missão do ‘Cruzador José Bonifácio’ (1919-1924)”. Em: **INTERCOM**: XVIII Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação – Universidade Federal de Sergipe – UFS, 1995, p.3

<sup>406</sup> *Estado do Pará*, 07/02/1920, p.1.

<sup>407</sup> VAQUINHAS, *op.cit.*, p.216-235.



**Figura 66:** Vendedor de peixe. Postal.  
**Fonte:** PARÁ (Estado); Secult. **Belém da Saudade**,  
*op.cit.*, p.270.

Quando o cruzador “José Bonifácio” chega ao porto de Belém, no final do ano de 1919, uma série de turbulências entre o pessoal do cais terá início. As hostilidades se iniciariam a partir das duas turmas de estivadores portugueses regulares da *Booth Line*<sup>408</sup>. Na manhã do dia 6 de fevereiro, partia do porto o rebocador “Conqueror”, tendo a bordo uma dessas turmas de estivadores portugueses que, aproximando-se do “José Bonifácio”, teria feito “gestos obscenos”, ao passo que um adolescente, “empregado da *Booth*, procurava suspender a bandeira nacional no mastro de ré do rebocador, embaraçando o fio, o que deu motivo ao levantamento e descida, alternadamente, da bandeira nacional”<sup>409</sup>. A ver essa movimentação, o 1º tenente Gumercindo Loretti exigiu a parada do rebocador, porém a embarcação seguiu seu rumo. Quando esta retornava, foi intimada por duas vezes a parar e no não cumprimento, o tenente Nuno de Oliveira mandou soltar um tiro de pólvora seca como alerta. O mestre do “Conqueror”, Manoel Gomes, português, naturalizado brasileiro, sustou o rebocador e quatorze estivadores portugueses foram presos e levados a bordo do “José Bonifácio”, à presença do comandante Frederico Villar. Em depoimento ao jornal *Estado do Pará*, Manoel Gomes disse ter ouvido a bordo “os piores insultos, não só dirigidos a mim como à guarnição e aos estivadores”<sup>410</sup>.

Dois dias depois, o Sindicato dos Estivadores promove uma passeata cívica contra o agravo à bandeira brasileira que teria acontecido a bordo do “Conqueror”. Cerca de cem estivadores marcham da sede do sindicato, à travessa Primeiro de Março em direção ao palácio de governo, tendo à frente o pavilhão nacional. Como lá não estava presente o governador, seguiram em direção ao quartel general,

<sup>408</sup> Naquele ano, a *Booth Line* empregava em seu quadro 39 estivadores nacionais e 31 portugueses. *Folha do Norte*, 21/02/1914, p.2.

<sup>409</sup> *Estado do Pará*, 07/02/1920, p.1.

<sup>410</sup> *Idem*.

onde o estivador Nicolau Perola da Silva “pronunciou entusiástica oração, enaltecendo os feitos gloriosos de Floriano Peixoto e a bravura do marujo Marcílio Dias, que tombou na luta, em defesa do pavilhão nacional”<sup>411</sup>. No dia 10, Augusto Meira, advogado do Sindicato dos Estivadores escreve um artigo, publicado no *Estado do Pará*, em que defende ardorosamente que a nacionalização da pesca seja seguida também da nacionalização da estiva, acusando a *Booth Line* de trazer trabalhadores estrangeiros para o serviço das estivas, como forma de “produzir aqui a alteração da ordem”:

A “Booth” tomou o hábito de “trazer do estrangeiro” indivíduos estranhos, que vinham, assim, concorrer com o trabalho do estivador nacional. Este era miseravelmente deixado no cais, sem serviço, condenado à fome e à humilhação. Os trabalhadores nacionais ficavam dias e meses nesse estado, vendo ao mesmo tempo as turmas dos trabalhadores propositalmente “trazidas de fora”, a trabalhar diariamente, com excelentes ordenado e outras vantagens.

Tal espetáculo se tornou de tal forma revoltante, que o resultado foi uma greve, ocorrida nos primeiros meses de 1915.<sup>412</sup>

Meira defendia, assim, a nacionalização do comércio de cabotagem, como o meio mais seguro de se evitar com o estrangeiro “malquerenças infinitas e atritos perigosos”. O incidente do “Conqueror” produzia, assim, o pavio de pólvora que seria acendido por Francisco Pato treze dias depois. No dia seguinte ao incidente da bandeira no Ver-o-peso, o cruzador “José Bonifácio” já havia zarpado. Mas a cidade despertava num clima pesado, pois alguns estabelecimentos comerciais já haviam sido atacados na madrugada. A tempestade parecia prestes a estourar no cais.

Na manhã daquele dia, estivadores nacionais foram a bordo do rebocador “Ernestina”, da *Booth Line*, intimar, sob ameaças, os estivadores portugueses a tomarem parte em uma passeata improvisada no cais em direção ao largo do Palácio<sup>413</sup>. Segundo a *Folha do Norte*, decorrida sem maiores incidentes, a passeata se dissolve na altura da Chefatura de Polícia, quando: “cerca de cem pessoas desclassificadas, em vez de se dispersarem, dirigiram-se ao bairro comercial, em algazarra, tentando perturbar a ordem pública”. Houve confronto e alguns estivadores portugueses foram atacados, sendo dois esfaqueados por nacionais<sup>414</sup>. Casas comerciais são depredadas, garapeiras arruinadas, quiosques arrombados. Taberneiros, padeiros, carroceiros e leiteiros portugueses são agredidos nas ruas.

Estava estabelecida a atmosfera de pânico na cidade. O telefone da polícia era “insistentemente comunicado por pessoas estabelecidas no comércio, que se julgavam ameaçadas”<sup>415</sup>. Do porto, o motim se espalhou pelas ruas de pelo menos cinco bairros<sup>416</sup>. Por conta do policiamento ostensivo no bairro portuário, os indivíduos “turbulentos” seguiram para o Reduto, onde provocaram badernas até a região do igarapé das Almas, sendo dispersados pela repressão policial. Reorganizando-se, o grupo

<sup>411</sup> *Folha do Norte*, 09/02/1920, p.1.

<sup>412</sup> *Estado do Pará*, 10/02/1920, p.1.

<sup>413</sup> *Folha do Norte*, 21/02/1921, p.2.

<sup>414</sup> Manoel Chalão e Antônio Rodrigues foram levados para o hospital da Ordem Terceira, mas seus ferimentos não apresentaram maior gravidade. *Folha do Norte*, 22/02/1920, p.1.

<sup>415</sup> *Idem*.

<sup>416</sup> *Folha do Norte*, 22/02/1920, p.1-2.



se reuniu à estrada de São João, onde saquearam mercearias e atacaram botequins. Do Umarizal a São Braz, comércio da cidade fechou as portas temendo novos assaltos<sup>417</sup>.

O desembargador chefe de polícia do Estado, Napoleão de Oliveira, solta um boletim pela cidade, proibindo qualquer tipo de “*meetings*, passeatas e agrupamentos pelas ruas da cidade, até que volte a calma ao espírito da população”<sup>418</sup>. O cônsul português, Arthur Telles e o advogado da Associação Comercial José Maria Mac-Dowell, manifestam repúdio ao levante popular, tendo este último condenado com veemência a inatividade do governador Lauro Sodré na coerção daquele tipo de desordem, pois que o “lugar da autoridade era na rua, onde deveria providenciar sobre as ocorrências”<sup>419</sup>. Uma operação emergencial posta em prática entre a polícia e o secretário geral do estado, Eládio Lima, consegue controlar a turba desordeira.

O “caso da bandeira” aponta para duas importantes características da luta dos estivadores durante a década de 1910. Primeiro é a compreensão do quanto as manifestações dos estivadores transformavam-se em problemas de “ordem pública” que não eram simplesmente solucionados entre trabalhadores e patronato. Suas mobilizações paravam, literalmente, a cidade. Devido à organização autônoma dos estivadores, que se reuniam em entidade sindical que era a própria reguladora da categoria, os conflitos entre patrões e empregados acabavam sendo frequentemente mediados pelos poderes públicos. Raras foram as greves de estivadores em Belém que não contaram com a ingerência do governo do estado, por exemplo.

O segundo ponto a salientar é que as rivalidades entre nacionais e estrangeiros no porto de Belém acabavam por imbricar as ideologias esquerdistas – tais como o socialismo e o anarcossindicalismo – que estavam sendo absorvidas pela categoria nas duas primeiras décadas do século XX, com a exacerbação ao nacionalismo, na defesa do mercado de trabalho interno, num momento de expansão da imigração. Houve, portanto uma adaptação das doutrinas trabalhistas em voga, nos seus princípios básicos, como o internacionalismo, o antiautoritarismo e a supressão da ideia de um Estado-nação ou da própria ideia de “pátria”<sup>420</sup>.

---

<sup>417</sup> Os únicos que ainda mantinham suas casas abertas, eram os comerciantes sírios, estabelecidos à Rua 28 de setembro. *Folha do Norte*, 21/02/1920, p.2.

<sup>418</sup> *Idem*.

<sup>419</sup> *Idem*.

<sup>420</sup> Alguns autores como MARAM (1979) E FOOT HARDMAN (1983), defendem a ideia de que o nacionalismo foi usado como estratégia de enfraquecimento dos trabalhadores, desestruturando a unidade transnacional da classe operária. Francisco Foot Hardman, entretanto, acredita que a vinculação à experiência internacional operária, por menor que fosse, auxiliada pela circulação de notícias e pela divulgação das conquistas trabalhistas internacionais por meio da onipresente imprensa operária do período, estabeleceu uma importante ponte mediadora entre a consciência de classe do operariado em formação no Brasil e a experiência estrangeira, tornando-o dialeticamente parte específica e constitutiva do movimento operário internacional. FOOT HARDMAN-LEONARDI, *op.cit.*, p.227.



**Figura 67** (acima): *Boulevard da República*, na altura de onde hoje localiza-se a “Praça dos Estivadores”. Postal.  
**Fonte:** Acervo pessoal.

---

Interessante se notar que no conjunto de logradouros públicos da região portuária, cujas denominações são em geral homenagens à importantes figuras políticas e históricas (tais como a Praça D. Pedro II, a Praça Pedro Teixeira, a Praça Waldemar Henrique (antiga Praça Kennedy), situam-se duas praças cujos nomes são associados a importantes figuras anônimas que marcaram sua presença no porto: o estivador e o pescador, os mesmos personagens principais do “caso da bandeira”.

---



**Figura 68** (abaixo): “Praça dos Pescadores”, na orla de Belém. Postal.  
**Fonte:** Acervo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Os ressentimentos existentes entre estivadores nacionais e estrangeiros<sup>421</sup>, sobretudo portugueses, também podem ser compreendidos a partir de um contexto ideológico pós-abolicionista de valorização do trabalhador estrangeiro frente ao nacional no mercado assalariado em consolidação. Esse ponto de vista tinha como base as doutrinas raciais sobre a degenerescência do povo mestiço brasileiro<sup>422</sup>, que viam o trabalhador europeu como uma saída não apenas econômica, mas ideologicamente aceitável dentro do projeto de “branqueamento” da sociedade nacional, que representava o modelo de uma sociedade moderna e civilizada, apto a oferecer um novo sentido ao

<sup>421</sup> Vários pesquisadores observaram tais questões étnicas no interior das categorias de estivadores ao redor do Brasil, como o próprio Sidney Chalhoub, no porto do Rio de Janeiro (1986), Maria Luiza Ugarte Pinheiro, no porto de Manaus (2011), Ingrid Sarti, no porto de Santos (1981).

<sup>422</sup> Sobre a construção da nação brasileira republicana a partir das teorias sobre a mestiçagem e da ideologia do branqueamento ver, dentre outros autores: SODRÉ, Nelson Werneck. **A Ideologia do Colonialismo**. Rio de Janeiro: ISEB, 1961; LEITE, Dante Moreira. **O Caráter Nacional Brasileiro**: história de uma ideologia. São Paulo: Editora Pioneira, 1969; SKIDMORE, Thomas E. **Preto no Branco**: raça e nacionalidade no pensamento brasileiro. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976; SCHWARCZ, Lília Moritz. **O espetáculo das raças**. Cientistas, instituições e pensamento racial no Brasil: 1870-1930. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

trabalho no Brasil e servir de exemplo ao trabalhador nacional. Dessa forma, o trabalhador brasileiro ganhava um concorrente potencial num mercado de trabalho pós-abolição extremamente competitivo, sobretudo nas grandes capitais em vias de industrialização, acirrando rivalidades étnicas na busca pela sobrevivência material. As disputas pelo mercado de trabalho na estiva, entre estrangeiros e nacionais, contudo, irão atravessar os próximos anos, sendo contornados apenas no período do nacionalismo varguista<sup>423</sup>.

Contudo, se o identificador étnico pode ter dificultado de certa forma a construção de uma “consciência de classe” dos trabalhadores portuários, estes, fossem nacionais ou estrangeiros, tinham em comum um conjunto de experiências numa cidade que parecia não estar preparada para acomodá-los. Os baixos salários, a cansativa e perigosa jornada de trabalho, a escassez de água e gêneros essenciais de alimentação, as péssimas condições de habitação, as doenças e epidemias foram apenas algumas experiências cotidianas partilhadas por todos os trabalhadores urbanos da cidade, independente de sua origem. Sobre o custo de vida na cidade, por exemplo, William Ogden relata que a maioria dos estrangeiros que chegavam à cidade do Pará, no final do período imperial, assustava-se com a escassez e com os preços dos produtos básicos de alimentação:

For foreigners, living is very expensive; all the articles that we consider necessities being abominably high, and many of them even not to be had. Fruits are cheap, of course, but vegetables are very scarce. The food of the masses largely consists of dried native fish, salt fish imported from the United States, salt pork (called toucinho, and considered a great delicacy) and slabs of jerked beef. These, with rice and farinha, and one or two kinds of greens, are all the food one gets, except in towns like Para, Santarem, and Manaos, and on the river steamers when a scanty allowance is given of potatoes and fresh meats.<sup>424</sup>

Mesmo com o desenvolvimento econômico da região, no início do período republicano, as condições de vida continuavam precárias. Na década de 1910, Algot Lange realiza um interessante comparativo entre o custo de vida em Belém relacionando-o à cidade de Nova York e chega à conclusão de que a vida na capital paraense era cerca de quatro vezes mais cara que na cidade norte-americana. Segundo ele, com cerca de 150 dólares por mês uma família nova-iorquina viveria confortavelmente, embora sem luxo, enquanto que com esse mesmo valor, a mesma família em Belém “will be in absolute need, unless its standard of life be considerably lowered and most of the comforts of life renounced”<sup>425</sup>. Para Lange, a raiz desse “mal” baseava-se em duas coisas: “lack of agriculture, and exorbitant duties on all imported goods”<sup>426</sup>. O jornal *Folha do Norte*, de oposição ao governo

---

<sup>423</sup> SILVA, Fernando Teixeira da. **A carga e a culpa**. Os operários das docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade (1937-1968). São Paulo: HUCITEC, 1995.

<sup>424</sup> “Para os estrangeiros, a vida é muito onerosa ; todos os artigos que consideramos necessários são abominavelmente caros, e muitos deles nem são fáceis de conseguir. Frutas são baratas, claro, mas vegetais são escassos. A comida das massas consiste largamente em peixe seco nativo, peixe salgado importado dos Estados Unidos, porco salgado (chamado toucinho, e considerado uma iguaria) e pedaços de charque. Isso, com arroz e farinha, e um ou dois tipos de vegetais, é toda a comida que se consegue, exceto em cidades como Pará e Santarém e Manaus, e nos vapores fluviais quando há uma escassa quantidade de batatas e carne verde”. OGDEN, *op.cit.*, p.167-468.

<sup>425</sup> “estaria em absoluta necessidade, a menos que seu padrão de vida fosse consideravelmente baixo e renunciasse a maioria dos confortos da vida”. LANGE, *op.cit.*, p.346.

<sup>426</sup> “falta de agricultura, e os exorbitantes impostos sobre os bens importados”. *Idem*.

municipal, denunciava as responsabilidades locais pelo aumento do custo de vida, culpando o intendente Antônio Lemos e seu mercado de ferro do Ver-o-peso, que monopolizaram a venda de peixe fresco, impedindo-a de ser feita, como de costume, na doca do Reduto e no Porto do Sal. Denunciava também a disseminação da figura do atravessador, que controlava o comércio das docas e aumentava o custo dos alimentos:

Recordavam as velhinhas os belos tempos em que iam ao Reduto comprar, às canoas chegadas na maré da tarde, o peixe barato para o jantar desse dia e o almoço do seguinte. Naquela época não existiam os gananciosos atravessadores de hoje, de sorte que o peixe era comprado diretamente das mãos dos pescadores, o que representava uma boa economia para a bolsa menos provida.<sup>427</sup>

A moradia também era um fator problemático no que diz respeito às condições de vida dos trabalhadores portuários. O reordenamento do espaço urbano central, em especial do bairro portuário – Campina/Comércio – vinha dificultando a permanência dos trabalhadores do porto próximos ao seu trabalho. A transformação da Campina num bairro eminentemente comercial na segunda metade do século XIX e a desapropriação de muitos prédios particulares na zona portuária para a abertura de grandes vias de circulação, como as avenidas 16 de Novembro e da República, refletia uma política de valorização do centro comercial, inserido numa proposta mais ampla de embelezamento da cidade. Contudo, embora muitos trabalhadores do porto passem a habitar bairros mais periféricos, como o Jurunas e o Umarizal<sup>428</sup>, bairros de forte predominância negra na cidade, como afirmavam De Campos Ribeiro e Vicente Salles<sup>429</sup>, a zona portuária de Belém do início da República continuará a ser a moradia fixa ou temporária de muitos desses indivíduos, que usufruirão das pensões, estalagens e bordéis que existiam na área, além dos próprios logradouros públicos, trapiches e embarcações que muitas vezes servirão de “lar” a esses trabalhadores.

De acordo com Ernesto Mattoso, em 1908 o custo de aluguel de uma residência podia variar bastante, das mais baratas custando entre 30 a 40\$000 até as maiores e mais confortáveis, custando 600\$000 mensais: “para uma pequena família de 3 a 4 pessoas os aluguéis regulam de 80\$000 a 150\$000 réis (120 a 200 francos) por mês”<sup>430</sup>. Tomando-se o estivador como exemplo, podemos perceber que alugar uma casa por 150\$000 para sua família era totalmente inviável. Nesta época, o salário médio de um estivador era de 8\$000 por dia de serviço. Na melhor das hipóteses, num período de muita movimentação no porto, se um estivador conseguisse trabalho cinco dias na semana durante todo o mês, ao final deste período seu salário ficaria em torno de 160\$000. Assim, muitos desses trabalhadores acabavam tendo que morar em cortiços, estâncias e pensões, e para aqueles que eram

<sup>427</sup> *Folha do Norte*, 11/01/1907, p.1.

<sup>428</sup> A partir da análise dos levantamentos da documentação já citada do Centro de Memória da Amazônia – CMA, relativo aos casamentos civis e do *Rol dos Culpados*, percebe-se o seguinte padrão de moradia: do total dos estivadores da cidade, 45% declaram morar ou no bairro do Jurunas (26%) ou no bairro do Umarizal (19%). O terceiro bairro mais habitado pelos estivadores era o bairro de Nazaré, com aproximadamente 15%.

<sup>429</sup> Segundo Salles, a “abundância de negros ou seus descendentes mestiços” no bairro do Umarizal, que era um “típico aglomerado humano, popular e proletário”. SALLES, *op.cit.*, p.189.

<sup>430</sup> MATTOSO, Ernesto. “Inquilinos e senhores” *apud* MARANHÃO, *op.cit.*, p.324.

solteiros, não era incomum a prática de pernoitar junto aos animais nas cocheiras e vacarias que existiam nas cercanias do porto e mesmo nos trapiches e nas embarcações ancoradas no cais.

O aumento populacional causado pela migração acentua ainda mais a problemática da habitação na cidade. Maria de Nazaré Sarges enfatiza que a chegada de migrantes provocara um significativo impacto na cidade, cujo aparelho urbanístico mostrava-se “insuficiente para atender às demandas da população”, tendo, inclusive, o presidente da província, Gama e Abreu, em 1880, solicitado a limitação de, no máximo, duzentos retirantes por vapor que saísse do Ceará em direção a capital paraense<sup>431</sup>. Segundo a historiadora, essa determinação também se devia ao estado sanitário da capital, que passou a ser visitada, com maior frequência, por epidemias vindas do mar, que chegavam junto com esses indivíduos.

Uma das principais características da política higienista do início da República foi a de associar a higiene pública à privada, empreendendo uma verdadeira cruzada contra as habitações consideradas perigosas através das visitas sanitárias domiciliárias. Os periódicos da cidade, informando que as visitas domiciliárias acabavam, muitas vezes, em multa ao proprietário ou mesmo no fechamento de alguns estabelecimentos, criticavam esse procedimento não pela medida punitiva em si, mas pelo fato da municipalidade não poder exigir um padrão elevado de asseio privado já que não cumpria o seu dever, enquanto poder público, de fornecer o abastecimento regular de água e sistema de esgoto para os moradores, afinal “como haver higiene, quando não há água?”<sup>432</sup>, é o que se pergunta o articulista do jornal *A República*, que faz ainda uma importante relação entre a situação sanitária da cidade com a imigração:

(...) a população vai aumentando consideravelmente, com esse aumento cresce o consumo, e sem se darem quaisquer providencias, a falta de água vai sendo cada vez maior, chegando a escassear absolutamente para as maiores necessidades da vida. Para a alimentação, a água é já nesta capital uma bebida custosa, para o banho é um artigo que se tornou de luxo. (...)

Sem água e com um simulacro de rede de esgotos, como podemos garantir a saúde e a vida desta população, como podemos atrair ao nosso território o emigrante estrangeiro, quando lá fora se conhece da falta que existe do absolutamente necessário à vida?<sup>433</sup>

O estado sanitário da capital paraense parecia de fato afetar, em certa medida o fluxo migratório. Como uma cidade insalubre, Belém era repudiada especialmente pelas mulheres, sendo um local de grande recepção de homens solteiros entre 15 e 30 anos de idade<sup>434</sup>. Murilo de Menezes chegou a afirmar que no início do século XX, a imigração portuguesa só não foi maior porque “as mulheres lusas não vinham com medo da febre amarela”<sup>435</sup>. O escritor português Domingos Antônio Gomes Percheiro, era um desses emigrados que se horrorizava com higiene pública e privada da

<sup>431</sup> SARGES, *op.cit.*, p.90.

<sup>432</sup> *A República*, 13/05/1899, p.2.

<sup>433</sup> *Idem.*

<sup>434</sup> Ver: CANCELA, Cristina Donza & BARROSO, Daniel Souza. “Casamentos portugueses em uma capital da Amazônia. Perfil demográfico, normas e redes sociais. Belém (1891-1920)”. Em: **História**, v. 15, nº 01, Unisinos, jan-abr/2011, pp. 60-70.

<sup>435</sup> MENEZES *apud* MARANHÃO, *op.cit.*, p.55.



cidade, e escreveu em 1875 que considerava difícil “encontrar em qualquer parte do mundo civilizado uma terra mais insalubre e mais impossível para a residência dos emigrados europeus, do que esta parte do Brasil, aonde infelizmente se faz sentir a falta de bons clínicos para debelar as moléstias que nos atacam”<sup>436</sup>.

Outros periódicos, como o *Correio Paraense*, em 1893, criticavam a atuação da Junta de Higiene, responsável pelas visitas domiciliares, alegando que eram as habitações mais humildes as que mais sofriam com as determinações do poder público, e que tais visitas, de pouco adiantavam “por causa de criminosas condescendências dispensadas às escancaras aos proprietários ricos; pois observamos no ano passado que foram só os pobres os vexados a conservarem suas habitações higiênicas que a lei determina”<sup>437</sup>. Para o jornalista, a atuação dos poderes públicos havia servido apenas para reduzir à miséria ao pequeno proprietário, que não podendo realizar, com a urgência exigida sob pena de multa, as obras de canalização para os esgotos e de latrinas inglesas com sifões, via-se forçado a vender a sua única propriedade por qualquer preço ao primeiro comprador que lhe aparecia. Em compensação beneficiaram-se duas casas especialistas que vendiam latrinas inglesas, tubos e sifões de louça para esgotos e que se encarregam ao mesmo tempo das obras da colocação dos mesmos<sup>438</sup>.

O jornal ainda denunciava que, os médicos da Junta, além dos honorários regulares, acumulavam “gratificação odiosa e escandalosa que a municipalidade arbitrariamente ofereceu-lhes”, sem que, no entanto, fizessem por onde, visto que:

*As estalagens, que em grande número temos dentro da cidade, com a denominação de casa de pasto, muitas conservam-se imundas e pestilentas. São verdadeiras espeluncas insalubres, sem ar, sem asseio, sem moralidade e sem polícia. Os seus hóspedes, sempre em número superior ao da lotação do edifício, vivem em comunismo e acumulados num só quarto, como nas casernas. E a Junta de Higiene sabe disso, e não se move a providenciar no sentido de serem retirados do centro da população tão perniciosos e nauseabundos focos de toda a sorte de enfermidades.*<sup>439</sup>

A zona portuária da cidade estava repleta dessas estalagens, que além de servirem refeições rápidas, eram, muitas vezes, uma opção acessível de alojamento para os recém-chegados do porto e mesmo para aqueles trabalhadores das redondezas, que não podiam morar muito longe do seu espaço de trabalho. Constantemente os jornais denunciavam esses estabelecimentos, localizados em vias próximas aos cais como as ruas da Indústria (Gaspar Vianna), Riachuelo e travessas como a de São Mateus (Padre Eutíquio) e, sobretudo, a Primeiro de Março, que concentrava boa parte das hospedarias, *freges*, bordéis e botequins frequentados por migrantes, marinheiros e outros trabalhadores portuários, como veremos no próximo capítulo.

O crescimento populacional causado pela migração transformava-se, dessa forma, num grave problema não só de habitação, como também de saúde pública que a cidade não parecia preparada para

<sup>436</sup> PERCHEIRO, D. A. Gomes. “Mulheres porcas”. Em: MARANHÃO, *op.cit.*, p.61.

<sup>437</sup> *O Correio Paraense*, 17/06/1893, nº333, p.1.

<sup>438</sup> *Idem.*

<sup>439</sup> *Idem.*

enfrentar. Doenças e epidemias como o impaludismo, o beribéri, a peste bubônica, a varíola, a influenza e a febre amarela, cresceram em paralelo ao aumento populacional, e o espaço portuário surgia, assim, como centro aglutinador das doenças da cidade.

Alexandre Amaral, em levantamento feito através dos índices de mortalidade presentes no *Boletim de estatística demographo-sanitária da cidade de Belém*<sup>440</sup>, observa a elevada taxa de mortes entre marítimos na capital paraense, entre os anos de 1905 e 1911, correspondentes a cerca de 3,7% do total de óbitos<sup>441</sup>. O historiador salienta a periculosidade das condições de trabalho desses indivíduos que tinham de conviver com a ameaça de contágio de doenças trazidas pelos milhares de migrantes que davam entrada no porto de Belém no início do século, além dos próprios navios “frequentemente acusados pela vigilância sanitária pela insalubridade e sujeira”<sup>442</sup>. Além dos marítimos, outra camada de trabalhadores extremamente atingida pela mortalidade no período em questão foi a dos “operários”, que englobavam 14,3% do total de óbitos do período<sup>443</sup>. A classificação “operários”, feita pelo *Boletim*, não especifica a profissão dos indivíduos, contudo, acredito haver, dentro desse quantitativo, inúmeros estivadores, carregadores, carroceiros, catraieiros, peixeiros, boleiros, ambulantes e outros tantos indivíduos, cuja ocupação cotidiana dava-se no porto de Belém.

O *Boletim* também informa o quantitativo de mortes por bairro, sendo que a cidade possuía, naquele momento, seis distritos mais os lugares do Marco e de Canudos e outras regiões mais afastadas da Légua patrimonial. Com um total de 41% das mortes da cidade, o 6º distrito de Belém era o lugar da cidade onde havia sido registrado o maior número de mortes entre os anos de 1905 e 1911<sup>444</sup>. Ocupado a partir da abertura da estrada da Sacramento, o 6º distrito era uma região extremamente periférica, sem saneamento e infraestrutura urbana, onde se concentrava grande número das habitações das camadas empobrecidas que não tinham espaço no centro da cidade<sup>445</sup>. Já a zona portuária de Belém, abarcada pelo 1º distrito, posicionava-se no segundo lugar com 18% do total de mortes. Ou seja, mesmo aquela área tendo recebido nas últimas décadas grande parte dos investimentos em infraestrutura urbana e saneamento, mesmo localizando-se no vigiado centro comercial da cidade, ainda apresentava um elevado índice de mortalidade de seus moradores, com um total de 5.274 mortes,

---

<sup>440</sup> Tabela: “Óbitos por profissão em Belém (1905-1911)”, retirada do *Boletim de estatística demógrafo-sanitária da cidade de Belém*. Ano VII. Belém-PA: Imprensa Oficial, dezembro de 1911, p.346. Em: AMARAL, Alexandre Souza. **Vamos à vacina?** Doenças, saúde e práticas médico-sanitárias em Belém (1904-1911). Dissertação: PPHIST/UFPA, 2006, p.114.

<sup>441</sup> *Ibid.*, p.116.

<sup>442</sup> *Idem*.

<sup>443</sup> A heterogênea camada dos “operários” era a mais afetada entre as profissões elencadas, que, além desta e dos marítimos, já citada, englobava também comerciantes, profissionais liberais, artistas, funcionários públicos, militares, lavradores e capitalistas. O *Boletim* ainda relaciona outras três categorias que apresentavam altos índices de mortalidade, como a dos indivíduos de profissão ignorada, a de menores do sexo masculino e a de menores do sexo feminino. Estas duas últimas categorias possuíam índices significativamente superiores em relação aos “adultos”, revelando o quanto as crianças daquele período pareciam com as doenças e epidemias que infestavam a cidade. *Ibid.*, p.114.

<sup>444</sup> *Ibid.*, p.117.

<sup>445</sup> CANCELA, Cristina Donza. **Casamento e relações familiares na economia da borracha**. Belém (1870-1920). Tese de Doutorado: USP, 2006, p.116.

entre 1905 e 1911. A isso, pode-se explicar a grande concentração populacional nos bairros próximos ao porto central da cidade, que englobava muitas habitações coletivas, e mesmo àquelas mortes ocorridas entre passageiros e tripulação das embarcações que ancoravam no porto de Belém.

Muitas das moléstias que acometiam Belém no início do século XX, segundo Amaral, atingiam preferencialmente os elementos adventícios ou com eles chegavam à cidade<sup>446</sup>, transformando a migração nacional e estrangeira no terror dos inspetores de higiene pública e o porto da cidade, num espaço crítico, que deveria ser saneado e controlado. Contudo, embora tenham sido adotadas inúmeras práticas e procedimentos como expurgos, desinfecções e quarentenas das embarcações que ancoravam no cais da cidade, muitos censuravam a contraproducente atuação dos poderes públicos no controle dessas doenças que entravam pelo porto, como se deu com o caso do paquete “Acre”, em setembro de 1908. Vindo do Rio de Janeiro, o vapor do *Lloyd Brasileiro* chega ao porto de Belém com inúmeros tripulantes acatados pela varíola. Os jornais do período cobravam uma atuação mais eficiente do 3º Distrito Sanitário, chefiado pelo dr. Jeronymo Gesteira, que não havia realizado a desinfecção da embarcação, nem a havia isolado em quarentena como era o procedimento padrão estabelecido pela Saúde do Porto, tendo em vista que muitos dos seus passageiros desembarcaram normalmente na cidade. Na seção “A Gazetilha”, da *Folha do Norte*, de 15 de setembro daquele ano, criticava: “O público está vendo com os seus próprios olhos, que nenhuma providência, na zona marítima, tem sido dada para impedir que a varíola nos visite”<sup>447</sup>.

Na verdade, torna-se difícil não associar os grandes surtos epidêmicos que tomaram a cidade a partir de meados do século XIX, com o desenvolvimento da navegação a vapor na região, sobretudo a transatlântica e a de cabotagem. Henry Bates é um dos viajantes que por ter se fixado um tempo prolongado na região, pôde atestar a transformação da condição sanitária da província ao longo da década de 1850 – período do estabelecimento da Companhia de Navegação a Vapor do Amazonas:

Até 1848 a salubridade do Pará era extraordinária (...) Mas a cidade não desfrutou por muito tempo da imunidade contra as epidemias. Em 1850 a febre amarela apareceu na província pela primeira vez e em poucas semanas dizimou mais de quatro por cento da população. As doenças se sucederam, uma após a outra, até que em 1855 a cólera varreu a região, causando terríveis estragos.<sup>448</sup>

Seu companheiro de viagem, Alfred Wallace, sobre a epidemia de febre amarela, acrescentava a observação de que “Raro era o navio, surto no porto, que não tivesse no hospital uma considerável porção dos seus tripulantes”<sup>449</sup>. Segundo o tenente da marinha norte-americana Lewis Herndon, um ano após a chegada da febre amarela ao Pará, a varíola explodiu na região com grande violência:

About twenty-five per cent, of the population died from the two diseases. I imagine that the city will now never be entirely free from either; and the filthy condition in which the

<sup>446</sup> Em relação à febre Amarela, Alexandre Amaral, por meio de um levantamento atribuído a Américo de Campos, percebe o gritante contraste da mortalidade entre nacionais e estrangeiros. Entre janeiro de 1899 a junho de 1910, faleceram vítimas da doença, um total de 2.584 estrangeiros contra apenas 34 brasileiros. AMARAL, *op.cit.*, p.184-185.

<sup>447</sup> *Folha do Norte*, 15/09/1908, *apud* AMARAL, *op.cit.*, p.125.

<sup>448</sup> BATES, *op.cit.*, p.23.

<sup>449</sup> WALLACE, *op.cit.*, p.504.

low tide leaves the slips, in which lie the small trading craft, must be a fruitful source of malaria, and an ever-exciting cause of epidemic.<sup>450</sup>

Já o segundo grande surto da febre amarela na província, no início da década de 1870, também pode vincular-se à abertura da bacia amazônica à navegação internacional, em 1866 e no estabelecimento de novas companhias de navegação intercontinental na cidade, tais como a *Booth Line*, naquele mesmo ano, e da *Red Cross Line*, em 1869. O geógrafo William Ogden afirma que desde então, “Yellow fever is present for the most part of the year”<sup>451</sup>, sem ser, no entanto, a doença predominante na cidade. Casos de varíola e lepra, que deveriam alarmar ainda mais a população por serem doenças contagiosas, eram bem mais comuns e numerosos, segundo ele. Porém, ao passo em que eram vistos inúmeros variolosos “sitting outside of the hospital doors and on the edge of the town see them outside of their own huts wrapped up in a blanket or two”<sup>452</sup>, a menor notícia ou boato da atracação de um navio com surto de febre amarela no porto da cidade, já era suficiente para pô-lo em quarentena sem a devida averiguação. Já para Henry Pearson havia frequentemente equívocos de diagnóstico da febre amarela na cidade, o que concorria para a disseminação do pânico na população, já que segundo ele a maioria dos doentes que morriam de febre na cidade vinham das classes mais baixas “who weaken their stomachs by drinking cachaca and then get what may be a low malarial fever or almost any kind of bilious fever; it all goes down as amarelo”<sup>453</sup>. De toda forma, a opinião geral passava pela ideia de que grande parte das doenças que acometiam a população de Belém, entre o século XIX e o século XX eram trazidas pelo mar ou tornavam-se endêmicas por conta da negligência com o saneamento e a quarentena das embarcações, como alegava o comandante da marinha norte-americana, Chapman Coleman Todd<sup>454</sup>.

Viajantes relatavam constantemente a preocupação das tripulações das embarcações atracadas no porto quanto às epidemias de Belém. O tripulante do navio de guerra britânico “Pelorus”, E. E. Highams, por exemplo, reclamava que, embora o calor da noite impelisse a guarnição a dormir no convés, isso não era possível, “owing to the mosquitoes, flies, etc., which are very annoying and very numerous, and against which all precautions had been taken by the Captain (...) during our stay in Para”<sup>455</sup>.

<sup>450</sup> “Cerca de 25% da população morreu em decorrência das duas doenças. Acredito que a cidade nunca estará inteiramente livre de nenhuma delas; e a condição repugnante em que fica a orla na maré baixa, onde atracam as pequenas embarcações mercantes, deve ser uma frutífera fonte de malária, e uma sempre estimulante causa de epidemias”. HERNDON-GIBBON, *op.cit.*, p.335.

<sup>451</sup> “A febre amarela está presente a maior parte do ano”. OGDEN, *op.cit.*, p.471.

<sup>452</sup> “Sentados na entrada do hospital e na orla da cidade os vemos do lado de fora de suas cabanas embrulhados em um cobertor ou dois”. *Idem*.

<sup>453</sup> “que enfraqueciam seus estômagos bebendo cachaça e então contraíam o que deveria ter sido uma fraca malária ou então qualquer tipo de febre biliosa; tudo era tido como febre amarela”. PEARSON, *op.cit.*, p.24.

<sup>454</sup> “Negligência com o saneamento e a quarentena”. TODD, *op.cit.*, p.22.

<sup>455</sup> “devido aos mosquitos, moscas, etc., que são muito incômodos e muito numerosos, e contra os quais foram tomadas todas as precauções pelo Capitão (...) durante nossa estadia no Pará”. HIGHAMS, E.E. **Across a Continent in a Man-of-War**. Being the log of Commission of H.M.S. “Pelorus”. 1906-1909. With a full account of her cruise of 2.000 miles up the Amazon. London: The Westminster Press, 1909. p.189.

A própria construção do porto de Belém, a partir de 1907, enfrentou diversos problemas relacionados a epidemias, sobretudo a da febre amarela. Segundo Charles Gauld<sup>456</sup>, embora o presidente da *Port of Pará*, Percival Farquhar, tenha se empenhado em arregimentar profissionais estrangeiros qualificados para as obras do porto, ele dizia que “bastava alguém visitar a pestilenta Belém para as seguradoras cancelarem a apólice da pessoa”. Exemplo dessa situação aconteceu em janeiro de 1908 quando um barco aportou em Belém, cheio de trabalhadores espanhóis que iam em direção à Madeira-Mamoré<sup>457</sup>. Segundo Gauld, quando estava ancorado no porto de Belém “o navio foi inundado por rumores e folhetos tão alarmantes sobre as febres rio acima que cerca de 350 *gallegos* desertaram”. O biógrafo afirma que a construção do porto de Belém só aconteceu “devido aos altos salários pagos pela construtora do porto”, pagos em dólar, atraindo trabalhadores de diferentes nacionalidades.

Segundo informações orais obtidas por Antônio Penteado, era comum os imigrantes que desembarcavam no porto de Belém naquele momento ouvirem pilhérias do tipo “a patriota está te esperando”, referindo-se, por “patriota”, à febre amarela<sup>458</sup>. Em 1910, muitos funcionários que trabalhavam nas obras do porto de Belém ameaçaram debandar por conta da epidemia, o que fez com que Carlos Sampaio, representante das companhias do sindicato Farquhar na Amazônia – a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré Railway e a *Port of Pará* –, em viagem ao Rio de Janeiro, convidasse o então diretor do Instituto Soroterápico Federal, Oswaldo Cruz, para estudar *in loco* o problema da febre amarela na Amazônia e elaborar um plano profilático para as regiões de construção dos dois empreendimentos, a fim de controlar não só a epidemia de febre amarela, como também o impaludismo e o beribéri<sup>459</sup>. Chegando a Belém em 26 de junho de 1910, Oswaldo Cruz estabelece uma aliança não apenas com a companhia *Port of Pará*, mas também firma contrato com o governo do estado, chefiado então por João Luiz Coelho. Segundo Amaral, esta aliança entre Oswaldo Cruz e João Coelho, rendia ao primeiro importantes recursos financeiros para o desenvolvimento das pesquisas científicas realizadas no Instituto Soroterápico e ao segundo prestígio político num momento de transição do grupo oligárquico estadual, com o enfraquecimento do poder do intendente Antônio Lemos<sup>460</sup>.

Mesmo erradicada em 1911 por meio da campanha realizada pela Comissão de Profilaxia da Febre Amarela<sup>461</sup>, a doença havia sido responsável pela morte de centenas de trabalhadores portuários.

---

<sup>456</sup> GAULD, *op.cit.*, p.138.

