SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
FACULDADE DE HISTÓRIA
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE BRAGANÇA

BRENO EDNAN PACIFICO DA SILVA

OS TRILHOS DA MEMÓRIA: O BONDE DE BELÉM, A HITÓRIA SOTERRADA POR CALCÁRIO E ARGILA?

BRAGANÇA-PA
2022

BRENO EDNAN PACIFICO DA SLVA

OS TRILHOS DA MEMÓRIA: O BONDE DE BELÉM, A HITÓRIA SOTERRADA POR CALCÁRIO E ARGILA?

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado como requisito parcial para obtenção de grau de Licenciatura em História, pela Universidade Federal do Pará.

Orientadora: Prof. Dr. Eliane Cristina Soares Charlet.

BRAGANÇA-PA

2022

BRENO EDNAN PACIFICO DA SILVA

OS TRILHOS DA MEMÓRIA: O BONDE DE BELÉM, A HITÓRIA SOTERRADA POR CALCÁRIO E ARGILA?

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado ao Curso de Licenciatura em História do campus de Bragança da Universidade Federal do Pará, como requisito para obtenção do grau de Licenciado em História.

Data de aprovação:___/___/___

Banca examinadora:

_____

_____

_____

_____

OS TRILHOS DA MEMÓRIA: O BONDE DE BELÉM, A HITÓRIA SOTERRADA POR CALCÁRIO E ARGILA?

Breno Ednan Pacifico da Silva.

Resumo: O presente artigo relata como foi o processo da rua Conselheiro João Alfredo da cidade de Belém do Pará, durante a sua existência até o caso de soterramento de parte da rua por uma passarela de concreto, perpassando um pouco pela história do histórico dessa rua, em especial o objeto bonde, do qual foi característico nas configurações sociais e espaciais da rua. Trazendo um ponto central a partir do caso de soterramento, a história da rua foi soterrada? que busca em pesquisa oral elucidações sobre essa questão na sociedade do presente daquela rua, assim o artigo se estruturando em pontos desde a história da rua, história do bonde, revitalizações e planejamentos que a rua teve à seu caso recente de soterramento em 2020, assim sendo feito e utilizando para a construção fontes orais e documentais e estruturada pela abordagem qualitativa.

Palavras-chave: João Alfredo; Vivência; Bonde; memória.

Abstract: The present article reports how was the process of Conselheiro João Alfredo Street in the city of Belém do Pará, during its existence until the case of soterramento of part of the street by a concrete walkway, going through some of the history of the history of this street, especially the tramway object, which was characteristic in social and spatial configurations of the street. Bringing a central point from the case of burial, the history of the street was buried ? which seeks in oral research elucidations on this issue in the present society of that street, thus the article is structured in points from the history of the street, history of the streetcar, revitalizations and planning that the street had to its recent case of burial in 2020, thus being done and using for construction oral and documentary sources and structured by the qualitative approach.

Keywords: João Alfredo; Experience; Bonde; memory.

1. Introdução

O presente artigo vem abordar sobre os trilhos do bonde de Belém da rua Conselheiro João Alfredo da cidade de Belém do Pará, partindo da ação de soterramento deste objeto por cimento em 2020 (DIAS, 2020), no qual teve trecho da rua coberto por uma passarela plana de cimento, trazendo como foco principal a história de uma das ruas mais importantes no processo desse transporte, rua Conselheiro João Alfredo, e também um pouco do processo de implantação desses bondes, de seu desenvolvimento e de seu declínio e diversas outras questões que o perpassaram, como a sociedade em si na sua totalidade, questões de classes, de espaços,

e todo o conjunto que se estruturou juntamente com a figura dos bondes, que marcaram um período importante de desenvolvimento da cidade e que se refletem até hoje no seu espaço.

Trata através de pesquisas já existente sobre o assunto, tendo como base principal a tese de doutorado de Alexandre Martins de Lima "Pelos trilhos do bonde: Cidade, Modernidade e tensões sociais em Belém 1869 a 1947." que é essencial para trazer a devida estrutura das fontes desse período e de tudo que aconteceu na cidade de Belém nestes momentos da história. Buscando por meio de outras referencias bibliográficas e sites elucidar e desenvolver todo o trabalho e ordem cronológica dessa história até o caso de soterramento, perpassando também pelos processos de tentativas de revitalizações e chegando a algumas perspectivas na atualidade, sobre a rua em si e sobre o caso, do qual se estrutura através de pesquisa em campo e fontes orais, feita na própria rua, com sujeitos habitantes e pertencentes ao local, mercadores, turistas e transeuntes.

A pesquisa se estruturou pela abordagem qualitativa, sendo feita entrevistas com os sujeitos, com o auxilio de gravador, que foi transcrito as considerações das entrevistas e algumas falas dos diálogos, esta sendo bem sucinta e simples, buscando apreender o máximo do papel social que aquela pessoa representa e os conhecimentos, memórias e relação direta ou indireta com o objeto e lugar, buscando diversos pontos de vista para chegar em formação de pensamentos de grupos, indivíduos e características sociais, tentando entender em principal a visão social sobre questões de preservação, conservação, identidade e memória, e em que lugar essas falas se encontram para com o caso de soterramento do trilhos, e na importância que se dar aos patrimônios e monumentos históricos na nossa sociedade atual e no pensamento coletivo, e por fim questionar se essa história foi ou não soterrada através do ato de soterramento dos objetos históricos.

E segundo Lima *et al.* (2011) as narrativas, inclusive as produzidas de forma oral, são caminhos, meios e sistemas para a produção deste conhecimento histórico. E que continua Lima *et al.* (2011. Apud DELGADO, 2006.) a oralidade acompanha um duplo ensinamento: um sobre a época trabalhada no depoimento, o passado, e outro sobre a época em que o depoimento foi feito, o presente, assim o passado refletindo o presente, e produzindo por essas narrativas a dinâmica da vida pessoal em sintonia com os processos coletivos. Assim por meio das entrevistas e falas da pesquisa em campo buscar apreender um pouco da história refletida pelos objetos históricos estudados durante seu tempo e em especifico no caso de apagamento e silenciamento dessa história por meio do ato.

