



Pelas ruas de Belém

Caderno especial destaca as histórias das principais vias da capital paraense, com imagens retratadas na época em que foram criadas até os dias atuais. Boa leitura!

OFERECIMENTO:



Você merece o novo.



Cartão-postal, economia e muito mais!

BOULEVARD CASTILHOS FRANÇA

Pryscila Soares

Construída às margens da Baía do Guajará, a Boulevard Castilhos França, no bairro da Campina, não é somente um dos principais corredores viários de Belém, como também é uma parte importante da história da capital. É rodeada de alguns dos cartões-postais de Belém, como o Complexo Ver-o-Peso, Estação das Docas e o próprio Centro Comercial.

A área é importante para a economia local, uma vez que proporciona a geração de emprego e renda para muita gente, reunindo um público bastante diversificado, de empresários a trabalhadores informais.

A Prefeitura de Belém entregou em novembro passado a obra do Boulevard da Gastronomia, com a intenção de transformar aquele espaço, que envolve a Praça dos Estivadores e um calçadão, em um grande corredor gastronômico. A ideia do projeto partiu de empresários que já atuam no local, ao perceberem que a área poderia

ser melhor aproveitada, inclusive, para movimentar ainda mais a economia por meio da gastronomia e ações culturais.

É o que explica o empresário Nazareno Alves, 53, que há 12 anos revitalizou um dos casarões antigos da área para estruturar o restaurante onde comercializa pratos variados acompanhados de açaí. Nazareno mantinha o restaurante dentro da Estação das Docas, que é bem próximo ao local. Até que um dia se deparou com um anúncio de aluguel na fachada do casarão e resolveu organizar aquele espaço para transformá-lo no seu empreendimento.

“Vi isso aqui tudo vazio, os casarões abandonados e uma placa de aluga-se. Fui o primeiro a entrar no Boulevard da Gastronomia, no ramo de alimentação. Foi a melhor coisa que aconteceu na minha vida porque realmente é um casarão grande, de 120 metros quadrados. A gente escreveu esse projeto (do Boulevard), entregou para a prefeitura na gestão passada, não foi possível fazer. Entregamos na gestão do Edmilson e fizeram. Aos finais de semana, agora, tem samba, pagode, grupo de carimbó. Realmente ficou mui-



to legal”, declara.

O próximo passo do projeto, segundo Nazareno, é fazer uma cobertura ao longo de 400 metros do calçadão. “Esse bar aqui da esquina é um depósito que vai virar um grande bar temático. E a gente pegou mais dois prédios aqui onde vamos montar outros negócios. Cada casarão revitalizado é um presente que Belém ganha”, acrescenta Nazareno.

PÚBLICO

Dezenas de trabalhadores garantem o sustento de suas respectivas famílias a partir do trabalho feito no Complexo Ver-o-Peso. No Mercado de Carne, por exemplo, há pessoas apaixonadas por suas atividades. É o caso de Marlene Galeno, 49, que é funcionária de um box de café há 10 anos. Ela migrou do serviço de empregada doméstica para trabalhar no local.

EM IMAGENS

- ❶ Boulevard Castilhos França
- ❷ Nazareno Alves
- ❸ Marlene Galeno
- ❹ Paula Negrão

FOTOS: IRENE ALMEIDA

“A minha cunhada me chamou para vir para cá. Chego aqui às 5h30 e essa hora já tem movimento aqui, principalmente feirantes. É muito diferente de onde eu trabalhava antes, ficava isolada no

apartamento. E aqui trabalho com público de todas as idades. É movimento dia e noite”, afirma.

Quando alguém pergunta para a erveira Paula Negrão, 34, há quanto ela atua na feira do Ver-o-Peso, ela responde que é a vida toda, já que desde muito pequena ela acompanhava a mãe, Edileia Barros, 58, que atua há 40 anos no local. Há pouco mais de dois meses, Paula decidiu retornar para a atividade depois de dedicar bastante tempo somente à família.

Para ela, não tem como falar da Boulevard Castilhos França sem lembrar do Círio de Nossa Senhora de Nazaré, uma vez que a via faz parte da grande procissão religiosa, no segundo domingo de outubro. E foi exatamente no período do Círio que ela resolveu voltar a trabalhar no local.

“A minha infância foi andar por aqui, conversar com os feirantes, era tio para cá e para lá. Fiquei grávida aos 17 anos e parei de trabalhar, casei e agora voltei. Voltar para cá na véspera do Círio foi uma virada de chave e agora não saio mais daqui. Venho todo santo dia. A gente fica com necessidade e acostumado de vir para o Ver-o-Peso. Já tentei fazer outras coisas, mas não é para mim. O meu negócio é gente, gosto de trabalhar com o público. É a minha paixão”, disse. “Quando eu era criança, ficava sentada aqui, onde era a feira velha, ficava passando todos aqueles ônibus lotados. E lembro do Círio, né. Não tem como falar do Boulevard sem falar no Círio com toda aquela movimentação”.



HISTÓRIA

Ana Laura Costa

Contrariando o que alguns ainda pensam, a avenida Boulevard Castilhos França não foi um boulevard parisiense, explica a historiadora Márcia Cristina Nunes. “Foi denominado de Boulevard-Cais. Um boulevard que convergia todo seu olhar a Baía do Guajará, onde nele se alocou o porto da cidade. E continuava a ser local de entrada e saída de pessoas e das mais diversas mercadorias. O glamour desse boulevard-cais era diferente. Saem as vitrines chiques com seus espelhos e vidros e entram em cena o porto e os mercados da cidade – o Mercado de Peixe e o Mercado de Carne, um empório comercial”, conta.

A historiadora explica que o presidente da Província do Grão-Pará, Jerônimo Francisco Coelho, em 1848, almejava que a cidade – além de ser um importante entreposto comercial da região Norte do Brasil – necessitava se edificar, desenvolver, servista através de um conjunto de edificações. E, para isso, a obra do cais se fazia necessária. Assim, a rua se conectou com o rio, transformando-a na porta de entrada da cidade.

“Da chegada de estrangeiros, dos estivadores, dos carregadores de produtos, que eram importados e exportados, dos serviços de trabalhadores estrangeiros que traziam a nova técnica de edificação a Belém. Os mercados e as casas comerciais fazem dele uma ‘praça’ onde as relações sociais são produzidas tendo por referência o dinheiro, elo essencial entre os indivíduos modernos”.

Também transitavam pela rua pavimentada de paralelepípedos, ex-escravos; as classes trabalhadoras; mão de obra importada para os serviços de infraestrutura da cidade; empregadas domésticas que iam às compras; portugueses com cestos na cabeça; vendedoras de cheiro; seringueiros e pessoas muito bem vestidas à época, já que as casas financeiras e aviadoras situavam-se neste circuito.

“Por conta das atividades comerciais e portuárias, se tornou um local de circulação intensa da diversidade da população que circulava e de mercadorias, porque tinham casas de tudo ali: casa de consignações, casas de ferragens, exportadores, importadores, hotéis, etc. todos misturados e convivendo da mesma forma”.

NOME

Antes de ser conhecida como Boulevard Castilhos França, a avenida foi anteriormente denominada como Rua Nova do Imperador. De acordo com a historiadora, no local encontravam-se casas e edificações ladeadas apenas no lado esquerdo e uma série de trapiches locados às margens da baía do Guajará após a abertura da navegação na Amazônia. “Nessa época, existiam apenas dois bairros: o da Cidade e o da Campina”, disse.

“Como fim da monarquia, entrou em cena a República, a partir de 1889, quando fazia-se necessária a construção de um porto moderno, a qual foi realizada através de concorrência pública pelo Governo Federal: a primeira em 1902 e a segunda em 1906 vencida por Percival Farquhar. Paralela a construção do novo porto, aconteceu a abertura do “boulevard” criado na intendência de Antônio Lemos na reorganização do espaço, o Boulevard da República”, explica.

Com forte influência de ‘Art Nouveau’, a Boulevard Castilhos França tem aproximadamente 756,18m de comprimento e inicia na antiga travessa 15 de Agosto, hoje avenida Presidente Vargas, com 17m de largura, e termina com 10,67 de largura na travessa da Companhia, hoje avenida Portugal.

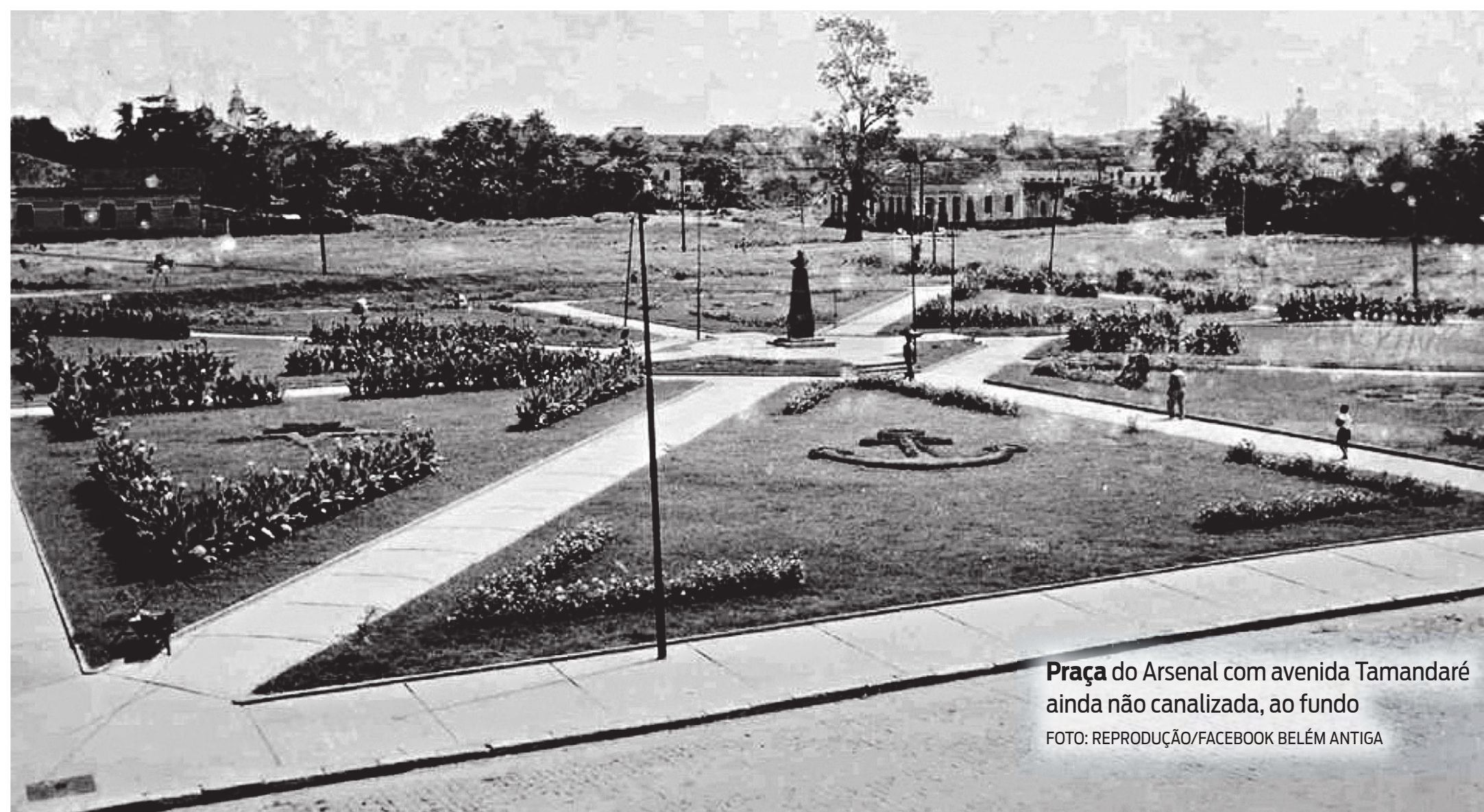
Tamandaré: a expansão de Belém passou por aqui!