<sup>457</sup> Lembrando que além do porto de Belém, o “sindicato Farquhar” também havia ganhado a concessão para a construção da E. F. Madeira-Mamoré, na Amazônia Ocidental, que também teve como ponto em comum ao porto paraense o fato dos seus construtores terem sido atacados por epidemias e moléstias tropicais, causando a morte de cerca de seis mil trabalhadores. Sobre a ferrovia Madeira-Mamoré como símbolo do imaginário sobre a modernidade e o progresso no início do século XX, ver: FOOT HARDMAN, 2005.

<sup>458</sup> PENTEADO, 1973, p.79.

<sup>459</sup> GAULD, *op.cit.*, p.141.

<sup>460</sup> O contrato foi firmado no dia 17 de agosto de 1910 “sob as promessas de que o serviço profilático se iniciaria ao final do ano”. AMARAL, *op.cit.*, p.182.

<sup>461</sup> Organizada por Oswaldo Cruz, a Comissão de Profilaxia da Febre Amarela chega à cidade em novembro de 1910, desenvolvendo uma intensa campanha contra o mosquito, envolvendo em torno de 500 homens, divididos em diferentes frentes de atuação e consegue controlar a epidemia em maio de 1911. *Ibid.*, p.223.



Segundo Penteado, a epidemia influenciou, inclusive, a construção da vila operária em Val-de-cães, que serviria de isolamento aos funcionários da companhia do foco epidêmico de Belém<sup>462</sup>. Murilo de Menezes, que na juventude trabalhara no entreposto de inflamáveis de Val-de-cães, lembrava, no entanto, que o isolamento da cidade, não significava dizer que Val-de-cães estava livre das doenças chegadas do mar. O povoado cosmopolita que se havia transformado Val-de-cães, também perecera com doenças como a gripe espanhola, em 1918, quando “muitos estivadores do entreposto e operários dos estaleiros, a quem conhecíamos por serviços nos armazéns e viagens de lancha, morreram nesse ano fatal”<sup>463</sup>.

Entre rupturas e tensões, identificações e enraizamento, o trabalho no porto simbolizou para alguns desses (i)migrantes, um espaço de integração ao trabalho e à vida na cidade, estabelecido, muitas vezes, a partir dos laços de solidariedade étnica, guardando-se uma boa dose de tensão. Para outros, o porto de Belém surgia como um lugar de intercâmbio de hábitos e experiências de vida, pois por lá passavam diariamente mercadorias e viajantes portando novas ideias, modas, valores e notícias de outros portos ao redor do mundo. Mas o porto era também o ponto mais vulnerável da cidade, pois era por onde a morte entrava, em forma de doenças e epidemias desconhecidas e incontroláveis. Para muitos outros, o porto representava simplesmente um espaço de sobrevivência, para onde se dirigiam às primeiras horas do dia em busca de serviço; onde integração e conflito andavam lado a lado. Em busca dos fragmentos da vida desses diversos personagens que construíram o porto de Belém, não materialmente como os engenheiros da *Port of*, mas simbolicamente, através das suas experiências de um conflituoso cotidiano portuário é que seguiremos, a partir daqui, para o último capítulo.

---

<sup>462</sup> PENTEADO, 1973, p.80.

<sup>463</sup> MENEZES, Murilo de. **A Capital do El Dorado**. Crônica Sentimental de Belém e comentários sobre alguns de seus problemas. Belém: Ed. do autor, 1954, p.100.

## CAPÍTULO 4

### VAGABUNDOS, GATUNOS E MALTRAPILHOS



*Mas então que cidade eles querem? E para fazer o quê?  
Ter uma cidade aberta, morar no centro, circular e utilizar  
livremente o espaço público: eis, parece-me, três  
reivindicações fundamentais.*<sup>464</sup>

No último capítulo desta dissertação revisitaremos a Belém da borracha a partir de algumas histórias de pessoas comuns que nos chegaram aos dias de hoje, em grande medida, pela formidável expansão do mercado editorial de periódicos que caracterizou a cidade entre os séculos XIX e XX. Algumas dessas histórias parecerão rotineiras e banais, como se os jornais replicassem a mesma notícia diariamente com pequenas alterações. Outros casos, já mostrarão histórias incomuns; situações inusitadas que transgrediram o cotidiano portuário chegando, por vezes, a sacudir a cidade. Parecerá que retorno à narrativa<sup>465</sup>, valorizando o particular em detrimento do coletivo, o homem e não as circunstâncias. Mas a estratégia narrativa da descrição dessas tramas individuais terá o objetivo de descortinar quadros mais amplos que, de outro modo, não poderiam ser apreendidos. Afinal, às vezes, o “olhar aproximado nos permite captar algo que escapa da visão de conjunto, e vice-versa”<sup>466</sup>.

No capítulo anterior vimos que o porto de Belém do Pará, entre os séculos XIX e o XX, era frequentado pelos mais diferentes tipos de indivíduos, no que diz respeito a sua origem étnica. Vimos também que suas experiências no mundo do trabalho portuário eram, em grande medida, influenciadas por sua nacionalidade/naturalidade. Nosso objetivo a partir daqui será o de compreender como as experiências individuais desses sujeitos se construíram num cotidiano descontínuo e heterogêneo, por um lado cheio de perdas, rupturas e tensões, e por outro, construído por alianças, mecanismos de pertencimento e laços de solidariedade. Para isso, temos que voltar os olhos ao cotidiano desses sujeitos que circulavam pelo porto da cidade e nas diversas experiências construídas naquele espaço relacionadas ao trabalho, ao lazer, à subversão e mesmo à criminalidade. O cotidiano será aqui entendido como

aquilo que nos é dado cada dia (ou que nos cabe em partilha), nos pressiona dia após dia, nos oprime, pois existe uma opressão do presente. Todo dia, pela manhã aquilo que assumimos, ao despertar, é o peso da vida, a dificuldade de viver, ou de viver nesta ou noutra condição com esta fadiga, com esse desejo. O cotidiano é aquilo que nos prende

<sup>464</sup> PERROT, Michelle. **Os excluídos da história**: operários, mulheres e prisioneiros. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, p.117.

<sup>465</sup> STONE, Lawrence. “O ressurgimento da narrativa: reflexões sobre uma nova velha história”. Em: **Revista de História**. Campinas/SP: UNICAMP. Nº2/3. Primavera 1991. p.13-37.

<sup>466</sup> GINZBURG, Carlo. “Micro-história: duas ou três coisas que sei a respeito”. Em: **O fio e os rastros**: verdadeiro, falso, fictício. São Paulo: Companhia das Letras, 2007, p.267.

intimamente, a partir do interior. É uma história a meio-caminho de nós mesmos, quase em retirada, às vezes velada.<sup>467</sup>

O cotidiano mostra-se, portanto, muitas vezes, oculto. O dia-a-dia das camadas subalternas da cidade, então, é envolto numa persistente invisibilidade, que emerge em migalhas, latente, sobre a observação curiosa do viajante estrangeiro, ou sobre o olhar vigilante da autoridade policial, ou ainda pela avaliação reprovadora do poder público, que buscava esconder a presença desses sujeitos na cidade. Mas como aponta Raymond Williams, as classes dominantes urbanas pretendiam “desfrutar as vantagens de um processo de transformação que ela própria estava promovendo e, ao mesmo tempo, controlar ou suprimir suas consequências indesejáveis, porém inevitáveis”<sup>468</sup>. Isto é, a presença de indivíduos preteridos na cidade era inevitável. E as táticas que esses sujeitos se utilizarão para enfrentar as situações complexas do cotidiano é o que perseguiremos a partir de agora.

Neste ponto, temos que recorrer aos estudos sobre o cotidiano de Michel de Certeau, que faz uma importante diferenciação entre “estratégia” e “tática”. A “estratégia” geralmente está associada ao poder dominante, que se utiliza do discurso, da força e da intimidação para subjugar os mais fracos: “A estratégia postula um lugar suscetível de ser circunscrito como algo próprio a ser a base de onde se podem gerir as relações com uma exterioridade de alvos ou ameaças”<sup>469</sup>. Podemos então dizer que a tentativa de dominação do espaço da cidade pela elite urbana foi constituída a partir de uma estratégia de controle físico e social, quase como um planejamento militar. Mas sobre essas estratégias globalizantes surgem as táticas daqueles que tentam burlar o modelo imposto, subvertendo, no tempo, não no espaço, o jogo de poder:

a tática é movimento dentro do “campo de visão do inimigo”, como dizia von Bullow, e no espaço por ele controlado. Ela não tem portanto a possibilidade de dar a si mesma um projeto global nem de totalizar o adversário num espaço distinto, visível e objetivável. Ela opera, golpe por golpe, lance por lance. Aproveita as “ocasiões” e delas depende, sem base para estocar benefícios, aumentar a propriedade e prever saídas.<sup>470</sup>

Para Certeau, a tática é “astúcia”, ou antes, é a “arte do fraco”, pois quanto maior um poder “tanto menos pode permitir-se mobilizar uma parte de seus meios para produzir efeitos de astúcia (...) O poder se acha amarrado à sua visibilidade”<sup>471</sup>. Já a tática, não só “é possível ao fraco”, como quanto maior a fraqueza das forças submetidas à estratégia, maior esta estará sujeita à astúcia<sup>472</sup>.

A seguir veremos um conjunto heterogêneo de táticas, posto em prática por um grupo heterogêneo de indivíduos. Contudo, dada a amplitude na classificação dos sujeitos que circulavam pelo porto, optamos por centralizar nossa pesquisa em uma categoria de análise mais reduzida quantitativamente, mas não menos importante qualitativamente para o espaço portuário: o estivador.

<sup>467</sup> LEULLIOT *apud* CERTEAU, Michel de; GIARD, Luce; MAYOL, Pierre. **A Invenção do Cotidiano 2**: morar, cozinhar. Petrópolis: Ed. Vozes, 1997, p.31.

<sup>468</sup> WILLIAMS, *op.cit.*, p. 204.

<sup>469</sup> CERTEAU, 1998, p.99.

<sup>470</sup> *Ibid.*, p.100.

<sup>471</sup> *Ibid.*, p.101.

<sup>472</sup> *Idem.*

Afinal, entre as diferentes categorias de trabalhadores que operam no porto e arredores, o estivador é aquele com maior ingerência no espaço portuário de forma contínua e concentrada, diferentemente, por exemplo, dos trabalhadores em embarcações, como os marinheiros, que tinham uma permanência limitada na cidade aos períodos de ancoragem dos navios; ou dos carroceiros, que apresentavam uma circularidade espacial mais dinâmica que o estivador. Estes, ao contrário, eram indivíduos típicos do porto, a ele ligados pelo trabalho. Estavam em maior número que os “doqueiros”, por exemplo, mas seu nível de submissão empregatícia era menor. Os estivadores também foram responsáveis por algumas das principais paralisações trabalhistas na cidade no início do século XX, o que demonstra sua relevância, enquanto categoria de trabalho, numa cidade em crescimento. Não é de se admirar, portanto, que grande parte das estratégias impostas pelo poder dominante de disciplina e ordenamento do porto e dos seus usuários, irão atingir invariavelmente esses sujeitos.

Assim, a partir da figura do trabalhador das estivas, conseguiremos observar inúmeros outros personagens com os quais este se relacionava no espaço portuário, tanto verticalmente, como os agentes disciplinadores e repressores (policias, fiscais, feitores, inspetores, capatazes, etc.), como horizontalmente, tais quais os trabalhadores das docas inseridos em outras categorias profissionais (guindasteiros, maquinistas, trabalhadores em armazéns, marítimos, carroceiros, ensacadores, encaixotadores, etc.), além dos demais personagens inseridos no contexto de expansão dos serviços urbanos, legais ou irregulares, que existiam ao redor da área portuária (comerciantes, botequineiros, taverneiros, contrabandistas, prostitutas, caftens, etc.). Perceberemos que as táticas individuais e coletivas dos estivadores refletirão, muitas vezes, saberes, ambições, mentalidades, conflitos, representações e experiências sociais típicas de uma cidade em transformação.

Para que possamos, então, compreender os diferentes artifícios que esses sujeitos irão elaborar em contestação à ordem dominante, é necessário o entendimento prévio de como no espaço urbano se materializarão os mecanismos de controle em relação aos cidadãos. Esses mecanismos serão concebidos no seio de numa ideologia positivista civilizatória, para a qual o alcance do progresso social parte de um projeto de ordenamento e controle do trabalhador nas esferas pública e privada de sua existência, através de três pilares operacionais: a) a difusão da representação social do bom e do mau cidadão, relacionada diretamente à internalização da nova ética burguesa de valorização do trabalho; b) o aparelhamento da força coercitiva do Estado, que atuará na prática a normatização dessa ideologia de vigilância e controle junto aos populares; c) e a diferenciação física ou virtual dos espaços de trabalho e dos espaços do “não-trabalho” dentro da cidade moderna. Será, portanto, no processo de imposição dessas novas normas comportamentais, de usos do espaço urbano e de relacionamento com os agentes representativos do poder dominante, que irromperão as divergências, os cismas e as disfunções latentes desse novo projeto de sociedade brasileira no pós-1888.

Porém, não podemos compreender esse processo de forma simplista, como uma imposição de um pequeno grupo hegemônico a uma vasta camada social a quem só restava se rebelar individual ou coletivamente. Na verdade, a nova ordem social, construída na cidade, será um fato complexo,

multifacetado. Embora as camadas populares enfrentassem forte pressão para modificarem seus códigos, normas e práticas culturais em relação à cidade e ao trabalho, esse processo será construído cotidianamente através de conflitos e negociações, onde serão permitidas brechas e concessões de ambos os lados, demonstrando, assim, a importância da interferência desses sujeitos na configuração da cidade moderna.

Dessa forma, podemos compreender a resistência ao novo projeto urbano pelas camadas populares a partir da noção de “costume” de E. P. Thompson, que entende esse conceito como um conjunto de valores transmitidos pela linguagem oral, de geração em geração, que podem ser resgatados pelas classes subalternas em momentos de crise social que estabeleçam rupturas significativas com um passado baseado na lei consuetudinária. O projeto de uma cidade que se afastava de seu passado “primitivo” e das práticas costumeiras gestadas no cotidiano de uma dinâmica social baseada no ruralismo e na escravidão, e que buscava reproduzir o modelo do progressismo urbano que a tudo e a todos controlava através de um novo aparato legislativo e normatizador, será, assim, desafiada por uma conduta rebelde, mas conservadora, que evidencia “uma cultura costumeira que não está sujeita, em seu funcionamento cotidiano, ao domínio ideológico dos governantes”<sup>473</sup>. Segundo o Thompson

A cultura conservadora da plebe quase sempre resiste, em nome do costume, às racionalizações e inovações da economia (tais como os cercamentos, a disciplina de trabalho, os “livres” mercados não regulamentados de cereais) que os governantes, os comerciantes ou os empregadores querem impor. (...) é quase sempre experimentada pela plebe como uma exploração, a expropriação de direitos de usos costumeiros, ou a destruição violenta de padrões valorizados de trabalho e lazer. Por isso a cultura popular é rebelde, mas o é em defesa dos costumes.<sup>474</sup>

Portanto, a resistência à imposição de novas regras de apropriação do espaço urbano e de disciplina do trabalhador cidadão, deve ser vista como um questionamento à legitimidade desse projeto. Afinal, até que ponto o cidadão subalterno deve seguir normas que não lhe beneficiam, impostas por um poder que não lhe representa? Nesse sentido, no contexto da implantação do plano de modernização urbana de Belém que se torna inegavelmente visível através do seu porto, podemos perceber a relevante intervenção dos estivadores nesses mecanismos de resistência, diferenciando-se duas importantes vias de atuação, ou “táticas”: a) os casos de contestação à ordem em que os estivadores atuam de forma difusa, individualista, sem influências de paradigmas ideológicos, naquilo que Thompson chama de “fragmentos de um protoconflito”<sup>475</sup>, como os casos associados à criminalidade, amotinação e desordem pública; b) e os casos em que já se percebe a formação de uma organização coletiva desses sujeitos que tecem seu programa de atuação de modo mais formal e com direcionamento político-ideológico solidificado, num momento em que já “é possível perceber o

---

<sup>473</sup> THOMPSON, 1998, p.19.

<sup>474</sup> *Idem.*

<sup>475</sup> *Ibid.*, p.28

delineamento das subsequentes formações de classe, bem como da consciência de classe<sup>476</sup>, como a configuração do associativismo, da sindicalização e dos movimentos grevistas.

Dessa forma, percebemos que o cenário do porto de Belém, foi especificamente agregador desses modos de resistência e contestação. Estivadores e demais usuários do espaço portuário, em seus embates diários, indicam a existência de outras reivindicações que ultrapassavam as necessidades materiais pela sobrevivência. Indicam a busca por uma visibilidade cotidianamente negada, enquanto sujeitos importantes para o corpo social urbano. Indicam sua adaptação às mudanças e a busca por continuidades em um mundo em transformação, que não parecia lhes dar espaço. Indicam a necessidade latente desses indivíduos pela fruição de uma cidade construída também por eles em suas relações e experiências cotidianas. Através das táticas apresentadas a seguir, nossos personagens buscavam seu direito legítimo à cidade.



Na manhã daquele sábado a cidade de Belém fora tomada de grande alarido. Todos comentavam o boato que circulava como um rastro de pólvora de que o famoso “Pernambuquinho” havia sido assassinado no cais da *Port of Pará*. “Toda a gente se interessava pelo assunto. O homem estava popularizado<sup>477</sup>. Afinal, não era para menos. O ilustre desordeiro havia se tornado célebre nos estados do Pará e Amazonas, de onde era natural, por suas proezas como gatuno. Era branco, solteiro e tinha 34 anos de idade. Em Belém, onde residia há pelo menos três anos<sup>478</sup>, era frequentemente visto na companhia de outros larápios e arruaceiros<sup>479</sup> como Vicente de Paula, do ex-praça do batalhão policial do Amazonas, João Macedo da Silva, vulgo “Girafa”<sup>480</sup>, do ex-marinheiro nacional, Manoel Cândido Pereira dos Santos, vulgo “China”<sup>481</sup>, e até mesmo de Américo Gonçalves, o famoso “Pé de Bola”, capoeirista do bairro do Ladrão, constantemente envolvido em brigas e tumultos, e que havia trabalhado como capanga político no período de Antônio Lemos<sup>482</sup>.

As “performances” de “Pernambuquinho” geralmente ocorriam na região do cais do porto, por onde ele e seus companheiros ficavam a jogar o “vermelhinho” e a incomodar os quiosqueiros. Em março de 1917, por exemplo, foi notícia junto com seus comparsas, ao atacar um antigo “desafeto”, o agente de polícia do Amazonas Raymundo Nonato Goiabeira, quando este desembarcava em Belém,

<sup>476</sup> *Ibid.*, p.21.

<sup>477</sup> *Estado do Pará*, 11/09/1921, p.3.

<sup>478</sup> O surgimento de seu nome nas notas policiais dos jornais de Belém começam a partir de 1917.

<sup>479</sup> *Estado do Pará*, 28/03/1917, p.2 e 01/12/1919, p.1.

<sup>480</sup> Sobre o envolvimento de “Girafa” na revolta do batalhão policial em Manaus, em 1913, ver: *Estado do Pará*, 24/06/1913, p.2.

<sup>481</sup> Contratado da Armada como foguista, de onde foi expulso, “É conhecido pelo seu gênio irritadiço, já tendo promovido várias desordens à rua Padre Prudência”. Ver: *Estado do Pará*, 01/12/1919, p.1.

<sup>482</sup> Sobre a associação de Pé de Bola com a capangagem política, a capoeira e as festas de bumbá, ver: LEAL, Luiz Augusto Pinheiro. **A política da capoeiragem**: a história social da capoeira e do boi-bumbá no Pará republicano (1888-1906). 1. ed. Salvador: EDUFBA, 2008.



na companhia de um preso de justiça, a bordo do “Sírio”. O audacioso, dentre outras “amabilidades”, teria dito a Goiabeira que quando retornasse à Manaus acertaria as contas com o inspetor de polícia. Não dando muita bola ao agitador, Goiabeira, distraiu-se a conversar com outras pessoas quando recebeu uma forte bengalada do “perverso”, que se evadiu com a mais rápida presteza<sup>483</sup>.

Sua circulação pelo cais da cidade, por onde vadiavam boa parte dos bêbados, desocupados e gatunos, que buscavam algum “incauto” para atacar, talvez tenha concorrido para que o ocioso estabelecesse vínculos com diferentes personagens do seu círculo habitual. Assim, “Pernambuquinho” começou a fazer amizade com o povo das estivas, frequentadores habituais daquele espaço. Em determinado momento, talvez por influência benéfica desses industriais proletários, o amazonense decidira se “aquietar” e largou a vida vadia para se tornar um trabalhador respeitável. Sempre que encontrava seus velhos conhecidos repórteres, que costumavam cobrir suas façanhas para as páginas policiais, “Pernambuquinho” os parava parra declarar: “Agora sou outro homem, ‘seu repórter’. Estou trabalhando. Mudei de vida”<sup>1</sup>.

Em pouco tempo, “Pernambuquinho” conquistou a graça dos colegas de profissão e virou o chefe da turma de estivadores na qual trabalhava e que prestava serviço para o *Lloyd Brasileiro*. Tal fato era deveras incomum visto que os “novatos”, geralmente “penavam” nas operações mais árduas, a fim de obterem experiência suficiente para com “disciplina, esforço e assiduidade” poder pleitear uma promoção<sup>484</sup>. Porém, na manhã daquele sábado de setembro, parece que um conflito no cais o teria levado a morte.

Segundo testemunhas, “Pernambuquinho” estava a bordo do “Goyaz” para realizar o desembarque das mercadorias em frente ao armazém nº 7, quando teve uma acalorada altercação com o ajudante de capataz do *Lloyd*, Belmiro Brígido de Azevedo. Quando os dois trabalhadores vieram à terra ouviu-se uma detonação de arma de fogo e logo em seguida, o 2º piloto do “Goyaz” percebeu a fuga desesperada de Belmiro que ao tentar se esconder a bordo do navio, foi repellido, seguindo, então, do cais em direção à travessa Primeiro de Março, desaparecendo após dobrar na Rua da Indústria. “Pernambuquinho”, alvejado no peito, foi levado às pressas para o Hospital da Ordem Terceira sendo atendido pelo dr. Camilo Salgado que vendo a gravidade de sua situação optou por não extrair o projétil<sup>485</sup>. Porém, horas depois o ferimento se confirmou não ser fatal.

No meio da “boca-miúda” uns diziam que Belmiro perdera a cabeça após levar uma bofetada do amazonense. Outros ainda afirmaram que junto de “Pernambuquinho” e Belmiro, encontrava-se um músico da Brigada Militar do Estado que, ao tentar capturar o criminoso, fora impedido por “uma parede” de estivadores que lhe atravessaram o caminho gritando: “Não pode! Não pode!”<sup>486</sup>, e que

---

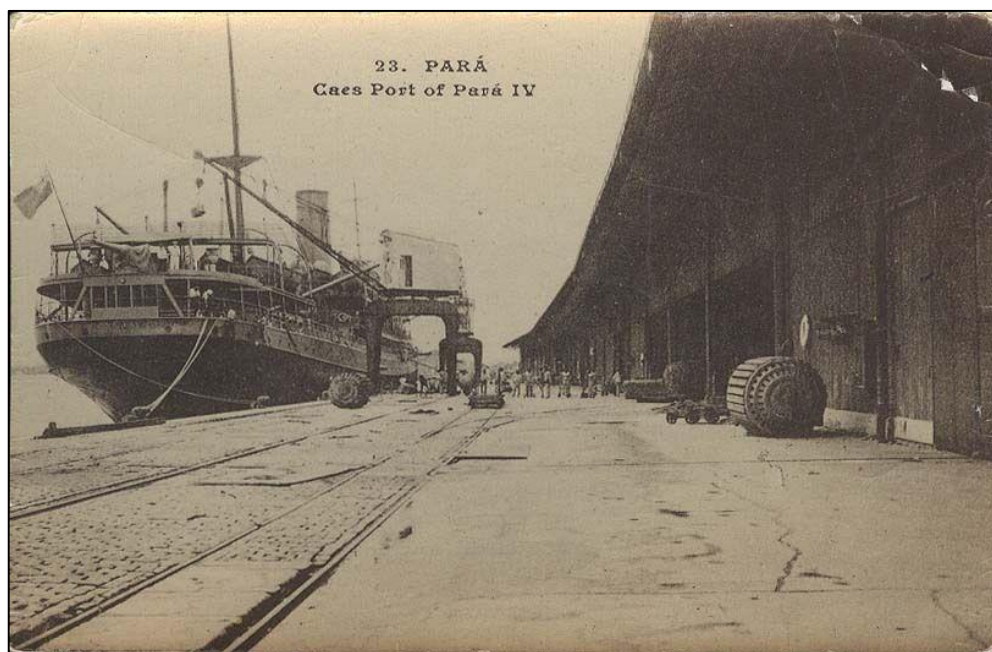
<sup>483</sup> *Estado do Pará*, 28/03/1917, p.2.

<sup>484</sup> SILVA, 1995, p.35-36.

<sup>485</sup> *Estado do Pará*, 11/09/1921, p.3.

<sup>486</sup> *Idem*.

desapareceram, entretanto, antes da chegada da polícia, que teve dificuldades para arrolar testemunhas para o caso<sup>487</sup>.



**Figura 69:**  
Vapor  
“Goyaz”  
atracado  
no cais da  
*Port of*  
*Pará*  
Postal.  
**Fonte:**  
Acervo  
pessoal.

Procurado pelos repórteres dia seguinte no hospital, “Pernambuquinho”, que vinha convalescendo, disse que a discussão entre ele e Belmiro se deu por conta de “um chapéu que estava em conserto, pela importância de 4\$000 e que Belmiro foi buscar, conseguindo tirá-lo por 3\$500”<sup>488</sup>. Disse ainda que Belmiro era malquisto pelos colegas pela personalidade turbulenta, sempre buscando confusão, contando vantagem por possuir uma arma de fogo. O brigão já teria agredido inúmeros colegas, como os estivadores Henrique Leite e um Carlos de tal, ajudante do capataz<sup>489</sup>.

Um dia após essa declaração, porém, os estivadores Henrique Leite e José Carlos Fonseca desmentiram a agressão que teriam sofrido de Belmiro, afirmando não lhe terem inimidade alguma<sup>490</sup>. O próprio Belmiro, que estava foragido da polícia desde o ocorrido, sob a justificativa de “enfermidade”, enviou missiva ao jornal *Estado do Pará* afirmando não ter problemas de relacionamentos com seus companheiros, sendo o próprio “Pernambuquinho” seu amigo até pouco tempo. Explicou que, quando trabalhava como capataz no “Goyaz”, foi agredido por ele “sem motivo de ordem alguma”, do que tentou se defender do “malvado” como testemunhado por várias pessoas. Belmiro argumentava que morava há 22 anos no Pará, tinha família que sustentava com seu trabalho e que sempre ocupara cargos de responsabilidade, nunca tendo sido chamado à polícia por nenhum fato desabonador. Para Belmiro, o ferimento que o amazonense disse ter recebido “nenhuma

<sup>487</sup> Foram ouvidos apenas o 2º piloto do “Goyaz” e o escriturário do armazém nº 7. *Idem*.

<sup>488</sup> *Idem*.

<sup>489</sup> *Idem*.

<sup>490</sup> *Estado do Pará*, 14/09/1921, p.2.

importância tem, sendo mais uma invenção para armar ao efeito, quando é verdade que sou incapaz de ofender, de caso pensado, a quem quer que seja. Toda a imprudência foi de Pernambuquinho, mas, nem por isso, lhe quero mal”<sup>491</sup>.



O fragmento acima relatado ocorreu no cais do porto de Belém no ano de 1921. No início da segunda década do século XX, a cidade ainda vivia, segundo Antônio Penteado, “sob os efeitos imediatos do ciclo que se findara”. Para o geógrafo, Belém não era mais “a capital da borracha”. Porém, a cidade sobrevivia e se mantinha viva graças a seu porto<sup>492</sup>. Para muitos, a década de 1920 irá consolidar o fim do pujante ciclo econômico da borracha<sup>493</sup> iniciado com a crise da década anterior, que havia deixado marcas eternas na outrora provinciana cidade equatorial. Se a década de 1920 marcava o “fim de uma era”, esta teria se iniciado quase setenta anos antes, quando os “ventos do progresso”, haviam começado a soprar na capital paraense com a criação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, em 1852.

Mas a Belém da década de 1850 era muito diferente da cidade dos idos de 1920. Em meados dos oitocentos, a “cidade do Pará” ainda mantinha os “dois pés” cravados no passado, num tradicionalismo provinciano típico das sociedades patriarcais. Ainda era a cidade infestada de lavadeiras caboclas a tagarelar pelas fontes e igarapés não aterrados do subúrbio. Era a cidade dos divertidos e despreocupados banhos que uniam crianças e adultos na baía ao entardecer. Era a cidade dos patos, galinhas e vacas que passeavam calmamente ao lado dos pedestres e dos “burros-sem-rabo” nas primeiras horas da manhã. Era a cidade dos aguadeiros, leiteiros, peixeiros que sem nenhum embaraço, visitavam os fregueses com uma batida de porta.

Na Belém da década de 1850, o consumo de artigos importados não havia se difundido na população simples e humilde da capital. Os divertimentos eram poucos, restritos e, geralmente privados. O sistema de trabalho assalariado ainda não tinha se consolidado e a sobrevivência se dava, muitas vezes, por expedientes informais baseados na dependência pessoal e na prática de pequenos delitos. Porém, na cidade de Belém da década de 1850, as ocorrências policiais eram quase inexistentes. A sociedade local ainda não tinha atingindo o nível de individualidade necessário para que não se conhecessem rapidamente o autor de tropelias e rapinagens praticadas esporadicamente. O policiamento era insignificante. A maior parte dos casos de furtos, roubos e desordens pareciam ser resolvidos em âmbito “privado”, entre os próprios moradores, raramente se recorrendo à imatura força

---

<sup>491</sup> *Estado do Pará*, 15/09/1921, p.2.

<sup>492</sup> PENTEADO, 1968, p.156-157.

<sup>493</sup> Tal como Barbara Weinstein (1993).

pública policial. A circulação de produtos era pequena e o sistema monetário<sup>494</sup> incipiente; mesmo nas negociações atacadistas ainda era comum a prática do escambo.

Porém, o “progresso” chega impreterivelmente. A emergente economia de mercado daquele mundo globalizante aportava à região junto com os primeiros navios a vapor. O mercado interno se expande. Amplia-se a circulação de produtos e o sistema monetário se consolida. A introdução da navegação internacional na Amazônia difunde entre as camadas mais abastadas, o consumo por produtos importados. O desenvolvimento da economia regional atrai milhares de (i)migrantes que passam a pressionar o abastecimento interno. A pequena comunidade provinciana dá lugar a uma cidade com uma população diferenciada, individualizada, impessoal. Os moradores já não se conhecem mais uns aos outros. Os conflitos precisam, agora, ser intermediados por um representante do poder público, indiferente e isento. Os espaços de entretenimento se multiplicam. A carestia dos alimentos torna-se rotina. Surge a figura do atravessador. Já não era possível mais deixar seus animais perambulando pelas vias públicas. Leiteiros, peixeiros e açougueiros foram impedidos de vender seus produtos como de hábito; precisavam agora seguir à risca os novos preceitos sanitários estabelecidos pelos “doutores”. Os banhos no litoral são proibidos. A cidade se ilumina, recebe calçamento, água encanada e rede de esgotos. A escravidão torna-se ilegal. Antigos costumes que contribuía para a reprodução material dos indivíduos passam a ser encarados e normatizados como crimes e contravenções. A sobrevivência não estava mais vinculada a mecanismos de dependência pessoal. Sobreviver, agora, tornava-se um ato irremediavelmente atrelado ao dinheiro.

Nesse contexto de rupturas e desenraizamento torna-se palpável o surgimento de uma sensação ambígua por parte da opinião pública da capital paraense, que passa a associar a escalada dos casos de crimes e contravenções na cidade ao desenvolvimento urbano e econômico. Apesar dos investimentos voltados para o seu aformoseamento ao longo do século XIX, a zona portuária da capital se consolida como um dos principais focos – talvez o maior deles – de preocupação das autoridades na cidade de Belém. É como se o porto fosse, ao mesmo tempo, o centro irradiador do progresso da região e aglutinador de elementos sediciosos. Pelo mesmo cais que circulava a riqueza material desta e de outras terras, assomavam indivíduos perturbadores da ordem social.

O mesmo barão do Marajó que no início desta monografia discursava sobre o inaudito desenvolvimento da capital do Pará, enaltecendo, inclusive seu “belo cais de cantaria branca”, irá expor, em outro artigo no final do século XIX<sup>495</sup>, uma ideia um tanto quanto diversa daquele primeiro texto. O ex-presidente da província, em alguns momentos – poucos há que se dizer – parece olhar o passado com nostalgia, ressentindo-se do fato de que as mudanças na cidade de Belém, embora

---

<sup>494</sup> Sobre a introdução do sistema monetário na região, ainda no período colonial, ver: LIMA, Alam J. da Silva. Do “dinheiro da terra” ao “bom dinheiro”. Moeda natural e moeda metálica na Amazônia colonial (1706-1750). Dissertação de mestrado em História: PPHIST/UFGA. Belém, 2006.

<sup>495</sup> Trecho desse artigo sobre a cidade entre os anos de 1847 e 1897 foi transcrito na obra de: MOURA, Ignacio Baptista de. **De Belém a São João do Araguaia**. [1ª ed. 1910]. Belém: Secretaria de Estado da Cultura; Fundação Cultural do Pará Tancredo Neves, 1989, p.33.

benéficas, também trouxeram as consequências negativas de uma nova ordem social. O venerável ex-presidente, no alto dos seus 65 anos, ao direcionar o seu olhar para o porto da cidade, rememora que aquele espaço, destinado “antigamente” às classes laboriosas do comércio, que convidava à *flânerie* e causava a admiração dos viajantes estrangeiros, estava sendo dominado, nos últimos anos do século, por indivíduos de “ínfima classe” ligados à criminalidade e à ociosidade, que fizeram da cidade sua paragem:

O ponto de reunião do mundo comercial era a antiga ponte da Alfândega, onde hoje está a ponte da guardamoria. Todavia, devo dizer em favor do passado, que aquele lugar não era ocupado, como hoje, pela sociedade que faz daí o ponto das suas reuniões; isto é, os *vagabundos, gatunos e maltrapilhos*.<sup>496</sup>



**Figura 70:**  
Guarda-moria.  
Postal.  
**Fonte:** PARÁ  
(Secretaria de  
Cultura).  
**Belém da  
Saudade,**  
*op.cit.*, p.46

Contudo, vimos no capítulo 3 que, em meados do século, o porto paraense não era apenas espaço de movimentação da classe laboriosa do comércio da capital, como o ex-presidente parece dar a entender. Era, sobretudo, um espaço de circulação de indivíduos das camadas subalternas da sociedade, como índios, mestiços e negros de ganho que aí sobreviviam através do comércio varejista e dos serviços de carroto que o porto exigia. Mesmo sendo também frequentado pela “ralé” da sociedade urbana da época, o porto não era considerado um espaço problemático em termos de controle social. O que irá motivar, então, a transformação daquele espaço em um ponto nevrálgico para onde passará a convergir grande parte da política de repressão policial da cidade no final do século XIX e início do século XX? O que fazia do porto um espaço tão pertinente às transgressões do cotidiano da Belém da borracha? Para que se possa responder a essa questão, torna-se necessária a compreensão

<sup>496</sup> *Idem.*

dos principais crimes e contravenções praticados no porto e da configuração da força repressora na cidade.

Na capital paraense oitocentista o porto desde cedo aparecerá no imaginário social como um centro de atração para onde convergiam todo o tipo de indivíduos desocupados ou ocupados com atividades suspeitas, irregulares ou imorais, dando uma impressão crescente de descontrole social àquela região. Interessante perceber que, em meados do século, quando Belém ainda era vista como uma pacata cidade provinciana, o porto já era percebido como um espaço de disseminação da desordem e do tumulto, através da figura do “marinheiro turbulento”, caracterizada no relato do tenente da marinha norte-americana, Lewis Herndon: “The police of the city is excellent, but, except to take up a drunken foreign sailor occasionally, it has nothing to do. Crime – such as violence, wrong, stealing, drunkenness, etc. – is very rare in Para. Probably the people are too lazy to be bad”<sup>497</sup>. O marinheiro estrangeiro, que trazia o vício da desordem para a tranquila cidade nortista, surge assim como o elemento exógeno de sedição urbana, ao passo que a população nativa era considerada “muito preguiçosa” para a prática de crimes. Desde então, a ideia de desordem social na cidade é associada ao “forasteiro”, àquele que chega pelo porto, atentando inevitavelmente contra o sossego e a moralidade públicas. Com o avançar do século a ideia sobre a ausência de perturbação social em Belém começa a se modificar, porém, o discurso sobre o propagador da desordem continuará o mesmo.

Para o barão do Marajó e muitas outras autoridades do período, a transformação na composição social dos indivíduos que transitavam pelo porto durante a segunda metade do século XIX era resultado do efeito adverso do desenvolvimento econômico regional que vinha atraindo “aventureiros” para uma cidade que não estava preparada, nem interessada em recebê-los. Se no final do período imperial, a situação de agravamento da ordem pública era geralmente silenciada ou desconsiderada pelo poder executivo<sup>498</sup>, os jornais da época não se furtavam de, em seções editoriais alarmantes, anunciar a chegada de novos tempos, em que Belém deixava para trás a qualidade de uma povoação “pacífica e ordeira”, para se transformar em uma cidade que não apresentava garantia alguma de ordem pública, como podemos perceber em artigo do jornal *Diário de Notícias*, em 1883:

O progresso traz quase sempre seus inconvenientes.  
Entre a gente honrada e laboriosa, que as necessidades da vida obriga a emigrar, vem a escória vadia, viciada – que aborrece o trabalho e lança mão da rapinagem para viver.  
Há dois anos, pouco mais ou menos, que tem se desenvolvido a emigração para a nossa província; esse pouco tempo, porém, tem sido o suficiente para mostrar-nos que, a par do progressivo desenvolvimento que vai tendo a nossa província, tem aumentado o número de industriais e malfeitores.<sup>499</sup>

<sup>497</sup> “O policiamento da cidade é excelente, mas, com exceção das ocasionais apreensões de marinheiros estrangeiros bêbados, não há muita coisa a fazer. Crimes – tais como violência, imoralidade, roubo, embriaguez, etc. – são muito raros no Pará. Provavelmente o povo é muito preguiçoso para ser mau”. HERNDON-GIBBON, *op.cit.*, p.340.

<sup>498</sup> Nas mensagens e relatórios dos presidentes de província durante a década de 1888, raras eram as falas que desviavam da tradicional “Durante minha administração nenhuma alteração sofreu a tranquilidade pública (...) e para isto concorrem a boa índole e educação do povo paraense, que se mostra respeitador das leis e das autoridades”, como a do presidente Miguel Pernambuco em 1889. PARÁ, (Província). Presidente Pernambuco. *Falla com que o exm.o snr. d.r Miguel José d'Almeida Pernambuco, presidente da provincia, abriu a 2.a sessão da 26.a legislatura da Assembléa Legislativa Provincial do Pará em 2 de fevereiro de 1889. Pará, Typ. de A.F. da Costa*, 1889, p.54.

<sup>499</sup><sup>499</sup> *Diário de Notícias*, 18/05/1883, p.2.