2. Conselheiro João Alfredo, a rua do bonde

A rua João Alfredo é uma das ruas originárias de Belém, esta localizada no bairro da campina um dos primeiros bairros da cidade, Está inserida em um complexo histórico, nas redondezas do Ver-o-Peso, praça do relógio, praça dom Pedro segundo, Como podemos observar no mapa da imagem 1, "encontra-se em meio ao Centro Histórico da cidade, tratando-se desta forma, de uma área tombada pela lei nº 7.709 de 18 de maio de 1994." (CASTRO, 2011) Antes de ser conhecida como João Alfredo a rua era conhecida como a rua dos mercadores, onde tinha as melhores mercadorias da época, essa característica que sempre se encontrou presente na rua e no seu desenvolvimento, seu nome atual é o nome de um cara chamado de João Alfredo correia de oliveira, que era presidente da província na época de 1869 a 1870 (CASTRO, 2011).

Desde seu inicio é cercada por grandes características, sendo estas: o grande movimento e desenvolvimento social, populacional e principalmente do comércio, e o circuito de bonde que se estruturou na rua de 1869 a 1947 em seu primeiro estagio, Em outros momentos existiram a tentativa de retomada de uso desse transporte, em 2004, 2005 e 2007, infelizmente não tendo continuação os bondes acabaram por serem inutilizados e guardados em um prédio, hoje a estação Gumercindo Rodriguez, que por um tempo estava aberto a visitação do público, mas hoje se encontra fechada e totalmente desvalorizada. (DOL, 2018.)

Este bonde sendo um grande modelador da configuração espacial e social do lugar (LIMA; NETO, 2017), sendo fator histórico no cotidiano a presença ainda viva dos vestígios e rastros dos trilhos do bonde que rodaram pela João Alfredo e fizeram dessa rua uma das mais conhecidas e movimentadas da cidade.

Nos seus primórdios a rua teve como grande caráter o comércio de diversas utilidades, variadas lojas que serviam para os gostos da época "as vitrinas do comércio, que de casas importadoras, casas de moda, como a Formosa Paraense, [...] , e outras lojas caras de mercadorias refinadas e afinadas com o bom gosto europeu..." (LIMA *et al.*, 2011. p. 157) estas que destacavam o domínio da elite e intelectuais que predominavam no espaço social e cultural da época, que refletiam o momento que Belém passava sobre questões de classe e grupos sociais.

Antigamente ir a João Alfredo não tinha nada a ver com fazer compras, era um lugar de configuração social de parte da elite, com grande circulação da burguesia da cidade, usos de roupas de primeira, era um local de comércio e atividade comercial da elite, usos da moda europeia (LIMA *et al.*, 2011).

Imagem 1- Mapa da Região da rua, Em preto a região do mercado do Ver-o-Peso, em amarelo a praça do Relógio, em azul praça Dom Pedro II e em vermelho parte da rua Conselheiro João Alfredo.



Fonte: Retirada do Google Maps (2022)

Hoje em dia a via continua uma via comercial, porém deixando do chique para o mais popular. E (CASTRO, 2011) evidencia:

> Foi em torno desta freguesia que se estabeleceu o comércio da cidade, o qual se transformou na Rua dos Mercadores, posteriormente Rua da Cadeia, pois era naquela área que se localizava a única cadeia da cidade no período e, mais tarde, Rua João Alfredo, como a conhecemos até os dias atuais. A rua constituía-se na principal artéria daquela área, situada entre o Largo das Mercês (atual Praça Visconde do Rio Branco) e o Piri, sendo desse Largo até o Convento denominada Rua de Santo Antônio. A Rua dos Mercadores se transformou no centro da zona comercial de Belém, devido suas lojas conterem variado sortimento de mercadorias que atendiam não só as necessidades da capital, mas de toda a Amazônia.

Nisso a rua tem como grande teor histórico a figura simbólica deste período da história de Belém do qual existiu uma característica classe da qual habitava e fazia seu uso, e também o uso de bondes nos sistemas de transportes, sendo utilizado tanto para funções de trabalho

como para lazer e turismo, este sendo um grande agente do desenvolvimento de Belém e também destacando questões de classes que se acentuavam com essas configurações sociais:

> Assim, este novo modal de transporte que conduzia pessoas e cargas pelas ruas de Belém também foi vetor de expansão, conduzindo a urbanização e o progresso através de suas vias metálicas. Na medida em que foram sendo estabelecidas pela cidade, as linhas de bonde trouxeram consigo importantes vantagens locacionais. Buscando acesso mais fácil às linhas, e uma locomoção mais rápida pela cidade, a população passou a estabelecer moradias e comércios ao longo – ou nas proximidades – das vias servidas pelos bondes. (LIMA *et al.*, 2011. p. 139-140)

A rua sempre foi cercada por grandes prédios, sendo estes prédios portadores de lojas de diversas áreas, a rua foi se estruturando ao longo do tempo tendo como grande característica um grande centro comercial de Belém, este que também acabou se estruturando por toda a rua com vendedores ambulantes, que com suas barracas e pontos de vendas acabaram se firmando em áreas de toda a João Alfredo, este cenário que pode ser presenciado até hoje.

A rua foi sofrendo diversos descasos ao longo do tempo, agravando diversas problemáticas como buracos, acumulo de lixos e alagamentos, e estes problemas que geram grande depredação e apagamento do lugar histórico, tudo isso se agravou tendo como consequência uma obra de cobertura total de parte dessa rua por concreto, obra que foi iniciada e planejada no governo ainda vigente do ano, esta obra iniciou em julho de 2020 e terminou em meados de dezembro, isso acontecendo em período de pandemia, a obra avaliada em cerca de quase um milhão de reais. Hoje a rua se encontra com apenas um trecho com essa passarela de cimento, pois no restante da rua continua o mesmo, e consequentemente decorrendo as mesmas problemáticas anteriores, que se encontram ainda sem solução e sem um devido projeto de restauração, conservação e preservação, tendo como ponto inicial a devida importância de um lugar histórico, a valorização da história dessa rua, pertencente ao bairro da campina, pertencente a cidade de Belém. (DIAS, 2020)

3. Os Bondes como agentes históricos nessa rua

Os bondes marcaram de forma ampla a sociedade belenense do século XX, estes implantados no período de 1869, pelo americano James B. Bond, dai o nome de Bondes, assim trazendo a primeira linha de bondes por meio de tração mecânica que marcou de forma indelével

toda a configuração social já existente naquele período. (LIMA; NETO, 2017. p. 3) a viagem de bonde se transforma parte integrante da sociedade belenense e de seus costumes, havendo grande demanda pelos serviços desse transporte inovador.