NOSSAS RUAS

Cintia Magno

A atual configuração da avenida Almirante Tamandaré, no bairro da Cidade Velha, em pouco lembra as características que a representavam no período em que a cidade de Belém ainda vivenciava a expansão do seu território para além do núcleo inicial. A extensa avenida marcada, hoje, pelo fluxo de veículos de pequeno e grande porte, além da presença de inúmeros estabelecimentos comerciais, é fruto do intenso processo de transformação vivenciado pela via ao longo dos anos. No passado, que guarda não apenas a memória da própria avenida, como também de parte da formação da cidade de Belém, a região não passava de uma área de mata alagadiça, marcada pela presença de um grande igarapé.

A via que hoje recebe o nome de Joaquim Marques Lisboa, figura tida como importante pela Marinha de Guerra do Brasil, é um marco de um processo de urbanização que foi fundamental para a formação e interiorização de Belém, o aterramento do antigo Pân-



Praça do Arsenal com avenida Tamandaré ainda não canalizada, ao fundo

FOTO: REPRODUÇÃO/FACEBOOK BELÉM ANTIGA

tano do Piri. A historiografia aponta que, até o século XVIII, a cidade de Belém se restringia à parte próxima ao rio, no entorno do local onde se instalou o Forte do Presépio.

À época do período da fundação de Belém, o entorno do Forte era cortado, por terra, por um grande pântano chamado Pântano do Piri e por um igarapé de mesmo nome que iniciava onde hoje está a Doca

do Ver-o-Peso e seguia até próximo do que hoje é o bairro de Batista Campos. Tal configuração limitava o crescimento da cidade, portanto, a expansão para o interior do território se deu a partir do aterramento de alguns igarapés, como o Igarapé do Piri, já nos séculos XVIII e XIX.

Segundo aponta o engenheiro e historiador Augusto Meira Filho, no livro “Evolução His-

tórica de Belém do Grão-Pará”, o aterro do Alagado do Piri iniciou ainda em meados de 1803. Sob o comando do então governador da Capitania do Grão-Pará, Conde dos Arcos, o trabalho empreendido se concentrou sobre três estradas, entre elas uma grande artéria onde se localizaram as linhas máximas de descarga da água, justamente a hoje chamada Avenida Almirante Tamandaré. “Aque-

las estradas que serviram de base operacional para o primeiro desvio e descarga das águas poluídas da imensa baixada histórica, o foram: estrada das Mongubeiras (Almirante Tamandaré), estrada de São José (Av. 16 de novembro) e estrada de São Matheus (Av. Padre Eutíquio) que por si só chefiaram a drenagem suplementar de outras artérias menores, abertas e fixadas no local”, rela-

ta Augusto Meira Filho.

O aterramento transformou aquela região da cidade, possibilitando novas ocupações e modificações que se intensificaram com o passar dos séculos. Mesmo na memória de quem conheceu aquela região há apenas algumas décadas, o cenário já é bastante diferente do visto hoje. “Há 70 anos a Tamandaré não tinha nada de asfalto ainda, tinha o igarapé no meio, mas era bem diferente”, recorda o jornalista Hélio Câmara, 71 anos.

Nascido na avenida Tamandaré, Hélio lembra de um passado em que a avenida já havia, naturalmente, sido aterrada, mas cujo cenário lembrava muito mais a de um igarapé cercado por vegetação, do que o canal de alvenaria que se tem hoje. Foi neste local, acompanhando as mudanças do tempo, que ele se criou, formou a sua família e se mantém até hoje. “A minha vida toda foi aqui na Tamandaré. Até hoje eu revejo o pessoal que estudou comigo no (Colégio) Rui Barbosa, aqui eu me casei, meu filho também se casou. Não tem quem faça eu sair da Cidade Velha”, conta. “Antigamente isso aqui era um igarapé que ia até a (avenida) Padre Eutíquio. A gente atravessava por cima de uma ponte de madeira, depois é que foram asfaltando”.

Aos 82 anos de idade, a aposentada Raimunda Costa também guarda na memória a lembrança da antiga ponte de madeira. “Mudou muito. Antigamente era um igarapé aqui, essa praça aí (a atual Praça Onze de Junho) era um aninhal, depois foram concretando tudo, fizeram o canal como é hoje”.



Seu Hélio Câmara mora desde que nasceu na avenida Tamandaré e relembra as transformações da via

FOTO: MAURO ÂNGELO

O ALMIRANTE

Não só na Praça Onze de Junho, citada por Raimunda, mas também na vizinha Praça Carneiro da Rocha (mais conhecida como Praça do Arsenal), é possível ver o busto do homem que passou a emprestar o nome à avenida canalizada. No livro ‘Ruas de Belém’, o historiador Ernesto Cruz registra que o Almirante Tamandaré era Joaquim Marques Lisboa, um português nascido em 1807 que foi considerado a “mais impressionante figura da Marinha de Guerra do Brasil, da qual é símbolo e patrono”. Cruz lembra que Tamandaré esteve no Pará por ocasião da Cabanagem, sendo um dos responsáveis por reprimir a revolta popular. “Era, nesse tempo, comandante do brigue Cacique. Ajudou a vencer os balaíos, do Maranhão, e os praieiros, de Pernambuco. Na guerra do Paraguai, levou o Brasil ao triunfo e à glória. O imperador agradeceu-o com o título de Marquês de Tamandaré”.

CABANAGEM

A homenagem à figura que teve participação na repressão a um movimento tão importante quanto a Cabanagem é, inclusive, destacada pelo historiador Jaime Cuéllar Velarde. O professor lembra que o ato de nomear espaços públicos como praças e ruas, normalmente, é feito para homenagens e o fato de uma importante avenida de Belém receber o nome de um Almirante que lutou contra os ideais cabanos chama à reflexão. “A Cabanagem, segundo Caio Prado Júnior, foi o mais notável movimento popular do Brasil. Chiavenato, em 1984, nos diz que o Pará eliminou quase todas as formas de opressão. Silveira, em 94 ainda, diz que foi um movimento que deixou marcas profundas e significativas na região e no Brasil. Reis, em 78, diz que foi um movimento de explosão de multidões mestiças e indígenas feito por homens do povo. Guimarães, que estuda o movimento, diz que foi um momen-



Estrada do Arsenal, atual avenida Tamandaré, no século XIX

FOTO: ACERVO DA BIBLIOTECA NACIONAL

to em que chegou ao poder o povo, por um período considerável de tempo. De Paolo fala que a Cabanagem foi uma Revolução Popular importante na Amazônia e significativa para a história do Brasil. Vicente Sales, em 92, nos diz que a Cabanagem se caracterizou por ser um movimento tipicamente social, uma expressão autêntica de guerra de libertação”, introduz. “A Cabanagem, pelo visto, foi um episódio da história do Pará que nos dá muito orgulho, nos dá muita alegria. Então, o que dizer de uma pessoa, de um homem que veio até o Pará e lutou contra esses ideais de liberdade e de autonomia? Esse homem tem um nome, se chama Joaquim Marques Lisboa”.

PARA ENTENDER

NOMES ANTERIORES

● O historiador Ernesto Cruz relata que a avenida teve, inicialmente, o nome de Estrada do Arsenal e, depois, de Estrada das Mongubeiras. Em seguida, passou à denominação de Almirante Tamandaré, substituída, mais tarde, por Magalhães Barata. A partir de uma resolução sancionada em 1951 pelo então prefeito municipal de Belém, o dr. Lopo de Castro, a avenida voltou a receber o nome de Almirante Tamandaré, que mantém até hoje.

Fonte: Livro ‘Ruas de Belém’, do historiador Ernesto Cruz.

Da Rua do Trilho a Pedro Álvares Cabral

HISTÓRIA

Cintia Magno

No período em que Belém ainda desfrutava da riqueza proporcionada pela economia da borracha, época conhecida como Belle Époque, uma iniciativa do então Governo da Província do Pará deu início à implantação da Estrada de Ferro de Bragança, obra que está diretamente ligada à formação da avenida que hoje recebe o nome de Pedro Álvares Cabral. Na área em que hoje se vê o Complexo Viário do Entroncamento havia uma bifurcação da estrada de ferro que se estendia pela via que, naquela época, era conhecida como Rua do Trilho.

Com mais de 8 km de extensão, a movimentada avenida que liga o Complexo Viário do Entroncamento à Avenida Visconde de Souza Franco em quase nada lembra as características arquitetônicas vivenciadas pela cidade de Belém no final do século XIX, mas sua história remete a esta fase importante da história da capital paraense. O historiador Jeffrey Rebelo relata que a história da avenida Pedro Álvares Cabral inicia justamente quando ocorre a desativação da antiga Estrada de Ferro. “A Avenida Pedro Álvares Cabral surge no contexto da desativação da Estrada de Ferro Belém-Bragança, em 1965, durante o governo do Marechal Castello Branco, bem no início da ditadura. A atual avenida constituía um ramal da antiga estrada de ferro; esse ramal era chamado de Rua do Trilho, e se estendia do Entroncamento até o cais do porto”.



Naquele período, o professor conta que já era possível encontrar algumas construções ao longo da avenida, apesar do processo de ocupação ter se intensificado com o passar do tempo e por motivos outros que não necessariamente ligados à antiga

estrada de ferro. “Quando olhamos para as fotografias que tratam a Avenida, podemos ver uma ocupação razoável do seu leito já na década de 1960, mas as condições urbanas eram muito precárias naquela época, com os alagamentos destacando-se bastante nas imagens”, aponta o historiador. “Em relação à ocupação, alguns estudos apontam vários fatores, e que, embora a construção da Estrada de Ferro não deva ser desconsiderada, há também questões como o processo de urbanização do Reduto, que vai empurrando as famílias mais pobres para regiões mais periféricas de Belém”.

Moradora da avenida há 7

1 Estação do Entroncamento da Estrada de Ferro de Bragança em foto de Dmitri Kessel para a revista Life agenda FOTO: ACERVO REVISTA LIFE

2 Estação de Entroncamento nos anos 1940, de onde partia o ramal conhecido como Rua do Trilho. FOTO: REPRODUÇÃO ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL

3 A hoje avenida Pedro Álvares Cabral FOTOS: WAGNER ALMEIDA **4 A via é uma** das mais movimentadas de Belém **5 Kátia Santos,** moradora da avenida **6 A avenida** que liga o Complexo Viário do Entroncamento à Avenida Visconde de Souza Franco

anos, a autônoma Kátia Santos, 38 anos, já conheceu a Pedro Álvares Cabral asfaltada, mas através dos relatos dos moradores mais antigos ela conhece histórias da época em que a via ain-

da era marcada pelos alagamentos. “Quando eu vim morar aqui, a rua já era assim como a gente vê hoje, mas o pessoal conta que antigamente era bem diferente. Era só mato, alagava bastante



aqui nessa área toda, então mudou muito mesmo”, conta, ao relatar as vantagens de morar e trabalhar na avenida. “Pra mim, que trabalho com o comércio, é ótimo pra mim porque é uma rua que tem bastante movimento. Isso facilita pra gente transitar e também as vendas porque tem mais gente passando”.