A questão da criminalidade desde o final do período imperial será assim, invariavelmente associada ao fenômeno de mobilidade demográfica vivida pela capital paraense. A (i)migração de elementos viciosos, ineptos para o trabalho, de “aventureiros” que buscavam um enriquecimento fácil e rápido em uma cidade cuja circulação de riquezas se avolumava rapidamente, era tida pelas autoridades como um “efeito colateral” do progresso e a principal causa do aumento dos crimes e contravenções na cidade. A conveniência da autopropaganda política assim os impelia a culparem o “forasteiro” pela crescente sensação de insegurança pública, ao passo que silenciavam estrategicamente o tema da expansão da pobreza na cidade. Que autoridade, afinal, apregoaria as estatísticas de crescimento das desigualdades sociais em sua gestão? A pobreza, portanto, não era veiculada aos discursos sobre a escalada do crime em Belém como um fato social, de responsabilidade das autoridades públicas. A pobreza aparecia em seus discursos na medida em que era compreendida como um fenômeno individual, associado à genética e à ignorância. Era nisso que o intendente municipal de Belém, Antônio Lemos, acreditava durante sua gestão iniciada no final do século XIX:

Belém é ainda a vasta residência de uma grande massa humana, constituída de toda a espécie de elementos heterogêneos. Abundam necessariamente, nas classes populares, ao lado de operosas coletividades benéficas, esses indivíduos enigmáticos, cuja existência é uma eterna interrogação e cujos sentimentos, atrofiados ou pervertidos nos rudes embates da existência, nem sempre se elevam até as ideias sãs, inspirando atos corretos. Nestas condições, conquanto a população esteja bastante familiarizada com a compreensão dos seus deveres perante a Intendência, representante genuína dos direitos municipais, ainda assim abundam as transgressões à lei, os pequenos delitos correcionais, as infrações ao Código de Polícia Municipal, - na razão direta da densidade de população e das condições morais dos indivíduos aos quais fiz referência.<sup>500</sup>

A “inferioridade intelectual” das camadas populares, que, segundo a mentalidade positivista, resultava da “degeneração racial” de uma população mestiça, cuja compreensão moral da vida em sociedade apresenta-se, geralmente, “atrofiada”, “pervertida”, “doente”, justificava a sua não compreensão das novas normas e leis a que deveriam se submeter. O pobre surgia, assim, como uma real ameaça da ordem social:

O pobre é o outro da burguesia: ele simboliza tudo o que ela rejeita em seu universo. É feio, animalesco, fedido, rude, selvagem, ignorante, bruto, cheio de superstições. Nele a classe dominante projeta seus dejetos psicológicos; ele representa seu lado negativo, sua sombra.<sup>501</sup>

Perceba-se, porém, que o discurso do senador deixa claro que as classes populares não podem ser vistas como uma entidade unívoca. A atribuição da degeneração intelectual só cabe a uma parcela de despossuídos que se mantêm à margem do grupo das “operosas coletividades benéficas” que têm no trabalho, o caminho para a evolução individual e para a emancipação social. Em consonância com a fala de Lemos, o jornalista do *Diário de Notícias*, acima citado, ao afirmar que a “escória vadia, viciada” chega no meio de uma multidão de “gente honrada e laboriosa”, não condena a (i)migração

<sup>500</sup> BELÉM (Município). Intendente A. J. de Lemos. **O Município de Belém** (1897-1902). *Op.cit.*, 1902, p34-35.

<sup>501</sup> RAGO, Margareth. **Do Cabaré ao lar**. A utopia da cidade disciplinar: Brasil 1890-1930. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985, p.175.

em si como a causa da desordem social. Assim, não são nem o “pobre” e nem o “(i)migrante”, compreendidos de forma global, os causadores dos distúrbios sociais na cidade de Belém. Antes, serão o pobre e o (i)migrante “desocupados” e com “instintos perversos”, a quem a cruzada a favor da ordem de da moralidade pública irá perseguir.

Para o historiador Sidney Chalhoub, a preocupação com a organização do trabalho num período de transição do escravismo para o sistema assalariado no final do Brasil imperial, é refletida nos inúmeros e calorosos debates no parlamento sobre projetos de lei que atuassem no sentido de repressão à ociosidade<sup>502</sup>. Para o autor, a polícia, que irá atuar no sentido de garantir a ordem pública, é criada para agir através do pressuposto da “suspeição generalizada” das camadas subalternas, reproduzindo, assim, “políticas de domínio características do cativo”<sup>503</sup>. Afinal,

a “teoria” da suspeição generalizada passou a fundamentar a invenção de uma estratégia de repressão contínua fora dos limites da unidade produtiva. Se não era mais viável acorrentar o produtor ao local de trabalho, ainda resta amputar-lhe a possibilidade de não estar regularmente naquele lugar.<sup>504</sup>

Para isso, a configuração de um sistema de controle e vigilância do cidadão que atuasse no sentido de internalizar as novas regras de conduta, mantendo esses indivíduos no caminho do trabalho e do progresso moral, torna-se uma demanda cada vez mais imperiosa, sobretudo num momento de aumento da disputa pelo mercado de trabalho assalariado no contexto da abolição da escravidão. O trabalho é a resposta para os males sociais advindos do progresso; sua noção se cria através do “princípio regulador da sociedade, conceito este que aos poucos se reveste de uma roupagem dignificadora e civilizadora”<sup>505</sup>. E a resposta a essa demanda será perseguida de forma mais efetiva no início do período republicano, quando os poderes executivos terão de lidar com uma gama expressiva de perturbações populares. Para o governador Paes de Carvalho, em 1900, não se podia mais adiar a tomada de medidas enérgicas no combate à criminalidade que aumentava na mesma proporção que a população da cidade:

Avultando entre nós atualmente os fatos geradores da criminalidade, devidos sem contestação à grande corrente imigratória que nos vem do estrangeiro, como dos Estados do sul da União, d’onde a crise financeira os obriga a sair em busca das faladas riquezas d’esta região, urge a adoção de medidas eficazes, que se ponham ao encontro dos transgressores da ordem, jurídica, não somente para prevenir, tanto quanto possível, a prática dos delitos, como para auxiliar a punição do criminoso que tem de ser entregue à justiça.<sup>506</sup>

Para o governador uma das medidas para combater o problema da criminalidade na capital do Pará seria a reforma do Corpo de Polícia e da criação de uma Polícia Civil, mais apropriada ao “exercício policial” cotidiano que a força militar existente, que deveria manter-se a postos para casos

<sup>502</sup> CHALHOUB, 1996, p.20.

<sup>503</sup> *Ibid.*, p.23.

<sup>504</sup> *Ibid.*, p.24.

<sup>505</sup> CHALHOUB, 1986, p.29.

<sup>506</sup> PARÁ (Estado). Governador Paes de Carvalho. *Mensagem dirigida ao Congresso do estado do Pará pelo Dr. José Paes de Carvalho, governador do estado em 5 de fevereiro de 1900 apresentando a proposta da receita e despesa para o exercício de 1900-1901*. Belém: Typ. Do Diário Oficial, 1900, p.24.

mais excepcionais. De fato, até o final do século XIX, a cidade de Belém contava com duas forças de policiamento público, mais ou menos frágeis e desorganizadas e com uma alta volatilidade de seu contingente. A primeira e mais numerosa, era o Corpo de Polícia, de cunho militar, organizado em âmbito provincial após a Revolução Cabana, no governo de Francisco Soares de Andrea. De acordo com Ernesto Cruz<sup>507</sup>, encerrada a Guerra do Paraguai, quando essa força chegou a cerca de mil voluntários, o Corpo de Polícia ganhará maior destaque, sendo reorganizado com um contingente maior de praças, chegando este número a 600 em 1874, responsáveis pela ordem de todo o território paraense. A segunda era a Guarda Urbana, subordinada à Câmara Municipal de Belém que, segundo Antônio Lemos, em 1897, constituía-se de “um inspetor, um ajudante, quatro fiscais e vinte e quatro guardas!” para a fiscalização de extensa área urbana e “sub-urbana” da cidade<sup>508</sup>. Para subsidiar essa força policial pública, tida como incompetente e inoperante, a cidade ainda irá contar com a criação da “Vigilância Noturna”, entidade privada bastante atuante no início do século XX, descrita por Theodoro Braga como uma “corporação de caráter semioficial (...) que por pequena contribuição monta guarda à propriedade particular durante as 8 horas noturnas, das 9 às 5, servindo também a qualquer chamado urgente de seus contribuintes”<sup>509</sup>. Dessa forma, as “praças”, os “urbanos” e os “vigilantes” particulares, em número reduzido e com pouco ou nenhum treinamento formal, eram tudo o que Belém possuía para a manutenção da ordem pública. A ineficiência desses serviços era alvo frequente das críticas dos periódicos da época, como a vista no editorial do jornal *Diário do Pará*:

O corpo de polícia – esfacelado – só tem servido para destacamentos do interior. O casco, que existe no quartel, nenhum serviço real presta-nos.

É pois à guarda urbana que está entregue o policiamento da capital. Os seus serviços aí estão patentes: o abandono completo dos seus deveres. Gente manhosa, propensa ao descanso do corpo, à custo move-se do canto onde encostado cochila o preguiçoso urbano. Distribuído para o serviço noturno, o urbano vai colocar-se ao canto, e depois para entreter-se, entra na taberna e aí enceta a conversação, até que se feche a tasca.

É raro ver-se um desses policiais percorrendo o quarteirão: moles, descuidados, eles pouco se incomodam com o que em torno deles se passa. (...) É questão decidida: enquanto não tivermos uma polícia ativa, não composta de beberrões e vadios, estaremos à mercê da gatunice mascarada.<sup>510</sup>

O discurso do articulista parece manifestar a ideia de que o sistema de policiamento da capital era inócuo por duas questões centrais. Primeiramente pela ausência de disciplina militar não só na Guarda Urbana, como também no próprio Corpo de Polícia que, embora fosse uma força militar, não parecia dispor de uma direção firme e enérgica apta a zelar pela disciplina de seus soldados. Em segundo lugar pelos baixos soldos que atraíam gente de ínfima classe, composta por bêbados e vadios, provenientes das mesmas camadas populares viciosas que deveriam ser vigiadas. O artigo ressalta, assim, uma característica importante da força policial brasileira que se constitui no final do século

<sup>507</sup> CRUZ, Ernesto. **História do Pará**. Vol.2. Belém: Universidade Federal do Pará, p.398-401.

<sup>508</sup> BELÉM (Município). Intendente A. J. de Lemos, *op.cit.*, 1902, p.32.

<sup>509</sup> BRAGA, Theodoro. **Guia do Estado do Pará** organizado por determinação do Exm. Sr. Dr. Enéas Martins, governador do Estado, em comemoração do 3º centenário da fundação da cidade de Belém. Belém: Typ. Do Instituto Lauro Sodré, 1916, p.109.

<sup>510</sup> *Diário de Notícias*, 18/05/1883, p.2.

XIX: a de que a criação da autoridade coercitiva do Estado não se dá de forma simplista, inserida num processo de dominação das elites, que atuava no sentido de impor os valores sociais dominantes, de cima para baixo, através da seleção, instrução e treinamento formal desses agentes; ao contrário, a configuração da polícia foi um processo construído num cotidiano de poder, dominação e resistência, cuja contribuição das camadas populares foi essencial. Afinal, como afirma André Rosemberg, a polícia é o braço estatal que entre uma série de órgãos burocráticos, é o que terá maior contato com a população:

É ela a responsável pela mediação entre o governo, a instituição de um projeto burguês-capitalista, e a população, principalmente os pobres, nos seus mais variados matizes (escravos, libertos, imigrantes, brancos pobres), que frequentemente se vê vitimada pela atitude muitas vezes hostil, violenta, repressiva e arbitrária dos policiais.<sup>511</sup>

Para o autor, que analisa a formação da força policial na cidade de Santos, em São Paulo, no final do período imperial, num momento em que, segundo ele, a desestruturação de uma sociedade escravista e rural tornava as relações sociais nebulosas e ambíguas, a polícia irá se consolidar a partir da experiência cotidiana desses agentes com o corpo social numa cidade em transformação:

Seja nos compromissos interpessoais, seja nos necessários relacionamentos com as agências de poder, flanava no ar um falso vale-tudo, difícil de administrar. À espera de um desfecho sensivelmente iminente, porém ainda incógnito, quando as instituições de controle não tinham plena consciência de seu papel nem, muito menos, instrumentos para se desincumbir de suas funções, construía-se a ordem – inconstante, incompleta – gradativamente, ao sabor das interações cotidianas.<sup>512</sup>

Marcos Luiz Bretas também defende que, neste primeiro momento de estruturação da força policial nas cidades brasileiras, não havia treinamento “formal”, nem conhecimento técnico específico da função e atuação prática da polícia, sendo a formação desses agentes feita, antes, através da “experiência diária e da maneira como essa experiência era compartilhada”<sup>513</sup>. Porém, com o avançar do século, na ideologia da construção da cidade moderna torna-se imprescindível a existência de um aparelho coercitivo do Estado capacitado e competente, cuja atuação junto aos populares permita a manutenção da ordem a que esses indivíduos, de espírito naturalmente subversivo, não estarão acostumados. A função da polícia parecia, assim, partir do pressuposto de que “as classes superiores devem ser protegidas e não policiadas”<sup>514</sup>, pensamento este que associava a criminalidade à degenerescência racial e à pobreza, refletindo as teorias científicas positivistas da medicina e antropologia criminal de Lombroso, Ferri, Tarde e Bertillon, bastante difundidas entre o oficialato militar<sup>515</sup>.

<sup>511</sup> ROSEMBERG, André. **Ordem e burla** – processos sociais, escravidão e justiça em Santos, na década de 1880. São Paulo: Alameda, 2006, p.105.

<sup>512</sup> *Ibid.*, p.20.

<sup>513</sup> BRETAS, Marcos Luiz. **Ordem na Cidade**: o exercício cotidiano da autoridade policial no Rio de Janeiro, 1907-1930. Rio de Janeiro: Rocco, 1997, p.16.

<sup>514</sup> *Ibid.*, p.163.

<sup>515</sup> SCHWARCZ, Lília Moritz. “Uma história de ‘diferenças e desigualdades’. As doutrinas raciais do século XIX”, 1993, p.43-66.

Assim, os governos republicanos tomam para si a missão de reformar as instituições coercitivas já existentes e criar novas no sentido de atuar como agentes de uma cidade civilizada. No Pará, o governo estadual cria a Polícia Civil, em 1900 e reorganiza o Corpo de Polícia, transformando-o em “Força Pública do Estado” e ampliando seu contingente a um efetivo de 1.249 praças. Composta pelo Estado Maior do regimento, de um corpo Auxiliar, do corpo de Cavalaria e de dois corpos de Infantaria a força passa a ser conhecida, a partir de 1906 como Brigada Militar do Estado<sup>516</sup>.

A municipalidade também irá reorganizar seu corpo de fiscais, cujo baixo efetivo e inabilidade, segundo Intendente Antônio Lemos, havia gerado na população “a ideia de que o policiamento municipal não era coisa a que lhe cumpria submeter-se”<sup>517</sup>. Assim, a partir de 1898, o município de Belém passa a organizar seu primeiro corpo de Polícia Municipal, que irá atuar no sentido de fazer cumprir o Código de Polícia, substituto do antigo Código de Posturas do Município, a partir de 1901<sup>518</sup>. Para Lemos “A criação da polícia municipal representou a adoção, entre nós, de uma instituição altamente civilizadora”<sup>519</sup>, própria de uma

Cidade rapidamente desenvolvida em seus âmbitos, havendo recebido inúmeros melhoramentos e obras d’arte, que a transformaram n’um dos mais convidativos núcleos de população do extremo norte do país, esta capital tem sido o ponto preferido dos forasteiros acorridos de toda a parte.<sup>520</sup>

A força policial tanto do estado como do município terá uma atuação bastante presente na zona portuária da capital. Grande parte das patrulhas fixas eram as designadas para a região litorânea, como a patrulha do Ver-o-peso, do *boulevard* da República, do Porto do Sal, da doca do Reduto, da Guardamoria, da Recebedoria e da Alfândega, esta última contando, ainda, com sua própria Polícia Marítima<sup>521</sup>, encarregada de fiscalizar a entrada e a saída de embarcações do litoral da cidade. Segundo o relatório de Antônio Lemos, de 1904, enquanto que na maior parte das ruas e travessas as rondas feitas pelas patrulhas de guardas municipais eram mais esparsas, a fiscalização das docas na região litorânea era incessante, feita dia e noite “com o pessoal necessário para se revezarem de modo conveniente”<sup>522</sup>. De acordo com Theodoro Braga, em 1916, o serviço de segurança pública da cidade estava encabeçado pelo chefe de polícia, auxiliado por dois prefeitos, todos bacharéis em direito, cinco subprefeitos e “um grande número de agentes, havendo na Chefatura de Polícia, uma permanência ininterrupta”<sup>523</sup>. Importante apontar que a própria Chefatura de Polícia da cidade será fixada na região portuária, entre os trapiches centrais e a doca do Reduto, às proximidades dos armazéns da Companhia de Navegação do Amazonas<sup>524</sup>.

<sup>516</sup> CRUZ, *op.cit.*, p.398-401.

<sup>517</sup> Idem.

<sup>518</sup> CRUZ, Ernesto. **História de Belém**. Vol.1. Belém: Universidade Federal do Pará, 1973, p.278-285.

<sup>519</sup> BELÉM (Município). Intendente A. J. de Lemos, *op.cit.*, 1902, p.33.

<sup>520</sup> Ibid., p.34.

<sup>521</sup> Que em 1921, compunha-se apenas de 4 soldados e 3 agentes, como informa o Estado do Pará, 11/09/1921, p.2.

<sup>522</sup> BELÉM (Município). Intendente A. J. de Lemos. **O Município de Belém** (1904). *Op.cit.*, 1905, p.100.

<sup>523</sup> BRAGA, *op.cit.*, p.108-109.

<sup>524</sup> A Chefatura de Polícia localizava-se em um prédio na confluência da Rua e da antiga travessa de Santo Antônio – hoje Tv. Frei Gil de Vila Nova – em frente ao largo do Colégio de Santo Antônio.

Porém, não era apenas a polícia que atuaria no sentido de propagar o novo modelo de ordem social. A imprensa da época também irá desempenhar um papel fundamental na divulgação da nova ética do trabalho e do apreço pela ordem pública, através da defesa de um novo padrão comportamental do “cidadão de bem”. O caso é que a metodologia mais competente para a internalização desse novo modelo era construída, geralmente, a partir de uma lógica inversa da descrição do padrão de cidadão ideal. Cotidianamente, as notas policiais dos jornais da cidade exploravam a representação do “mau-cidadão”, do transviado, daquele que ainda não tinha compreendido as normas da vida civilizada e nem o valor emancipatório do trabalho. A estação central de polícia surge, assim, como fonte abundante aos jornalistas do período que expunham os infindáveis casos de transgressão e perturbação à ordem, consumidos com crescente avidez por um público diversificado.

Analisando as representações do negro nos jornais paulistas entre os séculos XIX e XX, Lília Schwarcz defende a importância que a imprensa da época tinha na difusão dos discursos médico-criminalistas que “desmentiam” a ideologia republicana da igualdade e do direito universal à cidadania e validavam o conceito da desigualdade e da corrupção racial e social, associando a criminalidade não apenas às “raças degeneradas” como também à pobreza. Segundo a antropóloga, tais teorias científicas, embora divulgadas formalmente pelos editoriais da época, eram melhor internalizadas pela massa dos leitores através dos pequenos fragmentos da violência cotidiana ocorridas nas cidades, expostas sob um vocabulário mais acessível, mais dramático e mais popular: “Enquanto a ‘sciência’ a tudo explicava, a imprensa veiculava e normalizava representações, transformando-as cada vez mais rapidamente em consensos coletivamente aceitos e assumidos”<sup>525</sup>. Dessa forma, as pequenas notas policiais sobre os distúrbios que aconteciam nas esferas pública e privada com indivíduos das camadas populares, serviam como uma espécie de “pano de fundo” para a validação das teorias científicas sobre o crime em voga na época.

Transpondo esse raciocínio para os estivadores do porto de Belém no pós-abolição, percebe-se nos jornais da cidade a frequente conexão desses sujeitos a situações de violência, criminalidade e imoralidade, que ao serem regularmente veiculadas nas páginas policiais, deixavam de ser encaradas como fatos isolados, e passavam a ser vistas como circunstâncias comuns a esses indivíduos, oriundos de uma situação de instabilidade moral e material<sup>526</sup>. As notícias transcritas a seguir nos evidenciam a constante associação desse sujeito a características inatas de subversão e desordem:

*Estivador Desalmado*

Raymundo Felix, empregado como estivador no galpão n.1, de inflamáveis, travou ontem, às 10 horas da manhã, longa discussão com o seu companheiro de trabalho Guilherme Silva, da qual resultaria grave conflito se não se fizesse a intervenção de outras pessoas.

Silva, exasperado, investiu de faca em punho contra o seu companheiro, que escapou milagrosamente de ser ferido pelo ferrabrás.

<sup>525</sup> SCHWARCZ, Lília Moritz. **Retrato em Branco e Negro**. Jornais, escravos e cidadãos e São Paulo no final do século XIX. São Paulo: Círculo do Livro, 1988, p.237.

<sup>526</sup> Em sua análise do caso do assassinato do estivador português Zé Galego, no Rio de Janeiro, em 1907, no livro *Trabalho, Lar e Botequim*, havia uma “tentativa sistemática da imprensa em estigmatizar os padrões comportamentais dos populares – ‘estes brutos!’” que impede a descoberta do que “realmente se passou”. CHALHOUB, 1986, p.23.



A intervenção do capataz pôs término à questão, sendo Guilherme Silva expulso do serviço.<sup>527</sup>

*Estivador agressivo*

Pelo *boulevard* da Republica, descia ontem, cerca de 4 horas da tarde, o auto caminhão da casa Nicolaus & Co., guiado por Aurélio Couto, que trazia em sua companhia Tertuliano Rodrigues de Moraes.

Ao chegar o veículo em frente à esquina da travessa 1º de Março, achava-se ali postado o estivador Mariano Vicente, que, empunhando uma acha de lenha, investia contra o auto, para espancar Aurélio.

Errando o alvo, Mariano foi ferir no queixo Tertuliano, parando aquele incontinentemente o auto, afim de socorrer o seu companheiro (...)<sup>528</sup>

Um indivíduo de *maus instintos*

À doca Ver-o-peso, no trecho em que está situado o Necrotério estadual, desenrolou-se à tarde de ontem, uma cena revoltante, da qual foi protagonista o estivador Antônio Pereira, residente à rua João Balby, 32.

Por *instinto de maldade*, Raymundo Pereira divertia-se, naquele local, às 3 horas, aproximadamente, em atirar à água diversas tábuas que ali se achavam arrumadas, pertencentes à firma comercial José Elias & Irmão, proprietários das serrarias “Arapajó” e “Traquateua”, no município de Barcarena.

Como fosse censurado pelo popular Julião de tal, que presenciava de parte a ação reprovável de Raymundo, tanto bastou para que o *perverso estivador* se insurgisse contra ele, armado de uma acha de lenha, intimando-o sob ameaças de espancamento, a jogar-se à baía do Guajará.

O infeliz homem desapareceu no seio das águas, não mais voltando à tona, sendo saldados todos os esforços empregados por alguns embarcações que ali se achavam, no sentido de salva-lo. (...)

Raymundo Pereira que é paraense, preto, de 42 anos de idade, saiu há poucos dias da cadeia de São José, onde esteve cumprindo sentença. (...)<sup>529</sup>

Dentre esses casos de violência entre estivadores que tão corriqueiramente podemos ler nos jornais da época, essas três manchetes exemplificam bem o estereótipo de subversão que era associado ao estivador. Percebemos o quanto a violência de suas ações é justificada por um pretense “instinto perverso” característico desses sujeitos. O estivador é exposto, assim, como um indivíduo sem “alma”, sem consciência, sem princípios. É “mau”. Naturalmente degenerado. Seu lugar comum não é no convívio com a sociedade sã, mas na cadeia.

Mas esse discurso não se limitava ao estivador; era estendido a outras categorias de usuários do porto. Assim, os “vadios”, os “capoeiras”, os “gatunos”, os “menores maltrapilhos”, os “ébrios”, os “jogadores”, os “baderneiros” e as “mulheres de má vida”, são alguns dos personagens que, segundo o noticiário policial, parecem se alastrar pelo espaço portuário da Belém da borracha. Porém, ao mesmo tempo em que captamos tal intenção, ao lermos esses fragmentos da vida cotidiana de nossos personagens, inúmeros questionamentos podem nos vir à tona. Afinal, o que teria motivado Antônio Pereira a atirar as tábuas de madeira da firma José Elias & Irmão nas águas da baía? E o que provocou as violentas perseguições de Mariano Vicente e Raymundo Félix a seus companheiros de profissão? A imprensa geralmente opta por não nos dar essas informações:

<sup>527</sup> *Estado do Pará*, 31/03/1917, p.3.

<sup>528</sup> *Estado do Pará*, 26/06/1917, p.2.

<sup>529</sup> *Estado do Pará*, 25/02/1917, p.4.

*Agrediu sem motivo*

O marinheiro João Thomé dos Santos, residente à travessa de Breves, seguia ontem, às 4 horas da tarde pela rua dos Tamoios onde ia acompanhar um enterro de um amigo, quando foi estupidamente agredido pelo estivador de nome Joaquim Silva, que o espancou *sem motivo justificado*, pois João apenas o conhece, *sem no entanto ter dado razão para semelhante procedimento*.

Depois de cometer o delito, o referido estivador ainda o atirou à vala, inutilizando-lhe as vestes (...).<sup>530</sup>

*No boulevard da República – Agressão e ferimentos*

O estivador Antônio Salustiano dos Santos, mais conhecido pela alcunha de “Antônio Grosso”, *por motivos fúteis*, agrediu o seu companheiro Torquato do Espírito Santo. Na luta resultou este receber uma violenta pancada na cabeça, produzindo-lhe um regular ferimento. “Antônio Grosso”, que há bem pouco tempo esteve envolvido num processo no Correccional, evadiu-se, não tendo a polícia conseguido prendê-lo (...).<sup>531</sup>

Frequentemente vemos na descrição desses casos de violência que envolvem estivadores, a frase “o motivo nos é desconhecido” ou “por motivos fúteis”. Raros são os casos em que o jornalista interroga o estivador acusado de atos desordeiros para que o mesmo lhe dê sua versão da história e quando isso acontece, as motivações desses personagens em suas atitudes transgressoras ainda permanecem turvas, enigmáticas. Tomemos aqui, outro caso que ilustra essa postura jornalística, ocorrido na madrugada do dia 7 de março de 1915.

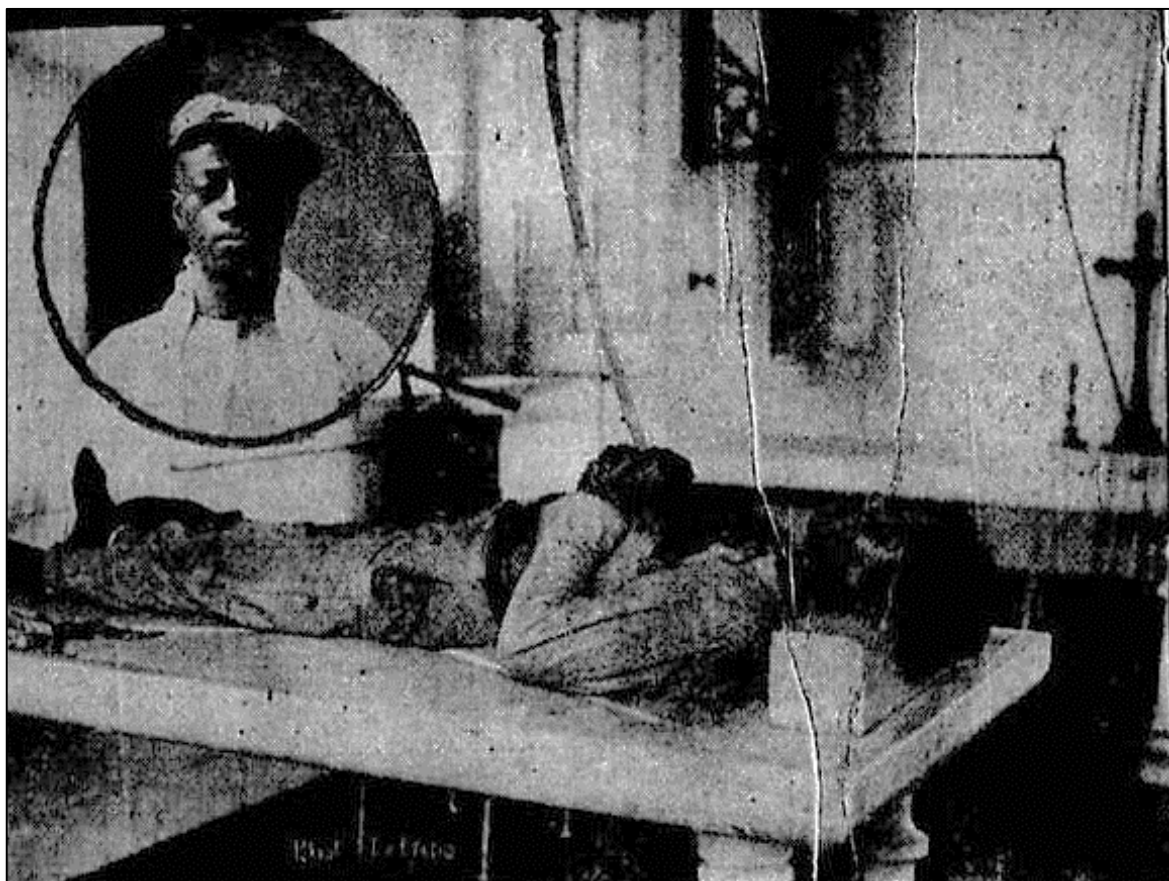
Ainda era por volta de 11 horas da noite do sábado, dia 6, quando João Antônio se encontrou com o companheiro de estiva, o cearense natural de Camocim, Francisco Sarué, no *boulevard* da República. Os dois se conheciam há pouco mais de um ano, quando João, natural de Petrópolis, havia largado o serviço como marinheiro nacional e se integrado à turma de estivadores da *Port of Pará*. Sarué, de 25 anos, três a mais que João, logo o introduziu no serviço de estivagem, como também o apresentou à vida boêmia de Belém. Aproveitando a solteirice, os dois frequentaram alguns botequins do *boulevard* da República naquela noite, flertando com as “toleradas” e bebendo cachaça. Porém, às 2 horas da madrugada, a ronda policial descobre o corpo de Sarué, morto com uma facada no peito, aos pés de João, em frente ao galpão nº3 da *Port of Pará*.

Para a imprensa policialesca que entrevistou o assassino, preso em flagrante pouco tempo depois, João não dera justificativa plausível para o fato, disse apenas que certa hora da madrugada ambos haviam se afastado dos botequins em direção ao cais, ficando próximos ao ponto de atracação do vapor da linha de Mosqueiro, de onde João se afastou, em determinado momento para trocar de roupa, ficando Sarué à sua espera. Retornando ao lugar que deixara o companheiro, não o encontrou. Ao tomar o rumo do portão principal da *Port of Pará*, viu-se surpreendido pelo cearense que em companhia de outro indivíduo gritava; “Quem é o valente? Que salte!”. Temendo um ataque, João partiu para cima de Sarué deferindo-lhe um golpe de punhal no peito. À polícia, João acrescentou, ainda, que havia tido uma desavença com Sarué, há cerca de um mês, o que teria motivado sua reação intempestiva. João, no entanto, não demonstrava arrependimento. Suas palavras para o repórter do

<sup>530</sup> *Estado do Pará*, 21/04/1921, p.3

<sup>531</sup> *Estado do Pará*, 20/04/1919, p.5

*Estado do Pará* teriam sido: “Não feri para matar; mas não me arrependo, porque o arrependimento é uma covardia!”<sup>532</sup>.



**Figura 71:** Corpo do cearense Francisco Sarué no Necrotério Municipal, com imagem sobreposta de seu assassino, João Antônio dos Santos. Fotografia. 1915.

**Fonte:** *Estado do Pará*, 08/03/1915, p.1.

Assim, a história de João e Sarué nos chega aos dias atuais opaca, incompleta, fragmentada, cheia de hiatos. Mas então, o que teria motivado a desavença entre os dois estivadores um mês antes do assassinato? Até que ponto este fato influenciou no crime? Por que Sarué voltara injustificadamente agressivo após deixar o companheiro aguardando no cais? O que havia se passado entre os dois momentos antes para que o cearense o incitasse a pular nas águas da baía? Quem era o outro indivíduo que aparece com Sarué para intimidar João? Para além dos silêncios que os próprios envolvidos nos crimes geralmente deixam em seus depoimentos, existem ainda as significativas reticências do próprio jornalista. Por que o repórter optou por não buscar essas explicações, ou se as buscou, por que não as publicou? Ao invés de tornar a história dos dois estivadores mais clara aos leitores, o jornalista optou por enfatizar outros pormenores como, por exemplo, as transcrições das prováveis “falas” atribuídas aos envolvidos:

<sup>532</sup> *Estado do Pará*, 08/03/1915, p.1.

“– Quem é o valente? Que salte!”.

“– Não me arrependo porque o arrependimento é uma covardia”.

Verifica-se, assim, a construção de uma narrativa entrecortada, em que se percebe a total ausência de interesse jornalístico em descortinar as verdadeiras motivações por trás do crime. O que importava em sua narrativa era o deprimente espetáculo da criminalidade urbana, protagonizado por indivíduos rústicos e subversivos que tornavam comuns eventos desse tipo na cidade. Brigas, espancamentos e assassinatos eram ocasionados por motivos fúteis, banais, que só podem ser compreendidos através da análise dos instintos dissolutos dessa espécie de ser humano. O estivador, como o exemplo de trabalhador associado à força bruta e à estreiteza intelectual e moral, é o tipo de indivíduo incapaz de ser movido por impulsos nobres e evoluídos. O estivador era, ao contrário, estimulado por instintos rudimentares, animais, bestiais. Incompreensíveis à mentalidade das pessoas de bem. O estivador, com seu limitado repertório emocional, não consegue processar sentimentos como empatia e solidariedade, por isso seu caráter não era moldado a sentir arrependimentos ou remorsos. A competição, a disputa, as demonstrações de valentia primitiva, frequentemente auxiliadas pelo combustível do vício alcohólico, comum a esses sujeitos, faziam parte de um limitado conjunto de explicações que satisfaziam o público leitor desses fatos. O jornal apenas reproduzia a ideia corrente de que estivadores brigam e atentam contra a vida uns dos outros por um simples motivo: pelo seu inerente instinto de perversidade.

Devemos compreender que os silêncios e as lacunas dessas histórias cotidianas possuíam a sua função social. A representação negativa do estivador nos jornais serve como importante estratégia que justifica seu controle e mesmo sua não legitimidade ao espaço público. A construção de um estereótipo negativo auxilia, inclusive, as campanhas de desqualificação dos movimentos trabalhistas organizados dos estivadores<sup>533</sup>. O estivador, desconhecedor dos códigos e das leis, de natureza embrutecida pela origem e pelo trabalho, não possui artifícios que o qualifiquem a questionar a ordem estabelecida. A ele cabe apenas obedecer e se resignar.

Assim, as crônicas policiais dos periódicos de Belém desta época nos mostram um numeroso conjunto de dramas ocorridos na zona portuária, protagonizados pelos usuários de um espaço que se expandia dos trapiches, armazéns e estabelecimentos atacadistas a outros inúmeros lugares públicos destinados, em grande parte a esses sujeitos, tais como estalagens, tavernas, prostíbulos e botequins, que atraíam dia e noite, os trabalhadores em busca um interregno entre a cachaça, as mulheres e uma boa prosa para voltar com mais coragem à refrega cotidiana.

---

<sup>533</sup> Exemplo disso foi o ataque que os estivadores sofreram por parte da praça de comércio da cidade em junho de 1920, quando buscavam por via judicial, através do advogado do Sindicato, dr. Augusto Meira, a obrigatoriedade da contratação de seu corpo de trabalhadores para a descarga de gêneros oriundos de pequenas embarcações do interior do estado. Ao longo de várias edições, os estivadores foram chamados de inúmeros termos insultuosos, tais como “caboclos que desconhecem o que é razão”, que mostravam um natural desconhecimento da lei por “sua natureza rude”, “gente inculta em assuntos jurídicos”, “pretensiosos usurpadores”, de uma “classe que pretende impor leis ao cais”, que nada mais são que “bolcheviques disfarçados de nacionalistas”, etc. Ver: *Estado do Pará*, edições da segunda quinzena de junho de 1920.

#### 4.1. “Praticando os maiores desatinos”: violência no cais.

A tentativa de assassinato de “Pernambuquinho” no cais da *Port of Pará*, em 1921, descrito no início deste capítulo, é apenas um dos muitos exemplos de brigas, espancamentos e até assassinatos que ocorriam entre estivadores no ambiente de serviço. Tais tumultos sempre causavam espanto entre os articulistas do noticiário policial, como do jornal *A República*, que informa da prisão do estivador Pedro José Ferreira por fazer “um grande banzé” próximo ao Ver-o-peso “e tudo às 2 horas da tarde”<sup>534</sup>; ou do *Estado do Pará* que noticia a briga entre o estivador paraibano Manoel Olegário e o carregador português José Rocha pela manhã em pleno *boulevard* da República, onde “acharam o momento e o lugar próprios para um ajuste de contas, empenhando-se em luta e esmurrando-se a valer”<sup>535</sup>. Parecia, assim, absurdamente incompatíveis numa sociedade civilizada tais atitudes com o espaço e o horário estabelecidos pela disciplina do trabalho.

Os trapiches e as embarcações serviam constantemente de cenário para conflitos entre estivadores, como o ocorrido entre Raymundo Gil, preso pela guarda da Recebedoria, quando brigava com outro estivador no trapiche da repartição<sup>536</sup>. Ou com Antônio Rosa, preso pelos guardas da Alfândega, por ter ferido gravemente um seu companheiro, bordo do vapor inglês “Cametaense”. Ou, então, com o sergipano Domingos Teixeira, atacado à navalha pelo colega maranhense Zacharias Ramos no trapiche Belém, após discussão em que supostamente Teixeira teria insultado a Ramos e sua família quando procediam o embarque de mercadorias a bordo do “Gilberto”<sup>537</sup>.

Nem o cais da *Port of Pará*, após sua construção, que no intuito de tornar o serviço mais racional e eficiente, contava com um maior número de funcionários para a fiscalização dos serviços de embarque e desembarque, deixava de ser cenário corriqueiro de contendas, como a ocorrida numa certa tarde entre o estivador maranhense de nome Olympio e o carreiro Manoel Rezende, após o último ter se voltado grosseiramente contra o primeiro quando este o tocou com o carrinho que conduzia, gerando uma perseguição “a fueiro” com o qual Rezende golpeara Olympio pelas costas, deixando-o em estado grave e gerando grande confusão entre seus companheiros no cais<sup>538</sup>. Ou a ocorrida entre os estivadores Raymundo Félix e Guilherme Silva, quando este último, numa certa manhã, após longa discussão em frente ao galpão nº1 de inflamáveis, “investiu de faca em punho contra o seu companheiro, que escapou milagrosamente de ser ferido pelo ferrabrás. A intervenção do capataz pôs término à questão, sendo Guilherme Silva expulso do serviço”<sup>539</sup>. Ou, ainda, da queixa feita à polícia pelo estivador Francisco Alves contra seu companheiro de profissão Durval de tal que simplesmente “o agrediu, pela manhã, no cais da *Port of Pará*”<sup>540</sup>.

<sup>534</sup> *A República*, 28/04/1900, p.2.

<sup>535</sup> *Estado do Pará*, 02/12/1919, p.4

<sup>536</sup> *A República*, 24/09/1899, p.2.

<sup>537</sup> *Ferimentos Leves*, 1904. Fundo: 2º Distrito Criminal. Centro de Memória da Amazônia – CMA/UFPA.

<sup>538</sup> *Estado do Pará*, 19/06/1915, p.3.

<sup>539</sup> *Estado do Pará*, 31/03/1917, p.3.

<sup>540</sup> *Estado do Pará*, 13/06/1918, p.2.



**Figura 72:** Último trecho do cais da *Port of Pará*, reservado a transatlânticos e navios de cabotagem. Fotografia.  
**Fonte:** Fotográfica Digital (IMS/FBN). <http://brasilianafotografica.bn.br/brasiana/handle/bras/2170>

Embora muitas das brigas se dessem entre trabalhadores que realizavam a mesma função (estivador contra estivador) ou que executavam serviços igualmente subordinados (estivadores contra doqueiros, carroceiros, carregadores, etc.), sendo causados por “motivos fúteis”, nem sempre atrelados aos serviços executados, em outros casos, porém, os conflitos expunham situações muito mais complexas relacionadas à resistência dos trabalhadores das estivas quanto à ingerência das autoridades fiscais do litoral<sup>541</sup> e, sobretudo, dos seus superiores no serviço, como demonstra o caso transcrito a seguir:

No cais da Port of Pará, revoltou-se, à tarde de ontem, o estivador José Avelino da Silva, praticando os maiores desatinos.

Principiou ele por se insurgir contra o chefe do tráfego daquela Companhia Edward Kup, em virtude deste tê-lo admoestado a propósito da irregularidade por que estava sendo feito o serviço da descarga do vapor “Satélite”.

Em defesa do chefe do tráfego, apresentou-se o capataz geral da Port of Pará João Baptista de Almeida Genú, contra quem se voltou José Avelino, procurando alvejá-lo com uma pistola Mauser.