O transporte de bondes culminou a diversas transformações espaciais no que tange algumas vias importantes de Belém, a abordada neste artigo, João Alfredo, foi uma das mais importantes para o desenvolvimento e consolidação desse meio de andar por Belém, sendo uma das principais artérias de conexão da rota desses bondes. Estes tomavam a rota do centro da cidade pela avenida São Jerônimo, hoje a José Malcher, indo pela praça da Republica, Av. 15 de Agosto, na Rua Paes de Carvalho e a Manoel Barata, passando pelo Ver-o-Peso, assim então regressando ao ponto de partida na João Alfredo, Santo Antônio, e retornando novamente para o ponto inicial. (LIMA *et al.*, 2011. p. 97-98).

Não tardou para que as linhas de bonde por tração mecânica se tornassem obsoletas e não atendessem mais as necessidades da sociedade da época, assim com o advento de novas melhorias elétricas e de maior expansão da mesma, teve inicio a um projeto de bondes elétricos que passariam a ser implantados, estes que tiveram sua primeira linha inaugurada em 15 de Agosto de 1907, e do qual teve grande presença da sociedade no geral e de figuras Públicas de renome para presenciar este grande evento de inovação e modernidade para a cidade de Belém. (LIMA *et al.*, 2011. p. 96.)

Todo esse sistema novo traz para Belém novos olhares, tanto para a população como para a própria cidade, esta que estava ainda em pleno desenvolvimento, e como já destacado, os bondes foram agentes cruciais nesses conjuntos sendo uma problemática o planejamento apenas das áreas dos bondes e arredores, assim destacando diversas questões de desigualdades sociais e de classes, que eram grandes naquele período, e também muitos apagamentos de áreas verdes, estas que remetem ainda a Belém originária:

> Inegavelmente, a expansão das linhas de bonde promoveu uma reorganização físico-espacial da cidade por meio do fomento da expansão urbana através de uma maior mobilidade, da abertura e pavimentação de novas vias e da contribuição à formação dos bairros suburbanos. Não obstante, a expansão das linhas também era acompanhada por trabalhos de drenagem e ensecamento de cursos d'água, pela retirada do capeamento vegetal nativo e consequente diminuição de áreas verdes, e por outras medidas que alteraram sensivelmente o meio ambiente. (LIMA *et al.*, 2011. p. 101)

Logo os locais nas mediações desses bondes e trilhos se tornaram polos atrativos da cidade, sendo disputados para habitações de lojas, casas e residências, pois as ruas delimitadas por esses bondes representavam diversas vantagens locacionais, se fazendo a partir desses polos o desenvolver da urbe, Belém assim representando forte crescimento linear. (LIMA *et al.*, 2011. p. 100). “Ícones do progresso e de uma "pretensa" modernidade, os bondes também foram sujeitos de um tempo em que também eram vetores concorrentes para a expansão urbana e instituíam novas relações e posturas sociais.” (LIMA *et al.*, 2011. p. 157)

Um desses atrativos que essas vias tinham por conta do bonde e dos trilhos era o cuidado com a infraestrutura que se fazia necessária para o pleno funcionamento desse transporte e dos conjuntos que o cercam, “Assim, para assentamento dos trilhos, era necessário nivelar via, fazer o subleito, aplicar os lastros, assentar os dormentes para que então os trilhos pudessem ser fixados. Posteriormente, as vias eram pavimentadas com blocos de granito (paralelepípedos).” (LIMA *et al.*, 2011. p. 161.) observe-se na imagem 2 um pouco do trato da rua João Alfredo na configuração já dos bondes elétricos sendo estruturados por volta de 1906.

O bonde traz para a sociedade belenense grandes marcas no que cerca as classes sociais, “os bondes não só tinham um significado distinto para a elite econômica e intelectual, para os trabalhadores, para os homens, mulheres e crianças, como também suas condutas, usos e relações com os bondes diferiam sensivelmente.” (LIMA *et al.*, 2011. p. 189), sendo refletidas pelos lugares de habitações e vivências desses sistemas e também na própria frota desses carris, que refletiam as desigualdades populacionais, carris abertos, carris fechados, carris com bancos estofados, carris com bancos de madeira, mais rápidos ou mais lentos, sempre sendo de domínio e uso da elite pelos carris mais chiques (LIMA *et al.*, 2011.). e Lima traz em sua pesquisa pontos chaves sobre essas configurações de classes:

> [...] a elite econômica buscava os melhores bancos e/ou as melhores posições na frente do bonde para si, deixando os lugares restantes para os demais grupos sociais. Já nos bondes de tração a vapor, cujo maquinário suportava a carga de diversos carris, a distinção dos grupos sociais mediante o uso de distintas classes de carril, tornava-se mais explícita. Desta forma, o "capital econômico" e o "capital cultural" geraram "internalizações" de disposições (habitus) que diferenciaram não só os grupos sociais, mas os espaços que tais grupos ocupavam na cidade e também nos bondes de Belém. (LIMA *et al.* 2011, p. 237)

Os olhares através do bonde e para com os bondes assim tornaram-se distintos do sujeito em si e de sua percepção social, partia do lugar que o sujeito habitava socialmente e espacialmente, isto que refletia para o que seria a utilidade do locomover do bonde, sendo muitas vezes único meio de transporte de determinadas classes, sendo destacado nestas relações o centro e a periferia, o ordenamento e a desordem, o progresso e o atraso. Sendo também este vetores de passeios para o bosque, praças, teatros, e para os cafés da moda. (LIMA *et al.*, 2011).

Imagem 2- "Rua Conselheiro João Alfredo durante a execução das obras de instalação dos novos bondes elétricos. Na esquerda da fotografia, os antigos trilhos dos carris de tração animal, à direita, escavações para a colocação dos trilhos do novo sistema movido à eletricidade."