NOVO NOME

Na medida em que recebeu a configuração de avenida, a via que antes recebia o trilho do trem passou a se chamar Pedro Álvares Cabral. O historiador Jeffrey Rebelo considera que a via tenha passado a receber esta denominação já no século XX. “É provável que essa denominação tenha sido estabelecida em meados da década de 1960, quando ocorre a desativa-

ção da Estrada de Ferro Belém-Bragança, e o modal rodoviário suplanta definitivamente as ferrovias”, pontua. “Lembrando que Pedro Álvares Cabral é o fidalgo português a quem a historiografia tradicional, produzida sob a ótica do colonizador, aponta como o ‘descobridor do Brasil’. Essa homenagem, feita durante o regime ditatorial, mostra o quanto a mentalidade colonialista predominava entre nós”.

No livro ‘Ruas de Belém’, o historiador Ernesto Cruz registra que Pedro Álvares Cabral nasceu em Belmonte, em Portugal, e tinha aproximadamente 30 anos quando, em 1500, chegou às terras do que posteriormente veio a se tornar o Brasil. O almirante faleceu em Santa-rém, também em Portugal.



PARA ENTENDER

DA RUA DO TRILHO AO DESCOBRIDOR

● Anteriormente, a Avenida Pedro Álvares Cabral recebeu o nome de Rua do Trilho, no período em que a via era um ramal da Estrada de Ferro de Bragança, desativada nos anos 1960.



O dia que um santo visitou uma avenida da capital

JOÃO PAULO II

Cintia Magno

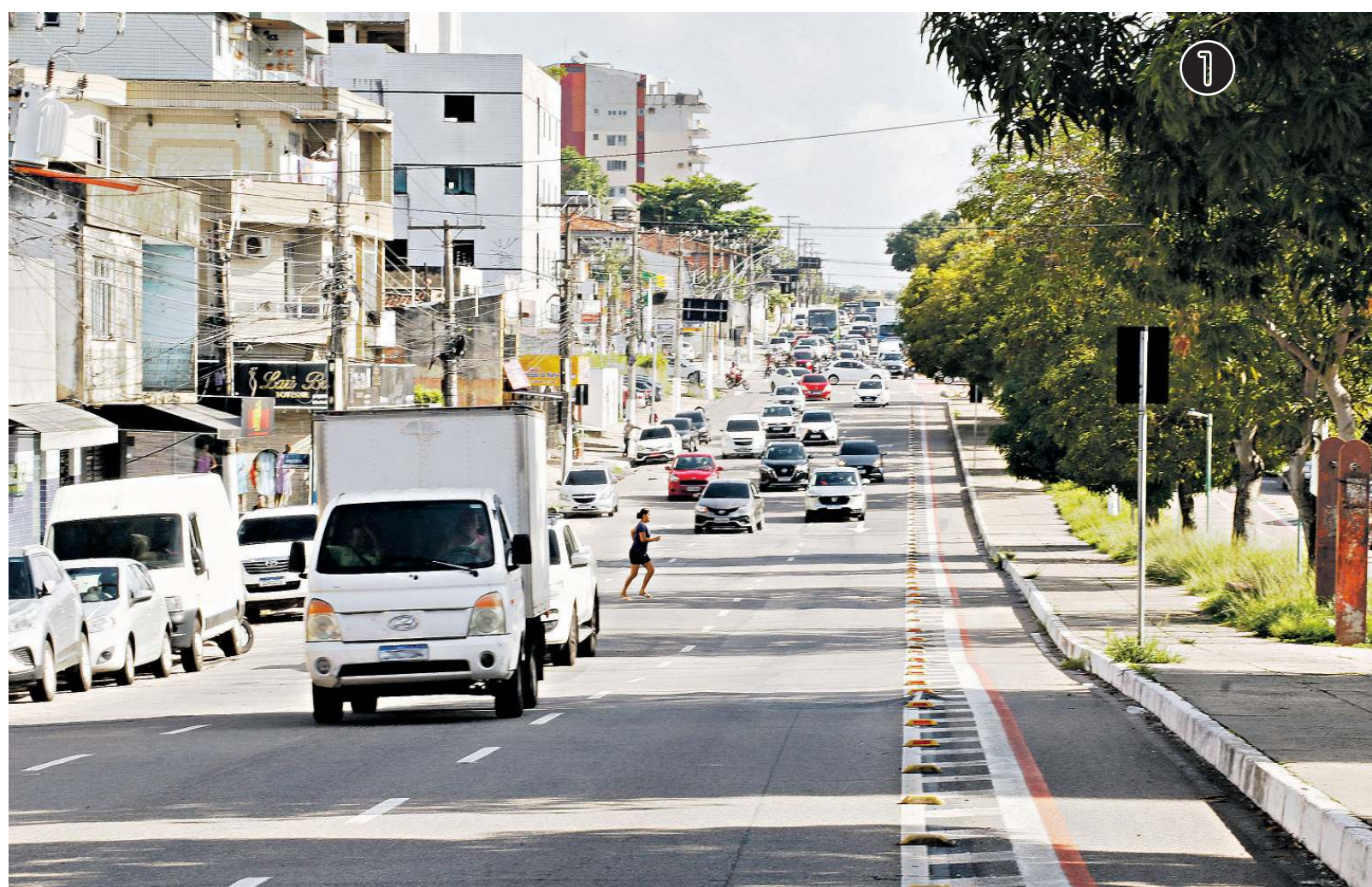
Caracterizada por intensas transformações urbanas que se desenrolaram, inclusive, até pouco tempo atrás, a avenida João Paulo II guarda uma ligação íntima com as mudanças vivenciadas pela cidade de Belém no período de atuação do então presidente da Câmara Municipal, Antônio Lemos. Inicialmente batizada com o nome de 1º de Dezembro, a via se desenvolveu ao longo do tempo e já nos anos 1980 recebeu a visita ilustre de um líder religioso que, três décadas mais tarde, viria a se tornar Santo, o Papa João Paulo II.

O historiador Jaime Cuellar Velarde explica que desde o século XVI, Belém (PA) teve seu espaço urbano forjado pelo regime das águas da foz do Rio Guamá e Baía do Guajará. Ele aponta que, naquele período, os rios eram os pontos de interseção entre a sociedade ribeirinha e os espaços de produção de frutas, farinhas, peixes e outros gêneros. Logo, os vários portos da cidade eram os principais espaços de poder, trocas, acordos, negociações da cidade.

Esse cenário passou a se modificar a partir do final do século

XIX e início do XX, a partir do advento da pujança econômica proporcionada pelo ciclo da borracha. “Antônio Lemos, na condição de intendente, tratou de construir uma cidade que não fosse orientada somente pelo tempo das águas, mas pelo tempo do cartesianismo industrial. Foi uma revolução na forma de pensar a organização do espaço da capital pois a urbe avançava em direção à floresta, dando as costas para os portos”, aponta o professor. “As construções com cerâmicas, estilos e materiais europeus se tornaram comuns naquele período. O espaço urbano cada vez mais ‘imitava’, ou procurava imitar, costumes parisienses. Assim, casarões, praças, cafés, teatros e palácios com inspirações europeias são erigidos na Amazônia, em Belém e Manaus, em especial”. Já na condição de presidente da Câmara Municipal, após a Proclamação da República, Antônio Lemos começa a ocupar a região do Marco da Légua, o que se demonstrou um desafio urbanístico.

Na época, a hoje avenida Almirante Barroso já existia, porém, recebia o nome de avenida Tito Franco. Apesar disso, Antônio Lemos toma a iniciativa de implantar outra via na região, o que viria a se tornar a avenida João Paulo II. “Com a



EM IMAGENS

- ❶ **A via passou por intensa urbanização** FOTO: WAGNER SANTANA
 ❷ e ❸ **Multidão acompanhou missa do Papa João Paulo II** FOTOS: REPRODUÇÃO / ARQUIVO DA ARQUIDIOCESE DE BELÉM
 ❹ **Marco da missa** FOTO: WAGNER SANTANA
 ❺ **Jaime Cuellar Velarde** FOTO: DIVULGAÇÃO

publicação da Lei 282, de 1900, a Primeira de Dezembro, foi autorizada a abertura da Avenida 1º de Dezembro”, explica Jaime Cuellar Velarde. “A princípio, a avenida iria até a altura do Marco da Légua, somente, pois o espaço urbano chegava até ali na época. Mas, a verdade é que o trecho iniciado em Ca-

nudos jamais foi transitável em sua totalidade. Por conta das muitas áreas alagadiças, com mato alto, as pessoas não se arriscavam a utilizar a via. E assim, em meio ao desuso das pessoas, que preferiam transitar na Tito Franco, e ao abandono do poder público, a 1º de Dezembro atravessou mais

da metade do século XX”.

O historiador lembra que somente no período da Ditadura (1964-85) houve interesse governamental em promover alterações na avenida. “Em 1972 houve asfaltamento e iluminação pública iniciada pelo prefeito de Belém Nélcio Dacier Lobato e governador Fernando Guilhon.



Queriam impressionar o ministro Jarbas Passarinho que visitaria a capital. Aconteceu então sua reinauguração com pompas e discursos”, relata o historiador. “Mas o projeto de Antonio Lemos de ver uma suntuosa avenida paralela à Tito Franco até o distante Entroncamento não chegou a se concretizar. Houve até interesse do Departamento Municipal de Estradas de Rodagem, mas foi impedido de prolongar a avenida pois seria preciso avançar em áreas do estande de tiros do Utinga, pertencente ao Exército. Desta forma, a urbanização da Avenida 1º de Dezembro se dá de forma lenta no século XX e em doses homeopáticas, ainda no XXI”.

Ainda em 1980, no dia 08 de julho, a via teve a sua história atravessada pela celebração de uma missa campal presidida pelo Papa João Paulo II. “Em 8 de julho de 1980, o Papa aterrisou no aeroporto de Val-de-Cans. Cansado, descansou no Seminário São Pio X, no km 6 da BR. Dali, à tarde, visitou um leprosário em Marituba. E, de tarde, retornou para Belém para realizar uma missa campal. A princípio, a missa se daria em Nazaré, mas depois de supostas ameaças, houve a decisão da esquina da Primeiro de Dezembro com a Mauriti”, relata Jai-

me. “Então às 18h45, aproximadamente, o Santo Padre começou sua homília”.

A multidão que tomou conta da avenida para acompanhar a missa presidida pelo Papa segue registrada não apenas nas fotografias, mas também na memória de quem presenciou o fato histórico. O porteiro Jair de Nazaré, 60 anos, até hoje lembra de como ficou a avenida quando a missa foi celebrada no local. “Isso aqui ficou tomado e eu assisti tudo de camarote porque a minha casa fica bem na esquina”, recorda. “A rua mudou muito, antigamente a situação era triste, não tinha asfalto, isso aqui alagava tudo”.

Dentre as mudanças urbanísticas vivenciadas pela avenida, a formação de um longo corredor de calçada, no canteiro central, é a que mais agrada à aposentada Socorro Araújo, 61 anos. Moradora há mais de cinco anos, ela não abre mão de praticar exercícios no local. “É uma avenida muito boa de morar. Eu gosto muito de fazer exercício aqui porque tem um espaço bom para caminhar”.



MONUMENTO

- Exatamente no ponto onde o Papa João Paulo II celebrou uma missa no dia 08 de julho de 1980, na esquina da avenida João Paulo II com a travessa Mauriti, um monumento rememora a presença ilustre do líder religioso que viria a se tornar Santo. Na placa, está registrada a frase dita pelo Papa à época: “Belém e Nazaré nos falam antes de tudo de Jesus, o Salvador”.