Houve intervenção de outros estivadores, sobre os quais José Avelino despejou a sua arma.

<sup>541</sup> Como a ocorrida “Ontem às duas horas da tarde, na rua do Imperador em frente a porta da Alfândega o encarregado da lancha da saúde do porto teve uma altercação com o estivador da casa comercial de Singlehurst Brocklehurst & CO. este lançando mão de uma garrafa feriu aquele levemente. O encarregado da lancha então deu-lhe duas estocadas uma no antebraço e outra no abdômen”. *O Liberal do Pará*, 04/09/1887, p.2.



O primeiro atingido pelos projéteis foi o estivador João Bernardo da Costa, no cômico da axila esquerda e no tórax, do mesmo lado.

O segundo, foi o de nome João Thomaz, alcançado por outro projétil na coxa do lado direito.

Os companheiros do ferido conseguiram afinal efetuar a prisão do *delinquente*, desarmando-o o de nome Delphino Oliveira (...).<sup>542</sup>

O capataz geral da *Port of Pará*, João Baptista Genú, pertencia ao corpo de trabalhadores nas estivas há bastante tempo, tendo feito parte do grupo fundador da Sociedade União Beneficente dos Estivadores da *Port of Pará*<sup>543</sup>. Genú era o exemplo de que a maioria dos capatazes havia começado sua profissão no interior das turmas de estivadores. Com o passar do tempo, alguns tornavam-se os chefes dos “ternos” estabelecendo, assim, maior contato com as casas comerciais e companhias de navegação que solicitavam os serviços desses trabalhadores. Como vimos no capítulo anterior, a relação surgida do contato entre os chefes dos “ternos” com os empregadores possibilitava a indicação daqueles que possuíssem melhor relacionamento com base na confiabilidade, a fim de exercerem a função de fiscais das capatazias. Essa estrutura intermediária de fiscalização lembra muito a dos contramestres das indústrias têxteis francesas do século XIX, como indica Michelle Perrot, que a princípio possuíam uma boa representatividade dentro do grupo operário, mas que com o passar do tempo, foram “absorvidos” pelo patronato que “fez de tudo para liga-los a si e separá-los do corpo dos operários, empregando tanto meios materiais (salário melhor ou pagamento mensal) como privilégios simbólicos e honoríficos”<sup>544</sup>.

Outro caso envolvendo João Batista Genú, publicado pelo *Estado do Pará*, demonstra como o capataz gozava da “proteção” da companhia nas situações de conflitos com outros estivadores:

No Cais – Camaradagem Policial

João Baptista Genu é capataz geral da Port of Pará na secção de longo curso.

Quinta-feira última às 3 horas da tarde, teve ele uma questão com o estivador efetivo da Companhia, Clemente de tal, de quem é inimigo, e no auge da discussão puxou de um revolver e atirou à queima-roupa no seu desafeto, não o atingindo.

O caso foi parar na polícia, de onde, ou por escrúpulo, ou por outro qualquer motivo, não veio à baila.

Entretanto, o gerente da Port of Pará, dr. Guilherme Paiva, despediu o estivador, deixando na santa paz o capataz.

Já é fazer justiça...<sup>545</sup>

Dessa forma, não era de se estranhar a “desconfiança” que existia entre os estivadores em relação aos capatazes, como se estes tivessem passado “para o outro lado” das forças de produção<sup>546</sup>. Situações de conflitos envolvendo esses sujeitos, pela própria natureza autoritária e controladora do trabalho do capataz<sup>547</sup>, eram comuns. A relação entre estivadores e capatazes se desenvolviam sob

<sup>542</sup> *Estado do Pará*, 06/12/1914, p.3

<sup>543</sup> Na diretoria eleita no ano de 1911, Genú pertencia à Comissão de Sindicância da referida associação, como informa o *Estado do Pará*, 08/08/1911, p.3.

<sup>544</sup> PERROT, *op.cit.*, p.70.

<sup>545</sup> *Estado do Pará*, 25/01/1920, p.1.

<sup>546</sup> Fernando Silva, inclusive, aponta que era comum os estatutos sindicais excluírem de seu corpo aqueles estivadores que se tornassem contramestres. SILVA, 1995, p.42.

<sup>547</sup> Segundo Silva, o feitor (capataz) era responsável por controlar o tempo de serviço, a circulação espacial do trabalhador durante o expediente, a eficiência e o cuidado do serviço prestado e a instrução de sua turma, a fim de

critérios de emulação, competição física e virilidade. Não é à toa que se percebe o hábito difundido entre os trabalhadores dessa categoria da posse de armas, tais como navalhas, punhais, pistolas, as luvas de ferro, e os “gatos” portados tanto no ambiente de trabalho como fora dele.

No caso ocorrido à “Pernambuquinho” é interessante notar no seu depoimento à imprensa, a tentativa de denegrir a imagem do capataz, afirmando o seu caráter violento para com os companheiros, dizendo que “Em todos os navios que demandam o nosso porto, tem Belmiro inimigos”. Segundo o amazonense, a briga do qual saíra ferido teria sido motivada por Belmiro, que o havia convidado diversas vezes para brigar, o que “Pernambuquinho” “nunca acatou, por saber que o seu antagonista andava armado”. Disse, ainda, que dias antes do ocorrido, o capataz havia tentado “agredir o estivador Nascimento, que, não obstante o brigão estar armado de pistola, o repeliu energicamente”<sup>548</sup>.

Verdade ou não, as informações de “Pernambuquinho” ao *Estado*, comprovam uma realidade de conflitos e rivalidades dentro do espaço de trabalho desses indivíduos, mas também demonstram a rede de alianças e camaradagem estabelecida entre os trabalhadores. Quando “Pernambuquinho” insinua que Belmiro havia entrado em conflito com os estivadores Henrique Leite e José Carlos Fonseca, os dois citados, no dia seguinte, enviam nota ao jornal desmentido o fato, acrescentando que eram bons companheiros de Belmiro. Obviamente que esse desdito pode ter sido escrito pelos estivadores sob pressão intimidante de Belmiro. Porém, é interessante notar que o capataz só vem a público responder à acusação de tentativa de homicídio – visto que até então encontrava-se foragido, por sentir-se insultado com as declarações de “Pernambuquinho” de que o mesmo era malvisto pelos seus companheiros<sup>549</sup>. Quanto à gravidade do ferimento que produzira, “nenhuma importância tem, sendo mais uma invenção para armar ao efeito”. Importava-lhe menos o estado de saúde do companheiro que a acusação de que possuía inimigos.

Uma evidência de que Belmiro Brígido – embora gozasse da fama de valentão – ainda possuía bons camaradas entre os estivadores da *Port of Pará*, foi a suposta “parede” feita em volta do soldado da Brigada Militar que, após presenciar o conflito no armazém nº7, foi em direção do capataz na tentativa de capturá-lo, quando foi impedido pela massa de trabalhadores que gritavam: “ – Não pode! Não pode!”<sup>550</sup>. A posterior ausência de estivadores quando da chegada da polícia no local do crime, também pode ser interpretada como uma evasiva dos trabalhadores para não haver depoimentos que prejudicassem os envolvidos ou por uma opção pela não tomada de partido no caso.

Belmiro, como grande parte dos capatazes, havia sido um líder na estiva. Ajudou a fundar o Sindicato dos Estivadores, em 1914, e durante a árdua greve de 1917 era o presidente da entidade. Antes de se tornar capataz, Belmiro havia congregado muitos companheiros na luta proletária e,

---

evitar acidentes e avarias às mercadorias manuseadas. Isto quer dizer que o capataz deveria ser alguém que detinha o “saber fazer” da lida da estivagem. *Ibid.*, p.32-32.

<sup>548</sup> *Estado do Pará*, 13/09/1921, p.1.

<sup>549</sup> “Não é verdade que eu seja malvisto por meus companheiros de trabalho e o próprio Pernambuquinho, até bem poucos dias, se dava comigo”. *Estado do Pará*, 15/09/1921, p.2.

<sup>550</sup> *Estado do Pará*, 11/09/1921, p.3.

consequentemente, conquistou o respeito de muitos dentro da categoria. Belmiro certamente empregara muitos conhecidos na lida da estiva, tendo em vista que a formação do contingente desse tipo de trabalhador avulso não era de reponsabilidade da empresa empregadora, mas passava, obrigatoriamente, pelo antigo costume do sistema de “contratação intermediária” característico da categoria, que consistia na indicação de amigos, compadres, parentes para a ocupação de postos vagos, numa relação direta e pessoal, forjada por “elos de favor e gratidão” entre os próprios estivadores<sup>551</sup>. Essa estrutura de contratação também fortaleceu o corporativismo e o “senso de responsabilidade sobre seu ‘protegido’”, o que implicava no desenvolvimento de um papel “policiador e estabilizador” entre os próprios trabalhadores que visava “inibir a eclosão de conflitos”<sup>552</sup>.

O caso do atentado a “Pernambuquinho” nos deixa a sensação de que a categoria, de certa forma acreditava que os conflitos que surgiam entre os colegas deveriam ser resolvidos “internamente”, sem a mediação patronal ou policial. A indiferença de Belmiro com o ferimento de “Pernambuquinho”, sua preocupação em provar a sua amizade com os de sua classe e a atitude dos estivadores de impedir que a praça da Brigada cumprisse com seu papel de prender o capataz, são atitudes que parecem dizer que os estivadores se viam como uma “grande família”, na qual o surgimento de pequenas – ou grandes – rugas eram comuns e poderiam ser resolvidas rapidamente através da intermediação de terceiros, dentro do próprio grupo, ou mesmo numa conversa informal na mesa do botequim<sup>553</sup>.

Nesse sentido, os trabalhadores da estiva parecem ter desenvolvido uma certa aversão ao controle e vigilância externa, maior até que o proletariado fabril, buscando nas décadas seguintes a manutenção da prerrogativa da autonomia na contratação e no controle de seu pessoal. Porém, embora muitos capatazes, saídos do interior da categoria, gozassem ainda de prestígio junto aos colegas, o antagonismo criado entre estes e os estivadores foi um importante aspecto dentro desse sistema de trabalho para o desenvolvimento de uma consciência de classe por parte dos estivadores. A configuração da figura do capataz como o “outro”, foi um ponto facilitador para a elaboração do conceito de “Nós” da categoria dos estivadores.

No antigo sistema das companhias de carregadores, durante o período da escravidão, não havia ainda a existência institucionalizada do “capataz” que trabalhava para os interesses da companhia empregadora. Antigamente a figura do “capitão” ou do “contramestre” não era associada ao “patrão”. As companhias que solicitavam os serviços de escravos carregadores não possuíam a figura de um “feitor” dentro do seu quadro que atuasse no sentido de controle e vigilância das turmas de carregadores. Quem realizava essa função era o líder do próprio grupo de trabalhadores. O “capitão” das antigas companhias de carregadores era um do demais, dividia a mesma posição de subordinação

---

<sup>551</sup> SILVA, 1995, p.25.

<sup>552</sup> *Ibid.*, 24.

<sup>553</sup> Lembrando o caso acima citado de João e Sarué que mesmo tendo tido um desentendimento há cerca de um mês antes do crime, ainda saíram juntos para se divertir.

social dentro de uma estrutura de trabalho autônoma, que havia sido uma importante conquista daqueles indivíduos no contexto do cativo. Rateava com os companheiros o pagamento pelo serviço e defendia aos seus melhores condições de trabalho. A hierarquia existente dentro das companhias de carregadores era legítima, pois havia sido construída e aceita pelo grupo e não imposta pelo empregador. Porém, com a chegada de um novo modelo de organização do trabalho no pós-abolição que, ironicamente buscará um controle mais rigoroso desse assalariado, no interesse da racionalização e eficiência do serviço daquilo que Hobsbawm chamou de “indústria de fronteiras fluidas”<sup>554</sup>, que será o porto moderno<sup>555</sup>, ocorre uma desestruturação da antiga ordem do sistema de trabalho autônomo daquela categoria. No momento em que os “capitães” são cooptados a trabalhar não mais como líderes do grupo de carregadores, mas como intermediários das empresas, a estrutura hierárquica das companhias de trabalhadores se desestabiliza. O protecionismo e os privilégios dados aos capatazes retirarão destes sujeitos o identificador de equivalência junto aos demais. Os capatazes serão vistos muitas vezes, a partir de então, como personificação do “patrão”.

É a partir daí que surge a importância da unidade dos trabalhadores, como é possível notar no incidente ocorrido certa manhã do início do ano de 1921, quando estivadores que realizavam a descarga do vapor “Goyaz”, no cais da *Port of Pará*, presenciaram uma discussão entre um dos seus e o capataz geral do *Lloyd*, José Abelino, que “suspendeu, por qualquer motivo, um deles, mandando que se retirasse do trabalho”<sup>556</sup>. Os demais companheiros do estivador suspenso se solidarizaram com o colega e resolveram abandonar o vapor. “Queriam eles, para normalizá-lo, a volta do estivador que havia sido dispensado”. Após algumas horas de prejuízo com o atraso do serviço, o estivador suspenso foi readmitido e a descarga do vapor concluída.

A força dessa união encontra-se no entendimento da categoria da importância do serviço da estiva. Na greve de junho de 1917, por exemplo, a suspensão do serviço havia provocado a paralisação de vinte embarcações no cais da cidade<sup>557</sup>, provocando prejuízos incalculáveis para toda uma rede de interesses, o que demonstra a consciência da categoria da significação do seu trabalho:

As greves das docas, como as greves ferroviárias, podem causar perdas financeiras maciças ou ruptura de um grande setor da economia – especialmente em áreas dependentes do comércio de ultramar – atrasando ou impedindo o transporte de mercadorias e matérias-primas. A mão de obra do cais é poderosa porque sua capacidade de fazer greve é poderosa, e em geral os sindicatos portuários têm uma forte tradição de militância.<sup>558</sup>

Há que se dizer que na greve de junho de 1917, cujas reivindicações foram eminentemente salariais, o protesto dos estivadores contra os maus-tratos recebidos pelos capatazes encontrava-se

---

<sup>554</sup> HOBBSAWM, Eric J. “Sindicatos nacionais portuários”. Em: **Os Trabalhadores**: estudo sobre a história do operariado. São Paulo: Paz e Terra, 2000, p.242.

<sup>555</sup> GITAHY, *op.cit.*, p.33.

<sup>556</sup> *Estado do Pará*, 11/02/1921, p.1.

<sup>557</sup> *Estado do Pará*, 13/06/1917, p.1.

<sup>558</sup> HOBBSAWM, *ibidem*.

presente e consolidado<sup>559</sup>. O jornal que noticiou o caso do estivador do *Lloyd* suspenso ainda informava que “Dizia-se também que outro fora o motivo que levou os estivadores a abandonarem o serviço. Exigiam que os capatazes das casas armadoras passassem a fazer parte do Sindicato”<sup>560</sup>. Na greve do ano anterior, por exemplo, um dos pontos de embate, era exatamente a resistência à imposição de capatazes pertencentes ao quadro da empresa empregadora. Em nota, essas empresas declararam não ser possível o acordo nesse sentido, pois

a *disciplina* a base de toda a organização sadia, está claro que, como de costume, as ordens, a que a obediência é devida, sobre a organização do trabalho, serão dadas, por intermédio de capatazes, pelos gerentes das mencionadas empresas, que estarão sempre dispostas a atender todas as reclamações justas que o trabalhador queira lhes dirigir convenientemente.<sup>561</sup>



**Figura 73:** Grupo de grevistas em frente à União dos Estivadores. Fotografia. 1916.

**Fonte:** Estado do Pará, 03/04/1916, p.2.

Os estivadores buscavam, assim, recuperar o controle do trabalho da categoria, reincorporando a figura do capataz ao seu grupo, a fim de fortalecer o corporativismo da classe. Tratava-se de manter o costume do “autogoverno” construído pelos próprios trabalhadores na gestão da categoria. Havia,

<sup>559</sup> Em nota à imprensa, as companhias empregadoras que sofriam com a paralização dos estivadores de 1920 (*Booth Line, Lloyd Brasileiro, Port of Pará, Pereira Carneiro & Co. Comércio Navegação, Lampost & Holt Ltd., Amazon River* e a *Price Line*), afirmavam seu compromisso com a manutenção salarial acordada “como também às ordens existentes sobre o bom tratamento, devido pelos capatazes aos trabalhadores”. *Estado do Pará*, 13/01/1920, p.1.

<sup>560</sup> *Estado do Pará*, 11/02/1921, p.1.

<sup>561</sup> Nota assinada pelas empresas armadoras, em 12 de janeiro de 1920, publicada no *Estado do Pará*, de 13/01/1920, p.1.

dessa forma, uma noção por parte dos estivadores de que, afinal, o capataz era, na verdade, uma espécie de representante, um mero subordinado da empresa contratante que apenas acatava as ordens vindas “de cima”. Um caso que exemplifica este raciocínio, ocorreu em janeiro de 1920, quando os estivadores se recusaram a realizar o desembarque de borracha do vapor “Polycarp”, após o capataz da *Booth*, José Menezes ter comunicado que a partir daquele dia, em cada lingada de borracha seriam transportadas quatro caixas, com diminuição do pessoal. Tal determinação feria o acordo feito entre Sindicato e a empresa de navegação, ao final da última greve, que reduzia de quatro para três o número de caixas por lingada, mantendo-se os três homens para seu carro. Um dos estivadores entrevistados pelo *Estado do Pará*, dizia que a paralisação não era greve, mas um protesto: “Não é greve, não senhor. É simplesmente recusa às exigências da *Booth*. Não nos queremos submeter aos *seus caprichos*”<sup>562</sup>.

A fala do estivador mostra que já existia a consciência de que a luta da classe se dirigia às empresas, e não aos seus subordinados. Obviamente que o corporativismo da categoria não foi resultado apenas dos embates entre estivadores e capatazes, mas foi gestado num contexto de absorção de novas ideias trabalhistas do socialismo e do anarcossindicalismo que tomavam conta do Brasil no início daquele século<sup>563</sup>. Lembrando que os portos foram espaços privilegiados de intercâmbios de ideias e experiências, sendo responsáveis, por isso, pelo nascimento de categorias extremamente combativas na luta operária naquele momento. Um exemplo da consolidação dessa ideia foi exatamente o fato que dará origem ao nascimento do próprio sindicato, em 1914, gerada a partir de um conflito entre o capataz da *Booth Line* e um estivador de nome Paulo Victor.

Por volta das seis horas da manhã do dia 19 de fevereiro daquele ano, os estivadores da *Booth* chegaram ao local regular de concentração da categoria, no *boulevard* da República, próximo à travessa Primeiro de Março, a fim de receber as suas respectivas chapas e dar início ao serviço de carregamento do pacote inglês “Hilary”. A categoria estava descontente desde o dia anterior, quando fora anunciada a redução de 8\$ para \$7 os salários dos trabalhadores do serviço diurno e de 10\$ para 9\$ os dos trabalhadores encarregados do serviço noturno. O encarregado de transmitir essa notícia foi o capataz da *Booth*, o pernambucano Anísio Gomes da Silva. Quando este chegou junto aos trabalhadores, foi interpelado pelo sergipano Paulo Victor<sup>564</sup>, que uma das testemunhas caracterizou como sendo um dos “líderes da estiva”<sup>565</sup>.

<sup>562</sup> *Estado do Pará*, 06/01/1920, p.1.

<sup>563</sup> Sobre o qual há uma vasta bibliografia especializada, dentre a qual destaco: FAUSTO, Boris. **Trabalho Urbano e Conflito Social** (1890-1920). São Paulo: Difel, 1977; MARAM, Sheldon Leslie. **Anarquistas, imigrantes e o movimento operário brasileiro**, 1890-1920; Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979; PINHEIRO, Paulo Sérgio & HALL, Michael M. **A Classe Operária no Brasil**. Documentos (1889 a 1930). Vol. 1. O movimento operário. São Paulo: Alfa Ômega, 1979; FOOT HARDMAN, Francisco. **Nem Pátria Nem Patrão!** Vida operária e cultura anarquista no Brasil. São Paulo: Brasiliense, 1983; GOMES, Ângela. **A Invenção do Trabalhismo**. São Paulo/Rio de Janeiro: Vértice/IUPERJ, 1988; FOOT HARDMAN, Francisco & LEONARDI, Victor. **História da Indústria e do Trabalho no Brasil: das origens aos anos vinte**. São Paulo: Ática, 1991; BATALHA, Cláudio H. M. **O Movimento Operário na Primeira República**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.

<sup>564</sup> *Estado do Pará*, 20/02/1914, p.2.

<sup>565</sup> *Idem*.



Paulo Victor havia reunido ao seu redor um grupo de estivadores que parecia não estar disposto a aceitar tal determinação. Segundo alguns que presenciaram o fato, Paulo Victor teria conclamado seus colegas a não aceitarem as chapas e se recusarem ao trabalho. Com os ânimos exaltados após acalorada discussão com Anísio, Paulo teria partido para cima do capataz, com um “gato” em punho, com o qual teria acertado o olho esquerdo do pernambucano. Na luta corporal que se seguiu entre os dois, Anísio, de posse da sua pistola, desfechou três tiros consecutivos que atingiram a coxa e o tórax do estivador. O capataz, “acompanhado pelos populares Jorge Martins, João Baptista e Jacyntho Cardoso”, entregou-se à estação central de polícia enquanto que o corpo de bombeiros levava Paulo Victor, agonizante, ao hospital de Caridade, onde veio a falecer horas mais tarde<sup>566</sup>.

A imprensa que noticiou o fato teve diferentes interpretações sobre o ocorrido. O *Estado do Pará*, por exemplo, culpou o sergipano pelo conflito, que teria sido provocado pela “rebeldia de um trabalhador subalterno, que não se conformava com as ordens dos seus superiores, transmitidas por outro trabalhador de categoria superior à do rebelado”<sup>567</sup>. A própria manchete da notícia “Um capataz da *Booth Line* mata um estivador em legítima defesa”, absolve o pernambucano antes mesmo da descrição dos fatos. O jornal em momento algum questionou a disparidade de forças que havia entre o estivador, armado com seu “gato” de prender borracha, e do capataz, munido de uma “Mauser”. Já a *Folha do Norte*, cujo escritório localizava-se exatamente na esquina do ocorrido, conseguiu entrevistar mais testemunhas, que deram “diferentes versões” sobre o fato<sup>568</sup>. Segundo o periódico, o enterro foi realizado naquela tarde às expensas dos próprios estivadores que aguardaram a saída do corpo do Necrotério municipal, quando um indivíduo que disseram se chamar Antônio Carvalho teria feito

um discurso incendiário, aconselhando os estivadores a tomarem uma “revanche”, proferindo aproximadamente o seguinte: “O morto de hoje é uma vítima da solidariedade com os seus colegas. Como ele qualquer um de nós poderia tombar. É preciso reagir. O *capital* não pode mandar no trabalho. Sigamos todos a pé, passemos pela Booth para lhes mostrarmos que sois unidos e aí, então, de frente da casa dos assassinos, *porque os assassinos são eles e não o que praticou o crime mandado*, vóis sabereis cumprir o vosso dever”.<sup>569</sup>

Após esse discurso público, a polícia foi acionada e acompanhou o cortejo fúnebre a fim de preservar a ordem, não ocorrendo maiores incidentes. Anísio Gomes, defendido nos tribunais pelo advogado da *Booth Line*, foi absolvido e transferido de estado<sup>570</sup>. Os estivadores, logo após o assassinato do companheiro, reúnem-se em assembleia e fundam a União Sindicato dos Estivadores<sup>571</sup>,

<sup>566</sup> *Idem.*

<sup>567</sup> *Idem.*

<sup>568</sup> *Folha do Norte*, 20/02/1914, p.1

<sup>569</sup> *Idem.*

<sup>570</sup> Nas pesquisas realizadas no Centro de Memória da Amazônia – CMA, que possui atualmente a guarda dos processos criminais do Tribunal de Justiça do Estado, não existem autos de homicídio para a década de 1910. Porém, o levantamento da documentação do *Rol dos Culpados*, já citada nesta dissertação, nos informa que Anísio Gomes foi absolvido por unanimidade de votos no dia 7 de dezembro de 1914. Ver também: DI PAOLO, Darcy Flexa. **Os Estivadores do Pará no Movimento Sindical Brasileiro**: um estudo sociológico. Belém: CEJUP, 1986.

<sup>571</sup> DI PAOLO, *op.cit.*

cuja sede seria estabelecida no exato trecho onde ocorreria o crime. A fundação do sindicato deu-se, assim, como reação a um fato trágico, ocorrido no cotidiano de violência desses trabalhadores. O discurso de Antônio Carvalho mostra como já estavam assentadas as bases ideológicas que transformariam uma simples insubordinação individual, num movimento de classe coeso e político.



**Figura 74:** Escritórios da *Booth Line* à direita do Hotel do Comércio no *boulevard* da República. Fotografia. Fonte: PARÁ (Estado). *Indicador Ilustrado do Estado do Pará*. Rio de Janeiro: Courrier & Billiter, 1910, p.100.



**Figura 75:** Sede da União dos Estivadores, no *boulevard* da República, esquina com a travessa Primeiro de Março. Fotografia. 1916. Fonte: Estado do Pará, 03/04/1916, p.2.

As histórias de Paulo Victor e “Pernambuquinho” são muito semelhantes, embora as motivações para os crimes entre os trabalhadores do porto fossem distintas. De toda a forma, ambos os casos refletem o cotidiano violento e, em grande medida, de resistências às transformações do sistema de trabalho disciplinar imposto pelo capital estrangeiro na cidade de Belém, com a construção do moderno cais da *Port of Pará*. Brigas, insubordinações e até crimes de sangue surgem, assim, não pelo fato de que estivadores possuíam uma tendência nata à perversidade ou de que a violência era parte constitutiva do seu universo de trabalho, pautado na força e na virilidade. Tais reações podem ser compreendidas, na verdade, como táticas de manutenção de costumes criados no próprio seio da categoria, que se via pressionada a renunciar ao importante controle do seu sistema de trabalho em favor dos empregadores. Segundo Margareth Rago, na recusa à “obediência às normas do trabalho e aos ritmos produtivos impostos pelo capital, esta contra-organização dos trabalhadores manifesta uma tendência no sentido de determinar as regras de comportamento dentro da fábrica e de organizar a sua própria atividade, apontando para a gestão autônoma da produção”<sup>572</sup>. Porém, a autora salienta que o comportamento do trabalhador não será regulado somente no espaço de trabalho. Em Belém, a vigilância ao estivador também será feita fora do cais, nos arredores da zona portuária onde os estivadores passavam o seu tempo de lazer e ociosidade.

#### 4.2. “A mulher, o vinho e o jogo”: trabalho e vadiagem.

“Pernambuquinho”, antes de se “regenerar” entrando para o serviço de estivagem, era a verdadeira antítese da nova ética do trabalho daquele novo mundo assalariado. Passava o dia pelo cais do porto, nos freges e botequins da travessa Primeiro de Março e do *boulevard*, jogando e bebendo junto ao seu “gango”, praticando turbulências e incomodando as autoridades. “Agora sou outro homem, ‘seu repórter’. Estou trabalhando. Mudei de vida”. “Pernambuquinho” sabia o valor daquelas palavras. O trabalho era o caminho para uma vida melhor. “Pernambuquinho”, no ano de 1921, já havia internalizado a ideologia da ordem e do progresso, construída no preocupante período de transição do trabalho escravo para o livre, entre as décadas de 1880 e 1900. Sabia que a liberdade não estava verdadeiramente garantida pela Lei de 1888. A verdadeira liberdade individual só poderia ser conquistada por meio do trabalho:

Eu não somente sou amigo dedicado da liberdade, mas sou também o extremo defensor; por isso, não admito que, por qualquer pretexto, a autoridade vá constranger o cidadão pacato, trabalhador e alegre, que, depois dos labores do dia, vai por essas ruas mudar a sua terna flauta, guelar uma modinha *au clair de lune*, ao som do seu apaixonado violão, dar algumas tacadas, no *Chic*, no *Central*, no *Cosmopolita*, e nesses tempos de alegres e lícitos exercícios, tomar uma *golada* de qualquer coisa, em dose tal, que a cabeça não desça muito para o estômago, ou que os vapores estomacais não subam muito para as altas regiões cerebrais.

---

<sup>572</sup> RAGO, *op.cit.*, p.27.

Porque, enfim, meu diletíssimo leitor, este mundo é bonito, mas muito bonito; sobretudo quando sabemos usar prudentemente, e nunca abusar levemente destas três graças, desta trindade santíssima, que se chama: - a mulher, o vinho e o jogo.<sup>573</sup>

O escritor cametaense Juvenal Tavares, cronista do *Diário de Notícias*, onde assinava seus textos sob o pseudônimo de “Mephistopheles”<sup>574</sup>, era um diletante dos prazeres da vida. Era ainda mais, um apreciador da liberdade individual. No trecho da crônica acima, publicada em 1887, o escritor advoga pelo direito à “sublime trilogia” daqueles “prazeres etéreos”. Defende a liberdade ao gozo dos “alegres e lícitos exercícios” a todo o “cidadão pacato, trabalhador e alegre”. Porém, se tais prazeres não fossem usados “prudentemente” a liberdade daria lugar à “desordem e a licença”:

(...) não venho falar contra a rapaziada alegre e pandega; mas sim contra uma sucia de vagabundos grosseiros e crapulosos, que infestam esta cidade, sendo a causa de grandes distúrbios (...)

Ao lado o edifício da *Recebedoria* e nos respectivos trapiches, do meio dia em diante, existe uma malta de vadios e vagabundos, contra quem a polícia deve fazer uma verdadeira campanha. (...)

Oh! exm. sr. dr. chefe de polícia, lance para ali os seus vigilantes e policiais olhares, a fim de acabar d’uma vez para sempre aquela horda de perturbadores.<sup>575</sup>

Tavares escreve pouco mais de um ano antes a Lei de 13 de Maio. O tema da liberdade estava na ordem do dia. Para o cronista fica claro que o limite da liberdade individual estava na licenciosidade desta liberdade e que, a partir do momento em que ela afetava a ordem, o sossego e a moralidade públicas, essa dádiva deveria ser suprimida. Dias antes da publicação desta crônica, o mesmo jornal reafirmava a preocupação com a nova ordem social: “O braço escravo vai escasseando cada vez mais e o braço livre, entregue aos seringais ou à inação, aumentando a malta de vadios que erram nas ruas desta cidade”<sup>576</sup>.

A preocupação com a desordem social nas cidades brasileiras no pós-abolição relacionava-se diretamente com a elaboração do conceito do “não-trabalho” e da percepção de que esse “mal” contribuiria para o fracasso do projeto civilizatório de uma nova nação. A ociosidade e os “vícios” dela resultantes, embora reprimidos pelo Código do Processo Civil durante o período imperial e pelos códigos de postura municipais, ainda era uma responsabilidade atribuída, em grande medida, ao âmbito privado e paternalista do escravismo. Ao senhor de escravos era outorgado o dever da manutenção da ordem de seus subordinados. Após a abolição, essa responsabilidade foi transferida ao Estado, e este atuou através do Código Penal republicano de 1891<sup>577</sup>, na criminalização dos hábitos considerados perniciosos à moral do trabalho: “Esses vícios seriam vencidos através da educação, e educar libertos significava criar o hábito do trabalho através da repressão, da obrigatoriedade”<sup>578</sup>. Segundo Chalhoub,

<sup>573</sup> *Diário de Notícias*, 27/03/1887, p.2.

<sup>574</sup> BARBOSA, Manuel Ferreira. **O Pagé**. O naturalismo inacabado de Marques de Carvalho (1884-1887). Dissertação de Mestrado em História: PPHIST/UFPA. Belém, 2011, p.50.

<sup>575</sup> *Diário de Notícias*, 27/03/1887, p.2.

<sup>576</sup> *Diário de Notícias*, 10/03/1887, p.2.

<sup>577</sup> O Código Penal de 1891, define os crimes e as punições para a mendicância (arts.391 ao 395); o hábito da embriaguez (arts. 396 ao 397), a vadiagem (arts. 399 ao 401), a prática da capoeiragem (arts. 402 e 404). Em: *Diário de Notícias*, 26/02/1891, p.2.

<sup>578</sup> CHALHOUB, 1986, p.42.

o surgimento de um novo sistema de trabalho no final do Brasil imperial, que não passava mais pelo controle abrangente e autoritário do paternalismo escravista, obriga a construção de uma ideologia que busque a difusão da ideia civilizadora e moralizadora do trabalho nas camadas populares. A mendicância, a jogatina e a embriaguez, passam a ser associadas à prática da vadiagem, atitudes da ociosidade nociva ao corpo social. À polícia cabia a repressão aos mendigos, bêbados e vadios, a fim de impedir que esses atos se desdobrassem em crimes como o furto, o roubo e o latrocínio.

Por concentrar em um espaço reduzido a maior parte das tavernas, tascas e botequins de Belém, e por ser um lugar de ampla circulação que facilitava a apropriação alheia, o porto era tido como um lugar propício às “sociabilidades ilícitas”, como denuncia o jornal *O Pará*:

Chamamos a atenção da polícia para um bando de vadios que constantemente vive em jogatina no trapiche da pesca, onde já fez moradia, passando em completo regabofe, tomando banho nú, de vez em quando, enfim, desfrutando da vida num *dulce far-niente* admirável<sup>579</sup>.

A ociosidade era perniciososa à moral pública de muitas maneiras. Ela trazia o desrespeito às regras elementares de civilidade e de vida comunitária, e possibilitava a introdução desses sujeitos no mundo do crime:

Diariamente reúnem-se perto do trapiche da *Amazon Company*, para mais de cem pessoas verdadeiros vagabundos ou para melhor dizer, gatunos, pois não tem ocupação conhecida.

Esses sujeitos reúnem-se ou vivem debaixo das árvores que existem neste lugar. Uns empregam-se no *inocente* divertimento do jogo de dados (a dinheiro) e outros em enganar os pobres hebraicos, vendedores ambulantes que para isso pagam a respectiva licença.<sup>580</sup>

É interessante a informação de que os expedientes que tais indivíduos usavam para sobreviver iam do roubo até a jogatina, passando pela apropriação espacial de certos “pontos” da cidade, como o litoral, onde era cobrada uma “licença” aos vendedores ambulantes para que pudessem realizar as suas atividades. A opinião pública, assim, intimava a polícia a ser “intransigente, persiga-os, estude-os, atente nas suas fisionomias sórdidas e repugnantes e abra-lhes as portas da cadeia”<sup>581</sup>.

A repressão à vadiagem atingia um amplo espectro humano de usuários do porto, dentre eles, as crianças maltrapilhas. Muito editoriais, desde a década de 1880, preocupavam-se com a existência e o destino desses meninos e meninas que perambulavam pelas ruas da cidade, largados aos vícios: “desde o pequenito anêmico, ainda a mudar os dentes, porém, sempre a chupar o imprescindível cigarro, até o adolescente de feições já compostas pelo álcool e pelo tabaco”<sup>582</sup>, exercendo tarefas tais como

guias de cegos; outros para vender bilhetes de loterias; muitos a exercerem pequenas ou duvidosas indústrias sem matrícula, sem disciplina, sem responsabilidade; a maior parte ociosos e vagabundos dados à gatunagem e ao vício do jogo ostensivamente exercido

<sup>579</sup> *Diário de Notícias*, 03/04/1891, p.2.

<sup>580</sup> *O Pará*, 07/08/1900, p.2.

<sup>581</sup> *Folha do Norte*, 06/08/1896, p.1.

<sup>582</sup> *A Voz do Caixeiro*, 04/05/1890, p.1.

nas calçadas das ruas, e muitas vezes de parceria com os mantenedores da ordem pública.<sup>583</sup>

Não eram poucas as denúncias da circulação dessas crianças pelas docas e cais da cidade, jogando o *pincho* e fazendo tropelias. A preocupação com a infância vadia passava pela crença de que a criança seria mais facilmente retirada dos vícios que o adulto “barbado” já reincidente no mundo da criminalidade: “Matéria facilmente moldável, o Estado deveria preocupar-se em formar o caráter da criança, incutindo-lhe o amor ao trabalho, o respeito pelos superiores em geral, as noções de bem e mal, de ordem e desordem, de civilização e barbárie, enfim, os princípios da moral burguesa”<sup>584</sup>. Dessa forma, a criança passa a ser vista como parte integrante do corpo produtivo da nação, sendo, portanto, imprescindível a tutela daquelas que se encontravam em situação de perigo e abandono<sup>585</sup>.

Ciente de sua responsabilidade com a infância desvalida, o Estado imperial passa a encaminhar os meninos órfãos “capturados” que estivessem acima dos 7 anos de idade, para os arsenais de guerra e de marinha<sup>586</sup>. A Companhia de Aprendizes de Marinheiro, nas dependências do Arsenal de Marinha, em Belém, foi a segunda instituição a ser criada no Brasil, nesse sentido, fornecendo uma grande “massa de caboclos, que, no seu tempo vieram constituir grosso das guarnições dos navios de guerra nacionais”<sup>587</sup>. Porém, a vigilância a esses meninos não era absoluta, e os periódicos sempre apontavam para as frequentes fugas dessas crianças nas dependências do Arsenal, que eram vistas perambulando pelo cais<sup>588</sup>, banhando-se “em trajes do pai Adão” na pontes que deitavam a baía<sup>589</sup>.

Com a ajuda de sociedades assistencialistas, a República inaugurará instituições laicas para meninos e meninas pobres e órfãos, como orfanatos, colônias agrícolas e escolas industriais, que adotavam o “trabalho físico e manual como elemento reabilitador, educador, disciplinador e formador das crianças infratoras e abandonadas”<sup>590</sup>. Em Belém, os institutos Gentil Bittencourt e Lauro Sodré foram criações do governo estadual que visavam o ensino profissionalizante dessas crianças, que recebiam “uma educação mais que compatível com sua condição de pobreza”<sup>591</sup>, a fim de serem

<sup>583</sup> *Idem.*

<sup>584</sup> RAGO, *op.cit.*, p.121.

<sup>585</sup> SILVA, Wandoberto F. “O destino dos filhos pobres, órfãos e enjeitados de Pernambuco: as companhias de aprendizes de marinha (1847-1857)”. Em: **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História** – ANPUH. São Paulo, julho-2011, p.2.

<sup>586</sup> Também podiam ser encaminhados aos Seminários e as meninas às Ordens Religiosas. Ver: LODOÑO, Fernando Terres. “A origem do conceito *Menor*”. Em: PRIORI, Mary Del. **História da Criança no Brasil**. 4ª ed. São Paulo: Contexto, 1996, p.129-145.

<sup>587</sup> Através do Decreto nº 1517 de 4 de janeiro de 1855. CAMINHA, Herick Marques. “Organização do Pessoal da Marinha Imperial”. Em: MARINHA DO BRASIL. **História Naval Brasileira**. Rio de Janeiro: SDMG, 3 v. 2002, p.47.

<sup>588</sup> Sobre as fugas das escolas de aprendizes de marinheiros ver: BARRETO NETO, Raul C. “Transpondo muros e regras: os aprendizes de marinheiros da Bahia nas ruas de Salvador (1910-1942)”. Em: **Revista Brasileira de História & Ciências Sociais**. Volume 1 - Número 2 – Dezembro de 2009.

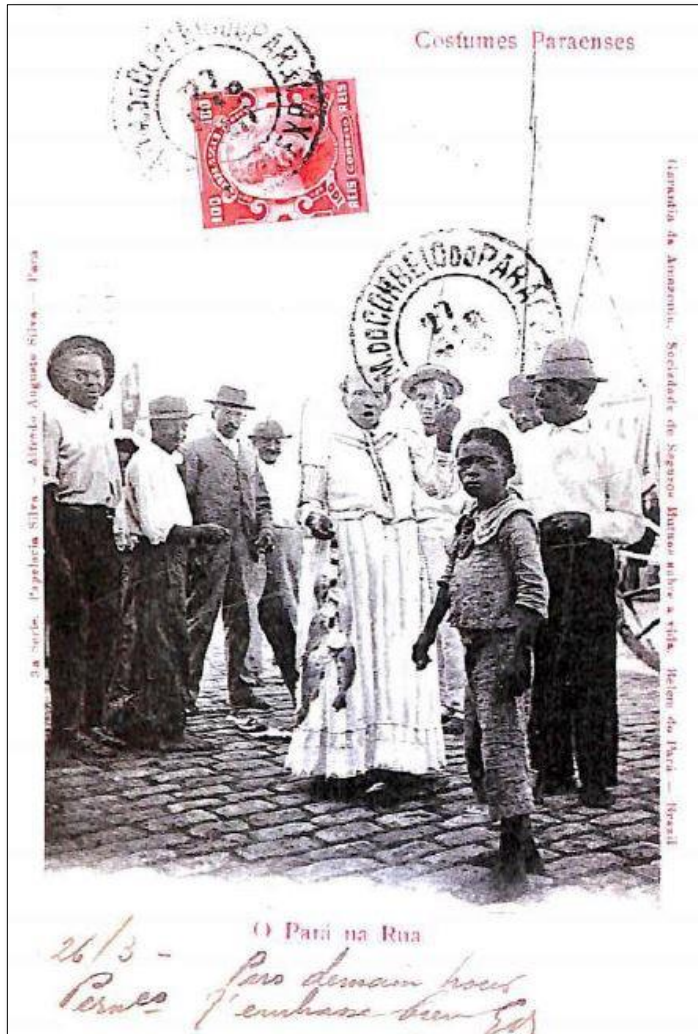
<sup>589</sup> “Em frente à Recebedoria provincial prossegue o mau vício de se reunir abundância de vagabundos. Também não cessou ainda o *bom hábito de crianças* de 12 a 18 anos tomarem banho na ponte da Sacramenta, em trajes de pai Adão”. *Diário de Notícias*, 21/08/1889, p.2.