Fonte: Retirada de (LIMA *et al.*, 2011. p. 96)

Lima *et al.* (2011) traz um pouco desta visões por meio da literatura, a representação que a figura deste objeto teve em sujeitos daquele período, descreve e elucida a figura moderna e revolucionária que este meio de transporte foi para a população da época, destacando a relação que se estabelecia de sujeito, cidade e transporte, e em como essa literatura percebia o social e espacial partindo destas figuras, trazendo o crescimento, desenvolvimento e transformação da urbe naquele período:

> Transportando passageiros ao longo de suas vias metálicas, os bondes franquearam à população novas possibilidades de uso da cidade, e trouxeram consigo novas relações, formas de comportamento e sociabilidade. Rapidamente, este modal de transporte passou a ser um importante elemento no cotidiano das cidades brasileiras que como Belém, o tinha adotado como

> sistema de transporte coletivo. Com efeito, os bondes, como ícones de uma época de progresso e de modernidade, permearam o imaginário da sociedade. Isto pode ser observado através de suas representações na literatura brasileira, especificamente a literatura regionalista paraense. (LIMA *et al.*, 2011. p. 174)

Referir-se a era dos bondes, ao tempo desse período de Belém é, Portanto, destacar uma cidade no seu tempo considerada moderna, gentrificada e regionalizada, em que as relações sociais são permeadas por diferenças e tensões socioeconômicas, e a prática cotidiana está intimamente relacionada às táticas de dominação por grupos dominantes e Resistência de grupos "marginais". Nos anos em que Belém utilizou esse meio de transporte, a sociedade foi influenciada por ele e, portanto, mudou seus costumes, não apenas pela reorganização dos espaços urbanos facilitada pelos bondes, mas também pelos diferentes modos de socialização estabelecidos. Durante sua existência, o bonde foi visto como um elemento indelével na paisagem urbana de Belém. Uma ferramenta tecnológica culturalmente expressiva que conecta os territórios estabelecidos por diferentes grupos sociais e através dos vários significados que a eles atribuem ao longo do tempo – entre eles urbanidade e exclusão, ruptura e continuidade, progresso e também Decadência, expressa várias características da modernidade em mutação. (LIMA *et al.*, 2011.)

No entanto, ao longo de sua trajetória de 78 anos como meio de transporte coletivo, o bonde apresentou descontinuidades nas suas representações. Originalmente vistos como elementos legitimadores em seu sentido e discurso progressista, ao final de seu funcionamento e figura revolucionária, se tornaram símbolos de atraso, antiguidade e decadência. No entanto, esses eram os significados que lhe foram atribuídos por grupos dominantes, que já utilizavam os novos meios de transportes que se estabeleceram posterior aos bondes, como carros particulares e ônibus para se locomover. Mas este ainda se fazia imprescindível para as classes mais populares, porque em muitos casos era o único meio de transporte disponível para seus parcos recursos. (LIMA *et al.*, 2011.) com todas essas questões que permearam a sociedade da época veio ao fim “Na manhã do dia 27 de Abril de 1947, o tráfego dos bondes foi suspenso em caráter de provisoriedade.” (LIMA *et al.*, 2011. p. 108.)

4. Das Revitalizações ao Soterramento

O Centro Histórico de Belém, este que engloba a rua João Alfredo, viveu e vive atualmente um dos períodos mais triste de sua história. O património cultural que foi deixado

sob a forma de valiosas figuras arquitetônicas e paisagísticas sofre um processo de degradação urbana que ameaça a sua própria existência, este que o acomete a anos desde sua existência. Esta situação põe em causa não só o enorme potencial turístico e econômico da região, mas também a identidade de Belém, cujo símbolo icónico é a relação entre a cidade historicamente estabelecida e a paisagem geográfica que a compõe. No entanto, este não é um processo recente. Há pelo menos quatro décadas, o centro histórico de Belém está abandonado sem o auxílio do poder público devido à miopia dos interesses econômicos existentes na área (DUARTE, 2010.)

A rua Conselheiro João Alfredo além de sofrer demasiadas ações do tempo e seus agentes, foi vitima de diversos descasos pelos órgãos públicos, desassistida e completamente desvalorizada do seu real potencial para a construção da identidade, representação e história de Belém. Com o fim do sistema de bondes a rua ficou a margem de olhares de cuidados e atenção, esta sendo característica rua de muito movimento popular, pois desde seus primórdios se estruturou como a rua do comércio de Belém, ocupada por diversas lojas, de diversos tipos, também na própria rua algo que sempre se fez presente foi a habitação de vendedores ambulantes, que em especial com a parada da rota do transporte esta rua se constrói por barracas e diversos pontos de vendas autônomas.

Neste caráter a rua se estrutura através do período pós declínio do sistema de bondes, no qual resta na rua apenas os vestígios dessa história e da Belém dos bondes, toda a rua João Alfredo sendo um testemunho vivo de um tempo não muito distante do qual a cidade passou e se estruturou ao redor disso, os trilhos de ferro do bonde, os paralelepípedos e pedras da rua e prédios que remetem a história viva daqueles que ainda sentiam o som dos bondes rodando pela Belém de 1900.

No ano de 2002 houve uma iniciativa de um projeto envolvendo o transporte de bonde novamente, este que englobaria principalmente a rua Conselheiro João Alfredo, que se intitularia “via dos mercadores”, este projeto que tinha como planejamento modificar todo o trajeto trazendo novas configurações para este espaço no que tange o comércio, com foco para o desenvolvimento do setor turístico, sendo este bonde focado no uso desta área, o projeto em si contava com a revitalização, conservação e preservação desse centro comercial e histórico, trazendo novos usos para essa rua que foi de indelével importância e central na história inicial de Belém. (O LIBERAL, 2018)

O projeto só veio entrar em vigor apenas em maio de 2004, sendo apenas no dia 4 de outubro de 2004, a instalação deste bonde, chamado de “110” este foi colocado sobre o trilho do circuito histórico de Belém. Dois dias depois se fizeram testes, num trajeto reduzido. Porém A construção da linha foi concluída apenas em dezembro. Sua inauguração formal no último dia de 2004, havendo grande participação popular e dos poderes governamentais. O público fazendo e tendo acesso ao seu primeiro passeio apenas em 18 de agosto de 2005. Assim sendo no período de 58 anos, que a população poderia ter a experiência e relembrar do transporte clássico da cidade que marcou de forma pontual a sociedade do século XX. E conhecer de perto uma parte da história da capital paraense ou até mesmo se fazer recordar as memórias. Infelizmente com troca de poderes governamentais, diversos descasos com o projeto e alguns problemas do objeto de transporte, a linha foi deixada de lado novamente. (O LIBERAL, 2018.)