Na 16 de Novembro, o caminho entre o passado e o presente

HISTÓRIA

Cintia Magno

Na Belém do século XIX, a extensa via que dava acesso ao antigo Largo de São José, onde já se encontrava o prédio que daria lugar à Cadeia Pública de mesmo nome (hoje o Espaço São José Liberto), não passava de uma estrada de terra batida, marcada pela presença de um imponente corredor de palmeiras imperiais. Hoje, com o nome de 16 de novembro, a avenida dá lugar ao asfalto e ao fluxo constante de veículos e pedestres.

A historiadora e antropóloga Dayseane Ferraz considera que a dinâmica de expansão da cidade de Belém só pode ser compreendida se analisada em uma perspectiva de longa duração, considerando os mais de quatro séculos de sua formação. A professora considera que essa expansão resulta da ação de sujeitos históricos em sua relação com a natureza, com o meio ambiente e dos interesses que permearam estas relações e é neste contexto que se pode compreender a formação da avenida 16 de novembro e a sua importância para o cenário da

cidade. “Contextualizar historicamente o surgimento da atual Avenida 16 de Novembro é remeter à sanha dos colonizadores que conquistaram esta região e que paulatinamente foram expandindo sua ocupação para além do largo inicial do núcleo colonial (Feliz Lusitânia) assinalado pelo Fortim chamado Presépio”.

Dayseane explica que, ainda durante o século XVII, a formação da cidade foi caracterizada pelos assentamentos dos colonos e missionários e pelas contendas com nativos. “Naquele período, além do Largo da Matriz (atual Praça Frei Caetano Brandão), destacava-se a abertura das primeiras ruas: “do Norte” (atual Siqueira Mendes); “do Espírito Santo” (atual Dr. Assis); “dos Cavaleiros” (atual Dr. Malcher”; e a “de São João (atual rua D’Aveiro/ Antiga Tomázia Perdigão) conforme narraram historiadores como Augusto Meira Filho. Nestes primórdios a cidade era rodeada por uma bacia alagadiça formada pelo igarapé do Piri, visto do final da atual Ladeira do Castelo”, apresenta o cenário. “Ao ultrapassar o alagado do Piri os colonizadores acessaram o outro núcleo continental, onde primeiramente se estabeleceram os Capuchos de Santo Antônio, na área da “campi-



A avenida 16 de novembro (antiga Estrada de São José) em 1901.

FOTO: ÁLBUM O MUNICÍPIO DE BELÉM, DE 1906



A avenida e o canto do então Parque Affonso Pena, hoje Praça D. Pedro

FOTO: REPRODUÇÃO FÓRUM LANDI



A avenida hoje: via de muito movimento, ainda guarda características antigas, como as palmeiras

FOTOS: WAGNER SANTANA



ma Integrado de Museus da SECULT-Pa. “A mesma estrada ligava o mesmo convento ao entreposto comercial, que conhecemos como Ver-o-Peso”.

novos acontecimentos políticos no Brasil trouxe para a cidade nome de ruas importantes como Boulevard da República, Rua 15 de Novembro e, em sessão realizada em 26 de dezembro de 1889, o presidente do Conselho Municipal, Dr. Manoel Barata, propôs a alteração do nome de Estrada de São José para 16 de Novembro, dia da Aclamação do Pará à República”.

ACESSO

Nesse sentido, a antiga Estrada de São José se configurou como uma via de ligação entre os bairros da Cidade Velha e Campina, assumindo um traçado vertical em relação a baía do Guajará e seguindo mata adentro. Para a historiadora Dayseane Ferraz, “a importância daquela estrada para a expansão urbana é inquestionável, pois permitiu o acesso às áreas mais altas da cidade, dando possibilidade de abertura de outros caminhos e estradas que viriam a ser novas ruas”.

A mudança para o atual nome de 16 de novembro se deu após acontecimentos históricos marcantes ocorridos no final do século XIX. “Em 15 de novembro de 1889 tem-se a Proclamação da República, transformando o Império do Brasil numa república federativa. Esta mudança tem a Aclamação no Pará no dia 16 de novembro”, contextualiza. “Esta homenagem aos

“

A rua 16 de Novembro marca a paisagem da cidade desde os idos do período colonial, passando pelo fausto da Belle Époque, até nossos dias, comportando transformações, rupturas e permanências”.

Dayseane Ferraz,
historiadora e antropóloga



na”, que edificaram o primeiro convento da cidade. O Piri se constituiu por quase dois séculos um entrave para a expansão urbana e seu aterramento no final do século XVIII e início do XIX, oportunizou o surgimento da Estrada de São José”.

São José foi o primeiro nome

recebido pela via que hoje se conhece como avenida 16 de novembro e, naquele momento, ainda se configurava em uma região considerada distante do núcleo da cidade de Belém. “A estrada de São José teve esta denominação por ser o caminho que findava no convento São José

que passou a ter esta função em 1749 (atual São José Liberto) e que até então ficava em uma área mais remota e distante do núcleo urbano”, explica a historiadora, que é membro do Instituto Histórico e Geográfico do Pará, docente da Universidade da Amazônia e pesquisadora do Siste-

O político que virou movimentada avenida

CONSELHEIRO FURTADO

Cintia Magno

Até meados do século XIX, a parte sul da cidade de Belém, onde foi criado o bairro de Batista Campos, era uma região periférica e habitada apenas em pequena quantidade por pessoas que não tinham condições de se instalarem nos antigos bairros da Sé ou da Campina. A partir desse período, gradativamente, a região foi sendo ocupada por sítios e rocinhas pertencentes às famílias que estavam enriquecendo com a comercialização da borracha e que decidiram mudar do agitado bairro da Campina para áreas mais distantes. Dentro deste contexto está inserida a formação de uma grande via que dava acesso a essa área da cidade, a hoje avenida Conselheiro Furtado.

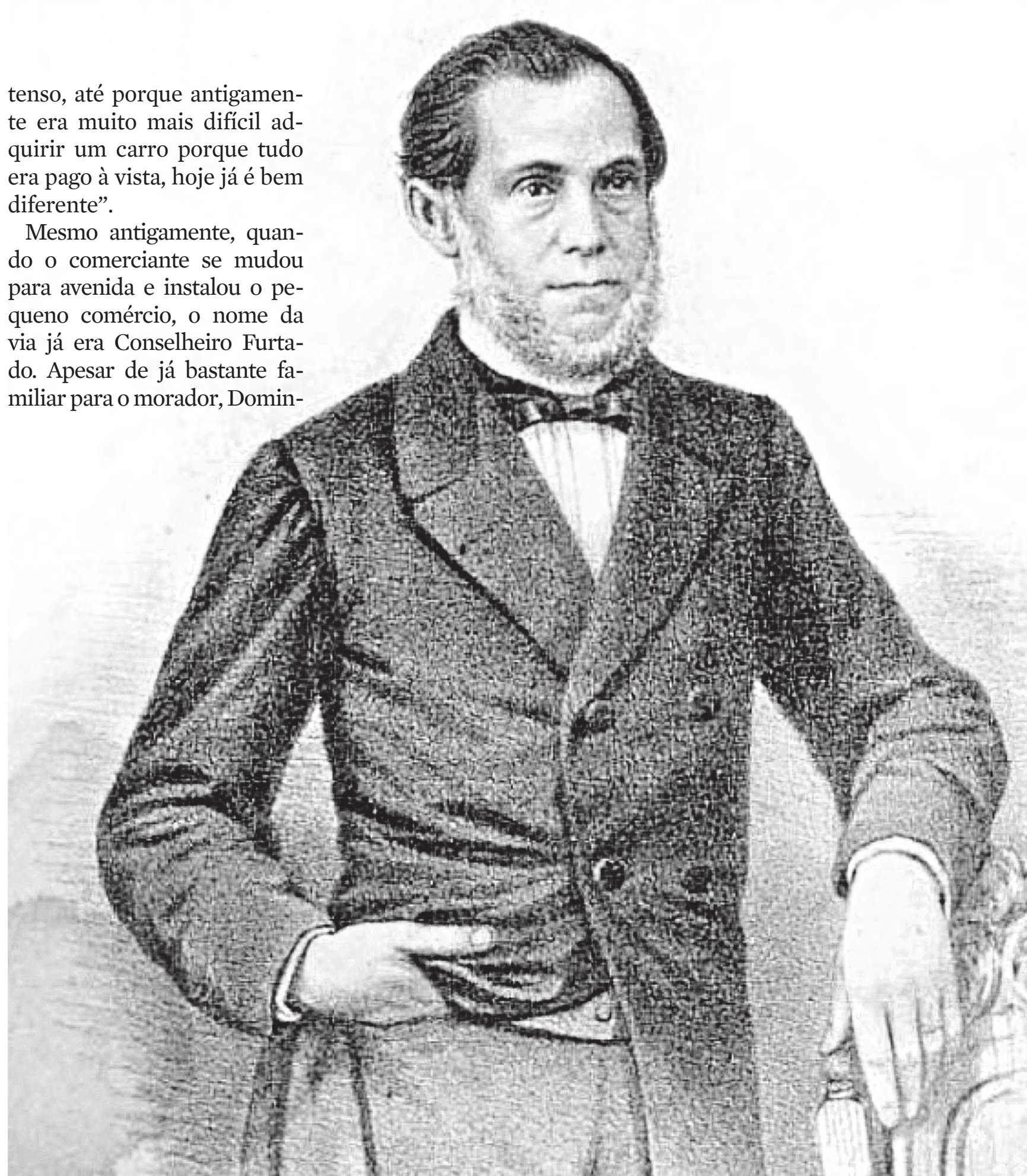
As documentações e periódicos da época dão conta de que, em meados de 1870, a avenida que hoje é conhecida pelo nome de Conselheiro Furtado era chamada de Rua da Constituição, iniciando no antigo Largo de São José, local que hoje é conhecido como

Praça Amazonas. Apenas oito anos depois, em 1878, o militar, geógrafo e historiador Antônio Ladislau Monteiro Baena registra no “Almanach do Diário de Belém de 1878”, que parte da então Rua da Constituição já recebia a denominação de Rua do Conselheiro Furtado, que à época contava com apenas 51 moradias. Uma curiosidade evidenciada no documento de Antonio Baena é que, na mesma época, também existia a chamada Estrada de São José, que depois se transformaria na avenida Gentil Bittencourt.

Passados mais de 140 anos do registro, a via que ainda hoje homenageia o político Francisco José Furtado é marcada pelas características do seu tempo: casas de alvenaria, edifícios e trânsito intenso. Apesar de se referir a um passado bem mais recente, o comerciante Domingos Cardoso Valadares, 75 anos, presenciou parte das mudanças vivenciadas pela rua até que ela chegasse à configuração atual. “Aqui na Conselheiro, antigamente, era só casa de madeira, agora é só alvenaria”, lembra, ele que mora e trabalha na avenida há 30 anos. “As casas foram mudando com o tempo, o trânsito ficou muito in-

tenso, até porque antigamente era muito mais difícil adquirir um carro porque tudo era pago à vista, hoje já é bem diferente”.