<sup>590</sup> LODOÑO, *op.cit.*, p.133.

<sup>591</sup> No Instituto Gentil Bittencourt, as meninas pobres e órfãs maiores de 7 anos aprendiam “trabalhos domésticos, trabalhos de agulha e bordado, música, canto, piano e desenho, e recebem uma educação profissional nas oficinas de flores artificiais, de tecidos e de tipografia.”, enquanto que os meninos, no Instituto Lauro Sodré aprendiam os misteres



convertidos em “cidadãos livres, educados e úteis, a si e ao Estado”<sup>592</sup>. O município também traz à sua responsabilidade o Orfelinato Municipal, dirigido pela ordem das filhas de Sant’Anna, fundado em 1893 pela Associação Protetora dos Órfãos e transferido à administração municipal em 1901, por Antônio Lemos<sup>593</sup>.



**Figura 76:** O Pará na Rua. Postal. Percebemos neste postal no final do século XIX a presença de um menino trajando roupas destinadas aos aprendizes de marinheiros do Arsenal de Marinha, demonstrando a constante presença e circulação desses menores pelas docas da cidade, como a do Ver-o-peso  
**Fonte:** PARÁ (Secretaria de Cultura). **Belém da Saudade:** *op.cit.*, p.270.

A presença dessas crianças “que noite e dia vagam pelas ruas da cidade e cuja primeira escola de depravação é o litoral”<sup>594</sup>, reunidas no cais a ensaiarem-se “no jogo do *pincho*, na *vermelhinha*, para mais *altos empreendimentos*”<sup>595</sup>, inquietava as autoridades que se preocupavam ainda com o crescimento de outra prática bastante presente na zona portuária, muito associada à categoria dos

em “oficinas de sapateiros, carpinteiros, serralheiros, ferreiros, funileiros, chapeleiros, typographos”. PARÁ. (Estado). Governador A. Montenegro. **Album do Estado do Pará.** *Op.cit.*, p.292-307.

<sup>592</sup> Nota reproduzida do jornal de Lisboa *A Época*, *ibid.*, p.304.

<sup>593</sup> Localizada na Av. São Jerônimo (atual José Malcher), entre Av. Generalíssimo Deodoro e Tv. 14 de Março. BELÉM (Município). Intendente A. J. de Lemos. **O Município de Belém** (1897-1902). *Op.cit.*, p.241.

<sup>594</sup> *Diário de Notícias*, 12/12/1885, p.5.

<sup>595</sup> *A República*, 15/10/1898, p.2.

marinheiros. Segundo o poeta e cronista De Campos Ribeiro, naquela época, raro era o marujo que não fosse capoeira. A capoeiragem, criminalizada pelo art. 402 do Código Penal Republicano, fazia parte do cotidiano da região portuária da cidade, sobretudo das docas de comércio popular, como o Ver-o-peso<sup>596</sup>. “A capoeiragem reina e impera entre nós, como um poder absoluto, zombando agentes de polícia”<sup>597</sup>, dizia o *Diário de Notícias*. Segundo De Campos Ribeiro:

Belém do começo do século, e possivelmente até o crepúsculo da segunda década, se não chegou a empório de capoeiragem bem perto disso andou. (...)

A introdução da capoeira entre nós, é fora de dúvida, teve como autores marinheiros que o sul nos mandava, para aqui servir no velho Arsenal de Marinha e nos navios da Armada tais o patacho “Guajará” ou canhoneira “Guarani”.

Gente cuja disciplina a bordo se fazia ao “canto” e ao “bailado” rebolante da chibata, aqui fora, na rua, não compreendia uma “licença” sem um rolo, dos bons, para não perder a forma e manter viva a agilidade, num “rabo de arraia” ou numa entrada de “tesoura”... Adversários preferidos, os homens da polícia, a Brigada que ganhara cartaz de dureza, “sangue na guelra” em Canudos. A Doca do Reduto, ali pertinho mesmo do primeiro de Infantaria, foi muita vez arena para sangrentos “entreveros”.<sup>598</sup>

Segundo Luiz Augusto Leal, havia mesmo grande predominância das atividades de capoeiras na zona portuária da cidade, entre o Arsenal de Marinha e a doca do Reduto<sup>599</sup>. Dentre uma grande maioria de marítimos, havia também existência de alguns estivadores entre os capoeiristas do litoral. Afinal, como exposto no capítulo anterior, a força de trabalho da estivagem das embarcações a vapor havia sido significativamente preenchida pelo antigo corpo de marítimos dos veleiros, portanto muitos estivadores já haviam passado pela experiência da marujada<sup>600</sup> em relação as práticas de capoeira.

Em Belém, um caso emblemático que associou os estivadores à prática da capoeiragem, foi a prisão de supostos “capangas” políticos nas vésperas da eleição para deputados e senadores, em setembro de 1890. O governador Justo Chermont, temendo a ação da oposição que se utilizava de conhecidos desordeiros capoeiristas para fins políticos, ordenou a captura e a deportação de 40 indivíduos para o Amapá que, em sua grande maioria tinham ocupações relacionadas aos portos e embarcações<sup>601</sup>. Entre eles estavam dois estivadores: José Raymundo Dias e Lourenço Justiniano dos Santos. Da reclusão de um a dois meses até as deportações, aos capoeiras da cidade não era reservada tanta compaixão como o era à “infância desvalida”. De todo modo, os capoeiras e as crianças maltrapilhas do porto assomavam, assim, nos discursos de contenção à desordem e ociosidade na cidade.

<sup>596</sup> “Foram presos ontem, ao meio dia, no Ver-o-peso, Antônio José da Fonseca e Vicente Ferreira, por jogos de capoeira. Vicente Ferreira, depois de estar na secretaria, azeitou as canelas e zarpou. Infelizmente o azeite gastou-se e a praça que o seguiu agarrou-o no largo de São João”. *Diário de Notícias*, 24/11/1891, p.2.

<sup>597</sup> *Diário de Notícias*, 29/09/1889, p.2.

<sup>598</sup> DE CAMPOS RIBEIRO, José Sampaio. **Gostosa Belém de Outrora**. Belém: APL, s.d., p.51-52.

<sup>599</sup> “Há uma grande predominância de atividade de capoeiras nas zonas portuárias (Arsenal de Marinha, Doca do Ver-o-peso, Doca do Reduto, além dos numerosos trapiches), espaços de grande movimentação pública (...) e próximo aos institutos militares ou administrativos”. LEAL, *op.cit.*, p.62.

<sup>600</sup> O petropolitano João Antônio, do caso do assassinato do estivador Francisco Sarué, exposto acima, era um ex-marinheiro da Armada nacional.

<sup>601</sup> LEAL, *op.cit.*, p.117-119.

No período imperial, o sujeito que era preso por vadiagem era obrigado a assinar, na Chefatura de Polícia, um “Termo de Bem Viver”, comprometendo-se a não reincidir no delito, sob pena de reclusão. Porém, a condenação judicial para esses casos era muito rara, como demonstra uma nota no *Diário de Notícias*, de 1888, em que o jornalista parabeniza o juiz de direito da 1ª vara, na efetiva condenação do vadio Alexandre Antônio dos Santos, a trinta dias de reclusão, por infração do termo de bem viver, caso raro que deveria servir de exemplo a todas as autoridades encarregadas de “...acabar com os vadios, turbulentos e desordeiros, que infestam esta capital, e já se iam tornando o terror da população, e principalmente do comércio do litoral, compreendido entre as docas do Imperador e da Imperatriz”<sup>602</sup>. Na ausência de uma efetiva punição aos infratores, o poder policial acabava, muitas vezes, extrapolando suas funções de vigilância e adotando atribuições que não lhe competiam, sendo frequentes as denúncias de que os vadios apreendidos pela polícia eram punidos com a pena de recrutamento militar<sup>603</sup>.

Os presos por vagabundagem, precisavam provar ter um endereço fixo e exercer uma profissão para não serem enquadrados no art. 399: “Para a polícia, em sua cruzada pela ordem, ter domicílio conhecido e ocupação regular significava que o indivíduo tinha um lugar aceitável na sociedade<sup>604</sup>. No porto de Belém, essa determinação afetava tanto os verdadeiros vagabundos, como alguns tipos de trabalhadores que, pela característica de eventualidade do seu serviço poderiam ser admoestados pelas praças de polícia. Era o caso dos estivadores. A estivagem, por ser presa ao movimento portuário, acabou por criar um corpo de reserva de operários que nem sempre estava em serviço. Por outro lado, não era raro que em momentos de intensa movimentação de embarcações, o porto, além do número regular de trabalhadores inseridos nas companhias de estivadores já estabelecidas, se utilizasse do mecanismo de “recrutamento” dos indivíduos ociosos que por lá circulavam. Assim, os logradouros públicos próximos ao cais, mantinham sempre um contingente de “biscateiros” à espera de serviço, seja no porto, seja nas casas comerciais, oficinas, docas, repartições públicas e privadas que, cotidianamente, utilizavam os “serviços” dessa massa de trabalhadores eventuais.

Por não estarem subordinados diretamente a um patrão, a fiscalização dos estivadores acabava sendo competência das autoridades públicas. Diferentemente do proletariado fabril, que trabalhava sob um regime patronal em um ambiente espacial mais restrito – a fábrica –, os estivadores, dada a flexibilidade no horário de trabalho, possuíam uma circularidade pelas vias públicas ao redor do porto muito maior, o que dificultava a sua vigilância. Nas ruas, o estivador desenvolvia uma ampla rede de sociabilidade com inúmeros sujeitos (canoeiros, marítimos, encaixotadores, carroceiros, boleiros, taberneiros, botequineiros, atacadistas, contrabandistas, prostitutas e com a própria polícia),

---

<sup>602</sup> *Diário de Notícias*, 08/02/1888, p.3.

<sup>603</sup> Como publicava o *Diário de Notícias*: “A Polícia, ao prendê-los, parece-nos, deverá remete-los, às autoridades competentes para formar-lhes a culpa e sentenciá-los. À ela em hipótese alguma cabe condenar quem quer que seja e muito menos às penas criadas por sua simples vontade (...) Com abusos e arbitrariedades, emanados daqueles à quem é confiada a guarda da lei, nunca se convencerá esta população tímida, e ainda meio aterrada, de que (...) o governo republicano é o único que serve para esta parte da América livre”. *Diário de Notícias*, 21/05/1893, p.1.

<sup>604</sup> BRETAS, *op.cit.* p.133.

construindo com uns, laços de camaradagem e solidariedade e com outros, relações ambíguas e conflituosas<sup>605</sup>. E muitas dessas relações eram delineadas a partir da “santíssima trindade” definida por Juvenal Tavares – as mulheres, o vinho e o jogo.

Começando pela última das “graças”, o jogo era uma das práticas mais disseminadas entre os usuários do cais do porto. Os jornais denunciavam frequentemente que o jogo de dados, o bicho, a ródá fiché, o jaburu, o bacará e todo tipo de “vício” que a afastava o trabalhador do serviço, despertava o gosto pelo ganho ilícito, provocava brigas e imoralidades, e alastrava-se rapidamente pela cidade:

O jogo! O jogo desenfreado, que constitui para muitos um meio *decente* de vida; O jogo que formiga, relevem-nos a hipérbole, desde o coração até aos arrabaldes da cidade; desde o lar doméstico, as casas especiais para esse fim preparadas, até às ruas públicas; desde a *vermelhinha* no cais do Ver-o-peso, o *pincho* das ruas públicas, o *vispora* nos botequins até o fatal *baden-baden*, em casas especialmente preparadas na cidade e por detrás das bonecas e das *sortes* no arraial de Nazareth.<sup>606</sup>

Mas, o principal ponto de encontro dos jogadores era o litoral da cidade, nas rampas, trapiches, nas docas e, sobretudo no *boulevard* da República:

#### Vagabundos e jogadores

Reclamam a atenção da polícia dois grandes grupos de desocupados que escolheram o *boulevard* da República, para o seu ponto de reunião: um estaciona em frente a porta do mercado público desde pela manhã até quase 11 horas e, depois de *molhar a palavra* nas vendas próximas, não há o que lhes entenda a língua porca e infecta; o outro grupo, *diverte-se* jogando os dados, nas proximidades da rampa Pomroy, sendo constantes as taponas, bofetes e ponta-pés. Duro com eles!<sup>607</sup>

A polícia, era, assim, frequentemente chamada a realizar a prisão de sujeitos cuja prática do jogo, muitas vezes, acabava em agressão. Mas o jogo não era associado apenas aos vadios, já que eram comuns as prisões de indivíduos que trabalhavam no lugar<sup>608</sup>, como nos atesta a prisão em flagrante, realizada em dezembro de 1918, dos seguintes indivíduos que jogavam dados no *boulevard*:

Etelvino Francisco de Oliveira, riograndense no norte, marítimo, residente a bordo; Atila Antônio, barbadiano, jornalista, morador à rua 28 de Setembro; Manoel Amaral, paraense, *estivador*, residente à travessa 14 de Março, 149; Antônio Roberto de Sousa, pernambucano, *estivador*, morador à rua Paes de Carvalho, 46, Francisco Xavier, maranhense, *estivador*, orador da mesma rua, 85; Manoel de Oliveira, fluminense, *estivador*, morador à rua Gaspar Vianna, 78 e Manoel Antônio Cardoso da Silva, paraense, caldeireiro, morador à travessa do Curro, 17, os quais foram recolhidos ao xadrez.<sup>609</sup>

Como podemos perceber, a assiduidade dos trabalhadores portuários, sobretudo de estivadores, às rodas de jogo, era inegável. Alguns eram tão reincidentes que sua prisão significava uma vitória das autoridades, como a de João Arruda, antigo estivador da *Port of Pará* “conhecido

<sup>605</sup> A rua, não a casa, “é o que cimenta a solidariedade entre os ‘compagnons’”. PECHMAN, Robert Moses. “Os excluídos da rua: ordem urbana e cultura popular”. Em: BRESCIANI, Stella (Org.). **Imagens da Cidade**. Séculos XIX e XX. São Paulo: Marco Zero, 1994, p.31.

<sup>606</sup> Editorial de “A Província do Pará” *apud* A *Constituição*, 29/01/1877, p.1.

<sup>607</sup> A *República*, 10/10/1899, p.2.

<sup>608</sup> A *Província do Pará*, denunciava, em 1900, que muitos encaixotadores de borracha entregavam-se ao vício dos dados entre a Alfândega e o trapiche do Amazonas. “A Província do Pará” *apud* A *República*, 22/05/1900, p.1. É costume em todo o *boulevard* da República, entregarem-se á jogatina carroceiros, carregadores e catraieiros, já se tendo até registrado conflitos e ferimentos por motivo de jogo. A polícia deve impedir a continuação do abuso”. *Estado do Pará*, 02/12/1919, p.4.

<sup>609</sup> *Estado do Pará*, 12/12/1918, p.2.

jogador vivendo largamente sem ter meios nem emprego”<sup>610</sup>. Arruda parece ter tido uma trajetória inversa a de “Pernambuquinho”, passando de trabalhador respeitável, a “inveterado jogador”. Além de prejudicar a moral do trabalho, o jogo provocava desdobramentos muito mais perigosos à ordem pública:

Devedor perigoso

O carregador cognominado por “Orelinha” devia ao estivador Manoel José da Silva a pequena quantia de \$500. Cerca das 6 horas da tarde de ontem, ao *boulevard* da República, esquina da travessa Campos Salles, Manoel procurou cobrar o dinheiro, detendo delicadamente “Orelinha”.

Este entumeceu-se logo de ira, esbravejando contra o seu credor, que, por prudência, tratou logo de se afastar dali. Ainda, porém, não tinha dado seis passos, quando Manoel vê-se atacado à navalha por trás.

“Orelinha” vibrou-lhe três extensos golpes, sendo dois no tórax e um no pescoço, lado esquerdo. Em seguida evadiu-se, indo o paciente receber curativos na farmácia Beirão, à rua Conselheiro João Alfredo, ministrados pelo dr. Eduardo Reis.<sup>611</sup>

Jogo, discussão e sangue

Ontem, desde as 2 horas da tarde, alguns estivadores entretinham-se no ‘bar Marítimo’, ao *boulevard* da República, jogando cartas.

Acabado o jogo, começaram a discutir vários assuntos, inclusive o encalhe do “Cotopaxi”, há poucos dias, no banco de Bragança.

Discutiram, discutiram, e havendo divergências sobre o encalhe, Francisco de Oliveira, português, de 44 anos e residente a rua da Indústria, o qual estava à parte, entendeu meter-se na questão, discordando de José Calhas, estivador, de 41 anos e morador à rua da Indústria.

Este, zangando-se, investiu contra o outro, indo eles a vias de fato. Francisco, estando armado de faca americana, vibrou dois profundos golpes no seu antagonista, um no ombro e outro no mamilo esquerdo.<sup>612</sup>

O vinho! A jogatina, estava, desse modo, intimamente associada ao consumo de álcool na região. O *boulevard* da República, assim como as travessas perpendiculares ao cais, concentravam alguns dos botequins mais frequentados pela categoria dos estivadores da cidade, como o “Marítimo”, o “Lojois”, o “Nova Pátria”, o “Sereia”, o “Porta Larga” e o botequim “dos Estivadores” onde os trabalhadores do porto passavam suas horas de ociosidade à espera do chamado ao serviço. Aquela região da cidade era, com frequência, o palco de brigas, tumultos e agressões, como a ocorrida entre o estivador Horácio e o embarcadiço inglês Thomaz Rodrig, que, embriagados foram pegos pela polícia “esmurrando-se” no *boulevard*<sup>613</sup>, ou como a reação indignada do estivador Vicente Serafim que, ao ser importunado com pilhérias por Miguel Conde, que bebia na mesma rua, travou com o mesmo, luta corporal, ferindo, com uma faca, a orelha do gracejador<sup>614</sup>.

O álcool também significava o aumento do risco de acidentes, sobretudo numa cidade que ainda se habituava à expansão do tráfego urbano, como ocorreu certa noite com o estivador da *Port of Pará*, Raymundo Ferreira que, um pouco embriagado procurou atravessar a rua 28 de Setembro, próximo ao igarapé das Almas, “quando o elétrico da linha Circular n.70 o apanhou” produzindo-lhe

<sup>610</sup> *Estado do Pará*, 02/10/1918, p.1.

<sup>611</sup> *Estado do Pará*, 16/03/1912, p.2.

<sup>612</sup> *Estado do Pará*, 23/06/1919, p.2.

<sup>613</sup> *Estado do Pará*, 28/05/1919, p.3.

<sup>614</sup> *Estado do Pará*, 09/08/1917, p.2.

“diversas contusões”<sup>615</sup>; ou com José Malaquias que, entregue “estupidamente ao vício do álcool”, tentou tomar um elétrico em que se encontrava seu companheiro de estiva, Manoel Pimentel, no *boulevard* da República, esquina com a travessa Campos Salles, fazendo-o, porém, “desastradamente”, caindo ao solo e recebendo “extenso ferimento na cabeça e uma fratura no braço esquerdo”<sup>616</sup>.



**Figura 77:** Trecho do *boulevard* da República próximo à Tv. Ocidental do Mercado. Fotografia de Augusto Fidanza. **Fonte:** PARÁ (Estado). Governador J. P. de Carvalho. *Álbum do Pará em 1899*. *Op.cit.*, p.107.

Além dos acidentes, o álcool produzia situações inusitadas ao atribuir certa “ousadia” ao ébrio, como o ocorrido com o estivador Elias, que “entende que não há como *cachaça*, mas muita *cachaça*, para encher as horas do ócio” e tomando-se de valentia, pôs-se a “arengar” com “o sr. subprefeito Rocha” que efetuou a prisão do “*caprichoso* Elias”<sup>617</sup>. Tal valentia também provocava conflitos com os próprios proprietários dos estabelecimentos que dispunham do álcool:

O estivador Ricardo Augusto de Lima, um tanto alcoolizado, entrou anteontem, à tarde, num botequim ao *boulevard* da República e pôs-se a fazer algazarra. Intimado a sair pelo proprietário da bodega, mais conhecida por botequim dos Estivadores, e não o fazendo, foi-lhe atirado ao rosto certa quantidade de um líquido, que antes fora depositado num copo, indo atingir-lhe os olhos. O líquido, ao que parece, era de efeito corrosivo ou cáustico, pois, o estivador foi preso de horríveis dores, caindo ao solo sem sentidos.

<sup>615</sup> *Estado do Pará*, 17/03/1912, p.2.

<sup>616</sup> *Estado do Pará*, 06/05/1912, p.1.

<sup>617</sup> *Folha do Norte*, 28/02/1897, p.2.



Várias pessoas que presenciaram o fato apressaram-se em socorrer o pobre homem, levantando-o e fazendo-o sentar num banco. Ricardo, daí por diante, não pode mais abrir os olhos, dos quais via-se escorrer um líquido amarelento.<sup>618</sup>

Num momento em que a “indústria do álcool era uma das mais prósperas na economia brasileira”<sup>619</sup>, será criado um discurso médico-criminal para o combate ao vício do álcool que visava a moralização do trabalhador. Segundo Maria Izilda de Matos, o alcoolismo passará a “ser reconhecido como patologia social, centro de preocupações sócio higiênicas”<sup>620</sup>, capaz de transformar indivíduos sadios em criminosos, loucos e suicidas. O perigo social do álcool relacionava-se com o fato do líquido “transformar” o caráter dos indivíduos, tornando-os imprevisíveis, como o ocorrido a Eugenio:

Era um homem *calmo, pacífico e bem procedido* o estivador Eugenio José das Neves. Nunca houve quem contra ele articulasse a mínima queixa. Ontem, porém, o homem, ou porque fizesse anos, ou porque tivesse qualquer desgosto na vida, saiu fora de sério: bebeu mais do que o célebre Noé. E o Eugenio *pacífico, respeitador e calmo*, transformou-se num *turbulento* e num *desabusado* difícil de ser suportado. E o subprefeito do 2º distrito domiciliou o Eugenio no xilindró até terminar a ... *metamorfose*.<sup>621</sup>

O álcool era, também, encarado como uma forma de negação do trabalho: “O alcoólatra era visto como um improdutivo e, por isso, devia ser punido”<sup>622</sup>. O álcool destruía o trabalhador. Minguava-lhe as forças e o jogava no mundo da devassidão<sup>623</sup>, deixava

os homens embrutecidos, selvagens, feras, primitivos, trazendo à tona todos os seus instintos bárbaros, irracionais e bestiais. Sua razão passava a ser obtusa, com falta de raciocínio e perda de autocrítica. Assim, apontava-se que o uso do álcool desintegrava o caráter moral, alterando o raciocínio, ao mesmo tempo despertando “certos instintos” brutais no homem, estimulando a ferocidade, as paixões, os ciúmes e, nessas condições, facilitando o crime.<sup>624</sup>

O botequim também era visto como um lugar problemático para autoridades e patrões, por ser supostamente um espaço conspiratório, para onde iriam os operários discutir os rumos da “revolta”<sup>625</sup>. Se à luz do dia esses sujeitos poderiam ser controlados dentro do ambiente de trabalho, quando a noite caía, significava que as ruas seriam ocupadas pela rale de desordeiros, pela escória da cidade prontos para organizarem-se em tumultos no espaço público. A repressão ao alcoolismo, portanto, era também uma estratégia de desarticulação dos espaços de sociabilidade desses sujeitos na cidade. Dessa forma,

<sup>618</sup> *Estado do Pará*, 11/02/1919, p.1.

<sup>619</sup> MAZZIERO, João Batista Mazzeiro. “Alcoolismo e Trabalho – vozes de criminólogos”. Em: **Revista de História**. 140 (1999), p.48.

<sup>620</sup> MATOS, Maria Izilda Santos de. **Meu lar é o botequim**. Alcoolismo e masculinidade, São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2002, p.29.

<sup>621</sup> *Folha do Norte*, 10/09/1896, p.2.

<sup>622</sup> MAZZIERO, *op. cit.*, p.49.

<sup>623</sup> Em longo editorial que expõe os perigos do álcool, *O Jornal*, defende: “Todas a bebidas alcoólicas são *perigosas*. (...) O álcool excita mas não avigora (...)

O homem torna-se *inevitavelmente* alcoólico, isto é, lentamente envenenado (...)

O alcoólico está, muito mais que outrem, exposto a doenças (...)

O alcoolismo duplicou há vinte anos a esta parte o número dos *crimes*, dos casos de *loucuras*, dos *suicídios*.

Os filhos dos alcoólicos são muitas vezes *raquíticos*, *idiotas*, *disformes*. Muitos morrem de convulsões”.

*O Jornal*, 17/11/1900, p.2.

<sup>624</sup> MATOS, 2002, p.69.

<sup>625</sup> CHALHOUB, 1986.

o combate a este mercado não podia se limitar apenas à repressão policial, mas devia também orientar a gestão do espaço público pelas autoridades municipais, no que diz respeito ao reordenamento dos serviços urbanos na restrição do seu comércio. Em Belém, não existia lugar como o litoral da cidade, que incentivasse de forma tão contundente tal vício. Não foi à toa, portanto, que em 1889, o Conselho Municipal solicita a remoção dos quiosques das docas e do *boulevard* da República, tendo em vista que aqueles estabelecimentos eram “focos de vícios que fazem a perdição do povo” onde “o principal gênero de negócio são as bebidas alcoólicas, e por isso em torno deles gira constantemente uma turba de patuleia, vagabundos, vadios, ébrios, gatunos, etc.”<sup>626</sup>.



**Figura 78** (à dir.): Chalet-Kiosque urbano (concessão Bolonha). Fotografia. **Fonte:** BELÉM (Município) Intendente A. Lemos. **O Município de Belém** (1907)... *op.cit.*, 1908, p.200.

A repressão à embriaguez pela polícia, se por um lado era constantemente solicitada, por outro incitava as arbitrariedades e os abusos de poder<sup>627</sup>. Cada vez mais presente na região portuária, a polícia passa a adotar uma atitude de constante intimidação dos usuários do espaço, sobretudo daqueles debilitados pelos efeitos da cachaça. O jornal *Folha do Norte* denunciava frequentemente a brutalidade policial, em especial para com indivíduos das camadas mais humildes da população. Num dos editoriais, atribui essa prática à indisciplina da Brigada e ao vício inexpugnável da violência que existe no seio da própria organização. Segundo o articulista

<sup>626</sup> *Diário de Notícias*, 28/12/1889, p.2.

<sup>627</sup> Como o caso ocorrido dia 12 de abril de 1911, em que um estivador, por estar “um tanto alcoolizado” foi barbaramente espancado em frente ao botequim Nazareth, na praça da Independência, por “dois funcionários municipais de nomes Pedro Felício e Alberto de tal”. *Estado do Pará*, 13/04/1911, p.2.

Rara é a noite em que a população não é despertada, a deshoras, pelos gritos de alguém que passa na rua, pedindo socorro. Verifica-se que é um infeliz que os soldados espancam desalmadamente, com selvageria de canibais, tripudiando sobre a vítima, que geme e implora misericórdia, com o gaudío da ignorância sanguinária.<sup>628</sup>

Porém, as autoridades policiais, às vezes, eram surpreendidas pela reação popular, como aconteceu no fim da manhã do dia 4 de setembro de 1911, às imediações do botequim “Sereia”, quando chegava ao estabelecimento, o estivador Antônio Florêncio, meio embriagado e a fim de continuar na lida. O proprietário do estabelecimento não o acolheu bem, visto que causava tumulto e o estivador, em retaliação, partiu em sua direção para agredi-lo. Florêncio, vendo aproximar-se duas praças da Recebedoria e as patrulhas dos Mercados de Ferro e Municipal, atira-se contra um deles, jogando-o no chão e o esbofeteando. A essa reação os demais soldados atiraram-se contra Florêncio, começando a espancá-lo. Porém, muitos populares, ao presenciarem a cena, revoltaram-se contra a patrulha, vaiando-os e “atirando-lhes pedras e o que encontravam ao alcance das mãos”, tendo os soldados muito trabalho para controlar o rebuliço<sup>629</sup>.

O lazer público das camadas populares na Belém no início do século XX, parecia estar, assim, diretamente vinculado ao consumo do álcool. Sobre os divertimentos da cidade, Algot Lange nos deixou um interessante relato em 1913, quando aqui esteve. O viajante norte-americano surpreende-se que não tenha havido uma ampliação do repertório de serviços de lazer e diversão numa cidade que não sofria de carência financeira para tal. Para ele, ao invés de haver a introdução de novos tipos de divertimentos durante o “boom” da borracha, houve, antes, uma expansão daqueles já existentes anteriormente, tradicionais na cidade<sup>630</sup>, os quais ele dividia “estatisticamente” em duas grandes categorias: os divertimentos morais<sup>631</sup> e os divertimentos imorais, sendo os desta última categoria, predominantes na cidade, denominados por ele, genericamente, como “disorderly houses”, ou “casas de desordem”. Esses estabelecimentos compreendiam os inúmeros botequins, freges, e casas de espetáculos públicos tais como o “Moulin Rouge” e outras de menor categoria, onde embora não circulasse grande variedade de narcóticos modernos, mantinha-se com abundância o consumo de cachaça, o que provocava, inevitavelmente, frequentes tumultos:

The *botequins* or public saloons look very innocent and do not contain, as far as it appears on the surface, any great quantity of intoxicants, but nevertheless many a man

<sup>628</sup> *Folha do Norte*, 18/04/1907, p.1.

<sup>629</sup> *Estado do Pará*, 05/09/1911, p.2.

<sup>630</sup> “There are few or no amusements in this part of the world, as compared with cities of similar size abroad. It is not due to the lack of money with which to erect suitable places of public entertainment, but rather to a matter of preference and ethical standards. During the 1909 and 1910 rubber boom, when money was gushing in and out, no new forms of amusement were introduced, simply a greater expansion of the old standard ones” (Há poucos ou nenhum divertimento nesta parte do mundo, se comparamos com cidades da mesma envergadura no exterior. O que não se deve à falta de dinheiro para a construção de espaços adequados para o entretenimento público, mas sim a uma questão de preferência e padrões éticos. Durante o boom da borracha entre os anos 1909 e 1910, quando dinheiro jorrava por todos os lados, não foram introduzidas novas formas de divertimento, houve simplesmente uma expansão daqueles tradicionais). LANGE, *op.cit.*, p.378.

<sup>631</sup> Entre eles poucos clubes esportivos, como o Sport Club, alguns restaurantes e hotéis internacionais no Largo da Pólvora, o pouco frequentado Teatro da Paz, que permanecia “in majestic and gloomy desolation” (em majestosa e sombria desolação) e no cine Olympia, que exibia filmes franceses e dinamarqueses ao som de duas orquestras (a do vestíbulo e a interna que acompanhava a película). *Ibid.*, p.378-380.

has succumbed to the effective cachassa. The formal and informal amusements or diversions offered the residents of this city and its sister city Manaus are therefore reduced to moving pictures, beer drinking, and disorderly houses.<sup>632</sup>

Para Lange, o aumento do número das “casas de desordem” na Belém da borracha era um fenômeno intimamente vinculado a expansão econômica da cidade que atraía indivíduos do submundo oriundos de diferentes partes do globo<sup>633</sup>. Boa parte desses indivíduos estava associado a práticas delituosas como lenocínio. De fato, a prostituição na cidade crescia a olhos vistos. A leva de (i)migrantes que aumentava consideravelmente a quantidade de homens jovens em busca de emprego na cidade, provocou também a expansão das casas de tolerância, o que nos faz adentrar ao mundo da terceira “graça” da “sublime trilogia” dos “prazeres etéreos” de Mephistopheles.

As mulheres! Na “Belém da borracha”, o mercado do baixo meretrício concentrava-se especialmente na travessa Primeiro de Março e adjacências, que possuía um amplo repertório de pensões como a “Zezé”, a “Maxime”, a “Lusitana”, a “Centro das Flores”, a “Moderna” e outros estabelecimentos públicos de lazer, que serviam de cenário constante de tumultos, brigas e até assassinatos, como o ocorrido com José da Costa, morto por Justino Alves de Sousa com um tiro de pistola em frente ao botequim “Nova Pátria”, na travessa Primeiro de Março, esquina com a Rua Riachuelo, após uma discussão dentro do estabelecimento<sup>634</sup>; ou da navalhada que o carreiro José Manoel da Costa recebeu de um desconhecido, em frente ao botequim “Porta Larga”, localizado na mesma travessa, “que pôs-se a provocá-lo enquanto este conversava com uma mulher na porta” do estabelecimento<sup>635</sup>; ou da confusão causada certa tarde pelo estivador Antônio Francisco de Paula, que “indignado com as importunações de Fany Gold Beck, residente à travessa 1º de Março, 75, esbofeteou-a, andando com a mesma às quedas pela rua”<sup>636</sup>. Dada a frequência dessas ocorrências, os jornais pediam regularmente providências às autoridades contra os estabelecimentos públicos e casas particulares de toleradas que atentavam contra a moralidade pública e que estimulavam os distúrbios no centro da cidade:

#### Antros do vício

Recomendamos a atenção da polícia os promotores de repetidos distúrbios e arruaças de que são teatros dois *freges* de ínfima classe, à travessa Primeiro de Março, esquina da rua da Indústria e do *boulevard* da República.

Infelizes de má vida, em torno as quais adeja um enxame de *Cupidos saídos da ralé do cais*, ali vão arrastando a existência em lúgubres quartos que são verdadeiros cárceres, baixos, estreitos, sem ar e sem luz. (...)

Não devemos esquecer que o perímetro da travessa Primeiro de Março entre o *boulevard* da República e a rua Conselheiros João Alfredo, onde como dissemos, acham-se

<sup>632</sup> Os *botequins* ou salões públicos parecem muito inocentes e não possuem, embora aparentem superficialmente, grande quantidade de intoxicantes, no entanto, muitos homens sucumbem à eficaz cachaça. Os divertimentos formais ou informais oferecidos aos moradores desta cidade e de sua cidade-irmã, Manaus, são, portanto, reduzidos às películas, bebidas e casas de desordem. *Ibid.*, p.380.

<sup>633</sup> “As in all corners of the earth where natural resources of easy access and exploitation have suddenly drawn together many people from many regions a great influx of demi-monde fellows” (Como em todos os cantos da terra que possuem recursos naturais de fácil acesso e exploração atraem, de repente, muitas pessoas de muitas regiões, um grande afluxo de indivíduos do submundo). *Ibid.*, p.379.

<sup>634</sup> *Estado do Pará*, 04/12/1916, p.2.

<sup>635</sup> *Estado do Pará*, 17/04/1914, p.4

<sup>636</sup> *Estado do Pará*, 28/02/1919, p.1.

localizadas aquelas duas casas de pasto e pugilatos, é hoje a artéria por onde se dirigem para as linhas de locomoção urbana, vindo das rampas de desembarque, não só os passageiros do interior do Estado, como os das grandes linhas de navegação marítima.<sup>637</sup>

Se por um lado a manutenção da “zona conflagrada” se vinculava diretamente à assiduidade dos trabalhadores portuários àqueles estabelecimentos, a localização dessas atividades naquele espaço preocupava o raciocínio urbanista que buscava a otimização do fluxo de pessoas e mercadorias vindas do cais. As “atividades tradicionais” da travessa Primeiro de Março, em especial, pareciam obstaculizar a expansão do tráfego urbano das linhas de bonde que transportavam os passageiros do porto até o centro da cidade. Afinal, não eram apenas as impudicas “traviatas” da travessa que, com vestuário vulgar e linguajar indecente, causavam constrangimento às famílias da paróquia de Santana, mas, principalmente a clientela de “Cupidos saídos da ralé do cais”, que povoam cotidianamente as crônicas policiais, por conta dos distúrbios que cometiam a qualquer hora do dia naquela região. Os jornais da época, por exemplo, testemunhavam diariamente casos de agressão que estivadores cometiam contra as prostitutas do local:

O estivador José da Silva violentou brutalmente, à tarde de ontem, a mulher Rosalias de Jesus, residente em um dos quartos à travessa Primeiro de Março, 61. Houve alarme, sendo José preso e conduzido à estação central de polícia, à ordem do subprefeito tenente Medeiros.<sup>638</sup>

Manoel Pedro, estivador, morador em Canudos, tirou o dia de ontem para promover desatinos, escolhendo para isso a célebre travessa 1º de Março. Depois de provocar a todo mundo o estivador agrediu a tolerada Anna da Costa, residente à rua de Riachuelo, tentando feri-la com uma faca, sendo por esse fato preso por um agente que o levou para a chefatura...<sup>639</sup>

Ontem o estivador Severino José do Espírito Santo (...) para fazer a digestão, saiu a passeio pela 1º de Março e encontrando as meretrizes Florência Maria da Conceição e Maria de Lima, não simpatizando com suas caras, invadiu-lhes a casa e espancou-as barbaramente. O turbulento foi preso e recolhido ao xadrez.<sup>640</sup>

O estivador Joaquim Alexandre vive, há um ano, com a meretriz Euclýdia Pereira Barbosa, residente à travessa 1º de Março, e raro é o dia em que não brigam, indo constantemente visitar a central. Ontem, Joaquim, após o almoço, depois de discutir com a amante, sacou de uma faca, ferindo-a no baixo ventre, flanco esquerdo. Conduzida para a polícia, Euclýdia negou o fato, dizendo que se havia ferido a si própria, apesar das testemunhas narrarem o contrário. Euclýdia foi recolhida à Santa Casa, em estado grave.<sup>641</sup>

Por conta das políticas de afastamento da população pobre para bairros mais distantes do porto, nem todos os estivadores podiam morar próximos do trabalho. Como já dito, muitos dormiam nas ruas, praças e embarcações do litoral, sendo, assim, confundidos com vadios desocupados. Já outros buscavam as “pensões” para pernoitar, não sendo raros os casos de estivadores que se amasiavam com meretrizes que viviam na zona portuária, como o caso do estivador Joaquim, acima relatado. Mas havia

<sup>637</sup> *O Jornal*, 04/10/1900, p.2.

<sup>638</sup> *Estado do Pará*, 24/02/1914, p.2.

<sup>639</sup> *Estado do Pará*, 20/11/1919, p.3.

<sup>640</sup> *Estado do Pará*, 02/05/1920, p.5.

<sup>641</sup> *Estado do Pará*, 26/05/1920, p.2.

também alguns estivadores que se mantinham espacialmente próximos de porto, morando em habitações coletivas, onde, seus hábitos “perniciosos”, podiam criar conflitos com a vizinhança:

#### Perverso

À travessa Frutuoso Guimarães, n.68, numa casa de cômodos, residem várias pessoas, entre elas Cândido Cavalcante, Francisco Conde e o estivador Severino Cypriano dos Santos.

Anteontem, às 12 horas da noite, o estivador Severino, ao regressar à casa, trouxe consigo uma horizontal, recolhendo-se ambos ao quarto para pernoitar.

Passado algum tempo, os dois amantes empenharam-se em acalorada discussão, incomodando os vizinhos de quarto, que não puderam repousar.

Candido Cavalcante, que mora no quarto contíguo ao de Severino, verberou-lhe o procedimento, fazendo-lhe ver o seu modo incorreto e pedindo que se acalmasse a bem do sossego dos inquilinos da casa.

Severino calou-se, pondo-se a passear pela porta do quarto de Candido até amanhecer.

Às 6 horas da manhã, Candido levantou-se dirigindo-se para uma torneira, a fim de lavar o rosto.