> No caso de Belém, a volta do bonde às ruas do Centro Histórico, assume um caráter emblemático, consolidando um novo tempo na história daquela parte da cidade. Os trilhos ainda existentes, não apenas no eixo principal da Via dos Mercadores mas em muitas outras ruas do centro, encontram-se em bom estado de conservação, como que à espera da retomada de seu uso original. Este fato, por si só, já justificaria o acerto de tal iniciativa. Mas, a estratégia implícita nesta ação vai muito além disso. Ela representa a possibilidade de criação de uma nova atratividade turística e cultural para a área de intervenção. Uma vez em funcionamento, o bonde será um vetor de dinamização das atividades presentes na área, tornando irreversível o processo de revitalização urbanística do Centro Histórico de Belém. (DUARTE, 2010)

O projeto teve suas raízes apenas no imaginário popular, tendo em 2007 novamente mais uma de suas iniciativas pela retomada através do poder publico, “Só voltou a funcionar em 2007, com a rota restaurada ao tamanho original, mas sem fios aéreos. O veículo foi equipado com um motor a gasolina. A linha recebeu a sua terceira inauguração formal, em 12 de outubro de 2007. Contudo, durou pouco. Novamente o projeto foi abandonado e o bondinho nunca mais saiu da Estação Gumercindo Rodriguez, agora lacrada por concreto.” (O LIBERAL, 2018.)

Nisso o centro comercial e histórico, composto por essa via importante de Belém, a João Alfredo, teve tentativas de retomada para o uso deste espaço de forma responsável e organizada, visando manter ainda a história que foi contada pela figura central dos bondes, dos trilhos, do estalar dessas maquinas, que marcaram de forma imensurável a primordial cidade em pleno

alvorecer social, populacional e espacial, assim toda essa representação desse projeto destacando manter a história ainda viva, apenas esperando para ser revivida:

> O bonde era apenas uma parte da Via dos Mercadores. O projeto previa intervenções nas calçadas, no piso da via, implantação de bancos e lixeiras, nova iluminação das ruas e fachadas dos prédios, quiosques padronizados para os comerciantes informais, pontos de táxi e postos de informações turísticas. Tudo para organizar o centro comercial, incentivar o turismo e manter a atividade do comércio informal. Era um projeto de inclusão social e resgate do patrimônio físico e cultural da cidade. Mas esses planos, entre tantos outros para o Centro Histórico de Belém, sempre foram sendo adiados. (O LIBERAL, 2018.)

4.1. O soterramento

Em 2020 depois de 13 anos de toda a configuração, especulação e imaginários deste bonde e de seu uso novamente, a história que ficou foi apenas a que poderia ser vista e vivenciada pelos vestígios do patrimônio e monumentos históricos da João Alfredo, os trilhos que se seguem ao longo de toda a rua, as pedras (paralelepípedos), que se tornaram de forma única o registro de uma época de Belém.

Em meados de 2020 surgiu um projeto para essa via que visava em trazer melhorias no que tange seu saneamento e paisagismo, “a Prefeitura Municipal de Belém apresentou ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) o projeto de reforma da avenida Conselheiro João Alfredo. A obra de requalificação da via prevê ajustes de drenagem pluvial, pavimentação e sinalização viária, iluminação e mobiliário urbano". (DIAS, 2020.) esta obra que culminou em um grande descaso perante os objetos históricos de parte desta rua, ocorrendo o completo soterramento por cimento, uma passarela plana de cinza, ver imagem 3, que cobriu trecho da via, que se localiza em vermelho na imagem 1 citada no inicio do trabalho, entre a avenida Portugal e Travessa 7 de setembro, assim sendo desconsiderado, apagado e silenciado estes objetos históricos e toda a caracterização do lugar e de sua memória:

> A velha João Alfredo e muitas de suas artérias ortogonais, velha tradição que enriquecia nossa cultura e nossa história tem sido estupidamente modificada, dessa forma. [...] são removidas, absurdamente, quando não, cobertas, de cal e cimento, no mais triste testemunho de ignorância e falta de respeito ao nosso

> passado. Mas, que fazer? Isso, hoje é um mal nacional. Parece existir uma guerra surda, subterrânea, inimiga do país, pretendendo aniquilar a cultura brasileira em suas raízes. (FILHO, 2010.)

Michel Pinho, Historiador, Morador de Belém e secretário de Cultura traz em seu relato um pouco de sua visão sobre a obra, partindo de um olhar como historiador que reconhece a importância destes objetos e o que eles representam para a narrativa da cidade de Belém, do início de sua formação até a atualidade, como morador e pertencente em sua vivência a esta realidade, em que traz no seu relato o uso deste transporte no projeto de rota turística, mostra o seu descontentamento com o projeto, mas trazendo ponto de vista de como poderia ser lidado esse planejamento respeitando o lugar histórico sem tirar-lhe sua características:

> "Bom, o processo que deu origem minha indignação em relação a João Alfredo, se deu pela simples possibilidade de apagarmos o traçado, Que a rua tinha desde o final do século dezenove, do século vinte, no qual você Tem as primeira incursões em relação aos trilhos dos bondes. Eu sei que despois desse processo eles foram retirados com manutenção da via ainda em paralelepípedo mas que circulavam carros que interligavam, A área da Cidade Velha até o fim da Campina, Mas quando se deu as duas gestões do prefeito Edmilson Rodrigues, a decisão foi criar um bonde, Pra criar um passeio pelo Belo Center e se colocaram novamente os trilhos desse bonde. Cheguei a fazer esse passeio com a minha mãe inclusive. O resultado desse processo é que com o projeto do calçadão, Se tira a via mais antiga do estado e o seu traçado em relação ao comércio, Não Tem problema de fazer calçadão, mas pra isso você podia aumentar o tamanho da calçada e deixar o traçado da via do jeito que estava lá nesse sentido que daí a minha indignação é em relação ao projeto que foi apresentado e aprovado."