Mesmo antigamente, quando o comerciante se mudou para avenida e instalou o pequeno comércio, o nome da via já era Conselheiro Furtado. Apesar de já bastante familiar para o morador, Domin-



Claro



PRA COMEÇAR O ANO COM GLOBOPLAY E WI-FI NA CASA TODA PELO MELHOR PREÇO



Fibra+

500MEGA

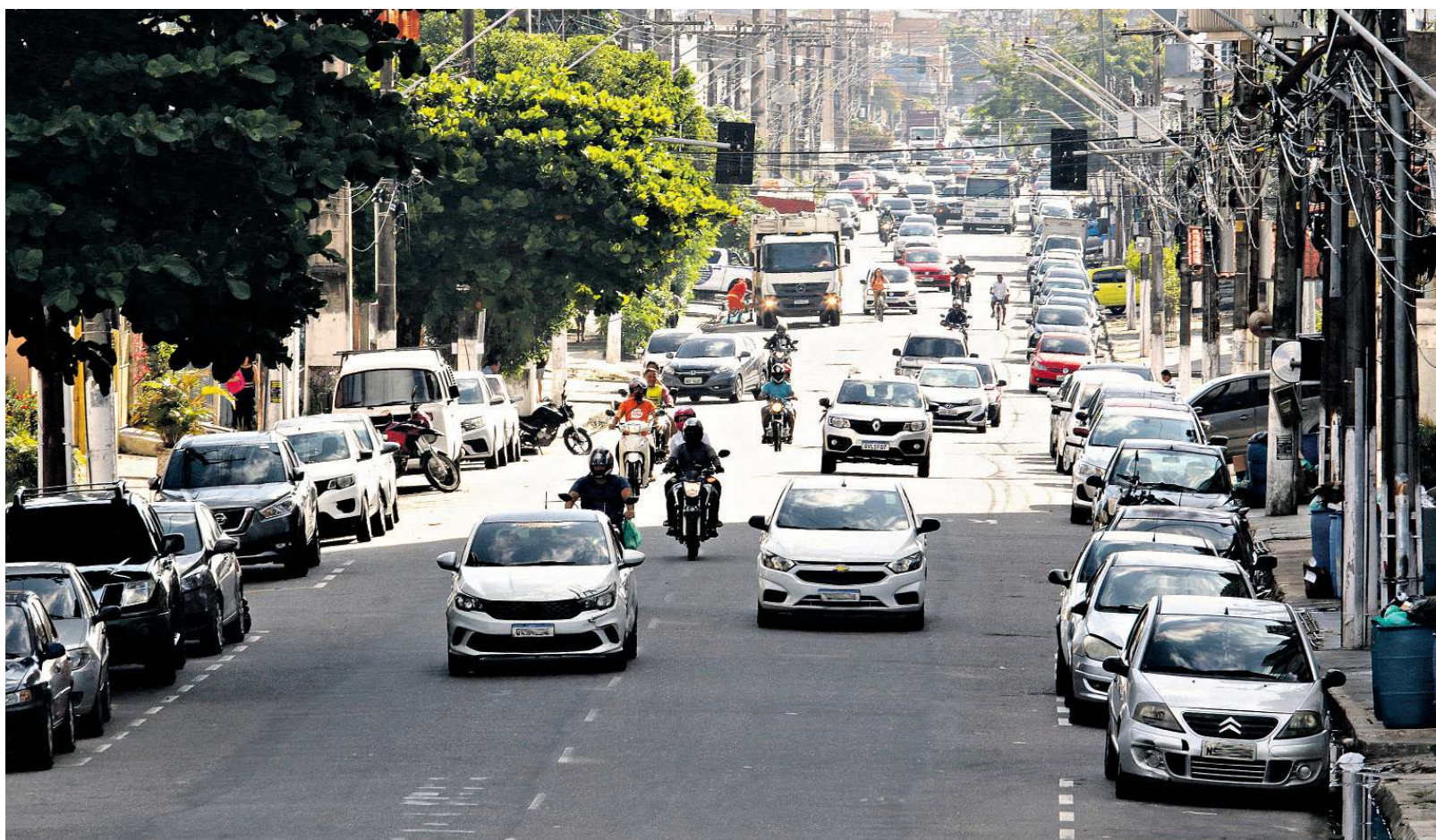
COM 2 EXTENSORES MESH

+ globoplay

POR APENAS R\$ **119,90** /MÊS, NO MULTI COM MÓVEL

0800-720-1234 | CLARO.COM.BR

Dependendo da cidade e localidade, a rede fixa pode não ser composta integralmente por fibra ótica, sendo o trecho final de conexão composto por cabos coaxiais; consulte os endereços com rede 100% fibra ótica. Oferta válida até 29/2/2024 e sujeita à análise de crédito, permanência mínima de 12 meses, multa proporcional, pagamento em débito automático e fatura digital. Oferta válida na contratação do serviço anunciado no Multi com plano móvel; consulte o valor dos demais serviços da combinação. O valor engloba o serviço Claro Virtua, mais dois extensores Wi-Fi Mesh, mais benefício de acesso ao Globoplay. Os extensores Wi-Fi Mesh são exclusivos para clientes com serviço ativo de banda larga Fibra+, sendo permitida a contratação de até oito extensores. O sinal do modem Wi-Fi pode sofrer limitações de acordo com obstáculos internos que dificultam a propagação do sinal e distância do equipamento ao ponto de acesso à internet. A velocidade anunciada, de acesso e tráfego na internet, é a nominal máxima, podendo sofrer variações decorrentes do computador/equipamento do cliente e de fatores externos. Consulte disponibilidade dos serviços em seu endereço, viabilidade técnica e demais condições de aquisição em www.claro.com.br ou www.claro.com.br/internet/banda-larga/servicos-adicionais/wifi-mesh, ou ligue para 10621. Imagem meramente ilustrativa.



A avenida Conselheiro Furtado é uma das mais movimentadas das áreas centrais de Belém

FOTOS: WAGNER SANTANA



gos pouco conhece da história do homem homenageado pela avenida. “Sempre foi Conselheiro Furtado, mas quem ele foi eu não sei dizer”.

POLÍTICO

Nascido em 1818, no Piauí, o conhecido Conselheiro Furtado é Francisco José Furtado, importante políti-

co que atuou no país no século XIX e que foi ligado a ideais liberais. Depois de iniciar o curso de direito ainda na sua cidade na-



Domingos Valadares acompanhou as mudanças na via pelas últimas décadas



tal, Olinda (PI), Francisco Furtado mudou-se para o Maranhão, depois para São Paulo, retornando, em seguida, ao Maranhão, onde foi eleito para diferentes cargos. Em Belém, ele chegou em 1850 para ocupar o cargo de juiz de direito até 1856, mas veio a falecer já no Rio de Janeiro, Capital do Império, em 1870.

O historiador Rudivaldo Souza lembra que o conselheiro teve uma atuação política muito significativa pe-

los estados por onde passou, o que explica a homenagem prestada a ele com a nomeação da importante avenida de Belém. “Conselheiro Furtado foi um político de grande repercussão nacional. Ele era do Piauí, veio para Belém, e aqui ele teve uma participação política principalmente nas ideias liberais, indo de encontro às ideias conservadoras e isso marcou a nossa história na cidade e homenagearam essa rua como Conselheiro Furtado”.



HOSPITAL
HSM



URGÊNCIA E EMERGÊNCIA

Hospital HSM oferece estrutura de excelência 24 horas.

O HSM oferece aos pacientes um Serviço de Urgência e Emergência 24 horas que se destaca no Norte do Brasil, com protocolos institucionais sólidos, acolhimento e atendimento humanizado. A equipe médica é composta por profissionais com especialização e experiência em urgência e emergência, que trabalham com uma forte estrutura de retaguarda para realização de diagnóstico por imagem de ponta, oferecendo segurança aos pacientes.



**QUALIDADE E ATENDIMENTO
HUMANIZADO NUM SÓ LUGAR**

  3181-7000 ● Exames: 3239-9000 ● Consultas: 3211-4400

 www.hsmdiagnostico.com.br

 [hospitalhsm](https://www.instagram.com/hospitalhsm)



Travessa Lomas Valentinas foi planejada para ser urbanizada

HISTÓRIA

Cintia Magno

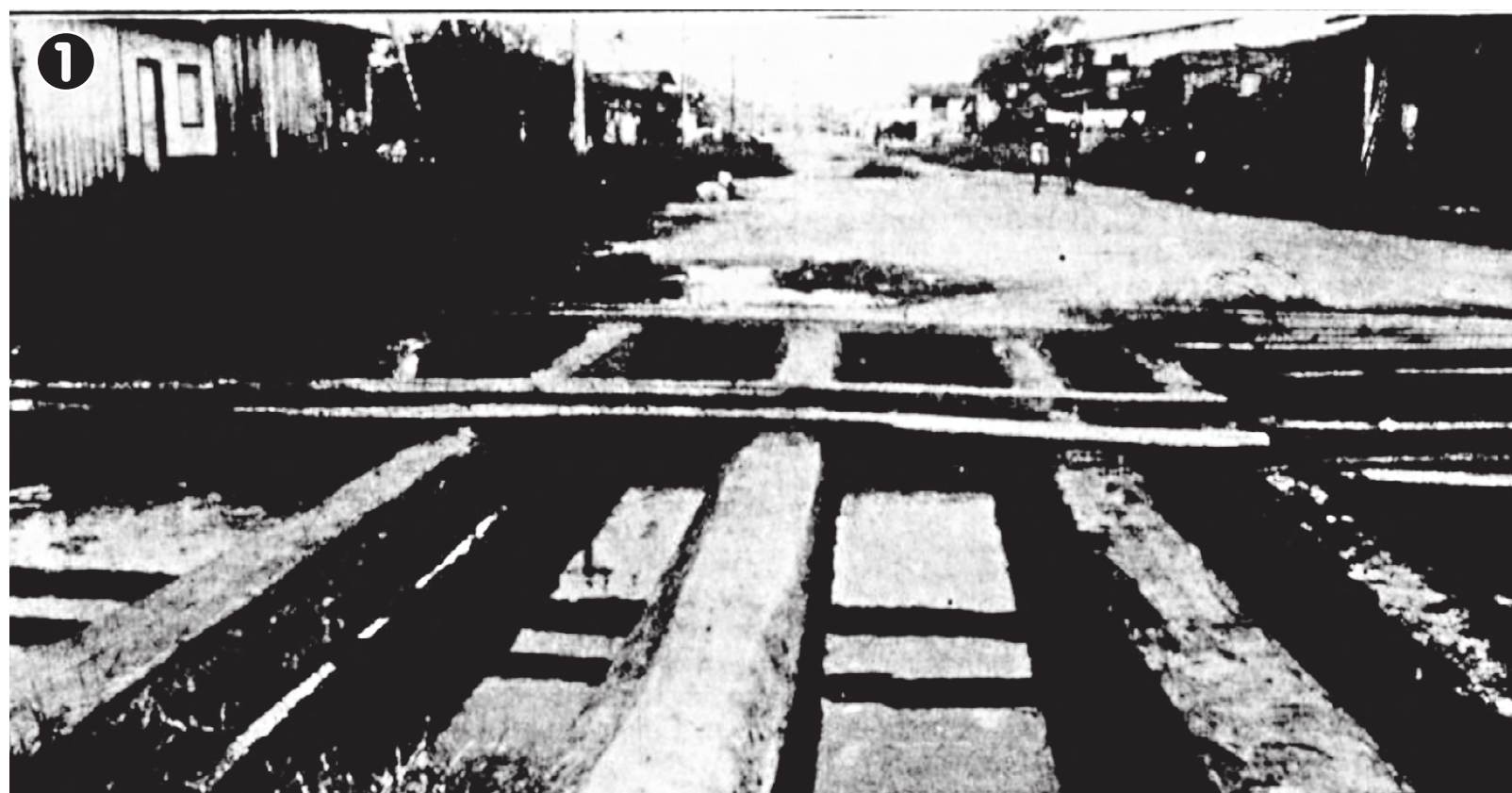
Mais uma herança deixada pelo então Intendente Antônio Lemos no cenário de Belém, o bairro do Marco é reflexo do processo de urbanização vivenciado pela capital paraense no final do século XIX e início do XX. Mas para além das largas e arborizadas vias que caracterizam o bairro, outro elemento presente na região remete a um fato histórico que é lembrado até hoje, o nome dado às avenidas e travessas que remetem a batalhas ocorridas durante a Guerra do Paraguai, como é o caso da Travessa Lomas Valentinas.