Nessa ocasião, Severino divisou-o e contra investiu traiçoeiramente armado de um punhal, dando-lhe duas punhaladas no abdômen, prostando-o por terra.

Em seguida, o criminoso evadiu-se.

O fato foi comunicado à polícia por Francisco Conde, tendo Candido sido recolhido à Santa Casa, em estado grave.

A vítima é espanhol, branco, casado, de 30 anos de idade.

Às 11 ½ da noite os agentes Samico e Abreu prenderam o criminoso no Ver-o-peso, quando se dispunha a embarcar para o interior.<sup>642</sup>

As mulheres surgiam, assim, frequentemente como as causadoras das pelejas entre estivadores que, muitas vezes, extrapolavam a zona do cais e atingiam, a vida doméstica e social, refletindo os laços estreitos de companheirismo que muitos cultivavam, mas que, por vezes, eram perturbados pela disputa por uma mulher:

#### Conquistador infeliz

Em uma casa, s/n, à travessa Bom Jardim, residem, há tempos, o estivador José Estanisláo da Cruz e sua amante Francisca da Conceição.

Frequentava assiduamente a casa de Cruz um companheiro de classe deste, de nome Euclides Barbosa, que, desde logo, enamorou-se de Francisca.

Um dia, Barbosa, encontrando Francisca à sós no portão, saudou-a com afeto, expondo-lhe as suas intenções.

Francisca não somente o repeliu como ainda pôs o seu amante a par de tudo.

Depois disso, Cruz sempre trouxe Barbosa sob as suas vistas, até que ontem, pela manhã, encontrando-o a doca do Ver-o-peso, exigiu-lhe uma explicação do seu procedimento incorreto.

Houve luta, no decorrer da qual Cruz, subjugando o seu rival, produziu-lhe dois extensos ferimentos no tórax e outro no pescoço.

A patrulha local, comparecendo de pronto, efetuou a prisão de Cruz, conduzindo-o à estação central de polícia, juntamente com o ferido que, depois de submetido a exame de corpo de delito, foi recolhido ao hospital de Caridade.<sup>643</sup>

A camaradagem entre as duas categorias de trabalhadores mais presentes no porto de Belém, os estivadores e os marítimos, é também atestada através de casos que envolvem mulheres e ciúmes:

Anteontem, às 7 horas da noite, ia pela Boaventura da Silva o fogueista Antônio severo e o estivador Lucas de tal que iam andando na mais amistosa camaradagem, ambos já um tanto meio cá, meio lá, (...)

Severo manifestou ao Lucas a desconfiança de que ele andava a *festejar*, durante as suas viagens ao Purús, uma mameluca que há algum tempo vive em sua companhia. Lucas

<sup>642</sup> *Estado do Pará*, 03/07/1920, p.2.

<sup>643</sup> *Estado do Pará*, 18/04/1912, p.1.



escamou-se. Que aquilo era uma infâmia e que Severo repetisse-a, que deu-lhe nas costas a bengala que trazia.  
 O Severo não pode engolir o dessa... e atirou-se ao amigo, rolando ambos pelo chão, mordendo-se e esmurrando-se mutuamente.  
 Mais uma para a crônica do ciúme.<sup>644</sup>

A sociabilidade estabelecida pelos estivadores, companheiros e mulheres, demonstra a importância das noções de masculinidade e valentia para esses sujeitos. Percebe-se, em muitos casos, que o estivador buscava solucionar suas querelas através da força física, em âmbito privado, e que quando a situação “saía de controle”, sua pendência extrapolava a esfera particular e alcançava as páginas dos jornais através da intromissão da autoridade policial. Isso era particularmente observável nos casos de “limpeza da honra” de alguma mulher a ele vinculada, ou da própria dignidade ferida, como aconteceu como o caso do botequineiro Sebastião que após ofender a mulher do estivador Ângelo Vital, foi atacado por ele e por seu pai, José Antônio, de quem se defendeu com uma pistola Mauser, com a qual por pouco não matou o estivador<sup>645</sup>; ou do caso da tentativa de assassinato do estivador Manoel Elias pelo mestre de navios João Moreno, “a quem Moreno principiou a odiar por uma questão de amor próprio ofendido” por aquele ter “roubado” sua amásia, Dyonisia de Oliveira, a quem perseguia desde o final da relação<sup>646</sup>; ou então com o assassinato bárbaro da mulher Antônia pelo cearense João Paulo, trabalhador no trapiche São João, morta a punhaladas pelo amante estivador que, em estado de embriaguez, acusava-a de traição com seu antigo amásio, Bernardo. Sua cassada pelas ruas da cidade mobilizou além das praças de cavalaria, a própria população dos bairros da Cidade Velha ao Umarizal, prologando-se por mais de seis horas<sup>647</sup>.

O conjunto desses fragmentos do cotidiano da cidade torna possível a compreensão de que a jornada intermitente de trabalho de muitos usuários do espaço portuário de Belém acabava por misturar diferentes dimensões da vida social desses sujeitos, que o planejamento urbano em voga vinha procurando distanciar. A espacialidade da zona portuária que convidava ao jogo, ao botequim e ao meretrício, perturbava a ordem do trabalho e a circulação espacial. Levando-se em consideração que Belém, bem como inúmeras outras cidades ocidentais daquela época buscava seguir o exemplo do modelo máximo do urbanismo moderno – Paris – cuja reforma, visava, em grande medida, o controle do espaço pelo poder público de modo a facilitar as manobras de defesa militar<sup>648</sup>, podemos entender que a modernização do corpo urbano significava a criação de uma cidade que permitisse a competente vigilância das ruas e dos indivíduos que nela circulavam.

Em um exemplo prático dessa nova concepção de urbanismo, vejamos a defesa que o intendente Antônio Lemos fazia no sentido da construção de espaços de armazenamento de mercadorias, em especial das pélas de borracha que chegavam à cidade pelo porto e eram organizadas,

<sup>644</sup> *Folha do Norte*, 14/12/1896, p.2.

<sup>645</sup> *Estado do Pará*, 10/04/1919, p.3

<sup>646</sup> *Estado do Pará*, 07/05/1911, p.1

<sup>647</sup> *O Democrata*, 10/09/1892, p.1.

<sup>648</sup> BENJAMIN, Walter. “Paris, Capital do século XIX”. Em: KOTHE, Flavio (Org). **Walter Benjamin**. São Paulo: Ática, 1991, p.42.

conferidas e encaixotadas no meio de uma das vias mais movimentadas do centro comercial, o *boulevard* da República. Lemos defendia frente a seus conselheiros, a construção de “pavilhões elegantes, leves, varridos de ar e luz, destinados a depósito, pesagem e encaixotamento da goma elástica e outros artigos de exportação, mediante taxa razoável”, que serviriam para “abolir a prática da pesagem e encaixotamento de produtos de exportação em diversos lugares da via pública, com prejuízo do asseio de tais lugares e até risco dos transeuntes, fato que não pode continuar a ser tolerado pelo fisco municipal”<sup>649</sup>. Com essa argumentação, Lemos tenta abolir um costume comum das casas aviadoras que incentivavam o exame público de suas mercadorias, nas ruas da cidade, como forma de conferência da qualidade de seus artigos num espaço de intensa disputa comercial.

O viajante norte-americano, Henry Pearson, descreve detalhadamente essa prática que ocorria no *boulevard* da República, conhecida como a “Wall Street” paraense, por concentrar a vida econômica e financeira da capital<sup>650</sup>. Quando os fardos de borracha chegavam do interior, a quantidade era tão grande que eles tinham que ficar expostos sobre o tempo “piled everywhere and anywhere”<sup>651</sup>, com um descuido tão grande que chocaria os membros do *Rubber Stealings Committee*. Segundo o autor, “time was when all the rubber buying was done in a saloon there, but that is a thing of the past, and while some is still sold in the ‘street’ most of the purchasing takes place in the offices of the great operators”<sup>652</sup>. A necessidade de se examinar o produto, dava-se pelo fato de haver muita adulteração da borracha, através da mistura de farinha, areia e de um tipo de argila, conhecida como “tabatinga” ao látex. Assim, tornava-se imprescindível sua avaliação nas vias públicas.

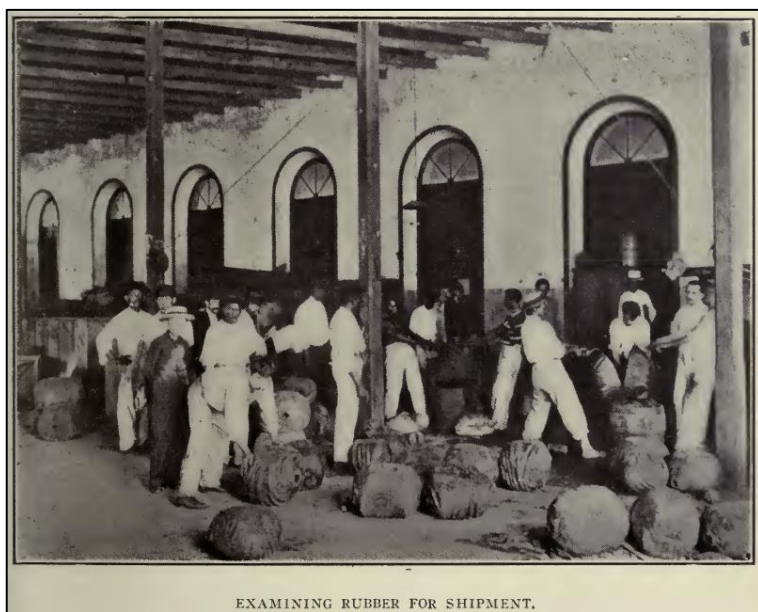
---

<sup>649</sup> BELÉM (Município). Intendente A. J. de Lemos. **O Município de Belém** (1897-1902). *Op.cit.*, p.163-164.

<sup>650</sup> “A narrow street running from the water front up into the city, known as ‘Wall street’ is where most of the rubber purchasing is done. When a steamer arrives with rubber for the various aviadores, they gather on this street or in an open room that leads off from it, and the representatives of the big buyers being present, the various lots are disposed of. There are brokers, but they do only a fraction of the business. Each of the rubber houses employs a very capable body of men who receive the rubber, cut and examine it, and pack it in boxes for shipment” (“Uma estreita rua que margeia o litoral da cidade, conhecida como ‘Wall Street’, é onde a maioria dos negócios da borracha são realizados. Quando um vapor aporta com borracha para inúmeros aviadores, eles se reúnem nesta rua ou em um salão aberto para ela, com os representantes dos grandes compradores presentes, onde os vários lotes são dispostos. Há corretores, mas eles fazem apenas uma fração do negócio. Cada uma das casas aviadoras emprega um corpo muito capaz de homens que recebem a borracha, que são cortadas, examinadas e embaladas em caixas de embarque”). PEARSON, *op.cit.*, p.38.

<sup>651</sup> “Empilhados por toda parte e em qualquer lugar”, *idem*.

<sup>652</sup> “houve um tempo quando toda a compra de borracha era feita aqui em um salão, mas isto é coisa do passado, e enquanto boa parte dela ainda é vendida na ‘rua’, a maioria das negociações são realizadas nos escritórios dos grandes operadores”, *idem*.



**Figura 79:** Examinando borracha para embarque. Fotografia. Fonte: PEARSON, *op.cit.*, p.33.



**Figura 80:** Pélas de borracha no boulevard da República. Fotografia Robert Swanton Platt. 1935. Fonte: Acervo digital FAUUPA (<http://fauufpa.org/2014/04/25/arredores-da-praca-do-pescador-1935-por-robert-swanton-platt/>). Percebe-se pela fotografia de Robert Platt que, a despeito das tentativas da administração municipal em extinguir com o hábito das casas armadoras de espalhar a borracha pelas ruas do boulevard da República, esse costume manteve-se nas décadas seguintes.

A construção de pavilhões para o armazenamento dos produtos que chegavam ao porto, a fim de que não ficassem exposto por todos os lados da via pública, causando inconvenientes à circulação de veículos e pessoas, demonstra, obviamente, o interesse das autoridades no aumento das rendas provenientes da imposição do uso de tais espaços, mas também reflete a busca pela setorização espacial da cidade, a fim de concentrar cada serviço ou atividade em seu lugar específico – determinado pelo poder público – como forma de facilitar sua fiscalização, impedir o desvio de direitos e controlar as táticas de burla costumeiras da população. Assim, a zona portuária surge como um espaço destinado ao trabalho e aos negócios financeiros e comerciais que deveria ser reordenado, disciplinado<sup>653</sup>. O porto não deveria ser, portanto, associado às atividades de ócio e de lazer, muito menos como espaço de moradia:

<sup>653</sup> “As áreas devolutas no litoral parecem ser de preferência destinadas a fins de utilização mercantil e administrativa”. BELÉM (Município). Intendente A. J. de Lemos. *O Município de Belém* (1897-1902). *Op.cit.*, p.163.

Contra esta ideia não pode prevalecer a alegação de que as áreas devolutas devem ser destinadas a logradouro público. Não nos faltam logradouros e é fato incontestável que a população não procura o litoral para recrear-se.

Ao contrário, achamo-nos numa cidade essencialmente comercial e que dispõe de pequeno espaço para o movimento próprio das labutações mercantis, na parte mais importante de seu litoral, ao passo que nossas praças centrais, nossas avenidas, parques e jardins, uma vez tratados como devem sê-lo, constituem centros suficientes de atração, nos dias e horas de descanso e recreio.<sup>654</sup>

Os espaços de lazer deveriam se concentrar nos logradouros, parques e praças públicas distantes do cais, que deveria ser um espaço “labutação” e não de “recreio”. Ocorria, assim, um processo de circunscrição e demarcação do espaço urbano pelos poderes públicos, na medida em que as camadas populares eram impedidas de se utilizarem dele conforme seu costume. Ao espaço portuário foram interditados muitos usos até então costumeiros: como a prática dos banhos no litoral e as jogatinas entre trabalhadores à sombra das árvores. A prostituição será regulada e os botequins serão inspecionados pela Saúde Pública. Os meninos vadios serão recolhidos às escolas profissionalizantes e os capoeiras ao xadrez. As sociabilidades não vinculadas ao trabalho serão perseguidas e os usuários do espaço cada vez mais fiscalizados. Porém, como afirma Michelle Perrot: “as classes populares opõem uma resistência viva ou surda contra a especialização progressiva e a delimitação de espaços funcionais”<sup>655</sup>.

Assim, a imposição desse novo padrão de disciplina do tempo e do espaço urbano numa região que costumeiramente centralizava diferentes esferas da vida social, como o porto, não se dará sem atritos e contestações. E será neste momento em que surgirá a angústia do barão do Marajó. Ver uma cidade crescentemente invadida por vagabundos, gatunos e maltrapilhos. O que o barão não percebia, no entanto, era que a ralé do porto sempre esteve lá, em menor ou maior grau. A maior mudança foi, na verdade, na forma como a classe dominante passou a enxergar esses sujeitos a partir do final do século XIX, quando a decadência do sistema escravista transferiu aos poderes públicos a responsabilidade sobre a camada marginalizada da população. Logicamente que o fenômeno (i)migratório, a disputa pelo mercado de trabalho e as oscilações no custo de vida tiveram o seu papel no aprofundamento das desigualdades sociais e na criminalidade. Porém, a sensação de insegurança social não poder ser apenas vinculada a fatores demográficos e econômicos. Os valores sociais, a ideologia de uma época, a forma como o “outro” é visto e as manobras de manutenção do *status quo* também são importantes aspectos para a compreensão do tema da criminalidade urbana. Além disso, a adoção de uma nova ordem cuja sobrevivência associava-se diretamente ao “dinheiro”, também deve ser encarada como uma importante pressão para o aumento da criminalidade, especialmente àquela voltada à apropriação marginal de riquezas.

---

<sup>654</sup> *Idem*, p.164.

<sup>655</sup> PERROT, *op.cit.*, p.122.

### 4.3. “Os amigos do alheio”: crimes contra a propriedade.

Numa cidade em que o aumento da riqueza se mostrava inversamente proporcional à distribuição de renda, não era de se espantar o crescimento vertiginoso dos casos de furtos e assaltos que iam dos bairros centrais ao Marco da Légua. Quanto maior a prosperidade econômica, mais a criminalidade parecia dominar a cidade. Em 1894, o jornal *A Pátria Paraense* denuncia: “A gatunagem está se desenvolvendo entre nós d’uma maneira assustadora. Raro é o dia em que a imprensa não registra várias proezas dos amigos do alheio”<sup>656</sup>. Mas era na movimentada zona portuária, entre o Porto do Sal à doca de Souza Franco, no Umarizal, que se concentravam os casos mais rotineiros de furtos e roubos aos transeuntes:

O bairro do Umarizal é um ponto de exploração para os larápios já notório (...) tudo naquele local facilita o exercício da gatunagem.  
Quase todas as noites os transeuntes são atropelados pelos amigos do alheio, que exploram bolsos e empalmam carteiras.  
As docas do Reduto e Ver-o-peso são igualmente infestadas por malta de vadios, que exploram os incautos surrupiando-lhes o que mais à mão encontram.<sup>657</sup>

Na Belém da borracha, a zona portuária correspondia a um espaço nevrálgico da economia e da sociabilidade da cidade. As ruas paralelas e as travessas perpendiculares ao cais reuniam os quarteirões economicamente mais importantes da capital, onde se localizavam as principais casas atacadistas, oficinas e pequenas indústrias, os armazéns das casas aviadoras, os bancos, as agências postais, os órgãos administrativos e burocráticos, além do coração do comércio varejista da cidade. Por essas ruas havia uma enorme circulação de pessoas, dinheiro e mercadorias.

Grande parte das vítimas de roubos e furtos eram pedestres e moradores das vias perpendiculares ao cais, às cercanias da doca do Reduto, como as travessas da Piedade, Princesa (Tv. Benjamin Constant), Glória (Tv. Rui Barbosa) e Príncipe (Tv. Quintino Bocaiúva), onde o processo de saneamento e urbanização o tardara a chegar<sup>658</sup>. Essas vias, por serem mais distantes e desertas em relação às travessas do cais central e apresentarem em seus caminhos não pavimentados um constante

<sup>656</sup> *A Pátria Paraense*, 21/09/1894, nº71, p.2.

<sup>657</sup> *Correio Paraense*, 10/06/1892, nº34, p.3.

<sup>658</sup> Várias reclamações de moradores, publicadas nos jornais da época, ajudam a retratar o aparente estado de abandono dessas travessas, nas proximidades do igarapé do Reduto. Em 1884, por exemplo, os moradores solicitam à Câmara Municipal a limpeza e desobstrução dos regos de esgoto da vala da Tv. da Glória, tendo em vista a temporada das chuvas de verão se aproximar e a crise epidêmica não declinar, solicitação esta não atendida e por isso reclamada à imprensa (*A Constituição*, 17/05/1884, p.1). No final do mesmo ano, o *Diário de Notícias* denuncia sarcasticamente a imensa e grossa capoeira existente na Tv. João Balby, ao sair à do Príncipe, “vacalhouto de vadios e recreio dos caçadores de pacas magras, em cujo número dizem achar-se o pândego fiscal do distrito” (*Diário de Notícias*, 18/11/1884, p.2). Em 1892, por ocasião da celebração do contrato entre a Intendência municipal e o Banco Emissor para o calçamento das ruas da cidade, o *Correio Paraense*, publica a reclamação dos moradores “das casas sitas nas partes baixas das travessas da Princesa, da Glória e do Príncipe, onde avulta a lama” que reclamavam o calçamento daquelas paragens (*Correio Paraense*, 12/05/1892, p.2). No ano seguinte, o mesmo jornal pede providências da Câmara em relação às “travessas de S. Matheus, Passinho, das Mercês, Piedade, Princesa, Glória, Príncipe e Wandenkolk e as ruas S. Vicente, Flores, Rosário, Riachuelo, Arsenal, S. João e Municipalidade” que seriam “focos de infecções palustres”. O artigo continua referindo-se à rua da Municipalidade como “pastagem de gado. É um lamaçal que atola o transeunte até os joelhos. Os moradores daí servem-se de estivas para sair de casa, fazendo da casa do vizinho sua passagem para outra rua”. (*Correio Paraense*, 17/06/1893, p.1).

mato alto, eram as preferidas dos assaltantes locais do final do século XIX, como noticiado no *Diário de Notícias*, sobre a emboscada sofrida por Geraldo Ferreira Bentes, na baixada da Tv. do Príncipe, quando fora roubado e espancado na noite do dia 18 de abril de 1883. Após dar detalhes do roubo<sup>659</sup>, o articulista do jornal conclui que:

Decididamente temos organizada na capital uma quadrilha de ladrões, que à noite se distribui pelos lugares mais desertos; e somos levados a crer na sua organização por que os assaltos estão se reproduzindo (...)  
Na célebre baixa da travessa do Príncipe não é este o primeiro fato de assalto que se tem dado: o mato aí protege os ladrões.<sup>660</sup>

No litoral, embarcações de todos os tipos eram visitadas, de preferência às altas horas da madrugada quando a tripulação se encontrava a sono alto, pelos ousados “ratos de bordo”, que com “mãos de seda”, apropriavam-se de farinha, tabaco, galinhas, borracha, tudo o que lhes chegava às mãos. Os gatunos do cais eram tão numerosos e petulantes, segundo os periódicos, que não temiam desmoralizar as próprias autoridades do espaço:

O trecho da cidade mais infestado pela gatunagem é o cais da Port of Pará. Tudo o que encontram à mão lhes serve. Às vezes chegam até a arranhar caixas de batatas, de cebolas, de leite, etc., e a rasgar à faca sacas de café, açúcar, feijão. E ai do carroceiro se grita. Caem-lhe em cima, de faca em punho, ameaçam extirpá-lo – como a qualquer peixe – se for queixar-se à polícia. (...)  
Esses malandros – e contam-se às dezenas – nas horas “vagas” passam-se para o cais de atracação e divertem-se a jogar pilhérias a quem passa. E não reaja, do contrário é vaiado por todo o *gango*.  
Já uma vez sucedeu isto com um oficial aduaneiro de serviço na guarita que, para afugentar os meliantes, teve de lançar mão do Nagant, ameaçando atirar no primeiro que falasse.<sup>661</sup>

Nesse contexto de crescente sensação de insegurança pública, os estivadores irão surgir como personagens frequentes das crônicas policíacas da época, por vezes como vítimas do corpo de polícia, por outras da própria malta de larápios que infestava a cidade, como ocorreu com os estivadores Antônio Leandro, que teve seus quarenta “bicos de galinha” roubados do quintal da sua casa, uma barraca alugada na travessa Castelo Branco<sup>662</sup>, ou Antônio Paixão, capataz da turma de estivadores da municipalidade, que foi assaltado na sua volta para casa depois de um dia de trabalho, por três desconhecidos que lhe jogaram uma rede na cabeça, tomando-lhe o pagamento do dia e ainda o ferindo com uma luva de ferro de um dos meliantes que, jogando umas moedas de níquel, teria debochado: “Isto é para você comprar remédio”<sup>663</sup>.

Porém, os estivadores costumavam predominar nas notas policíacas quando associados como autores dos crimes contra o patrimônio ocorridos no porto. Conhecedores como ninguém do litoral da

<sup>659</sup> “Escondidos no fundo de um terreno, os ladrões deram o assalto, quando passava o sr. Bentes, pelas costas, prendendo-o pelos braços. Enquanto isto se dava, saiu um outro ladrão, que veio passar a competente revista, tapando-lhe a boca com um lenço, que lhe tirou do bolso. (...) Não contentes com o roubo, os malvados ainda espancaram o sr. Bentes, atirando-o no meio da rua. A vítima não pôde reconhecer os ladrões, que estavam em mangas de camisa e mascarados”. *Diário de Notícias*, 20/04/1883, p.2.

<sup>660</sup> *Diário de Notícias*, 20/04/1883, p.2.

<sup>661</sup> *Estado do Pará*, 11/04/1920, p.1.

<sup>662</sup> *Folha do Norte*, 20/12/1896, p.2.

<sup>663</sup> *Estado do Pará*, 01/05/1918, p.1.



cidade, tendo fácil acesso a armazéns, galpões, casas comerciais e aos próprios navios ancorados, os trabalhadores da estiva eram frequentemente acusados de rapinagem. Sempre “suspeitas”, as andanças dos estivadores pela cidade eram observadas não apenas pelas patrulhas rondantes, como também pelos próprios civis.

Assim pensavam João Thomé, Alonso Sabino e Chrispino de Almeida que acharam estranha a viagem do estivador Elídio dos Santos que, certa tarde, conduzia uma barrica com borracha pela travessa Campos Salles. Questionado sobre a procedência da mercadoria pelos três cidadãos, “Elídio deitou a fugir pela travessa Campos Salles, e entrou na rua Paes de Carvalho, em demanda da praça Saldanha Marinho”, sendo preso à rua São Francisco. Na barrica, o estivador “conduzia 34 quilos de borracha fina do Amazonas, que foi avaliada em 10\$ por quilograma (...) de propriedade do sr. Edmundo Reecks, estabelecido ao *boulevard* da Republica”<sup>664</sup>.

O artifício do furto poderia representar um rendimento extra nos momentos de aperto, mas também poderia demonstrar novas necessidades em uma cidade que crescia e se diversificava:

Andam maus os tempos.  
O que se ganha, à custa de muito suor, não dá nem para meia missa.  
A borracha porém está na ponta, vale o que pesa, e quem a possui pode afirmar que anda quente e deixa a rir-se a gente. Mas quem não tem seringal e quer ter borracha, pelo modo porque tentou obtê-la o estivador.  
Eduardo Manoel do Nascimento, *em vez que ir botar flamancia ali pelo Polytheama ou Apollo, vai direitinho para o xilin...*<sup>665</sup> [sic.]

A trivial nota jornalística, do ano de 1900, acima reproduzida, se analisada com mais cuidado, nos dá três importantes informações sobre Belém do final do século XIX: primeiro de que “os tempos andavam mal”, ou seja, o custo de vida para a população da cidade aparentava estar pondo muitos cidadãos em apuros financeiros; segundo, que “quem não tem seringal” tem que garantir a sobrevivência com outros métodos, tais como a vigarice; e terceiro que o produto do roubo e do furto não servia apenas para as necessidades básicas da vida, pois ironiza que o estivador ladrão, ao invés de gastar sua “fortuna” no circo Apollo ou no teatro Polytheama, foi parar no xadrez. A ideia de que o estivador rouba para divertir-se é interessante, pois evidencia que a expansão dos espaços de lazer na capital parece também pressionar de certo modo a criminalidade de uma camada social que não pretendia ficar alheia aos novos espaços de entretenimento público<sup>666</sup>.

Estivadores eram comumente associados aos roubos a armazéns, como o ocorrido a José de Souza, estivador efetivo da *Port of Pará*, acusado de roubar mercadorias do armazém nº5, na madrugada do dia 28 de agosto de 1921. Em depoimento, Souza afirmava que havia se deitado sobre um areial no cais da *Port of Pará*, de onde se dirigiu, cerca de 2 horas da manhã, para bordo do faroleiro “Mario Alves” a fim de passar ao rebocador “Maria” ou para o “Conqueror”, onde iria dormir, quando

<sup>664</sup> *O Pará*, 16/11/1898, p.2.

<sup>665</sup> *A República*, 17/10/1900, p.2.

<sup>666</sup> Segundo Michelle Perrot, a expansão nos orçamentos operários na Paris do final do século XIX, ligava-se menos aos custos de moradia e alimentação e mais em investimentos relacionados ao vestuário, nas distrações e em tudo o mais “que os coloca num contato mais estreito com os grupos da rua ou com a sua classe”. PERROT, *op.cit.*,104.

foi capturado pelos vigias da companhia e por soldados da Brigada. O *Estado do Pará* informava que “Interrogado pelo subprefeito sobre a procedência de umas rolhas novas e uma caixa de agulhas encontradas em seu poder, caiu em contradições. Disse que tinha apanhado as agulhas no chão da farmácia onde foi curar-se e que as agulhas achara-as no portão do cabeço do armazém roubado”<sup>667</sup>. Percebe-se assim, que o hábito de dormir no porto ou nas embarcações nele ancoradas causava certos embaraços à companhia e à fiscalização. A fusão entre mundos do trabalho, moradia e lazer, continuava a prejudicar a disciplina e eficiência do porto moderno.

Além do furto aos armazéns e casas comerciais, os estivadores eram comumente acusados de roubar as embarcações que aportavam no cais, como José de Oliveira, natural do Rio Grande do Norte, morador à travessa Castelo Branco, preso após “ter furtado um paneiro de farinha de um canoeiro à doca do Ver-o-peso”<sup>668</sup>, ou como José Florêncio da Silva, “gatuno já celebre pelas suas façanhas, andando constantemente às voltas com a polícia”, cujo ponto de atuação “para as suas brilhanturas é a doca do Ver-o-peso”, onde escolhe suas vítimas, geralmente entre os “incautos canoieiros que ali estacionam”, como o proprietário da canoa *Estrella*, que teve roubado uma galinha e seus pintinhos<sup>669</sup>. Assim, não era comum a ambiguidade dada a alguns estivadores, também reconhecidos pelas crônicas policiais como costumeiros “ladravazes”.

E o produto do furto? Que fim levava? De acordo com as notas a seguir, a destinação dessas mercadorias atingia um público variado do setor comercial da cidade:

Há tempos vem se praticando nos galpões da Port of Pará pequenos furtos, sem que os seus autores tenham sido descobertos.

Uma das constantes vítimas dos amigos do alheio é a firma comercial desta praça, Sanders & C<sup>a</sup>, estabelecida com escritório a rua 13 de Maio. Esses comerciantes exportaram para diversos lugares couros de várias qualidades.

Há dias foram eles vítimas do furto de vários rolos de sola, tendo esse fato sido imediatamente levado ao conhecimento do subprefeito Luiz Couto, que para averiguações efetuou a prisão do estivador Pedro Lima.

Interrogado, este declarou que os couros foram furtados por um seu companheiro, que lhos entregou para vender.

A venda foi feita a Benjamin Xerife, estabelecido à rua 28 de Setembro, pela importância de 22\$000 (...).<sup>670</sup>

O comerciante M. S. Furtado, estabelecido à rua 13 de Maio, 64, vinha notando, há tempos o desaparecimento de sacas de farinha não sabendo a quem atribuir a autoria do furto.

Na quinta-feira, tendo desaparecido novamente uma saca, pôs-se de alcateia o sr. Furtado, descobrindo, então, que o gatuno era o estivador Lindolpho Marques, cearense, de 23 anos, residente à avenida da Independência, 51.

Comunicado o fato à polícia, foi preso o larápio, que confessou o furto, dizendo ter vendido 2 sacas ao quitandeiro Antônio Simplício de Albuquerque, à rua Gaspar Vianna, por 33\$000 e 3 no botequim no botequineiro Manoel Mendes, à avenida 15 de Agosto, 10, por 36\$000 (...).<sup>671</sup>

<sup>667</sup> *Estado do Pará*, 30/08/1921, p.1.

<sup>668</sup> *Estado do Pará*, 24/02/1920, p.4.

<sup>669</sup> *Estado do Pará*, 22/07/1911, p.2.

<sup>670</sup> *Estado do Pará*, 19/06/1919, p.3.

<sup>671</sup> *Estado do Pará*, 24/11/1919, p.2.

Por achar-se implicado no furto de uma borracha que fora ontem oferecida à venda ao proprietário de um aparador do Mercado Público, foi detido a ordem do capitão Mattos, o estivador Manoel Bernardo da Silva.<sup>672</sup>

Percebe-se, assim, que através desses delitos e contravenções é formada uma teia de relações sociais heterogênea entre “gatunos” das mais variadas origens e comerciantes, taberneiros, botequineiros e quitandeiros da cidade, que receptavam as mercadorias desviadas a preços mais módicos, podendo desse modo, obter maior lucratividade. Fato este que preocupava as autoridades que muitas vezes deixavam de receber os direitos de taxação sobre esses produtos, furtados antes mesmo de sua conferência. Isso acontecia, geralmente, quando os estivadores entravam nos porões das embarcações para a retirada da carga e escondiam algumas “lascas” de artigos nos forros ou entre as demais mercadorias da embarcação. Não raro contavam com a ajuda do próprio pessoal de bordo. Quando a noite caía ou quando a fiscalização diminuía, voltavam para apanhar o espólio.

Tais práticas de apropriação marginal dos esbulhos dos porões dos navios, parecem ter sido costumeiras no mundo do trabalho portuário em diferentes partes do mundo e em diferentes épocas. Fernando Teixeira da Silva, por exemplo, observou que o furto de mercadorias no porto de Santos, ainda perdurava em épocas mais recentes, o que implicava em um rigoroso controle e vigilância dos trabalhadores. O historiador considera, porém, que muitas vezes os próprios fiscalizadores do serviço de estivagem – feitores ou capatazes – faziam “vistas grossas” à transgressão, demonstrando a existência de tolerâncias e permissividades entre diferentes camadas hierárquicas<sup>673</sup>.

Um caso ilustrativo sobre o furto nas embarcações ancoradas no porto de Belém, foi debatido no jornal *Estado do Pará*, em junho de 1921, numa série de notícias intituladas “Ratos de bordo”, que buscava esclarecer as constantes rapinagens que vinham ocorrendo nos navios do *Lloyd Brasileiro* quando aportavam no cais da cidade. A praça de comércio reclamava da regularidade em que recebia “volumes violados” e que embora os comerciantes pedissem indenização do *Lloyd*, “nunca são atendidos, o que não é justo, pois pagam os seus fretes”. Parte dos “furtos escandalosos” seriam receptados pelo dono de uma bodega intitulada Café São Paulo, localizada na travessa Primeiro de Março, pois havia se apurado que o mesmo, dias antes, havia mandado um carregador vender alguns pares de sapato<sup>674</sup>.

Segundo o periódico, a autoria das pilhagens dividia a opinião pública, uns culpando o pessoal de bordo das embarcações, outros responsabilizando os estivadores. Certo dia, porém, durante a descarga do pacote “João Alfredo”, deu-se o seguinte fato:

O capataz geral do *Lloyd*, sr. José Avelino, que fiscalizava o serviço, notou que o estivador Sebastião Dias, que trabalhava no porão de ré, dirigia-se à terra “ovado”, e chamou-o. Apalpando-o, verificou que Sebastião era portador de um corte de fazenda fina. “Desovou” o estivador e fê-lo voltar ao trabalho. Em seguida dirigiu-se ao camarote do imediato, capitão Adhemar Ribeiro, a quem relatou o fato. Aquele oficial desceu ao porão onde trabalhavam, inclusive o autor do delito, os estivadores João Chaves, Manoel Vieira, Jorge Martins, Eugênio Francisco, João Rojas, que também exercia as funções

<sup>672</sup> *Folha do Norte*, 02/06/1897, p.2.

<sup>673</sup> SILVA, 1995, p.40.

<sup>674</sup> *Estado do Pará*, 11/06/1921, p.1.

de fiscal do gango, e Antônio Peixoto. Procedeu, então, a uma busca no porão, encontrando fardos de fazendas e caixas de calçado arrombadas, e escondidos entre a carga quatro cortes de fazenda fina para senhora, um corte de linho para fato, dois pares de sapatos, sendo um para homem e outro para crianças, marca “Carrapatoso”, cinco peças de atracadores pretos para sapatos e uma rede, objetos esses que foram entregues à Polícia Marítima.<sup>675</sup>

Enquanto durava a conferência dos itens “roubados”, o boca-a-boca dos estivadores fez chegar rapidamente aos ouvidos de Odilon Mendes, então presidente do Sindicato, a confusão a bordo do “João Alfredo”. Segundo Mendes, em carta endereçada ao jornal, em que visava “esclarecer os fatos”, ao saber da notícia, encaminhou-se imediatamente ao vapor “a fim de apurar a verdade, pois, como determinam os nosso Estatutos, o indivíduo que pratica tais atos é excluído da sociedade. Já o temos feito mais de uma vez e, com tais cuidados e rigor que nem esperamos nenhum julgamento dos tribunais”<sup>676</sup>. Mendes, ao chegar ao porão da embarcação, vendo o imediato “fazendo uma grande pantomima, talvez para inglês ver”, apurou que nenhuma prova havia contra os acusados, pedindo, assim, cuidado na veiculação desse tipo de informação, pois “uma simples suspeita dessas, vem prejudicar duplamente, além de afastar a pista dos verdadeiros responsáveis de tais mandos”. Mendes se referia a situações semelhantes ocorridas nos vapores “Bahia” e “Pará”, quando após “acusações caluniosas aos estivadores”, os produtos desaparecidos “foram encontrados escondidos pelos beliches da tripulação, que é composta de ‘furões’”<sup>677</sup>.

Por seu turno, o imediato da embarcação, Adhemar Ribeiro, acusava Mendes de ter entrado a bordo sem o consentimento do capitão e de ter-lhe dirigido tom “grosseiro e autoritário”, que em nada ajudou na elucidação do caso, havendo violenta alteração entre os dois. Segundo Ribeiro, embora um dos consócios do Sindicato tivesse “sido apanhado com a ‘boca na botija’”, não pretendia fazer afirmações levianas de que todos os estivadores fossem “ratos”, porém “uma sociedade que tem como um dos seus fiscais um *Pernambuquinho*, homem cujos antecedentes toda gente conhece, não pode exigir o respeito que lhe é devido”<sup>678</sup>.

João Ribeiro Rojas, vulgo “Pernambuquinho”, o mesmo do caso narrado no início deste capítulo, que sofreria o atentado a bala partido do capataz Belmiro Brígido três meses após este fato, era então o fiscal do estivador pego “com a boca na botija”. Vemos assim que “Pernambuquinho”, a despeito do seu discurso de regeneração moral por meio do trabalho, não conseguia se desligar de situações obscuras que continuavam impelindo-o às páginas policiais. Embora o caso do “João Alfredo” não tenha focado sua pessoa, talvez porque o jornalista não era seu “antigo conhecido” da Chefatura de Polícia, podemos levantar algumas considerações sobre a inserção do amazonense nas situações acima expostas.

<sup>675</sup> *Estado do Pará*, 10/06/1921, p.1.

<sup>676</sup> *Estado do Pará*, 11/06/1921, p.1.

<sup>677</sup> *Idem*.

<sup>678</sup> *Estado do Pará*, 19/06/1921, p.1.

A primeira delas refere-se a um ponto suscitado por Marcos Bretas, sobre a necessidade de tornar “conhecidos” ou “célebres” alguns dos criminosos que circulavam pela cidade, como forma de construir uma “classe criminosa dentro do vasto espectro da população pobre”. Para o autor: “Fazia parte do ativo de um policial ‘conhecer’ seus criminosos. Os registros estão cheios de apelidos, exibidos como prova de que o policial é capaz de conhecer o seu homem”<sup>679</sup>. Conhecer os delinquentes da cidade, também era função da imprensa, que reproduzia os seus feitos, criando, por vezes, verdadeiros mitos<sup>680</sup>. Afinal, como escrevera o jornalista na ocasião do atentado que “Pernambuquinho” sofreu: “Toda a gente se interessava pelo assunto. O homem estava popularizado”.

Esse reconhecimento popular, embora buscasse uma pedagogia reversa, já apontada, do enaltecimento do “bom cidadão” por meio dos contínuos exemplos do seu oposto “transviado”, acabava fortalecendo, muitas vezes a “fama” individual do criminoso, que adquiria certa “respeitabilidade” em seu meio. “Pernambuquinho”, mesmo sendo um conhecido infrator, não deixou de conquistar o carisma e o respeito de seus colegas de profissão, tendo em vista sua função de “fiscal” da turma de estivadores. Por outro lado, tornar-se “conhecido pela polícia”<sup>681</sup> podia acarretar a necessidade de desenraizamento geográfico, isto é, muitos desses transgressores se viram impelidos a emigrar em busca de uma “ficha limpa”. “Pernambuquinho”, assim como outros estivadores emigrados, talvez tenha vindo para Belém exatamente para escapar da “fama” que adquiriu como criminoso em sua cidade natal. O trabalho e o anonimato em uma nova cidade, poderia ser o passaporte para um novo começo. Nesse sentido, a aceitação dos colegas de trabalho, muitos egressos de uma circunstância semelhante de criminalidade e desterritorialização, mostrava-se fundamental para a sedimentação desse indivíduo na sociedade local e no espaço urbano.