Imagem 3- Trecho da rua Conselheiro João Alfredo soterrado por concreto em 2020.



Fonte: (CAVALCANTI, 2020.)

5. A Percepção da rua na atualidade, olhares através da pesquisa em campo

A rua Conselheiro João Alfredo é cheia de características históricas, esta que se percebe em detalhes do cenário, ao andar pela rua é preciso ter um olhar apurado para reconhecer o local como histórico, pois os objetos que compõem e caracterizam a história da rua acabam sendo encobertos por diversos fatores, sendo estes a grande quantidade de pessoas no lugar, as demasiadas lojas, barracas de vendas e consequentemente os diversos descasos públicos que já atingiram a rua durante seu tempo. Andando em direção a rua você já nota o apagamento de características históricas que já foram em algum momento desvalorizadas pelos órgãos públicos, diversos descasos que percorrem esse complexo histórico de Belém que avançam cada vez mais acometendo toda a herança do passado deste bairro e da rua João Alfredo, atos como os asfaltos que encobriram os paralelepípedos, concreto que soterraram por completo parte da rua e parte dos trilhos do bonde e o puro descaso em si que se agravaram com o tempo deteriorando gradativamente este lugar, gerando diversas problemáticas para as configurações espaciais do local e do tempo.

A história fica em detalhes que se encontram misturados com valas, lamas, matos e terra, pedras que ainda podem ser vistas nas extremidades dos asfaltos, encobertas pelo mesmo, e olhando para cima fachadas de lojas que já não se importam com o lugar histórico e desrespeitam, apagam e silenciam essas construções históricas, trazendo pro lugar series de elementos e demasiadas informações e poluições visuais.

A rua leva você a uma prática de análise e viagem no tempo, mas que requer esforço para se colocar na vivência de todo o simbolismo histórico, tendo em vista que muitas pessoas nem sequer conhecem todo o contexto por trás daqueles objetos, desconhecendo assim a própria história do lugar que habita , Você se encontra adentrando á um dos bairros mais antigos de Belém, vendo e reconhecendo aos poucos ao longo dos arredores do bairro e da rua João Alfredo diversos elementos da história daquele lugar, detalhes no alto como a fachada de muitos prédios e edificações, muitos deles que são receptores das lojas que comportam esse comércio, e detalhes no baixo; nas ruas, nas calçadas, nos elementos que a compõem, mas estes que muitas vezes passam despercebidos, pois ou se encontram em estados depredados, ou já foram apagados por novas paginações e revestimentos, muitas vezes coabitando o antigo e o moderno, fazendo dessa rua e desses locais uma mistura da história de Belém, a história dessa rua, que

com esses atos acaba sendo descaracterizada de formas irresponsáveis e sem nenhuma preocupação com o todo, com tudo o que cerca esses significados e simbolismos traçados e que comportam um patrimônio e espaços históricos.

Muitas vezes nessas comunicações de espaços urbanos históricos o moderno acaba adentrando e se ajustando, sendo uma problemática a descaracterização dos patrimônios e monumentos históricos para se encaixar nos modelos modernistas, que são ditos muitas vezes como revolucionários e inovadores, não cabendo a este presente trabalho discutir se é ou não , e nessas relações esses dois espaços, elementos e períodos da história acabam coexistindo, sendo todo esse sistema ligado indubitavelmente a modelos e ideias capitalistas de modernização, no qual o econômico, financeiro e industrial importa mais do que o real caráter do objeto "a demanda da ampliação de espaços de atividades empresariais, ou inclusão de novos, ao sabor do desenvolvimento, dos movimentos da economia e sociedade, na dinâmica capitalista, transformando as cidades a uma velocidade vertiginosa." (CARDOSO; DIOGO *et al.*, 2017, p. 85)

O uso do território da João Alfredo é multifacetado, você consegue perceber as diversas variedades de pessoas que habitam o local, vendedores, lojistas, ambulantes, transeuntes, sendo estes das mais variadas classes, e também turistas, visitantes do lugar, que procuram conhecer um pouco ou relembrar a história de Belém, diversos sujeitos sociais que tem percepções próprias sobre o lugar que está a conviver, e nessas configurações que devemos pensar, qual a percepção histórica que este individuo tem acerca deste espaço, qual o seu conhecimento sobre a história da rua, dos trilhos e pedras da João Alfredo, qual a relação que ele tem e faz com este habitat. Partindo do atual acontecimento de descaso com esta rua, que foi o soterramento dos trilhos e pedras de uma quadra da mesma.

Nome: Dona Fatima, 62 anos , saiu de fortaleza em 82, tem 40 anos em Belém, 7 anos vendendo no Ver-o-Peso e 33 na rua conselheiro João Alfredo, sempre sendo sua forma de sustento as vendas por conta própria.

Ela retrata que todo o acontecimento foi um desenvolvimento pra cidade, para nosso estado, pro turismo, uma novidade, mas que este custou um valor muito alto e que hoje se encontra paralisado, este valor que deveria ser pensado para dar melhores condições para os vendedores ambulantes, na criação de um camelódromo, um lugar especifico para esse comércio, pra "folgar" esse centro comercial, para ai sim poder acontecer o projeto dos bondes

e de sua circulação. Deixou evidente que o local e as barracas de venda são o sustento e única forma de trabalho dela e de todos da rua, que sem isso eles não tem sustento, Retratou as dificuldades que veio com a pandemia para esse trabalho.