O que hoje é o bairro do Marco, ainda no século XIX era chamado de Marco da Lé-gua, já que ali se encontrava o limite da Primeira Lé-gua Patrimonial de Belém, extensão de terra que foi concedida pela corte portuguesa à Câmara Municipal de Belém ainda na primeira metade do século XVII. Apesar disso, a área só vai ser mais densamente ocupada nos tempos áureos da economia da

borracha, período que marca um momento de expansão e de urbanização de Belém.

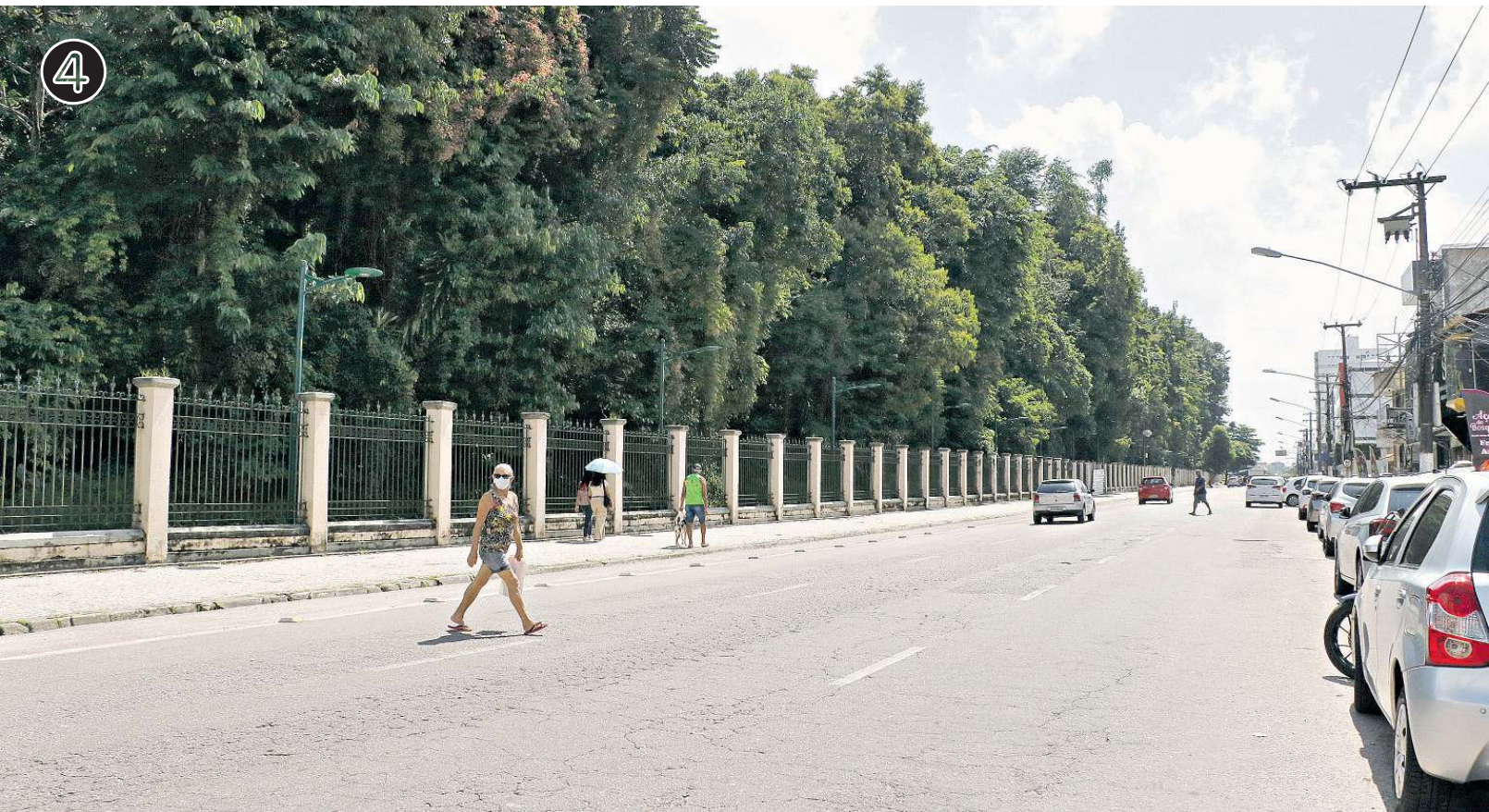
Até aquele momento, a área onde hoje está a avenida Almirante Barroso servia como uma região de descanso das famílias mais abastadas, já que se encontrava distante do centro urbanizado de Belém. Porém, o crescimento da cidade impulsionado pela economia da borracha fez com que, logo, essa região da cidade também fosse incluída no processo de urbanização comandado pelo Intendente Antônio José de Lemos. Natural do Maranhão, Antônio Lemos administrou a capital paraense ainda no período de 1897 a 1912, ocupando a função que, hoje, é conhecida por Prefeito Municipal e sendo responsável por desenvolver a cidade quando o país ainda iniciava o período da República.

Neste contexto, o bairro do Marco foi fruto de um planejamento feito por Antônio Lemos, que pensou a configuração do bairro a partir de um modelo arquitetônico francês pensado pelo Barão Haussmann – por isso conhecido como modelo haussmanniano – e que é caracterizado pela presença de ruas largas, arbo-



EM IMAGENS

① e ② Fotos do DIÁRIO mostrando parte da rua em 1990 FOTOS: FONTE ARQUIVO DIÁRIO DO PARÁ ③ e ④ A Lomas passou por intenso processo de urbanização ⑤ José Luís diz que se sente “perto de tudo” FOTOS: ©IRENE ALMEIDA



tos comerciais. Já no bairro da Sacramento, às proximidades da avenida Senador Lemos, a casa do autônomo José Luís da Silva, 48 anos, mantém a característica original de residência, mas ele lembra a importância da presença dos comércios para o desenvolvimento da via. “Depois que vieram os comércios grandes pra cá, concessionária, valorizou muito a rua”, rememora. “Eu gosto de morar aqui, me sinto bem porque é perto de tudo”.

Acompanhando as mudanças vivenciadas pela travessa há 25 anos, desde que se mudou para a Lomas Valentinas, José Luís lembra que nem sempre o cenário visto da sacada de casa foi de uma rua asfaltada. “Antigamente era um mato que tinha aqui. Melhorou 100% desde a época que eu vim pra cá”. A memória guardada pelo morador está registrada nas páginas do DIÁRIO, em uma edição de julho de 1990, onde as fotografias mostravam um cenário quase rural na altura da travessa Lomas Valentinas com a Rua Nova.

LOMAS VALENTINAS

● Para além da relação como planejamento do bairro do Marco pelo então Intendente Antonio Lemos, ainda no final do século XIX e início do século XX, a travessa Lomas Valentinas ainda remete a outro fato histórico, a Guerra do Paraguai. Isso porque, assim como outras travessas – como a Perebebuí e a Curuzú –, o nome dado à Lomas Valentinas remete à guerra da qual o Brasil saiu vitorioso. O historiador e professor Rudivaldo Souza explica que o nome da travessa é uma homenagem às fortificações Lomas Valentinas, que foram instaladas durante a Guerra do Paraguai. “O Brasil, participando dessa guerra, e nesta batalha denominada também de Lomas Valentinas ou Batalha de Ita, saiu vencedor, juntamente com o Uruguai e a Argentina, que formavam a Tríplice Aliança. Solano Lopes, que era o Presidente do Paraguai, saiu derrotado. Por isso, com o passar do tempo, aqui em Belém homenagearam esta Batalha Lomas Valentinas e é por isso que se chama Travessa Lomas Valentinas”.

rização e saneamento básico. Cortando a já muito importante via que veio a se tornar a avenida Almirante Barroso, a travessa Lomas Valentinas é fruto deste processo e ainda hoje guarda características

que remetem a essa memória da formação da cidade, sendo marcada, à altura do bairro do Marco, pela presença do Bosque Rodrigues Alves, ainda que lateralmente. Passando, ainda, pelos bair-

ros da Pedreira e Sacramento, a via hoje é caracterizada pelo fluxo intenso de veículos e pela substituição gradual, em alguns trechos, das tradicionais residências por inúmeros estabelecimen-

Onde o passado e presente convivem lado a lado

BENJAMIN CONSTANT

Cintia Magno

Interligando os bairros do Reduto, Nazaré e Batista Campos, a travessa Benjamin Constant até hoje mantém alguns casarões que ajudam a contar parte da memória de uma Belém mais antiga. Apesar das inúmeras transformações vivenciadas nos bairros do centro da capital paraense ao longo dos anos, a modernidade proporcionada pelo processo de urbanização ainda convive com os traços arquitetônicos que modernizaram a cidade séculos atrás.

Mesmo com toda a movimentação de veículos no trecho da Travessa Benjamin Constant que fica entre as avenidas Brás de Aguiar e Nazaré, é possível ter uma ideia de como eram as construções que ocupavam a via no início de seu processo de formação. De um lado, se vê uma boa quantidade de casarões que, mesmo tendo passado por modificações, ainda guardam a memória de um período. Do outro lado da via, já se observam as edificações mais recentes, os prédios longilí-

neos que abrigam centenas de famílias.

Taxista no local há 28 anos, Charles Moura, 48, está bem habituado às características da travessa e conta que ao longo dessas quase três décadas, pouca coisa mudou no cenário. “Está mais ou menos a mesma coisa de quando eu comecei a trabalhar aqui. O que mudou mais foi o fluxo do trânsito, que aumentou consideravelmente. Mas do ponto de vista urbano, não mudou muita coisa nesses 28 anos”, avalia. “O que mudou mais foram as pessoas. Muitas famílias que moravam por aqui e que os mais antigos já faleceram”.

Entre os moradores que permanecem no trecho, Charles conta que muitos ainda são antigos, característica que acaba por fortalecer as relações entre os taxistas que atuam no ponto e a vizinhança. Ele mesmo lembra que, durante a pandemia da Covid-19, essa relação de confiança com os moradores da área rendeu uma cooperação mútua. “Dos moradores que permanecem, muitos já moram há 40 anos ou mais aqui. E o interessante é que acaba se criando uma relação de confiança com a gente que traba-



Prédios históricos convivem lado a lado com os altos edifícios na travessa que interliga 3 bairros

FOTO: IRENE ALMEIDA

lha aqui no ponto de táxi há muito tempo também”, conta. “Na pandemia nós auxiliamos muito esses moradores que não podiam sair de casa e precisavam de alguém para fazer alguma compra no supermercado, ou de medicamentos. Foi bonito porque nós ajudamos eles e eles nos ajudaram também”.