A partir desse ponto, podemos considerar uma segunda situação que diz respeito ao efetivo fluxo de elementos ligados ao crime na categoria dos estivadores e a circulação dos estivadores pelos grupos marginais da cidade. “Pernambuquinho” era um exemplo disso. Possuía amizades dentre as maltas de vadios mais famosas do bairro do Jurunas ao Umarizal. Aqueles que, segundo o jornalista, não mais reconheciam o “amigo de outros tempos”. As transgressões à lei eram fato no seio da classe, visto o próprio presidente do Sindicato afirmar que alguns estivadores já teriam sido expulsos da associação após serem pegos em delito: “Já o temos feito mais de uma vez e, com tais cuidados e rigor que nem esperamos nenhum julgamento dos tribunais”.

O primeiro “tribunal” ao qual o estivador delinquente deveria enfrentar era o da própria categoria. A peculiaridade da natureza “avulsa” do trabalho nas estivas, sem uma regulamentação patronal direta, permitia uma maior liberalidade na admissão de sujeitos com antecedentes turvos ou desconhecidos, como afirmava o imediato da embarcação roubada “João Alfredo”: “Quanto ao

---

<sup>679</sup> BRETAS, *op.cit.*, p.134.

<sup>680</sup> Exemplo disso foi Francisco Xavier da Veiga Cabral, o “Cabralzinho”, que de capoeira arruaceiro, ligado à “capangagem política”, deportado ao Amapá, onde tornou-se herói nacional quando de sua atuação nos conflitos de fronteira com a Guiana Francesa. Ver: LEAL, *op.cit.*, p.87.

<sup>681</sup> BRETAS, *op.cit.*, p.135.

escrúpulo que diz [o presidente do Sindicato] presidir à escolha do pessoal que trabalha na estiva, não me parece que exista, pois é um crime misturar homens honestos e trabalhadores, com gente de maus antecedentes”<sup>682</sup>.

Com a má reputação que a categoria possuía frente a opinião pública da época, em muito aguçada pela imprensa policialesca, tornava-se uma necessidade a desconstrução dessa imagem do estivador. “É de toda a justiça não fazer acusações sem prova devida”, argumentava Odilon Mendes. O Sindicato, surgia, assim, como uma entidade protetora de seus associados, um “grande pai” que, com exceção de casos excepcionais de desvio de conduta, que mereciam “punição exemplar”, como a expulsão do grêmio, provavelmente “acobertava” em grade escala os “tropeços” de seus associados de forma a não prejudicar a imagem da corporação.

Agora, supondo que “Pernambuquinho” e sua turma de estivadores estivessem mesmo implicados no roubo do “João Alfredo”, o terceiro ponto a se considerar é que o trabalho, contraditoriamente, também poderia ser encarado como um mecanismo de burla ao controle social e mesmo como um facilitador do crime. “Pernambuquinho”, por já ser um gatuno popular, altamente reconhecido em toda a cidade, pode ter se imiscuído na lida da estivagem exatamente com a intenção de “despistar” a polícia e a imprensa. “Agora sou outro homem, ‘seu repórter’. Estou trabalhando. Mudei de vida”. Esta frase atribuída ao amazonense, pode fazer parte de uma tática individual de “invisibilidade”, no sentido de tornar suas atividades ilícitas menos “vigiadas”. Como estivador, sob a proteção do Sindicato, nada lhe impedia de “roer” umas fazendas de tecido no porão das embarcações com maior sossego. Isso talvez explicasse o porquê de “Pernambuquinho” ter subido tão rápido ao posto de “capitão” da turma de estivadores.

As transgressões no ambiente de trabalho, como o furto de mercadorias, era um tipo de situação em que a confiança, a lealdade, a convivência e o apoio velado dos demais companheiros era fundamental. Na estiva, onde o serviço era desenvolvido através da cooperação de vários grupos de trabalhadores, que conviviam entre si cotidianamente, experienciando um dia-a-dia árduo, injusto e autoritário, as apropriações de mercadorias

eram fenômenos que podem ser entendidos a partir da construção de relações sociais nas quais entravam em cena a reciprocidade, a proteção mútua, a troca de favores e o medo de futuras represálias. De um lado, verificamos punições e proibições oficiais; de outro, tolerância e engajamento da pequena hierarquia nas apropriações extra-legais. Nesse terreno ambíguo, os trabalhadores “desapertavam-se” e criavam expedientes para, por meio desses recursos marginais, aumentar seus ganhos.<sup>683</sup>

Embora codificadas como crimes distintos de apropriação patrimonial, o furto de mercadorias pelos estivadores possui um interessante paralelo com um dos delitos mais comuns na Belém oitocentista: o contrabando. Durante a segunda metade do século XIX, autoridades, imprensa e o corpo de comércio da capital denunciavam o tráfico interno e internacional de inúmeros produtos como o tabaco, o cacau, a farinha e a borracha, que se realizavam por todos os portos da Amazônia, dentre eles

<sup>682</sup> *Estado do Pará*, 19/06/1921, p.1.

<sup>683</sup> SILVA, 1995, p.41.



o da capital paraense. O contrabando parecia ter crescido na mesma proporção que a circulação de mercadorias pela região, entre as décadas de 1870 e 1880, intensificado após o desenvolvimento da navegação a vapor e, sobretudo, depois da abertura da bacia amazônica à navegação internacional.

A fim de combater o extravio dos direitos fiscais, várias medidas foram tomadas, como a constante vigilância às atividades dos regatões<sup>684</sup> e a proibição da ancoragem de canoas fora da zona de fiscalização da coletoria de rendas<sup>685</sup> que se limitava aos embarcadouros do porto do Sal, Ponte de Pedra e cais de Santo Antônio, este último também conhecido como “Escadinhas”<sup>686</sup>. Ou seja, ficou proibida a carga e descarga de canoas em outros pontos de atracação limítrofes à orla central, como a doca do Reduto, o igarapé das Almas, o Arsenal de Marinha e mesmo a doca do Ver-o-peso, “destinada para as embarcações que já tivessem descarregado no Ponto escolhido, para que não ficassem próximas às que ainda estavam com carga a bordo”<sup>687</sup>. A intenção era concentrar o movimento de embarcações nos pontos determinados, de modo a facilitar a fiscalização dos coletores de rendas.

Tais medidas, porém, tiveram pouca efetividade no cotidiano da cidade, tendo em vista que boa parte da apropriação territorial se deu pela zona litorânea onde havia muitas casas cujos fundos deitavam para a orla da baía, como comentado na primeira parte desta pesquisa. Era hábito costumeiro dos moradores da cidade estabelecer o comércio de alimentos e manufaturas pelas residências particulares que beiravam a praia, especialmente nas noites de pouco luar, o que tornava a fiscalização do litoral muito problemática<sup>688</sup>. Dessa forma, começa a se solidificar nos discursos das autoridades locais, a ideia da necessidade da edificação de uma muralha de cais bem construída e da abertura de uma nova via pública a fim de impedir o acesso das embarcações irregulares que realizavam esse comércio clandestino. Além disso, torna-se necessária a construção de um Mercado Municipal que visa a concentração e fiscalização mais rigorosa do comércio local.

---

<sup>684</sup> Solução nº182 de 9 de dezembro de 1850. Em: PARÁ (Província). *Índice ou Repertório Geral das Leis da Assembleia Legislativa Provincial do Gram-Pará* (1838-1853), por André Curcino Benjamim (chefe de secção da Thezouraria de Fazenda da mesma Província). Pará: Typ. Commercial de Antonio Jozé Rabello Guimarães. Impresso por Valente Jozé Pereira, 1854, p.56.

<sup>685</sup> Determinada pela Lei nº43, de 15 de outubro de 1839, que definiu a despesa orçamentária para os anos de 1840 e 1841. *Ibid.*, p.49.

<sup>686</sup> Segundo Ernesto Cruz, as conferências eram feitas das 6 da manhã às 6 da tarde. Para o porto do Sal e escadinhas “só poderiam ir as embarcações, conferir e desembarcar os gêneros depois de dado o manifesto, apresentado o Livro de carga e pagos na Recebedoria os direitos dos gêneros”. Já na Ponte de Pedra “seriam apresentados os documentos comprobatórios do pagamento dos impostos. Feito isso diziam os responsáveis das embarcações qual dos pontos que pretendiam ir, conferir e fazer o desembarque. Então o guarda destacaria uma nota esclarecendo o ponto para onde ia a embarcação. Sem o cumprimento desta formalidade os contraventores pagariam cem mil réis de multa, além das penas impostas pelas leis aos extravadores de direito”. CRUZ, 1996, p.151.

<sup>687</sup> CRUZ, 1996, p.151.

<sup>688</sup> LOPES, Siméia de Nazaré. **O Comércio Interno no Pará Oitocentista**: atos, sujeitos sociais e controle entre 1840-1855. Dissertação de mestrado: NAEA/UFPA, 2002, p.69.



**Figura 81:** Panorama do porto de Belém em meados do século XIX. Ilustração.  
**Fonte:** KIDDER-FLETCHER, *op.cit.*, p.540.

Porém, o serviço de fiscalização do litoral, feito tanto pela Alfândega como pela Recebedoria de Rendas Provincial, era bastante reduzido e inoperante. Eram constantes as reclamações dos inspetores da Alfândega, por exemplo, sobre a ausência de embarcações para a realização das rondas marítimas e da má estrutura física dos espaços de armazenagem, onde as mercadorias ficavam jogadas a esmo, sob o tempo, sendo constantemente violadas ou furtadas. Os inspetores queixavam-se também, com frequência dos baixos salários<sup>689</sup> dos guardas, despachantes, marítimos, fiéis das capatazias e dos trabalhadores braçais contratados pela repartição, que significava trabalhadores desqualificados e insatisfeitos<sup>690</sup>, que poderiam entregar-se ao roubo e à propina. Convinha, portanto,

(...) não só elevar-se o pessoal, mas também os seus vencimentos, para que a alfândega obtenha um conjunto completo de homens morigerados, robustos e diligentes, e evitar que o comércio e empresas locais, oferecendo salários mais vantajosos que os que são pagos pela alfândega, adquiram os melhores trabalhadores, ficando à repartição o único recurso de aproveitar os serviços do pior pessoal, composto de indivíduos, para os quais o pequeno salário das capatazias satisfaz, porque não encontram quem os remunere melhor, em vista do mau trabalho que prestam, indivíduos que entram logo com o intuito de tirar vantagens no furto de mercadorias nos armazéns e das espórtulas dos interessados.<sup>691</sup>

O jornal *Diário de Notícias*, em 1886, denuncia: “O fato de serem roubadas mercadorias na alfândega não é de hoje: a gatunagem sempre aí foi exercida, não com tanto descaro, como hoje acontece (...) Os serventes, encarregados de o serviço de abrir caixas, na ponte, tornam a abri-las,

<sup>689</sup> Exigiam sua equiparação ao porto de Santos, onde o custo de vida não era tão caro como na capital paraense: “visto como é de notoriedade pública que o estado do Pará é onde no país a vida é mais cara”. BRASIL (Ministério da Fazenda). *Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado dos Negócios da Fazenda Joaquim Murinho no anno de 1899*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1899, p.155.

<sup>690</sup> Chamados, inclusive, pelo inspetor da alfândega, em 1898 de “escória de inválidos”. *Idem*.

<sup>691</sup> BRASIL (Ministério da Fazenda). *Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado dos Negócios da Fazenda Bernardino de campos no anno de 1898*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1898, p.445.

depois da conferência, e roubam as mercadorias. Despachadas estas, só nos armazéns é que se dá com a escandalosa ladroeira”<sup>692</sup>.

Ou seja, toda a estrutura física e administrativa que controlava o cais, facilitava, assim, a prática dos furtos e contrabandos de mercadorias e a evasão de direitos. Devemos lembrar que, como exposto na tabela referente à arrecadação das repartições fiscais na primeira parte desta dissertação, os vinte anos que se seguiram ao decreto da abertura da bacia amazônica à livre navegação, representaram um aumento de 350% nas rendas da Alfândega e de 280% nas rendas provinciais. Nesse sentido, nas décadas de 1870 e 1880, não foram poucas as denúncias de esquemas de contrabando e corrupção envolvendo funcionários das repartições fiscais que atuavam em conjunto com os caixeiros despachantes, que faziam a intermediação entre as casas de comércio da capital e os órgãos coletores<sup>693</sup>. Por seu turno, a praça de comércio da capital se defendia apontando a responsabilidade dos empregados da Alfândega<sup>694</sup>, insinuando que a disseminação do peculato dentro da instituição contava com o “acobertamento” de importantes figuras do meio político da província naquela época, como a família Gama-Malcher<sup>695</sup>.

Segundo o advogado da Praça de Comércio, Antônio Francisco Pinheiro, que também era proprietário, fundador e redator do jornal *Diário de Belém*, que circulou na capital paraense entre 1868 e 1892, e articulista do pasquim *O Santo Offício*<sup>696</sup>, a família dos “doutores” José da Gama Malcher e José Coelho da Gama e Abreu, que assumiu a presidência da província em 1879, seria uma das mais diretamente interessadas “na rendosa especulação que distrai mais da metade da renda da alfandega”. *O Santo Offício* chega a publicar, em 1880, uma tabela com o levantamento sobre o monopólio dos cargos públicos das repartições arrecadadoras, como o Tesouro, a Recebedoria e a Alfândega, que estavam concentrados nas mãos de membros da família e apadrinhados políticos dos Gama-Malcher, salientando, ainda, o ostensivo enriquecimento desses funcionários após suas nomeações<sup>697</sup>.

<sup>692</sup> *Diário de Notícias*, 10/11/1886, p.2.

<sup>693</sup> Como denunciado no *O Liberal do Pará*, 03/06/1873, p.1.

<sup>694</sup> O presidente da Praça de Comércio, em 1877, Donatien Barreau, acusa a Alfândega de “fatos constantes, de cuja posse está a consciência pública desde muitos anos” e exorta que para coibir o contrabando, não há necessidade de “alongar a vista para a barra, que não é lá que se pratica o contrabando, antes é dentro da Alfândega e sob coberta enxuta que se realiza o grande extravio dos dinheiros públicos”. *Diário de Belém*, 04/05/1877, p.1.

<sup>695</sup> Sobre a família Gama, sua relação com as demais famílias da elite regional, sua inserção na economia provincial e seu envolvimento com o extrativismo de cacau e óleos vegetais, pela firma José Coelho da Gama e Abreu & C.<sup>a</sup>, ver: BATISTA, Luciana Marinho. **Muito Além dos Seringais**: Elites, Fortunas e Hierarquias no Grão-Pará, c.1850 – c.1870. Dissertação de Mestrado em História. UFRJ, 2004, p.204-206.

<sup>696</sup> Ver: BELÉM (Biblioteca Pública do Pará). **Jornais Paraoaras**: catálogo. Belém: Secretaria de Estado de Cultura, Desportos e Turismo, 1985, p.55

<sup>697</sup> Como o caso de José Luiz da Gama e Silva, que de Guarda-mór havia sido promovido a inspetor da Alfândega, pouco depois de Gama e Abreu assumir a presidência da província, em 1879: “O sr. inspetor da alfândega, aqui bastante conhecido, era até sua nomeação, um homem sem real de seu; enquanto já possui aqui um prédio no valor de 50 contos, está edificando um palacete em Bragança para recreios, passa vida folgada e milagrosa como homem de fortuna, do dia para a noite (...) O que se dá com o sr. inspetor, repete-se com os conferentes e despachantes e, que diremos, com quase todos os empregados da alfândega, onde, se diz, existe uma caixa e que são depositados os resultados da lucrativa especulação para serem mensalmente repartidos, cabendo a cada um na razão de sua categoria!” *O Santo Offício*, 22/11/1880, p.1.

Embora tais acusações reflitam as expressivas contendas políticas regionais do final do período imperial no Pará, é nítida a percepção de que os órgãos arrecadadores eram repartições que escancaravam as políticas de nepotismo e apadrinhamento desenvolvidas no Brasil a partir do processo de construção do aparelho burocrático imperial<sup>698</sup>, demonstrando, assim, a intensa rede de comensalismo entre famílias influentes e as autoridades regionais por meio da disputa por cargos nesses órgãos fiscais na capital paraense. Ao mesmo tempo, a “política de família” também parece sugerir que parte da fortuna de algumas famílias influentes da província derivava, em maior ou menor grau, de negócios escusos praticados no porto de Belém. Pode-se argumentar que, numa região historicamente marginalizada pelo governo central brasileiro, que vinha recebendo cada vez mais avultadas receitas de uma riqueza regional em ascensão, sem retribuição correspondente, a elite local podia não compreender como ilegítimas as práticas de peculato, estelionato, contrabando e evasão de direitos, que seriam, antes, mecanismos para o controle e assenhoreamento das riquezas regionais que se esvaíam para a Corte através da opressiva política tributária do governo geral.



**Figura 82:** Anexo da Recebedoria de Rendas do Estado no início do século XX. Postal.  
**Fonte:** PARÁ (Estado); Secult. **Belém da Saudade**, *op.cit.*, p.82.

<sup>698</sup> Sobre a consolidação da burocracia estatal no período imperial ver: CARVALHO, José Murilo de. **A Construção da Ordem**: a elite política imperial. Rio de Janeiro: Campus, 1980, p.111-131.

Delinea-se, dessa forma, nas duas últimas décadas do período imperial, uma verdadeira praça de guerra entre as autoridades fiscais e policiais, o corpo de comércio e os grupos políticos das famílias influentes da província que refletem o expressivo interesse sobre o controle de uma “economia portuária” em ascensão, mesmo que ilícita.

Num espaço em que as próprias autoridades fiscais e policiais eram permissivas e coadunavam com o contrabando, o suborno e a corrupção, os despachantes e conferentes das repartições fiscais não estavam a salvo de manifestações populares pontuais, como a ocorrida contra o conferente da Recebedoria provincial, Borges Machado, no momento da apreensão de “trinta e tantas arrobas de tabaco” na canoa “Sabina”, de propriedade de Agostinho José de Lima, que aportara no Ver-o-peso, vindo de São Domingos, que já havia feito “o manifesto da carga sonogando-o ao pagamento dos direitos provinciais”<sup>727</sup>. A nota de jornal onde o caso foi publicado acrescentava que “Por desconfiança, foi o sr. Borges Machado a bordo da mesma canoa, de onde a muito custo conduziu para a terra o contrabando, pois consta que até foi pelos atravessadores da praia bastante insultado”<sup>728</sup>.

O comércio de travessia era outra prática que também vinha se expandindo em conformidade com o crescimento do comércio litorâneo. Proibido pelo Código de Posturas Municipal desde 1848<sup>729</sup>, açambarcava os gêneros de consumo vindos do interior, fixando-lhes os preços, provocando o encarecimento dos produtos ao consumidor final, o que chegava a causar sua falta nos mercados municipais. Mesmo infringindo as normas, os atravessadores multiplicaram-se ao longo da segunda metade do século XX. O jornal *A Pátria Paraense*, em 1894, pede providências das autoridades contra o “exército de *corvos esfaimados* a cobrir toda a extensão do cais do litoral desta cidade desde as quatro horas da madrugada até alto dia, atravessando gêneros de consumo público, para logo depois vendê-los ao povo por preço excessivamente caro”<sup>730</sup>.

Antônio Lemos em sua gestão, promoveu verdadeira “caçada” contra a “perniciosa indústria” da travessia<sup>731</sup>, pressionando os concessionários dos mercados municipais, como o do Ver-o-peso, a não coadunarem com esse tipo de negociação, empregando a vigilância necessária para tal. Porém, por conta da intensificação da fiscalização, muitos atravessadores acabaram deslocando sua atuação do porto para a área do mercado de São Brás, na estação da Estrada de Ferro Belém-Bragança “onde aguardam a chegada dos trens da ferrovia” abarrotados dos gêneros de subsistência produzidos nas

<sup>727</sup> *O Liberal do Pará*, 08/04/1880, p.1.

<sup>728</sup> Alguns dias depois, o mesmo periódico noticia que o “sr. administrador da recebedoria julgou sem nenhum efeito a apreensão de trinta e tantas arrobas de tabaco da propriedade de Agostinho José de Lima, que ontem mesmo as recebeu depois de pagos os direitos provinciais”. *O Liberal do Pará*, 20/04/1880, p.2.

<sup>729</sup> Pelo artigo 251: “É também proibido o comércio chamado de travessia e as pessoas que nele se empregarem pelas praias, cais, subúrbios da cidade, vilas, povoações do município e mesmo as que forem ao encontro das canoas a fim de mercadejar gêneros de consumo, para vende-los ao público, incorrerão na multa de 20\$000 réis”. CLPGP, Tomo X, Parte 1ª, 1848. Arquivo Público do Pará – APEP.

<sup>730</sup> *A Pátria Paraense*, 19/08/1894, p.1.

<sup>731</sup> No novo Código de Polícia municipal, coube o artigo 186, nº1, a proibição do comércio de travessia, outorgando a punição de 100\$ réis de multa. BELÉM (Município). Intendente A. J. de Lemos. **O Município de Belém** (1903). *Op.cit.*, 1904, p.70.

colônias agrícolas do nordeste do estado, a fim de continuar seus rendimentos ilícitos, o que veio a causar novos embaraços para a administração municipal<sup>732</sup>.

Mesmo porque, a fiscalização desse tipo de comércio era bastante intermitente, visto que as gestões seguintes à de Lemos não empregaram a mesma energia no combate a essa transgressão, e ao se chegar o período da crise de abastecimento advinda com a Grande Guerra, as docas de comércio popular foram, novamente, controladas por esses sujeitos. Tanto que em 1918, o jornal *Estado do Pará*, em uma série de reportagens que investigam a carestia de vida em Belém, considerava que os “tentáculos de muito polvos” de uma “pavorosa corja de indivíduos sórdidos” que monopolizam o comércio realizado nas docas, nos mercados, nas ruas e nas quitandas de toda a cidade, eram os responsáveis pelo “sofrimento exaustivo e desesperador” que atingia a todos, sobretudo os mais pobres<sup>733</sup>.

O repórter conta que os “pirangueiros”, como eram popularmente conhecidos os atravessadores, mantinham-se às margens da baía desde as primeiras horas da madrugada “dormitando pelas portas dos estabelecimentos ou em volta dos quiosques, ou ainda sobre o lajedo que margina o cais, até a hora em que se aproximam as canoas”, quanto então “se tornam sobranceiros, falam com arrogância, fazem de chefes, mandam ordens aos canoeiros e são obedecidos”, impondo os seus preços e as suas regras, com base na ameaça. Quando amanhece, na maior parte das canoas “só se veem sujeitos estranhos e atrevidos que tendo escorraçado de suas embarcações os donos, homens simples, inexperientes a quem enganam à vontade” tomam-se como roceiros, que “vendem legumes, frutas mariscos, produtos indígenas, farinha, aves, peixes e gêneros diversos, tendo em mira, sempre, os preços elevados em dobro”.

Segundo a reportagem, a Guarda Municipal, responsável pela fiscalização desse comércio, nada fazia, primeiro por conta da atitude de intimidação dos atravessadores, “a quem por instinto de conservação, não dizem uma palavra”, e segundo pela verificação de uma aliança indecorosa estabelecida entre os atravessadores mais poderosos e a fiscalização municipal, que exerce a “vigilância sobre os pequenos atravessadores ao tempo em que pactuam com os maiores em todas as negociatas, constituindo com estes poderosos comanditas que expulsam da doca os atravessadores fracos e desprotegidos”<sup>734</sup>.

Verifica-se, dessa forma, que um amplo espectro da população da cidade, indo desde a arraia miúda de quitandeiros, taberneiros, “pirangueiros” e pequenos comerciantes até poderosas associações como a Praça de Comércio, políticos locais influentes e as autoridades fiscalizadoras, todos tentavam tirar suas “lascas” de uma economia em expansão, disputando espaços de poder e articulando táticas de burla às imposições legais e às práticas nem sempre consideradas legítimas das autoridades, vistas,

<sup>732</sup> BELÉM (Município). Intendente A. J. de Lemos. *O Município de Belém* (1905). *Op.cit.*, p124.

<sup>733</sup> *Estado do Pará*, 19/06/1918, p.1.

<sup>734</sup> André Rosemberg também percebe a configuração desse tipo de sociabilidade na cidade de Santos, em que “além de servir como agentes de dominação, as praças criavam e recriavam alianças com diversos grupos sociais, mesmo entre as camadas empobrecidas, que privilegiavam interesses transitórios”. ROSEMBERG, *op.cit.*, p.118.



antes, como arbitrárias, abusivas e viciadas. Nesse contexto, a apropriação marginal de mercadorias, realizada pelos estivadores, pode ser considerada também como uma forma de “socialização” de uma economia portuária que vinha sendo cada vez mais privatizada por uma nova ordem de mercado.

A adoção de um novo código normativo legal<sup>735</sup> que protegesse as riquezas que circulavam pela cidade das práticas costumeiras dos moradores (o contrabando, o comércio de travessia, o furto e a receptação de mercadorias) e o próprio projeto de reordenamento espacial da zona portuária, aparecem, assim, como importantes instrumentos de consolidação de um novo sistema econômico-monetário originado com a expansão do trabalho assalariado e urbano, no século XIX. Esta ideia é defendida pelo historiador norte-americano Peter Linebaugh, que considera que as transformações nas relações sociais de produção durante o primeiro surto de industrialização que atingiu a Grã-Bretanha entre os séculos XVII e XIX, resultaram numa necessária reorganização da força de trabalho proletária, submetendo-a a extensas jornadas e à fiscalização imparcial no ambiente de trabalho – pelos inspetores – e nas ruas – pela polícia – a fim de impedi-los de encontrar “na infraestrutura urbana das ruas e do casario dos distritos operários, o ponto de encontro comum onde podiam trocar suas importantes apropriações”<sup>736</sup>.

Desenvolvendo a noção de “costume”, consolidada nos escritos da História Social Inglesa, Linebaugh tenta estabelecer um paralelo entre o crime e a industrialização da Grã-Bretanha num contexto em que o *dinheiro* passa a ser considerado “o instrumento internacional de poder de classe”<sup>737</sup>. Tomando Londres como exemplo, o autor considera que a expansão da cidade neste período pode ser compreendida “em termos da caça ao dinheiro, que podia ser adquirido através dos novos sistemas dominados pelos salários (...) ou por meio de múltiplos expedientes através do jogo ou da apropriação direta, que se situavam fora do âmbito do trabalho assalariado”<sup>738</sup>. Nesse sentido, o contrabando e a apropriação marginal de mercadorias, habituais aos trabalhadores das docas de Londres – em especial os estivadores<sup>739</sup> – era percebido como um “costume”, uma “prerrogativa”, uma “coisa natural”, um “direito” que os mesmos acreditavam possuir. O mundo do trabalho urbano será assim criado a partir de uma “legislação destinada a criminalizar as formas de ‘salário’ não-monetárias e baseadas no costume”<sup>740</sup>, tais como a que vinculavam a apropriação dos “refugos” das embarcações aos crimes contra a propriedade:

Os navios cargueiros subiam o rio, na direção de Londres, onde eram descarregados em várias embarcações fluviais, que podiam então negociar nas marés-baixas pelos molhes e embarcadouros da cidade. Dúzias e dúzias de mãos manuseavam essa valiosa carga, e tudo sugere que a maioria delas não se abstinha de pegar um pouco.<sup>741</sup>

<sup>735</sup> Tais quais o próprio Código de Polícia, de 1901 e o código penal de 1891.

<sup>736</sup> LINEBAUGH, Peter. “Crime e Industrialização: a Grã-Bretanha no século XVIII”. Em: PINHEIRO, Paulo Sérgio (Org.). **Crime, Violência e Poder**. São Paulo: Brasiliense, 1983, p.134.

<sup>737</sup> *Ibid.*, p.109.

<sup>738</sup> *Ibid.*, p.112-113.

<sup>739</sup> Cujo pagamento pelo seu serviço “foram estabelecidos nos termos mais baixos. Ficavam consideravelmente abaixo do nível de subsistência”. *Ibid.*, p.130.

<sup>740</sup> *Ibid.*, p.115.

<sup>741</sup> *Ibid.*, p.119.

Para Linebaugh, a adoção de códigos estatutários em consonância com os novos predicados da lei de mercado, que conflitavam diretamente com o costume popular, será seguida pela organização da polícia como mecanismo de reforço da “nova civilização organizada pela mecanização e pelo dinheiro”<sup>742</sup>. O controle espacial da cidade também se mostra importante estratégia de destruição da cadeia das rendas ilícitas das camadas populares urbanas. Esta ideia teria, segundo o autor, provocado a discussão para a construção das docas da *West India*, em Londres, inauguradas em 1802:

Eram tanques internos, cercados por muros altos e grossos, encastelados sobre eles, com uma única entrada para o rio e uma única saída para a terra firme, equipados com eclusas, dispendo de armazéns, de uma grande área de descarga e numerosos guindastes e equipamentos de elevação. Essas colossais conquistas da engenharia hidráulica proporcionavam uma série de vantagens. Com a remoção de vários acres de moradias ribeirinhas, elas destruíram a infraestrutura de recepção da classe trabalhadora, que possibilitara a conversão dos velhos “costumes” em comida, bebida e rendimentos. Com o cercamento das docas, encarcerava-se a força de trabalho, num processo que encontrava paralelo, na mesma época, na arquitetura das prisões e das fábricas. Como consequência, o trabalhador perdia sua liberdade de movimentos.<sup>743</sup>

O complexo portuário moderno surge, assim, como meio de preservação das riquezas e extinção das práticas comuns de usurpação das cargas. Respeitando as distâncias significativas entre a capital paraense do início do século XX e a capital britânica de cem anos antes, podemos estabelecer alguns parâmetros comparativos que nos permitirão utilizar essa interpretação em nosso contexto de estudo. Primeiramente, as duas cidades estavam inseridas por um processo semelhante de integração à economia de mercado internacional, com a intensificação da marinha mercante. A introdução da navegação a vapor, em 1852 e a abertura da bacia amazônica à navegação internacional, em 1866, são provas disso. Em segundo lugar, Belém também passava por um contexto de “acomodação” do mercado de trabalho assalariado após a abolição da escravidão. Em Londres essa força de trabalho foi composta pela população expropriada do campo. Na capital paraense, pela população pobre e liberta que se avolumava com os movimentos migratórios internos e externos. Enquanto muitos trabalhadores vinham à Belém em busca de trabalho honesto para sustentar a família, tal qual o discurso do estivador Belmiro Brígido, outros chegavam na cidade enriquecida pela borracha à “caça do dinheiro” conquistado por meio de “múltiplos expedientes”, inclusive o crime, tal como “Pernambquinho”. Em relação à espacialidade percebemos ainda a similaridade de intenções entre a construção das docas de *West India*, em Londres e do cais do porto pela *Port of Pará*, em Belém, cem anos depois. Em Belém, a “companhia dos ingleses”, ironicamente assim denominada, parece ter “transplantado” a missão das docas londrinas para a capital do Pará, na medida em que também criou uma estrutura quase “fabril”, fechando a orla com altos armazéns e portões de ferro, “com uma única entrada para o rio e uma única saída para a terra firme”.

---

<sup>742</sup> *Ibid.*, p.135.

<sup>743</sup> *Ibid.*, p.131.



**Figura 83:** Escadinha do cais do porto vista da baía. Postal. **Fonte:** PARÁ (Estado); Secult, **Belém da Memória**, *op.cit.*, p.48.

A construção no moderno complexo portuário atendeu a um projeto de controle do litoral da cidade gestado há décadas com os primeiros debates entre as autoridades locais sobre a construção da muralha do cais. Percebe-se que a construção do cais de marinha e o aterramento da rua do Imperador (*boulevard* da República) que pôs fim ao acesso direto dos moradores da rua da Imperatriz (Rua 15 de Novembro) à orla do rio e a crescente privatização dessa orla central pelas pontes e trapiches das instituições fiscais e das companhias de navegação provocará um rearranjo geográfico das práticas ilícitas do comércio portuário em Belém, como o caso do contrabando. Nesse sentido, Siméia Lopes chega a afirmar que as obras de aterro junto à rua do Imperador teriam chegado a “desvalorizar” os imóveis residenciais que antes tinham saída para o rio, “o que apontava a ‘cessação e dificuldade do contrabando’ naquela época”<sup>744</sup>.

Na verdade, o que parece ter acontecido não foi a mera suspensão das práticas de comércio ilegal, mas apenas o seu afastamento para as orlas periféricas de uma cidade em plena expansão, como para o Porto do Sal, docas do Ver-o-peso e Reduto<sup>745</sup> e para o Igarapé das Almas (doca de Souza Franco), possibilitando, ainda, a disseminação do comércio de travessia. Em suma, enquanto a orla central da cidade se transformava num espaço de “contrabando institucionalizado” pelas repartições fiscais, como a Recebedoria e a Alfândega, os portos e docas periféricas serão apropriados pelo

<sup>744</sup> LOPES, *op.cit.*, p.55.

<sup>745</sup> Segundo os jornais, um dos principais pontos de desenvolvimento do contrabando na cidade será no igarapé do Reduto, num espaço conhecido como “Porto do Cantão”. Por conta da baixa fiscalização, aquela zona era um espaço privilegiado para a prática do contrabando durante a segunda metade do século XIX, que ocorria através dos fundos das casas que se localizavam na rua das Flores (rua Ó de Almeida) em confluência com as travessas da Glória (Tv. Rui Barbosa), da Princesa (Tv. Benjamin Constant) e do Príncipe (Tv. Quintino Bocaiúva), cujos fundos beiravam para o igarapé do Reduto. Muitas dessas propriedades eram oficinas, casas de comércio e tabernas de comerciantes portugueses – alguns de origem hebraica – listadas nos almanaques das décadas de 1870 e 1880. Ver caso sobre “O cadáver do porto do Cantão” em: *O Liberal do Pará*, 27/05/1874, p.2.

comércio ilícito popular, que aglutinava diferentes camadas sociais na disputa pela economia portuária de Belém. A construção do moderno complexo portuário está, portanto, inserida nesse processo de racionalização do espaço urbano, que impunha limites e regras à circulação das camadas populares, pois segundo Robert Pechman:

A intervenção do espaço visando desamontoar os grupos sociais e suas atividades e aumentar a velocidade de circulação redefine a paisagem urbana em termos de funcionalidade, provocando o efeito de supressão da cidade, isto é, a morte da cidade por desagregação (Didier Gille). Com isso rompe-se a rede de relações que dava fundamento à vida dos grupos populares e que se nutriam da “desordem” calcada na ocupação indiscriminada do espaço público. (...)

Nessa nova cidade onde o espaço se urbaniza, o espaço público deixa de ser o lugar onde se forja a cultura e se transforma em puro espaço de circulação (...) que remete apenas para as esferas de consumo e do trabalho.<sup>746</sup>

Em Belém, a construção do porto moderno será paradigmática nesse processo de desagregação das sociabilidades urbanas. A zona portuária, cuja remodelação já era um desejo desde a década de 1850, sofrerá com uma série de normas e proibições que visarão interromper costumes de seus usuários construídos no cotidiano da luta pela sobrevivência. A prática dos banhos será proibida. As igarités indígenas serão empurradas cada vez mais para a orla periférica da cidade. O ordenamento do litoral servirá como instrumento de desmantelamento dos hábitos de contrabando. A iluminação pública chega para atuar na contenção das práticas ilícitas realizadas nos becos e esquinas escuras da cidade. A organização da distribuição das mercadorias pelas ruas próximas ao cais tentará desobstruir as vias centrais da cidade a fim de facilitar a circulação de mercadorias e dos agentes fiscais. Estivadores serão impedidos de encaixotar borracha à noite<sup>747</sup>, provavelmente para impedi-los de roubá-la. A jogatina será proibida e os garapeiros expulsos das docas. Vadios, gatunos, meninos maltrapilhos, capoeiras, grevistas, ébrios, mulheres de má vida eram reprimidos porque significavam o risco do fracasso do projeto urbano. Porém, as camadas populares, para quem a livre fruição da cidade era um importante meio de sobrevivência<sup>748</sup>, não aceitarão passivamente este projeto. Desordem, indisciplina, crimes e contravenções são aspectos que devem ser compreendidos no contexto de embate entre diversos interesses, onde táticas e estratégias eram constantemente lançadas à mão pelos produtores e pelos usuários do espaço. O direito à cidade era reclamado pelos primeiros através dos códigos jurídicos, dos regulamentos e dos projetos urbanísticos e pelos últimos por meio de práticas, costumes e tradições (re)criadas no espaço público. Afinal, o espaço de atuação política desses sujeitos não era o parlamento ou o jornal, mas a rua, a praça, a doca, o cais<sup>749</sup>.

<sup>746</sup> PECHMAN, 1993, p.3233.

<sup>747</sup> “Por determinação do dr. chefe de segurança, aos estivadores, fica-lhes proibido encaixotar borracha, das 10 horas da noite às 6 horas da manhã, de todos os dias”. *Correio Paraense*, 03/09/1893, p.1.

<sup>748</sup> PERROT, *op.cit.*, p.112.

<sup>749</sup> PECHMAN-FRITSCH, *op.cit.*, p.178.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS



Existe uma ideia geralmente aceita de que a política de reordenamento urbano e controle social da cidade moderna é uma consequência da ampliação da situação de “desordem social” do período de transição do trabalho escravo para o assalariado no Brasil no final do século XIX. Subvertendo esta ordem, podemos considerar que a política de reordenamento urbano foi, na verdade, a causadora da desordem na cidade? Acredito que não chegue a tanto. Porém, o conjunto de casos individuais do cotidiano da cidade, desta história fragmentada que busquei apresentar ao longo da dissertação, apontam para uma importante e ainda pouco compreendida dialética de apropriação do espaço público pelos produtores e usuários do espaço urbano.

Os primeiros buscaram construir uma “cidade de sonho” num contexto de importantes modificações estruturais, tais como o crescimento econômico associado à economia da borracha e à chegada à região das novas tecnologias de transporte e comunicação. Para atender aos novos padrões de eficiência econômica, progresso sanitário e desenvolvimento estético, Belém deveria renascer, a começar pelo seu cais, cuja fronteira era o cartão postal da cidade e cuja estrutura de recepção de passageiros e mercadorias via-se comprometida pela precariedade da estrutura física. Direitos se esvaíam, mercadorias se estragavam. A cidade não correspondia, assim, à denominação de “rainha do Amazonas”.

O sonho de um *cidade-porto* moderna só se realizará depois de muitos embates, entre os próprios produtores do espaço, demonstrando que o projeto da “cidade da Borracha” não era uma unanimidade e que feria muitos “costumes adquiridos”. Porém, com o desembarque do capital estrangeiro na cidade, durante a Primeira República, o projeto, há tanto almejado sairá, finalmente do papel. A “companhia dos ingleses” privatiza definitivamente a orla central da cidade. Constrói altos armazéns, portões, guindastes. Todos de ferro; o metal símbolo da modernidade. A partir daí o belenense precisará construir uma nova relação com o seu *waterfront*, cuja presença será vetada.

Esse projeto, que será lentamente construído durante sessenta anos, não atingirá apenas o aspecto físico da cidade. Os usuários do porto moderno ver-se-ão compelidos a se adaptarem àquela nova realidade urbana, imposta, que parecia negar sua presença e sua opinião. Junto dos paquetes e dos armazéns, a cidade será tomada por um conjunto de regras, normas, regulamentos que afetarão diferentes dimensões da vida desses indivíduos, como o trabalho, a moradia e o lazer. Os usuários do porto já não poderão se utilizar como de costume do espaço. Não poderão banhar-se na baía, jogar

dados à sombra das árvores, ou lutar capoeira nas docas. Seus passos serão vigiados, do trabalho ao prostíbulo, passando pelos botequins espalhados pela zona do cais.

À esta limitação da circulação do espaço urbano pelas camadas sociais alijadas do projeto da cidade moderna, tão importante para a sua sobrevivência material e para a própria constituição da cidade, os usuários do espaço portuário reagirão das mais diferentes formas: do associativismo de classe ao contrabando, da insubordinação ao policial à amotinação. Afinal, aquele “povo” tinha um sentimento muito forte de que o espaço público lhe pertencia “tudo o que ele pede é poder utilizá-lo à sua vontade, de modo indiferenciado, capaz de aceitar uma certa desordem”<sup>750</sup>. O projeto de uma cidade moderna, da “rainha do Amazonas”, teve de ser, assim, socializado com a “turba” de ébrios, vadios, capoeiras, jogadores, grevistas, desordeiros que havia no cais. Porém, muitos desses sujeitos citados, não eram apenas “ébrios”, “vadios”, “capoeiras”, “jogadores”, “grevistas” e “desordeiros”. Eram homens e mulheres cuja sobrevivência dependia do porto da cidade. Essa “escória” social, era formada, em grande medida, por trabalhadores, que marcaram sua presença na cidade através do cotidiano da faina. Dentre eles, encontravam-se os estivadores, comumente associados às qualificações acima descritas. Homens típicos de uma *cidade-porto*, teceram os vínculos com a urbanidade através das cordas, lingadas, “gatos” e fardos. Carregaram a cidade moderna em seus ombros fortes e calejados, num cotidiano de conflitos e rupturas, solidariedades e enraizamento. A esses homens, a cidade era um direito, sua fruição um dever. Se o cais foi edificado pelos produtores da cidade que a viam sob a vaporosa representação onírica da “cidade do futuro”, a cidade, por seu turno foi construída naquele presente, nas pedras do cais, pela experiência real desses sujeitos – com sangue, suor e luta – a quem não se pode negar sua presença na “rainha do Amazonas”.