Destacou a importância deste bonde, dos trilhos, tendo o conhecimento do lugar histórico que esses objetos pertencem, colocando a falta de interesse dos prefeitos para o crescimento e desenvolvimento da cidade, de organizar todo esse contexto e configuração urbana, frisou que se o governo desse uma assistência no quesito padronização dessas barracas e pontos de vendas o comércio ficaria mais organizado, assim resultando em maiores visitas e desenvolvimento do turismo, levantando que se o lugar houvesse uma maior padronização e organização seria mais valorizado e utilizado, "se houvesse tudo isso o publico ia visitar mais a gente, que estão tudo em shopping hoje em dia" mas que Belém está muito desprezada, campinas esta muito desprezada, elucida a questão que muitas pessoas não reconhecem a história por trás, e pondera que deveria voltar a utilização dos bondes, tendo em vista os investimentos que já foram colocados nesse projeto, mas ressaltando que primeiro seria necessário dar a base para esses comerciantes continuarem seus trabalhos e serviços de forma digna e justa. Afirma que, sim, o soterramento dos trilhos apaga o caráter histórico, dos trilhos, das pedras, paralelepípedos, que são históricos e fazem e compõe o lugar, a rua, o bairro e a cidade de Belém, pois são do inicio da história da cidade, e que deve se pensar na limpeza, na conservação e preservação destes objetos, que deve ser pensado na administração governamental nesses pontos.

Nome: Maria Cristina, 65 anos, trabalha a 12 anos vendendo na rua.

Ela fala que se fosse pra funcionar de verdade seria muito bom para relembrar a historia da cidade, a história da rua, do bairro da campina, mas que o governo não investe nessas questões, que "desviam" os investimentos, desperdício de dinheiro público. Vendo o lado social ela fala dessa ocupação da João Alfredo pelos ambulantes, e que se fosse pra voltar a percorrer os bondes que o governo desse esse suporte e base para esses comerciantes, que ai sim todo esse sistema poderia funcionar e ter e ser esse grande valor histórico, ela fala de outros lugares, cidades e bairros históricos, como são luís no maranhão que são bem conservados e preservados, que são lindos de se ver, apreciar, mas que Belém está nesse descaso, "na verdade eu não considero nem descaso, eu falo é extorquir, porque eles colocam no projeto, fazem o projeto, aprovam o projeto, e no final de tudo abandonam tudo e o dinheiro foi pra onde?". Ela retrata a conservação, o cuidado, muitas vezes acabam ficando até mesmo pelo próprio povo,

pelos próprios comerciantes. Ela retrata um pouco que não recorda muito sobre as rotas, sobre onde esses bondes andavam, mas que se voltassem seria maravilhoso.

Nome: Roberto Cavalcante, 55 anos, servidor publico, visitante e turista em Belém.

Ele retrata que o governo realmente não valoriza a história de Belém, que a cidade já vem de anos de descaso com o histórico, isso sendo reflexo de governos de direita segundo ele, que já visitou e visita Belém em muitos momentos e que sempre encontra essa depredação desses patrimônios, que muitas vezes se encontra em estados insalubres e acabam sendo apagados por completos, "e ai te pergunto, onde fica a história da cidade, como vamos lembrar do que já aconteceu né, cadê nossa memória viva, isso é muito triste, porque eu como mais velho ainda lembro um pouco porque cheguei a viver, mas e a geração do presente, e a gerações futuras, como elas vão acessar esses lugares de memória, que objetos elas vão ter para conhecer e se lembrar do lugar que vive."

Nome: Pedro Cavalcante, 87 anos, aposentado, visitante e turista em Belém.

Ele retrata como conheceu a rua em 54, passeando por Belém, que hoje olha pra rua e contendo ainda algumas características do seu primeiro contato, "ah já mudou muita coisa, naquele tempo a gente sentia realmente estar vivendo na nossa própria época, tínhamos pouca tecnologia, então as coisas eram diferentes, tudo funcionava de forma diferente, hoje olho aqui pra rua da João Alfredo e vejo o quanto tudo já mudou né, muito movimento do comércio, muitas lojas e barracas, e olhando assim é até difícil relembrar exatamente como era na primeira vez que tive aqui no lugar" ele continua falando que a rua foi sofrendo muito destrato da sociedade no geral, que as pessoas que não viveram os tempos mais antigos de história da rua não conseguem ter esse olhar mais afetivo com o lugar, pois acabam não se reconhecendo no lugar histórico e como habitantes dele. Encerra retratando que é triste vê que um tempo cheio de história que ainda pode ser relembrado através da figura dos objetos, trilho e pedras da rua, ser apagado dessa forma, coloca que esse é um ponto para as gerações que não acompanharam e vivenciaram um pouco a rua e suas configurações do passado entenderem um pouco e também se interessar para conhecer o lugar e a história de Belém.

Nome: Bruno Ribeiro, 20 anos, estudante, transeunte e turista em Belém.

Ele relata que é de grande problemática a obra já que isso implica com o apagamento da linha dos trilhos "é ruim na minha perspectiva já que obras e monumentos históricos refletem

e remontam uma representação histórica importante para a identidade de um lugar", e que este apagamento infere no esquecimento e fere o senso de nacionalismo principalmente das pessoas que moram próximo, e os visitantes do lugar que passam a desconhecer a história por trás da existência do lugar no presente.

Relata que nem chegou a ter conhecimento da obra no período que ocorreu, que não soube e nem viu nada pelas mídias sociais. Destaca que a obra a longo prazo apaga e desrespeita o local histórico, já que " os aspectos e características que faziam parte do lugar foram completamente apagados.", ele retrata que esses monumentos históricos "são como peças de um quebra cabeça que servem para montar a história do local, cidade, país que se situam" e que devem ter a devida atenção da sociedade, pois "são de extrema importância já que além da estética, os trilhos e pedras da rua foram cenários importantes para a criação de uma identidade do local." E que além dos órgãos públicos a sociedade em si e os habitantes da rua em especial deveriam dar mais valor e rever como esses monumentos históricos são importantes para o senso de pertencimento e características próprias do lugar. Ele finaliza destacando que com a obra o lugar perdeu e estética histórica, " já que o soterramento foi total e não teve um planejamento para apenas implementar novas características respeitando as memórias e os aspectos do local".

6. Considerações Finais

Ao longo do trabalho a história foi representada por diversos elementos que compuseram essa contextualização histórica dessa importante rua da cidade de Belém do Pará, esta que como foi observado teve como grande ponto central a figura dos bondes na sua vivência como lugar e como memória, que marcou de forma predominante toda a rua, na qual se percebe com os detalhes ainda vivos desse período.