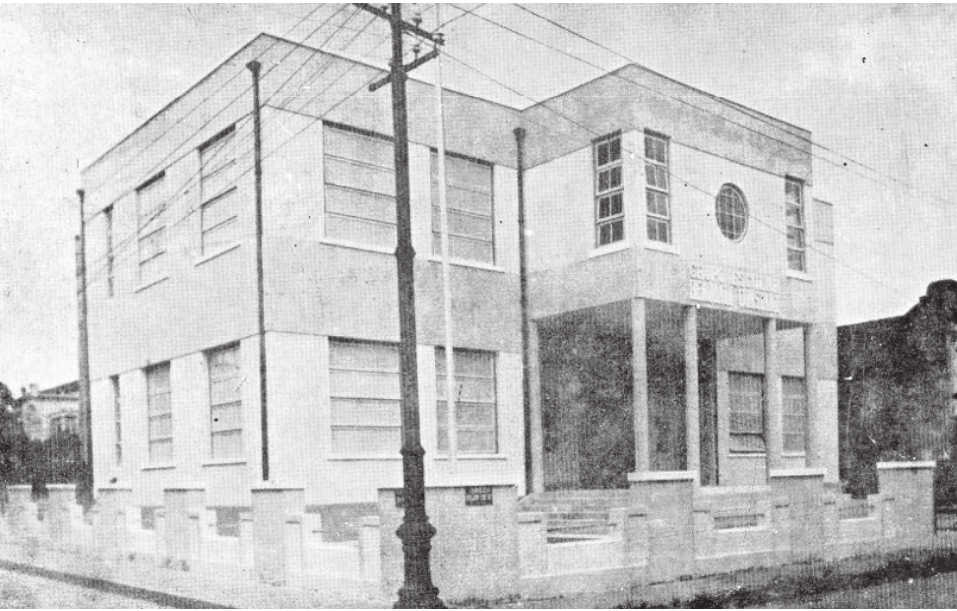
EDUCAÇÃO

As histórias relacionadas a Benjamin Constant seguem e se modificam à medida que se percorre a rua. No trecho abarcado pelo bairro do Reduto, a travessa se estreita ao ponto de apenas um veículo conseguir transitar por vez. É nesse cenário, na esquina da travessa Benjamin

Constant com a Rua Doutor Manoel Barata, que está mais uma construção antiga que permaneceu em meio às mudanças do entorno, a Escola Estadual de Ensino Fundamental e Médio Benjamin Constant. Acumulando já 122 anos de história, a instituição fundada em 19 de agosto de 1901 pelo então governa-



O grupo Escolar hoje é uma escola estadual ainda com o nome da travessa FOTO: IRENE ALMEIDA



Grupo Escolar Benjamin Constant, na década de 30
FOTO: ALBUM DO PARÁ DE 1939



Charles Moura é taxista na travessa há 28 anos FOTO: IRENE ALMEIDA



Benjamin Constant
FOTO: MUSEU CASA BENJAMIN CONSTANT

dor Augusto Montenegro segue contribuindo com a formação educacional.

Homenageado tanto no nome da travessa, quanto da unidade escolar, Benjamin Constant teve uma atuação ligada à educação durante a sua vida. O historiador Jaime Cuellar Velarde explica que o nome abreviado faz referência a Benjamin Constant Botelho de Magalhães. “Benjamin Constant foi um jovem idealista, sonhador, matemático e físico, além de ter uma formação militar”, introduz. “Mas, antes, vamos falar um pouquinho da história dele de amor pelo pai. Quando o pai dele faleceu, ele tinha 16 anos e Benjamin Constant tentou tirar a própria vida por três vezes, tamanha era a admiração e o amor que ele tinha pelo pai”.

Nascido em Niterói, no Rio de Janeiro, em 09 de fevereiro de 1837, Benjamin Constant era filho de Bernardina Joaquina da Silva Botelho e do português Leopoldo Henrique Botelho de Magalhães. Não por acaso, seu pai também foi professor e militar. “O pai teve uma formação militar bastante densa, chegando a ser um dos homens de confiança de Dom Pedro I quando aconteceram as guerras pela independência do Brasil e a expulsão de tropas portuguesas no Rio de Janeiro, em 1822”, explica o historiador Jaime Cuellar Velarde. “Benjamin Constant teve uma sólida formação militar também, chegando a participar da guerra do Paraguai como um grande estrategista”.

Apesar dessa participação, o historiador aponta que Benjamin Constant era, na verdade, um pacifista e teve sua atuação mais marcada pela área da educação. “Benjamin Constant se destacou principalmente como educador, como professor. Ele educou centenas de jovens cegos no Rio de Janeiro, no Instituto de Meninos Cegos do Rio de Janeiro. Até hoje nós temos o mesmo instituto (no Rio de Janeiro), só que ele mudou de nome. Hoje ele se chama Instituto Benjamin Constant”, explica, ao apontar outro grande feito do personagem histórico. “O grande efeito de Benjamin Constant foi influenciar as tropas brasileiras, em especial Deodoro da Fonseca e Floriano Peixoto, a lutar contra Dom Pedro II e conquistarmos finalmente a República”.

CURIOSIDADE

GASPAR VIANNA

● No muro do prédio que abriga atualmente o Instituto Dom Bosco, na esquina da travessa Benjamin Constant com a rua Ó de Almeida, uma placa feita em pedra marca o local onde ficava a casa em que nasceu, no final do século XIX, o grande médico e cientista paraense Gaspar Vianna, que, dentre outros feitos, descobriu a cura para a leishmaniose. Ainda que um pouco apagada, a placa em homenagem a Gaspar Vianna marca o local histórico com os dizeres: “Aqui nasceu o benfeitor máximo da humanidade e mártir da ciência”.

Rua Manoel Barata conta a história do distrito de Icoaraci

HISTÓRIA

Cintia Magno

Uma das mais movimentadas ruas do Distrito de Icoaraci, a rua Manoel Barata concentra uma série de serviços públicos e comerciais, ao mesmo tempo em que ajuda a contar parte da história da formação do distrito que, ainda no século XIX, era conhecido como Vila de São João de Pinheiro e tinha o cenário marcado pelo verde e poucas edificações.

O historiador Vitor Nazareno da Mata Martins destaca que a rua Manoel Barata foi uma das sete ruas que foram abertas paralelamente à baía do Guajará, quando Icoaraci deixou de ser Fazenda Pinheiro e passou a ser o povoado de Santa Isabel, em 1869. Por conta disso, a via também é conhecida como Segunda Rua. “A Rua Manoel Barata se liga à avenida Arthur Bernardes, permitindo a todo visitante que chegue em Icoaraci um acesso a um corredor de mangueiras antigo, que foi plantado na época

da Belle Époque”, ambienta. “Essas árvores começaram a ser plantadas para aumentar o refrigério do passeio público que começou a contar com a presença de famílias endinheiradas vindas de Belém”.

Ainda no século XIX, o distrito de Icoaraci, então Vila de São João de Pinheiro, era o local que as famílias buscavam para se refugiar em meio à natureza. A partir da metade do século XIX até o início do século XX, as famílias mais conhecidas de Belém mantinham casas de veraneio no distrito de Icoaraci, fluxo que intensificou após a inauguração, em 1906, da antiga Estação Pinheiro, um ramal da Estrada de Ferro de Bragança.

Diante das intensas transformações vivenciadas em Icoaraci desde então, incluindo a sua elevação à condição de distrito de Belém, o que os visitantes encontram, hoje, é um cenário bastante diferente, mas que ainda mantém alguns resquícios dos tempos antigos. “Essas famílias encontraram num terreno elevado, com acesso facilitado ao rio e uma ventilação permanente um lugar ideal para



Hoje a Manoel Barata abriga muitos comércios, residências e trânsito frequente FOTOS: CELSO RODRIGUES



a construção de seus chalés de férias de verão, por isso aqui em Icoaraci, ao longo também da Rua Manoel Barata, é possível ver algumas residências antigas, alguns chalés e casarios antigos desta época”, explica Vitor Martins, ao falar sobre a importância que a rua continua tendo até hoje.

“A Rua Manoel Barata é uma das principais e mais movimentadas do distrito de Icoaraci. Lá está localizado o centro econômico, político e social do distrito, representado por bancos públicos e privados, agência dos Correios, lojas de departamento, a própria Agência Distrital e também as instituições do Judiciário, como o Fórum Distrital, o Juizado de Pequenas Causas e a Defensoria Pública”.

Moradora da Manoel Barata há 50 anos, a aposentada Benedita Santos, 79 anos, acompanhou parte das transformações vivenciadas pela rua no passado mais recente. Diante de toda a facilidade que os comércios instalados na rua proporcionam, ela conta que nunca pretendeu se mudar do local. “Eu gosto muito de morar aqui, é uma das ruas principais de Icoaraci e até hoje é muito tranquilo, tem tudo perto”, considera. “O que mudou nesses 50 anos foi mais o trânsito e os próprios moradores porque muitos dos antigos já se foram, ou se mudaram. Eu nunca quis sair e não pretendo me mudar da Manoel Barata”.

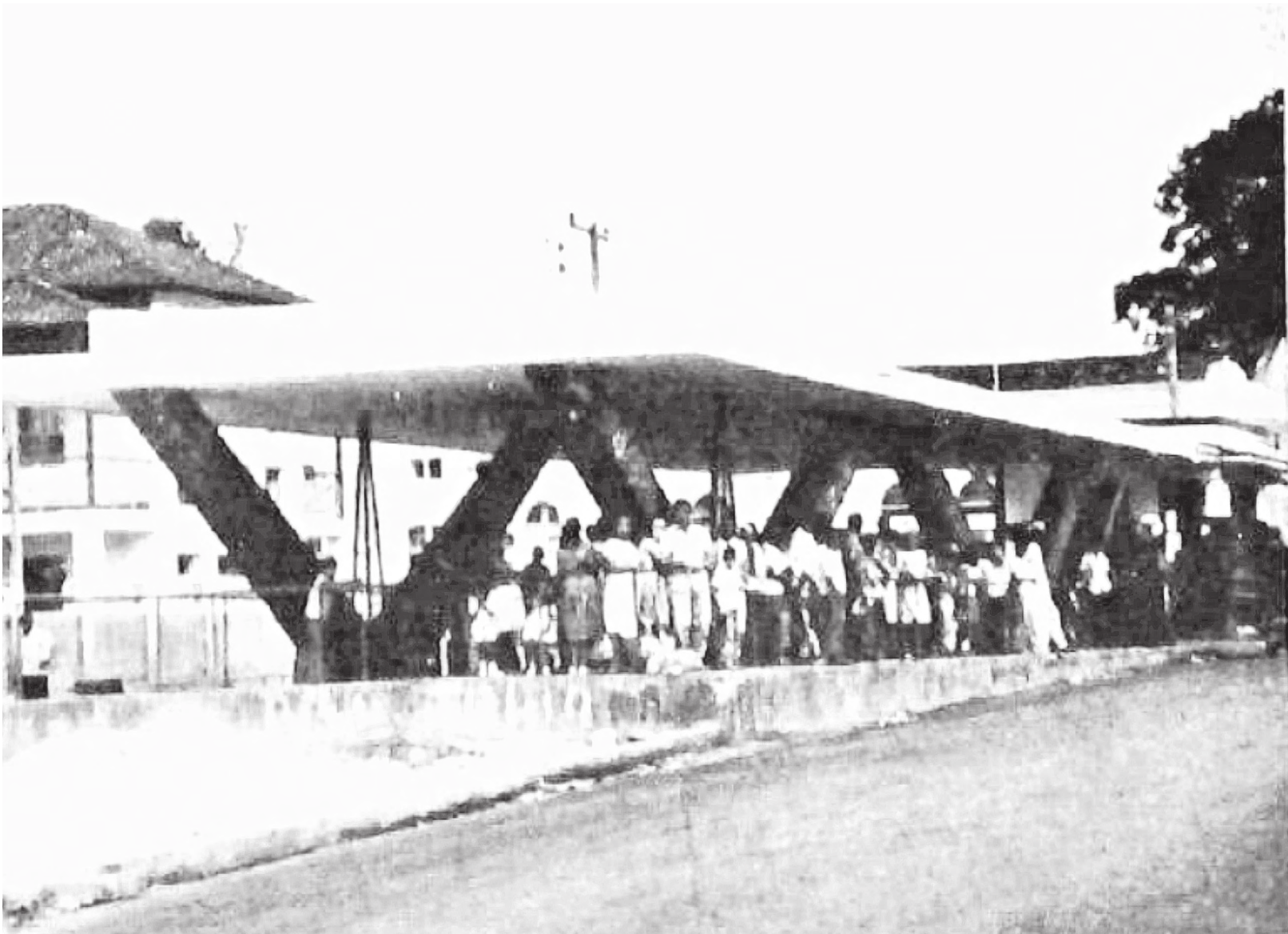
Conhecida pelo nome de

Manoel Barata, a rua em que mora a aposentada Benedita já foi chamada, no passado, de rua 28 de Setembro. O historiador Vitor Martins explica que o antigo nome era uma homenagem à data do início do processo de transformação da Fazenda Pinheiro em Povoado de Santa Isabel. “Posteriormente, ela passou a se chamar Manoel Barata em homenagem ao importante político e historiador paraense que foi membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) e que também escreveu vários livros sobre a história do Pará”, pontua. “Seu nome era Manuel de Melo Cardoso Barata, nascido em 1841 e falecido em 1916. Ele se destacou no movimento abolicionista e republicano durante o período Imperial e, já no período Republicano, chegou a ser Senador pelo Estado do Pará, permanecendo por dois mandatos, até 1906”.