---

<sup>750</sup> PERROT, *op.cit.*, p.123-124.





## FONTES



### 1. Fontes do Legislativo:

BRASIL (Legislação). *Coleção de Leis do Império do Brasil* - 1906, Vol. I, p.412. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-5978-18-abril-1906-527562-publicacaooriginal-1-pe.html>.

Decreto nº 4105 de 22 de fevereiro de 1868. Disponível em: <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=74305>.

PARÁ (Província). *Índice ou Repertório Geral das Leis da Assembleia Legislativa do Gram Pará (1838-1853)*. Pará: Typ. Commercial de Antonio Jozé Rabello Guimarães, 1854.

PARÁ (Estado). *Coleções de Leis do Estado do Pará*, 1910. Belém: Imprensa Oficial do Estado do Pará, 1910.

### 2. Fontes do Judiciário:

*Estatutos (1910-1919)*. Fundo: Cartório de Títulos e Documentos. Centro de Memória da Amazônia – CMA/UFPA.

*Ferimentos Leves, 1880-1904*. Fundo: 1º e 2º Distritos Criminais. Centro de Memória da Amazônia – CMA/UFPA.

*Ferimentos Graves, 1901-1916*. Fundo: 1º e 2º Distritos Criminais. Centro de Memória da Amazônia – CMA/UFPA.

*Registros de Casamento Civil (1891-1927)*. Fundo: Poder Judiciário. Centro de Memória da Amazônia – CMA/UFPA.

*Rol dos Culpados (1905-1924)*. Fundo: Poder Judiciário. Centro de Memória da Amazônia – CMA/UFPA.

### 3. Fontes do Executivo:

BELÉM (Município). Intendente A. J. de Lemos. *O Município de Belém*. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém. Belém: Archivo da Intendência Municipal. Data-limite: 1902-1909.

BRASIL (Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas). Directoria de Estatística. **Synopse do Recenseamento de 31 de dezembro de 1890**. Rio de Janeiro: Officina de Estatística, 1898. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/227299>.

BRASIL (Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas). **Synopse do Recenseamento de 31 de dezembro de 1900**. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1905. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/222260>.

BRASIL (Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio). Directoria Geral de Estatística. **Anuario Estatístico do Brazil. 1º Anno (1908-1912)**. Vol. I: Território e População. Rio de Janeiro: Typographia da Estatística, 1916.

BRASIL (Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio). **Anuario Estatístico do Brazil. 1º Anno (1908-1912)**. Vol. II: Economia e Finanças. Rio de Janeiro: Typographia da Estatística, 1917.

Mensagens, falas e relatórios de presidentes da província e governadores do estado do Pará. Data-limite: 1848-1920. Disponíveis em: <http://www.crl.edu/brazil/provincial/par%C3%A1>

PARÁ (Recebedoria de Rendas). *Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. José Paes de Carvalho governador do estado do Pará por Raymundo Diniz Pinto Marques, administrador da Recebedoria de Rendas*. Belém: [s.d.], 1899.

Relatórios do Ministério da Fazenda. Data-limite: 1880-1912. Disponíveis em: <http://www.crl.edu/brazil/ministerial>

Relatórios do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas: disponíveis em: <http://www.crl.edu/brazil/ministerial>. (Data-limite: 1897-1914).

Relatórios da Agricultura, Indústria e Comércio. Data-limite: 1908-1912. Disponíveis em: <http://www.crl.edu/brazil/ministerial>

#### 4. Plantas e mapas:

*Planta da Cidade de Belém*. In: CACCAVONI, Arthur. **Álbum descritivo amazônico**. Gênova: F. Armanino, 1899.

*Planta da Cidade de Belém com a primeira légua patrimonial demarcada feita na administração do Ex.º Snr. Senador Antonio José de Lemos, intendente municipal, por José Sydrim, desenhista municipal auxiliado pelo desenhista José Moreira da Costa*. In: BELÉM (Município) Intendente A. Lemos. *O Município*. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém. Belém: Archivo da Intendencia Municipal, 1905.

*Planta da cidade do Pará e da zona privilegiada do porto – Port of Pará*, novembro 1911. In: “*Port of Pará*”. **Bulletin Pan American Union**, vol. 35. Washington: Washington D.C., The Union, jul. 1912, p.682-698.

*Planta da Cidade do Pará mandada levantar pela vereação do quadriênio de 1883-1886 pelo engenheiro da Câmara Manoel Odorico Nina Ribeiro*. In: PARÁ (Estado). Governador L. Sodré. **The State of Pará. Notes for the exposition of Chicago as authorized by the governor of Pará, Brazil, Dr. Lauro Sodré**. New York: G. P. Putnam's Sons, 1893.

*Planta geométrica da cidade de Belém do Gram Pará tirada por ordem de S. Ex.ca o S.r. Don Francisco Xavier de Mendonça Furtado Capitão General e Governador do mesmo Estado, en o anno 1753*. Autor desconhecido. Original da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

Esboço do plano geral das obras do porto. *Port of Pará*, novembro de 1911. In: “*Port of Pará*”. **Bulletin Pan American Union**, vol. 35. Washington: Washington D.C., The Union, jul. 1912, p.682-698.

#### 5. Periódicos:

**A Constituição** (Belém-PA). Data-limite: 1876-1986.

**Correio Paraense** (Belém-PA). Data-limite: 1892-1894.

**Diário de Notícias** (Belém-PA). Data-limite: 1881-1898.

**A Epocha** (Belém-PA). Data-limite: 1859.

**Estado do Pará** (Belém-PA). Data-limite: 1911-1921.

**Folha do Norte** (Belém-PA). Data-limite: 1897-1921.

**Jornal do Brasil** (Rio de Janeiro-RJ). Data-limite: 1909.

**Jornal do Pará** (Belém-PA). Data-limite: 1877.

**O Liberal do Pará** (Belém-PA). Data-limite: 1871-1887.

**A Notícia** (Belém-PA). Data-limite: 1907.

**O Paiz** (Rio de Janeiro-RJ). Data-limite: 1909-1914.

**O Pará** (Belém-PA). Data-limite: 1897-1900.

**A Pátria Paraense** (Belém-PA). Data-limite: 1894.

**A Província do Pará** (Belém-PA). Data-limite: 1909.

**A República** (Belém-PA). Data-limite: 1886-1900.

**Santo Officio** (Belém-PA). Data-limite: 1880.

**A Voz do Caixeiro** (Belém-PA). Data-limite: 1890.

#### 6. Textos de viajantes, cronistas e literatos:

ADALBERTO, Príncipe da Prússia. **Brasil: Amazônia–Xingu**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002.

AGASSIZ, Elizabeth Cabot Cary. **Viagem ao Brasil: 1865-1866**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2000. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/1048>.

ARTHUR, Richard. **Ten Thousand Miles in a Yatch.** Round the west indies and up the Amazon. New York: E. P. Dutton & Co., 1906. Disponível em: <https://archive.org/stream/tenthousandmiles00arthrich#page/n7/mode/2up>.

AVÉ-LALLEMANT, Robert. **No rio Amazonas.** Belo Horizonte: Ed Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1980.

BELMAR, Alejandro. **Voyage aux provinces brésiliennes du Pará et des Amazonas en 1860, précédé d'un rapide coup d'oeil sur le littoral du Brésil.** Londres: Trezise, 1861. Disponível em: <https://archive.org/stream/voyageauxprovin00belmgoog#page/n9/mode/2up>.

BATES, Henry Walter. **Um naturalista no rio Amazonas.** Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. Da Universidade de São Paulo, 1979.

BIARD, Auguste François. **Dois anos no Brasil.** Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2004. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/1082>.

BROWN, Barrington & LIDSTONE, William. **Fifteen Thousand Miles on the Amazon and its tributaries.** London: Edward Stanford, 1878

DE CAMPOS RIBEIRO, José Sampaio. **Gostosa Belém de outrora.** Belém: APL, s.d.

EDWARDS, William H. **A Voyage up the river Amazon,** including a residence at Pará. New York; Philadelphia: D. Appleton & Co.; Geo S. Appleton, 1847. Disponível em: <https://archive.org/stream/avoyageuprivera07edwagoog#page/n10/mode/2up>.

FRIAS, Sanches de. **Uma Viagem ao Amazonas.** Lisboa: Typ. De Mattos & Cardoso, 1883. Disponível em: <https://archive.org/stream/umaviagemaoamaz00friagoog#page/n9/mode/2up>.

GONÇALVEZ, Henrique. **Nas Terras do Grão-Pará.** Atribulações de um emigrante adolescente. Coimbra: Atlântida Editora, 1964.

HERNDON, William Lewis; GIBBON, Lardner; United States navy Dept. **Exploration of the Valley of the Amazon, made under direction of the Navy department.** Part I. By Lieut. Herndon. Washington: Robert Armstrong, Public Printer, 1854. Disponível em: <https://archive.org/stream/explorationvall00deptgoog#page/n6/mode/2up>. Acesso em 03/06/2010.

HIGHAMS, E. E. **Across a continent in a man-of-war,** being the log of commission of H.M.S. "Pelorus", 1906-1909: with a full account of her cruise of 2.000 miles up the Amazon. London: Westminster Press, 1909. Disponível em: <https://archive.org/stream/acrosscontinenti00highrich#page/n7/mode/2up>.

KELLER, Franz. **The Amazon and Madeira Rivers. Sketches and descriptions from the notebook of an explorer.** New York: D. Appleton and Co. 1874. Disponível em: [https://archive.org/stream/cu319\\_24020011239#page/n7/mode/2up](https://archive.org/stream/cu319_24020011239#page/n7/mode/2up). Acesso em 03/06/2013.

KERBEY, Joseph Orton. **An American Consul in Amazonia.** New York: William Ewin Rudge, 1911. Disponível em: <https://archive.org/stream/americanconsulin00kerb#page/n5/mode/2up>. Acesso em 02/06/2013.

\_\_\_\_\_. **The land of to-morrow; a newspaper exploration up the Amazon and over the Andes to the California of South America.** New York, W.F. Brainard, 1906. Disponível em: <https://archive.org/stream/landtomorrowane00kerbgoog>. Acesso em 02/06/2013.

KIDDER, Daniel Parish. **Reminiscencias de viagens e permanencia no Brasil**. Provincias do Norte: compreendendo notícias historicas e geograficas do Império e das diversas províncias. São Paulo: Livraria Martins, 1840.

KIDDER, D. P. & FLETCHER, J. C. **Brazil and the Brazilians, portrayed in historical and descriptive sketches**. Philadelphia: Childs & Peterson; Boston: Phillips, Sampson & Co., 1857. Disponível em: <https://archive.org/stream/brazilbrazilia00kidd#page/n7/mode/2up>. Acesso em 12/06/2013.

LANGE, Algot. **The Lower Amazon**. New York; London: G. P. Putnam's Sons; The Knickerbocker Press, 1914. Disponível em: <https://archive.org/stream/loweramazon017573mbp#page/n13/mode/2up>.

LE COINTE, Paul. **L'Amazonie Bresilienne: le pays, ses habitants, ses ressources**. Notes et statistiques jusqu'en 1920. Tome I et II. Paris: Edição de Augustin Challamel, 1922.

MARANHÃO, Haroldo. **Pará, Capital: Belém: memórias & pessoas & coisas & loisas da cidade**. Belém: Supercores, 2000.

MARC, Alfred. **Le Brésil – excursion atraves ses 20 provinces**. Tome I. Paris: Ed. D'Angello Ferrão, 1890.

MAW, Henry Lister. **Journal of a passage from the Pacific to the Atlantic, crossing the Andes in the northern provinces of Peru and descending the river Marañon, or Amazon**. London: John Murray, 1829. Disponível em: <https://archive.org/stream/journalofpassage00mawhrich#page/n11/mode/2up>. Acesso em 16/10/2013.

MENEZES, Murilo de. **A Capital do El Dorado**. Crônica Sentimental de Belém e comentários sobre alguns de seus problemas. Belém: Ed. do autor, 1954.

MENEZES, Murilo de. "Um cidadão de Atenas". In: **Revista da Academia Paraense de Letras**. Belém: Imprensa Oficial, agosto de 1952.

MOURA, Ignacio Baptista de. **De Belém a São João do Araguaia**. Belém: Secretaria de Estado da Cultura; Fundação Cultural Tancredo Neves, 1989.

OGDEN, William Butler. **Pará and the Amazons (in 1888)**. Bulletin of the American Geographical Society. Vol. XXI, nº4. New York: Journal of the American Geographical Society of New York, 1889. Disponível em: <https://archive.org/stream/jstor-196670/196670#page/n0/mode/2up>.

ORICO, Osvaldo. **Da forja à academia**. Belém. Livraria José Olympio Editora, 1956.

ORTON, James. **The Andes and the Amazon: or, across the continent of South America**. New York: Harper & Brothers, publishers, 1870. Disponível em: <https://archive.org/stream/andesandamazono01ortogoo#page/n7/mode/2up>. Acesso em 02/06/2013.

PEARSON, Henry C. **The rubber country of the Amazon**. New York: The India Rubber World, 1911. Disponível em: <https://archive.org/stream/cu31924013932953#page/n5/mode/2up>. Acesso em 03/06/2013.

SMITH, Herbert. **Brazil. The Amazons and the coast**. New York: Charles Scribner's Sons, 1879. Disponível em: <https://archive.org/stream/brazilamazonscoa00smit#page/n7/mode/2up>. Acesso em 02/06/2013.

SOUZA, Inglês de. **O Missionário**. 3ªEd. São Paulo: Ática, 1992.

ROOSEVELT, Theodore. **Through the brazilian wilderness**. New York: Charles Scribner's Sons, 1914. Disponível em: <https://archive.org/stream/cu31924019988553#page/n7/mode/2up>. Acesso em 21/09/2013.

TOCANTINS, Leandro. **Santa Maria de Belém do Grão Pará**. Instantes e evocações da cidade. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1963.

TODD, Chapman Coleman; United States. Bureau of naval personnel. **Report on Voyage of U. S. S. Wilmington up the Amazon River, preceded by a short account of a voyage up the Orinoco river**. Washington: Govt. Print. Off., 1899. Disponível em: <https://archive.org/stream/reportonvoyageu00persgoog#page/n4/mode/2up>. Acesso em 03/06/2013.

WALLACE, Alfred Russel. **Viagens pelo Amazonas e rio Negro**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1939.

WALLE, Paul. **Au Brésil du rio São Francisco a L'Amazone**. 9ed. revue. Paris: E. Gilmoto, [s.d.].  
WARREN, John Esaias. **Pará; or scenes and adventures on the banks of the Amazon**. New York: G. T. Putnam, 1851. Disponível em: <https://archive.org/stream/paraorscenesadve1851warr#page/n5/mode/2up>.

WOODROFFE, Joseph F. **The upper reaches of the Amazon**. London: Methuen & Co. Ltd., 1914. Disponível em: <https://archive.org/stream/cu31924064123650#page/n11/mode/2up>. Acessado em: 28/06/2013.

## 7. Outras Obras:

ALBUQUERQUE, Luiz R. Cavalcanti de. **A Amazônia em 1893**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894, p.28.

BAENA, Antônio Ladislau Monteiro. **Ensaio corográfico sobre a província do Pará**. Brasília: Senado federal, Conselho Editorial, 2004,.

BASTOS, A. C. Tavares. **Cartas do Solitário**. 2ª ed. Rio de Janeiro: [s.d.], 1863, p.317.

BASTOS, A. C. Tavares. **O Valle do Amazonas**. Sobre a livre navegação do Amazonas, estatística, produções, commercio, questões fiscais do valle do Amazonas. Rio de Janeiro: B. L. Garnier, 1866.

BELÉM (Biblioteca Pública do Pará). **Jornais Paraoaras**: catálogo. Belém: Secretaria de Estado de Cultura, Desportos e Turismo, 1985.

BELLIDO, Remijio de. **Catálogo dos Jornais Paraenses**: 1822-1908. Pará: Imprensa Oficial do Estado, 1908.

BRAGA, Theodoro. **Guia do Estado do Pará** organizado por determinação do Exm. Sr. Dr. Enéas Martins, governador do Estado, em comemoração do 3º centenário da fundação da cidade de Belém. Belém: Typ. Do Instituto Lauro Sodré, 1916.

CACCAVONI, Arthur. **Álbum descritivo amazônico**. Gênova: F. Armanino, 1899.

CORDEIRO, Luiz. **O estado do Pará, seu comércio e indústrias de 1719 a 1920**. Belém: Tavares Cardoso, 1920.



COUDREAU, Henri. “L’Avenir de la capitale du Pará”. **Annaes da Biblioteca e Arquivo Público do Estado do Pará**. Vol. 89. Pará: Typ. do Inst. Lauro Sodré, 1913.

DENIS, Pierre. **Le Brésil au XXe siècle**. 4ed. Paris: Librairie Srmad Colin, 1911. Disponível em: <https://archive.org/stream/lebrsilauxxsic00denigoog#page/n9/mode/2up>.

FARQUHAR, Percival. “South America and investments”. **The North American Review**, Vol. 203, No. 724 (Mar., 1916), p.397-398.

HALE, A. “Port of Pará”. In: **Bulletin of the Pan American Union**, vol. 35. Washington: Washington D.C., The Union, jul. 1912, p.682-698. Disponível em: <https://archive.org/stream/bulletinofpaname3512pana#page/698/mode/2up>. Acesso em 29/11/2013.

HUEBNER, George. **Vistas de Pará**. [s.d.], 1905. Disponível em: <http://ufpadoisponzero.wordpress.com/2013/02/15/vistas-de-para-brazil/>. Acesso em 04/08/2013.

MARAJÓ, José Coelho da Gama e Abreu, Barão de. **A Amazônia. As Províncias do Pará e Amazonas e o governo central do Brazil**. Lisboa: Typographia Minerva, 1883.

MARAJÓ, José Coelho da Gama e Abreu, Barão de. **As Regiões Amazônicas**. Estudos Chorographicos dos Estados do Gram Pará e Amazonas. Lisboa: Imprensa de Libiano da Silva, 1896.

MAURIS, M., “At the mouth of the Amazons”. Em: **Harper’s Magazine**, February, 1879.

MENDES, M. J. de Siqueira (Cônego). *Discurso proferido pelo deputado à Assembleia Geral pela província do Pará na sessão de 22 de agosto de 1877 sustentando a prorrogação do contrato sobre a navegação do rio Amazonas e seus afluentes*. Rio de Janeiro: Typ. Imp. E Const. De J. Velleneuve & Co., 1877.

MOURA, Ignácio. **Anuario de Belém em comemoração do seu tricentenário**. 1616-1916. Histórico Literário e Commercial. Pará: Imprensa Official, 1915.

OURIQUE, Jacques. **O Estado do Pará na exposição nacional do Rio de Janeiro em 1908**. Rio de Janeiro: Typ. Leuzinger, 1908.

PARÁ (Estado). *Anuário Estatístico apresentado ao Senhor Secretário de Estado da Justiça, Interior e Instrução Pública Dr. Amazonas de Figueiredo pelo chefe da segunda secção Egídio Leão Salles*. Paris: Typ Ailland & Cia, 1902.

PARÁ. (Estado). Governador A. Montenegro. **Álbum do Estado do Pará**. Paris: Chaponet, 1908.

PARÁ (Estado). Governador J. P. de Carvalho. **Álbum do Pará em 1899**. [s.l.; s.n.], 1899.

PARÁ (Estado). **Indicador Ilustrado do Estado do Pará**. Rio de Janeiro: Courier & Billiter, 1910.

PARÁ (Estado); MOURA, Ignacio Baptista de *et alii*. **The State of Pará**. Notes for the exposition of Chicago as authorized by the governor of Pará, Brazil, Dr. Lauro Sodré. New York: G. P. Putnam’s Sons, 1893. Disponível em: <https://archive.org/stream/stateofparnotesf00parb#page/n9/mode/2up>. Acesso em 02/06/2013.

PARÁ (Província). Presidente Tristão de A. Araripe. **Dados Estatísticos e informações para os imigrantes publicados por ordem do Exm. Sr. Conselheiro Tristão de Alencar Araripe**. Pará: Typ. Do Diário de Notícias, 1886.

PARÁ (Secretaria de Cultura). **Belém da Saudade**: a memória de Belém do início do século em cartões-postais. Belém: SECULT, 1998.

RECLUS, Elisée. **Estados Unidos do Brasil. Geographia, Ethnographia, Estatística**. Rio de Janeiro; Paris: H. Garnier, Livreiro Editor, 1900. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/179494>. Acesso em 15/09/2013.

REGINALD LLOYD *et alii*. **Impressões do Brasil no século vinte**. Sua história, seu povo, commercio, industrias e recursos. Londres: Lloyd's Greater Britain Publishing Co, Ltd., 1913.

REID, William. **Glances at ports and harbors around South America**. Washington: The Pan American Union, 1921. Disponível em: <https://archive.org/stream/glancesatportsha00reidrich#page/n1/mode/2up>. Acesso em 11/07/2010.

VIANNA, Arthur. **As Epidemias no Pará**. Pará: Imprensa do Diário Oficial, 1906.

SCHINDELAR, Arthur Marie. "Requerimento solicitando concessão para construir a nova capital da República, dentro da área demarcada, no Planalto Central de Goiás". Arquivo da Câmara dos Deputados. 24/12/1910. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br/bd/handle/bdcamara/3049>.

WRIGHT, Marie Robinson. **The New Brazil, its resources and attractions, historical descriptive and industrial**. Philadelphia, G. Barrie & Sons, 1907. Disponível em: <https://archive.org/stream/cu31924020666792#page/n11/mode/2up>. Acesso em 22/08/2013.



## BIBLIOGRAFIA



ACEVEDO MARIN, Rosa E. & CHAVES, Ernani. "Imagens de Belém: paradoxos de modernidade e cultura na Amazônia". In: XIMENES, Tereza (Org.). **Perspectivas do Desenvolvimento Sustentável: uma contribuição para a Amazônia**. Belém. UFPA-NAEA, 1997. p.407-428.

AMARAL, Alexandre Souza. **Vamos à vacina?** Doenças, saúde e práticas médico-sanitárias em Belém (1904-1911). Dissertação: PPHIST/UFPA, 2006.

AZEVEDO, E. (Org.); CANO, Jefferson (Org.); CUNHA, Maria Clementina Pereira (Org.); CHALHOUB, Sidney (Org.). **Trabalhadores na cidade:** cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX. Campinas: Editora da UNICAMP, 2009. v. 1.

BAENA, Antônio Ladislau Monteiro. **Ensaio corográfico sobre a província do Pará**. Brasília: Senado Federal; Conselho Editorial, 2004.

BARRETO NETO, Raul C. "Transpondo muros e regras: os aprendizes de marinheiros da Bahia nas ruas de Salvador (1910-1942)". Em: **Revista Brasileira de História & Ciências Sociais**. Volume 1 - Número 2 – Dezembro de 2009.

BATALHA, Claudio Henrique de Moraes. **O movimento operário na Primeira República**. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.

BATALHA, Cláudio H. M.; SILVA, Fernando T.; FORTES, Alexandre (Orgs.). **Culturas de Classe:** identidade e diversidade na formação do operariado. Campinas: Ed. UNICAMP, 2004.

BEZERRA NETO, José Maia. **Escravidão Negra no Grão-Pará** (Sécs. XVII-XIX). Belém: Paka-Tatu.

BENJAMIN, Walter. "Paris, Capital do século XIX". In: KOTHE, Flavio (Org.). **Walter Benjamin**. São Paulo: Ática, 1991.

BLUME, Luiz Henrique dos Santos. "O 'Porto Maldito': modernização, epidemias e moradia da população pobre em Santos no final do século XIX". In: FÉNELON, Déa. (Org.). **Cidades**. São Paulo: Olho d'Água, 1999.

BRAUDEL, Fernand. "A longa duração". Em: **História e Ciências Sociais**. 6ª ed. Lisboa: Editorial Presença, 1990.

BRESCIANI, Maria Stella (Org.). **Imagens da Cidade**. São Paulo: ANPUH-SP/Marco Zero, 1993.

BRESCIANI, Maria Stella. "Metrópoles: as faces do monstro urbano (as cidades no século XIX)". In: **Revista Brasileira de História**, Brasil, v. 5, p. 35-68, 1985.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. "Nacionalismo no centro e na periferia do capitalismo". In: **Revista Estudos Avançados**, 22 62, São Paulo, jan.-abr. 2008, p.171-194.

BRETAS, Marcos Luiz. **Ordem na Cidade:** o exercício cotidiano da autoridade policial no Rio de Janeiro, 1907-1930. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

CALLON, Angelo Bras Fernandes. “A Voz do Mar: construção simbólica da realidade dos pescadores brasileiros pela Missão do ‘Cruzador José Bonifácio’ (1919-1924)”. Em: **INTERCOM: XVIII Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação** – Universidade Federal de Sergipe – UFS, 1995.

CAMINHA, Herick Marques. “Organização do Pessoal da Marinha Imperial”. In: **MARINHA DO BRASIL. História Naval Brasileira**. Rio de Janeiro: SDMG, 3 v. 2002.

CANCELA, Cristina Donza. **Casamento e relações familiares na economia da borracha**. Belém (1870-1920). Tese de Doutorado: USP, 2006.

CANCELA, Cristina Donza & BARROSO, Daniel Souza. “Casamentos portugueses em uma capital da Amazônia. Perfil demográfico, normas e redes sociais. Belém (1891-1920)”. In: **História**, v. 15, nº 01, Unisinos, jan-abr/2011, pp. 60-70.

CARVALHO, José Murilo de. **A Construção da Ordem: a elite política imperial**. Rio de Janeiro: Campus, 1980.

CERTEAU, Michel de. **A Invenção do Cotidiano**. Artes de fazer. 3º ed.. Petrópolis: Editora Vozes, 1998.

CERTEAU, Michel de; GIARD, Luce; MAYOL, Pierre. **A Invenção do Cotidiano 2: morar, cozinhar**. Petrópolis: Ed. Vozes, 1997.

CHALHOUB, Sidney. **A Cidade Febril: cortiços e epidemias na corte imperial**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

CHALHOUB, Sidney. **Trabalho, lar e botequim**. O cotidiano dos trabalhadores do Rio de Janeiro da Belle Époque. São Paulo: Editora Brasiliense, 1986.

CHARTIER, Roger. **A história cultural**. Entre práticas e representações. Lisboa, Difel/Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1990.

COSTA, Antônio Maurício. **Lazer e Sociabilidade: usos e sentidos**. Belém: Açáí, 2009.

COSTA, Miguel da. **Sujeitos Esquecidos: os trabalhadores, suas lutas e organizações sindicais**. Belém (1910-1920). Monografia: UFPA, 1995.

CRUZ, Ernesto. **História da Associação Comercial do Pará**. 2ªed. Belém: Editora Universitária – UFPA, 1996.

CRUZ, Ernesto. **História de Belém**. 2vol. Belém: UFPA, 1973.

CRUZ, Ernesto. **Procissão dos Séculos**. Vultos e episódios da história do Pará. Belém: Imprensa Oficial do Estado do Pará, 1952.

CRUZ, Ernesto. **Ruas de Belém**. Belém: Conselho Estadual de Cultura, 1970.

CRUZ, Heloísa de Faria. **Trabalhadores em Serviço: dominação e resistência** (São Paulo – 1900/1920). São Paulo: Marco Zero, 2000.

DA MATTA, Roberto. **A casa e a rua: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil**. Rio de Janeiro: Brasiliense, 1985.

- DECCA, Maria Auxiliadora Guzzo de. **Indústria, trabalho e cotidiano**. Brasil – 1889-1930. São Paulo: Atual, 1991.
- DECCA, Maria Auxiliadora Guzzo de. **A Vida fora das Fábricas: cotidiano operário em São Paulo (1920-1934)**, São Paulo: Paz e Terra, 1987.
- DIAS, Edinéia Mascarenhas. **A Ilusão do Fausto** – Manaus, 1890-1920. Manaus: Valer, 2007.
- DI PAOLO, Darcy Flexa. **Os Estivadores do Pará no Movimento Sindical Brasileiro: um estudo sociológico**. Belém: CEJUP, 1986.
- DIAS, Maria Odila Leite da Silva. **Quotidiano e poder em São Paulo no Século XIX**. São Paulo: Brasiliense, 1995.
- DOSSE, François. **A História em Migalhas**, dos Annales à Nova História. Campinas: Editora da Unicamp, 1994.
- ELIAS, Norbert. **O Processo Civilizador**. 2 vols., Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.
- FAUSTO, Boris. **Crime e Cotidiano: a criminalidade em São Paulo (1880-1924)**. São Paulo: Brasiliense, 1984
- FAUSTO, Boris. **Trabalho urbano e conflito social [1890-1920]**. São Paulo. Difel, 1976.
- FOOT HARDMAN, Francisco. **Trem-fantasma: A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva**. 2ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- FOOT HARDMAN, Francisco. **Nem Pátria Nem Patrão! Vida operária e cultura anarquista no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1983.
- FOOT HARDMAN, Francisco & LEONARDI, Victor. **História da Indústria e do Trabalho no Brasil: das Origens aos Anos Vinte**. São Paulo, Global Editora, 1982.
- FONTES, Edilza J. **Preferem-se portugueses(as): trabalho, cultura e movimento social**. Belém (1885-1914). Tese de Doutorado: UNICAMP, 2002.
- GAULD, Charles A. **Farquhar, O Último Titã**. Um empreendedor na América Latina. São Paulo: Editora de Cultura, 2006.
- GINZBURG, Carlo. **O fio e os rastros: verdadeiro, falso, fictício**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- GITAHY, Maria Lucia Caira. **Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos (1889-1914)**. São Paulo: Ed. da Unesp, 1992.
- GOLDMACHER, Marcela; MATTOS, Marcelo Badaró; TERRA, Paulo Cruz. **Faces do Trabalho: escravizados e livres**. Niterói: EDUFF, 2010.
- HENRIQUE, Márcio Couto. “Irmandades escravas e experiência política no Grão-Pará do século XIX”. Em: **Revista de Estudos Amazônicos – PPHIST/UFPA**. Vol. IV, nº1, 2009. Belém: Editora Açai.
- HOBBSAWM, Eric J. **A Era dos Impérios**. 1875-1914. São Paulo: Paz e Terra, 1998.

HOBBSAWM, Eric J. **Mundos do Trabalho**. Novos estudos sobre História Operária. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

HOBBSAWM, Eric J. **Os Trabalhadores**. Estudos sobre a História do Operariado. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

KAREH, Almir Chaiban. “A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e a defesa da Amazônia brasileira: o imaginado grande banquete comercial”. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro: IHGB, v. 418, nº 164, p. 101-118, 2003.

LACERDA, Franciane Gama. **Migrantes Cearenses no Pará: faces da sobrevivência (1889-1916)**. Belém: Editora Açai / PPHIST / CMA, 2010.

LEAL, Luiz Augusto Pinheiro. **A política da capoeiragem: a história social da capoeira e do boi-bumbá no Pará republicano (1888-1906)**. 1. ed. Salvador: EDUFBA, 2008.

LEFEBVERE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Ed. Documentos Ltda., 1969.

LEFEBVERE, Henri. **Espaço e Política**. Editora UFMG, 2008.

LODOÑO, Fernando Terres. “A origem do conceito *Menor*”. Em: PRIORI, Mary Del. **História da Criança no Brasil**. 4ª ed. São Paulo: Contexto, 1996.

LINEBAUGH, Peter. “Crime e Industrialização: a Grã-Bretanha no século XVIII”. Em: PINHEIRO, Paulo Sérgio (Org.). **Crime, Violência e Poder**. São Paulo: Brasiliense, 1983.

LOPES, Siméia de Nazaré. **O Comércio Interno no Pará Oitocentista: atos, sujeitos sociais e controle entre 1840-1855**. Dissertação de mestrado: NAEA/UFPA, 2002.

MARAM, Sheldon Leslie. **Anarquistas, imigrantes e o movimento operário brasileiro, 1890-1920**. Rio de Janeiro. Paz e Terra, 1979.

MATOS, Maria Izilda Santos de. **Cotidiano e Cultura: história, cidade e trabalho**. Bauru, SP: EDUSC, 2002.

MATOS, Maria Izilda Santos de. **Meu Lar é o Botequim: alcoolismo e masculinidade**. 2ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2001.

MATOS, Maria Izilda Santos de. “Santos, o porto do café: cidade, cotidiano e trabalho”. In: **Estudos Ibero-Americanos**. PUCRS, v. XXX, n. 2, p. 9-26, dezembro 2004.

MATOS, Maria Izilda Santos de. “Santos: porto, deslocamentos e representações”. Em: **Revista Porto**, nº 02, 2012.

MAZZIERO, João Batista Mazzeiro. “Alcoolismo e Trabalho – vozes de criminólogos”. Em: **Revista de História**. 140 (1999).

MEYER, Regina Maria Prosperi. “O Urbanismo: entre a cidade e o território”. Em: **Revista da Sociedade Brasileira Para o Progresso da Ciência**, São Paulo, v. 1, n.58, p.38-41, 2006.

MOREIRA, Eidorfe. **Belém e sua expressão geográfica**. Belém: Imprensa Universitária, 1966.

OLIVEIRA, Carlos Alberto de. “Imagens de Estivadores”. In: **ANAIS do III Encontro Estadual de História: Poder, Cultura e Diversidade – ST 08: Dobrando esquinas: (outros) trabalhadores e a**



cidade.[s.d.]. Disponível em: [http://www.uesb.br/anpuhba/artigos/anpuh\\_III/carlos\\_alberto.pdf](http://www.uesb.br/anpuhba/artigos/anpuh_III/carlos_alberto.pdf). Acessado em 17/10/2011.

PACHECO, Agenor S. **À Margem dos “Marajós”**: cotidiano, memória e imagens da “Cidade-Floresta” – Melgaço-PA. Belém: Paka-Tatu, 2006.

PECHMAN, Robert Moses (Org.). **Olhares sobre a Cidade**. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1994.

PECHMAN, Robert Moses. “Um olhar sobre a cidade: estudo da imagem e do imaginário do Rio de Janeiro na formação da modernidade”. In: **Cadernos IPPUR/UFRJ**, Rio de Janeiro, p.77-88, 1992.

PECHMAN, Sérgio & FRITSCH, Lilian. “A reforma urbana e seu avesso: algumas considerações a propósito da modernização do Distrito Federal na virada do século”. In: **Revista Brasileira de História**, vol. 5, nºs 8 e 9, São Paulo, Marco Zero, 1985.

PENTEADO, Antônio Rocha. **Belém do Pará** (estudo de geografia urbana). 2vol. Belém: UFPA, 1968.

PENTEADO, Antônio Rocha. **O Sistema Portuário de Belém**. Belém: UFPA, 1973.

PERROT, Michelle. **Os excluídos da história**: operários, mulheres e prisioneiros. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. “Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano”. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, n.16, p. 279-290, 1995.

PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. **A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no porto de Manaus** (1899-1925). Manaus, Editora Universidade do Amazonas (EDUA), 2001.

PINHEIRO, Paulo Sérgio; HALL, Michael M. **A classe operária no Brasil: 1889-1930**. São Paulo: Brasiliense, 1981.

PRIORI, Mary Del. **História da Criança no Brasil**. 4ª ed. São Paulo: Contexto, 1996.

RAGO, Margareth. **Do Cabaré ao lar**. A utopia da cidade disciplinar: Brasil 1890-1930. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

REIS, Arthur Cezar Ferreira. **A Amazônia que os Portugueses Revelaram**. Belém: Secretaria de Estado de Cultura, 1994.

RIBEIRO, Gladys Sabina. **Mata Galegos**: os portugueses e os conflitos de trabalho na República Velha. São Paulo, Brasiliense, 1989.

RONCAYOLO, Marcel. “Cidade”. In: **Enciclopédia Einaudi**. Vol.8: “Região”. Lisboa: Imprensa Nacional Casa Moeda, 1986.

ROSEMBERG, André. **Ordem e Burla**: processos sociais, escravidão e justiça, Santos, década de 1880. São Paulo: Alameda, 2006.

SALLES, Vicente. **Marxismo Socialismo e os Militantes Excluídos**. Pará: Paka-Tatu, 2001.

SALLES, Vicente. **Memorial da Cabanagem**. Esboço do pensamento político-revolucionário no Grão-Pará. Belém: CEJUP, 1992.

SALLES, Vicente. **O Negro no Pará, sob o regime da escravidão**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas; Belém: Universidade Federal do Pará, 1971

SARGES, Maria de Nazaré. **Belém: riquezas produzindo a Belle-Époque (1870-1912)**. Belém: Paka-Tatu, 2000.

SARTI, Ingrid. **O porto vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. **O Espetáculo das Raças: cientistas, instituições e questão racial no Brasil – 1870-1930**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. **Retrato em Branco e Negro**. Jornais, escravos e cidadãos e São Paulo no final do século XIX. São Paulo: Círculo do Livro, 1988.

SILVA, Fernando Teixeira da. **A carga e a culpa**. Os operários das docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade (1937-1968). São Paulo: HUCITEC, 1995.

SILVA, Wandoberto F. “O destino dos filhos pobres, órfãos e enjeitados de Pernambuco: as companhias de aprendizes de marinha (1847-1857)”. Em: **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História** – ANPUH. São Paulo, julho-2011.

SOLLER, Maria Angélica & MATTOS, Maria Izilda (Orgs.). **A Cidade em Debate**. São Paulo: Olho d’Água, 1999.

SOUSA, Rosana de Fátima Padilha de. **Reduto: história e memória de um bairro operário**. Dissertação de Mestrado: UFPA, 2009.

THIESEN, I.; BARROS, L.; SANTANA, M. (Orgs.). **Vozes do Porto: memória e história oral**. Rio de Janeiro: DP&A/UNIRIO, 2005.

TINHORÃO, José Ramos. **Os sons dos negros no Brasil**. Cantos, danças e folguedos: origens. 3ª ed. São Paulo: Editora 34, 2012.

THOMPSON, Edward P. **Costumes em Comum**. Estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

THOMPSON, Edward P. **A formação da classe operária inglesa**. 3vol. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

THOMPSON, Edward P. **A Miséria da Teoria ou um planetário de erros** – uma crítica ao pensamento de Althusser. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981.

THOMPSON, Edward P. **Tradición revuelta y conciencia de clase**. Estudios sobre la crisis de la sociedade preindustrial. Barcelona: Crítica, 1984.

TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da; SANTOS, Emmanuel Raimundo Costa dos; RAVENA, Nírvea. “A cidade e o rio: espaço e tempo na orla fluvial de Belém”. In: TRINDADE JR., Saint-Clair C. da & SILVA, Marcos A. P. da (Orgs.). **Belém: a cidade e o rio na Amazônia**. Belém: EDUFPA, 2005, p.12-43.

VAQUINHAS, Irene. “‘Fora galego!’ Um caso de antilusitanismo no Pará na década de setenta do século XIX”. Em: **Revista de Estudos Amazônicos**, vol. X, nº2 (2013), p.216-235.

VELASCO E CRUZ, Maria Cecília. “Tradições Negras na Formação de um Sindicato: Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, Rio de Janeiro, 1905-1930”. Em: **Afro-Asia** (UFBA), Salvador, v. 24, n.24, 2000. p. 260.

VELASCO E CRUZ, Maria Cecília. “O porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de muitas faces”. In: **Tempo** (London), Niterói, v. 8, n.2, p. 123-147, 1999.

VISCARDI, C. M. R.; JESUS, R. P. de. “A experiência mutualista e a formação da classe trabalhadora no Brasil”. In: AARÃO REIS FILHO, D.; FERREIRA, J. (Orgs.). **As esquerdas no Brasil**. A formação das tradições, 1889-1945. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. v. 1, p.21-51.

WEINSTEIN, B. **A Borracha na Amazônia: Expansão e Decadência** (1850-1920). São Paulo, Hucitec, 1993.

WILLIAMS, Raymond. **O Campo e a Cidade na história e na literatura**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.