Nas histórias da rua e do bonde consegue-se observar e retirar o quanto todo esse objeto, suas características e tudo o que ele representou para a cidade, bairro e rua refletiram pelo tempo e sendo consequência a Belém de hoje, do presente, assim trazendo a riqueza dessa memória e representação viva nos objetos que contém e fazem parte dessa rua como um todo, assim levantando a perplexidade da qual nos leva ao ato do soterramento e de diversas ações de descasos perante o histórico dessa rua durante os anos e no presente.

Na pesquisa em campo percebesse que as falas dos sujeitos partem de um lugar de entender o local que habita como histórico, reconhecer o descaso, a falta de olhar governamental

perante este lugar e consequentemente perante a própria história, recordar dos bondes, lugar de memória presenciado pelos mais velhos, recordar vagamente das rotas, do processo que se deu nessa retomada como rota turística, entendendo o quão atrativo esse bonde era e poderia ser agora no presente, que seria uma novidade a volta desse transporte, que traria de volta mais olhares de apreço para o centro histórico de Belém e principalmente para o centro comercial no que tange em especial a rua João Alfredo, esta que tem como raiz esse centro comercial cheio e rico, que se estruturou e se estrutura por anos, e que deve ser pensado e valorizado como componente característico da via, no qual se levanta nas falas desses sujeitos o quão desassistidos se encontram pelos órgãos públicos.

Na configuração espacial da rua se comunica de forma presente esse passado ainda existindo, muito do qual fica mais vivo na memória dos sujeitos, muito do qual ainda podemos recordar pelo simples olhar e analisar, mas que se mostra um meio importante para evidenciar todo esse passado que muitas vezes não se encontra tanto em livros ou imagens, mas se encontra presente no imaginário individual e coletivo, tanto dos que habitaram e habitam o lugar, quanto dos visitantes, turistas e transeuntes, ou seja, a ação de soterrar, apagar e silenciar esse cenário histórico traz problemáticas e impacta sim na história, não necessariamente de forma total, mas trazendo consequências que se refletem já no presente, com isso nas falas das entrevistas se evidencia esse discurso de tristeza e desapontamento perante esse projeto, não necessariamente de forma total, como na fala do Michel Pinho, mas pelo o que ele representa, e a falta de olhar mais apurado pelos modos de tratar o histórico, tudo isso sendo reflexo trabalhado durante o artigo pelos diversos descasos ao longo da história da rua, que no presente culminaram ao completo apagar destes objetos, dessa história; sobre terra, sobre calcário, sobre argila e sobre cimento, o cinza cobrindo as cores que esta história pode elucidar.

Com isso nossos olhares precisam ser voltados a estas questões na sociedade atual, ponderando a importância que esses objetos históricos tem para a construção dos espaços urbanos, com foco nas vivências e experiencias dos indivíduos com os mesmos, e esse espaço urbano sendo diverso e portador das variadas questões que permeiam a nossa sociedade passada e presente, como a modernização, entre outras transformações que vem acontecendo no nosso século e que interferem diretamente nas questões patrimoniais e monumentais históricas, como a destruição destes objetos para embelezamento, do qual muitas vezes partem de visões múltiplas sobre essas abordagens.

E nestes espaços históricos acontecendo diversas transformações durante o tempo, muitas vezes buscar-se alterar o espaço pensando em perspectivas de melhorá-lo, reconstruí-lo e reestruturá-lo, mas sem a devida atenção as diversas características gerais do meio, procura-se tratar de forma vaga o que o espaço realmente representa e para quem representa, muitas vezes com um único viés capitalista e de interesses próprios governamentais, que podem também refletir nas configurações de classes de devidos lugares. Do qual muitas vezes a transformação no espaço passa a ganhar novos modelos sociais e configurações de públicos específicos.

REFERÊNCIAS

CASTRO, Anna Raquel. **SÉRIE IMAGENS DO PATRIMÔNIO: Rua João Alfredo: a rua do comércio de Belém.** CASARÃO DE MEMÓRIAS DA AMAZÔNIA. 2011. Disponível em: http://casaraodememorias.blogspot.com. Acesso em: 24 de mar.2022.

CAVALCANTI, Alexandra. **Obra da Prefeitura descaracteriza história da rua João Alfredo.** DOL. 2020. Disponível em: https://dol.com.br/noticias/para/621318/obra-da-prefeitura-descaracteriza-historia-da-rua-joao-alfredo Acesso em: 30 de mai. 2022.

CARDOSO; DIOGO *et al.* (2017). Espacialidades e ressonâncias do patrimônio cultural: reflexões sobre identidade e pertencimento. Revista de Geografia e Ordenamento do Território (GOT), n.º 11 (junho). Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território, p. 83-98, dx.doi.org/10.17127/got/2017.11.004.

DOL**, Bondinho de Belém foi abandonado pela Prefeitura e está destruído.** 2018. Disponível em: https://dol.com.br/noticias/para/noticia-558568-bondinho-de-belem-foi-abandonado-pela-prefeitura-e-esta-destruido. Acesso em: 10 de mai. 2022.

DUARTE, Cristovão Fernandes. **Via dos mercadores – Belém, Pará (2002).** MEMORIAIS DA MEIA DOIS NOVE. 2010. Disponível em: http://memoriaisdameiadoisnove.blogspot.com. Acesso em: 08 de Abr. 2022.

DIAS, João Thiago. **Projeto de reforma na avenida Conselheiro João Alfredo tem aprovação do Iphan.** O LIBERAL. 2020a. Disponível em: https://www.oliberal.com/ Acesso em: 10 de mai. 2022.

FILHO, Augusto Meira. **O calçamento de Belém.** MARCOS DO TEMPO. 2010. Disponível em: http://marcosdotempo.blogspot.com. Acesso em: 10 de Abr. 2022.

LIMA, Alexandre Martins. NETO, Raul Ventura, (2017): "Da urbana à pará electric: os bondes e as novas configurações sócio-espaciais em Belém do Pará", Revista Contribuciones a las Ciencias Sociales, (julio-septiembre 2017).

LIMA, Alexandre Martins de et al. Pelos trilhos dos bondes: cidade, modernidade e tensões sociais em Belém de 1869 a 1947. 2011.

O LIBERAL. **Conheça a história do bonde de Belém, agora escondido por concreto.** 2018. Disponível em: https://www.oliberal.com/belem . Acesso em: 24 de mai. 2022.

MAPS, Google, 2022.