REGISTRO

LIVRO

● Retratando outra fase da história da Rua Manoel Pinheiro, um registro do livro ‘Estudo de Geografia Urbana’, do professor Antonio Rocha Penteado, mostra o antigo clipper - espécie de paradas de ônibus, construídas em alvenaria, e que abrigavam pequenos negócios, sejam lanchonetes ou cafés - que ficava na rua Manoel Barata, em Icoaraci, nos anos 1960.



Antigo clipper que ficava na Rua Manoel Barata, em Icoaraci, nos anos 60

FOTO: LIVRO ESTUDO DE GEOGRAFIA URBANA, DE ANTONIO ROCHA PENTEADO



Construções históricas são referências em Icoaraci

HISTÓRIA

Cintia Magno

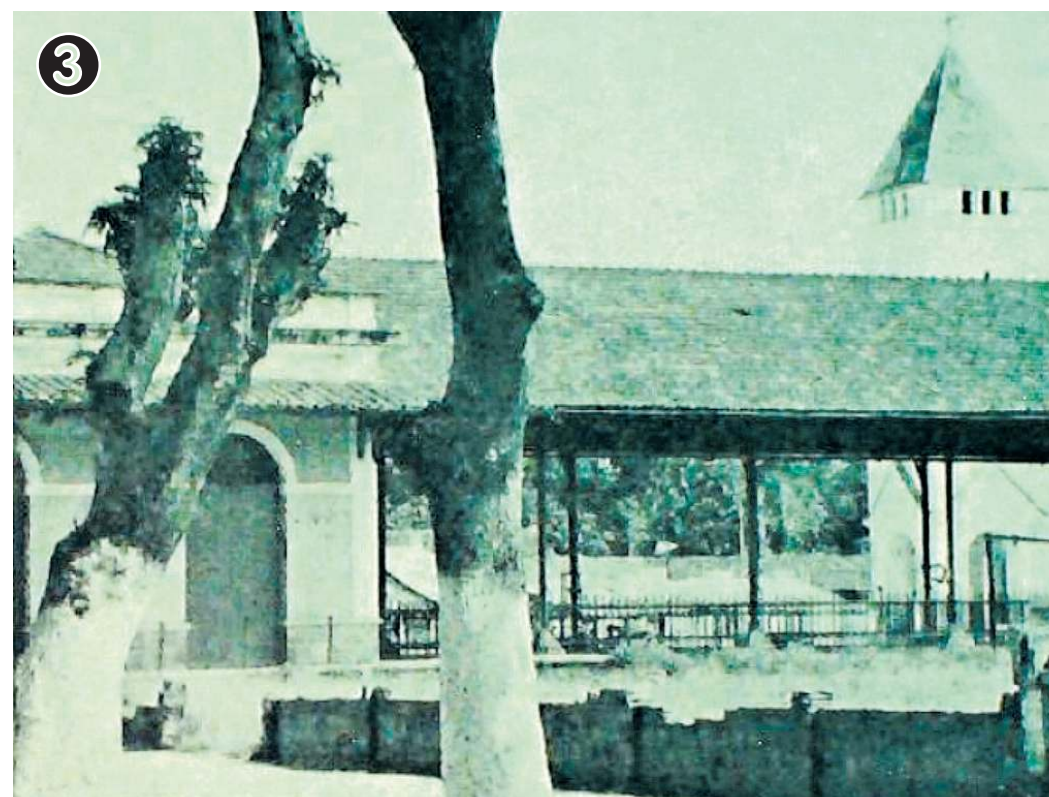
A partir da metade do século XIX até o início do século XX, quando Icoaraci ainda atendia pelo nome de Vila de São João de Pinheiro, as famílias mais abastadas que viviam em Belém encontravam fartura de alimentos, beleza natural e ventilação constante para construir suas casas de lazer e veraneio, como é o caso da família Porfírio da Costa, cujo chalé erguido na vila distante 25 km ao norte da capital paraense ainda se faz presente na rua Padre Júlio Maria, ou Terceira Rua.

Mantendo essa referência justamente por ter sido a terceira rua aberta paralelamente à Baía do Guajará, a rua Padre Júlio Maria mantém parte das construções históricas que contam muito da história do desenvolvimento do distrito de Icoaraci. “A rua Padre Júlio Maria é uma das principais ruas de Icoaraci por haver, ao longo do seu percurso, importantes instituições que marcaram a história do distrito, além, claro, de grandes



chalés e casarões construídos por famílias endinheiradas de Belém que vieram para cá na virada do século XIX para o XX”, explica o historiador Vitor Nazareno da Mata Martins. “É na Terceira Rua (ou Rua Padre Júlio Maria) que está, por exemplo, a Matriz Paroquial de São João Batista e Nossa Senhora das Graças, a Loja Maçônica, a antiga Estação Ferroviária da Estrada de Ferro Belém-Bragança e o Colégio Nossa Senhora de Lourdes”.

Marco do processo de ocupação da então vila, a antiga Estação Pinheiro foi inaugurada em 1906, já no século XX. Na época, o ramal da Estrada de Ferro de Bragan-



ça funcionava em via dupla, a partir de trilhos vindos da Europa, e permitia acesso facilitado à Vila do Pinheiro. Até a chegada da estrada de ferro,



o contato era feito margeando a foz do rio Pará até chegar à fazenda Pinheiro, uma viagem relativamente demorada e pouco atrativa. Apesar

da ferrovia ter sido desativada há anos, até hoje é possível ver a estação que está localizada na rua Padre Júlio Maria, ou Terceira Rua.

EM IMAGENS

1 Antiga Estação Pinheiro

FOTO: FONTE ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL

2 Outra imagem da Estação Pinheiro

FOTO: FONTE FAU UFPA

3 Antigo ramal da Estrada de Ferro de Bragança

FOTO: FONTE ESTUDO DE GEOGRAFIA URBANA, DE ANTONIO ROCHA PENTEADO

4 A rua hoje

5 A Estação nos dias atuais

FOTOS: CELSO RODRIGUES

O historiador Vitor Martins explica que, na época da sua abertura, em 1869, a Terceira Rua chegou a se chamar Oito de Outubro, em alusão à Lei Provincial 598, que mudou o nome da Fazenda Pinheiro para Povoado de Santa Isabel. A homenagem ao padre veio no século seguinte. “Já no século XX, ela passou a se chamar Padre Júlio Maria em homenagem a um presbítero belga que veio para a Amazônia, chamado Padre Júlio Maria de Lombardi, nascido em 1878 e falecido em 1944, que foi o fundador da Congregação das Filhas do Imaculado Coração de Maria, também conhecidas como irmãs Cordimarianas, em 21 de novembro de 1916”, aponta. “E que relação o Padre Júlio Maria Lombardi teve com Icoaraci? Em 1923, ele fundou o Colégio Nossa Senhora de Lourdes, um dos mais tradicionais colégios da Amazônia, que acabou de completar 100 anos, a partir da transferência da casa de governo das irmãs e do noviciado que ficava em Macapá para cá”.

Localizado na esquina da Rua Padre Júlio Maria com a Travessa São Roque, esse colégio ainda se mantém vivo no cenário de Icoaraci e, por anos, manteve convênio com o Governo do Estado do Pará para ofertar vagas a crianças de comunidades carentes. “Em 2015, foi aberto um pedido para a beatificação de Padre Júlio Maria Lombardi, pelas irmãs Cordimarianas e outros religiosos e religiosas de congregações abertas por ele no Brasil”.

Muitos dos aspectos pre-



servados pela rua que detém um grande fluxo de veículos é lembrada pelo técnico de controle Francisco de Oliveira Dantas, 57 anos. Apesar de não ter conhecido o passado do distrito em que nasceu, ele conhece a história contada a partir dos casarões e chalés que ainda permanecem no cenário, sobretudo na rua Padre Júlio Maria. “Essa rua tem um fluxo muito grande e a gente ainda vê que tem alguns casarões nela, apesar de muitos não estarem mais tão preservados. Com certeza é uma rua muito importante pra história de Icoaraci”.



CONSTRUÇÕES HISTÓRICAS

CHALÉ SENADOR JOSÉ PORFÍRIO

- Situado na rua Padre Júlio Maria, o Chalé Senador José Porfírio apresenta gradis de ferro e linhas do estilo Art Nouveau, movimento nascido na Europa no final do século XIX e que influenciou também a arquitetura. Atualmente, encontra-se em ruínas, mas, ainda assim, sua estrutura não deixa esquecer a imponência da construção que continua sendo propriedade particular.

FOTO: WAGNER SANTANA-ARQUIVO



Desafios imensos a enfrentar na Saúde e na Educação. Mas nada supera o compromisso com a nossa gente.

Trabalho incansável, compromisso inabalável. Nos últimos três anos, mesmo em meio a grandes dificuldades, a Prefeitura de Belém segue com passos firmes para garantir dignidade, assistência, cuidado e o futuro da nossa gente. Na Saúde e na Educação, nossa cidade já colhe bons frutos.



BELÉM SUPERANDO DIFICULDADES NA SAÚDE

- 18 Unidades Básicas de Saúde (UBS) completamente reestruturadas e revitalizadas
- 213 novos médicos em atuação pelo programa Mais Médicos
- Contratação de 1.120 Agentes Comunitários em Saúde (ACS) para o reforço das equipes da Estratégia Saúde da Família



MELHORANDO REALIDADES NA EDUCAÇÃO

- 34 novas escolas, 26 reinauguradas, 3 recebidas por doação e um Centro de Referência em Inclusão Educacional (CRIE)
- Total de 64 unidades escolares já entregues
- 42 escolas climatizadas
- 18 unidades em obras, sendo que 17 serão climatizadas
- 8 escolas em licitação para construção/reconstrução



Belém
superando
dificuldades
melhorando
realidades!

 **BELÉM**
PREFEITURA
TAMO JUNTO POR VIDA MELHOR

belem.pa.gov.br
@prefeiturabelem
Canal do WhatsApp da PMB
9198248-6680





Tem a ver com a Vale

Proteger cerca de 1 milhão de hectares de florestas

Transformar a mineração do futuro está além do minério. Está no equilíbrio entre a produção e a conservação ambiental. No apoio à cultura e no desenvolvimento das populações locais. E também na busca da redução das emissões de carbono. É assim que estamos ajudando a transformar o amanhã de todos. Juntos.

**Transformar a mineração hoje
é transformar o amanhã de todos.**

Floresta
Nacional
de Carajás

Pará

