

*Sensibilidade (in)civilizada:
poder público, animais de tração
e touradas em Belém
(1897-1911)¹*

David Durval Jesus Vieira²

RESUMO

Ao longo da Intendência de Antonio Lemos (1897-1911), período de apogeu da economia gomífera e consolidação do regime republicano, determinados usos de animais em Belém foram proibidos por meio do Código de Polícia Municipal. O presente artigo investiga por que o poder público queria disciplinar os condutores de veículos da capital paraense no uso de animais de tração e permitia os maus-tratos de touros nas touradas. Para tanto, eu investiguei fontes como os Códigos de Posturas, Relatórios do Intendente, jornais e literatura. Analisei esta documentação utilizando o conceito de civilização.

Palavras-chave: Animais; Civilização; Belém.

ABSTRACT

Throughout Antonio Lemos Stewardship (1897-1911), during the peak of rubber economy and the consolidation of the republican regime, certain uses of animals in Belém were banned through the Código de Polícia Municipal. This article investigates why the government wanted to discipline the drivers of vehicles of the state capital in the use of animals of traction and allowed the maltreatment of bulls in bullfights. To this end, I investigated sources as Códigos de Posturas, Relatórios do Intendente, newspapers and literature. I analyzed this documentation using the concept of civilization.

Keywords: Animals; Civilization; Belém.

¹ Artigo recebido em 05 de setembro de 2014 e aprovado em 24 de outubro de 2014.

² Mestrando em História Social da Amazônia pela Universidade Federal do Pará. E-mail: david.durval@hotmail.com.

INTRODUÇÃO

O portal R7 publicou uma notícia, em 2011, dizendo que cerca de 200 mil animais estão abandonados em Belém e precisam de ajuda. A notícia ressalta que õsem nenhuma ajuda do Estado, voluntários cuidam de cães, gatos, cavalos e outros animais sem dono resgatados das ruas de Belém, capital do Pará. Ainda que õdepois de uma vida de trabalho duro, alimentação pobre e maus-tratos, cavalos são deixados à própria sorte por seus antigos donos e correm o risco de morrer sem o socorro adequado³.

Dentre os bichos abandonados estão os animais de tração. Segundo a jornalista Thaís Rezende, õa maioria dos carroceiros não está preocupada com a saúde destes animais e chegam a abandonar os bichos quando eles estão doentes ou velhos demais para trabalhar. Mesmo sendo õa forma de sustento de uma família, a maioria força os animais a trabalhar exaustivamente, puxando grandes pesos em uma carroça nem um pouco adequada para o serviço de tração. O descaso com os animais de tração tem suas consequências: õvários destes animais não recebem sequer um banho ou alimentação, sendo soltos nas vias públicas para que se alimentem de capins de beira de rua. Isto contribui muito para a ocorrência de acidentes de trânsito e morte destes animais por atropelamento. Para evitar isso, a Companhia de Transportes de Belém faria o cadastramento das cerca de 1700 carroças que circulam na capital paraense. Após o cadastramento, os animais passariam por uma avaliação para autorizar ou não a permanência da atividade do carroceiro⁴.

As referidas notícias revelam preocupação com os maus-tratos aos animais, e com as consequências do abandono de bichos no ambiente da cidade, ocasionando a interferência do poder público. Na primeira metade do século XIX, o governo da Província do Pará tentou evitar o abandono de animais em Belém, por meio de õCódigos de Posturas, que era õum conjunto de Artigos obrigando os moradores a determinados deveres. Dentre as proibições mais antigas, poder-se-ia encontrar uma relacionada ao uso de animais no Código de 1831: õOs porcos encontrados vagando pelas ruas, praças e lugares públicos da cidade, seriam depositados no antigo Açougue,

3 Em: <<http://entretenimento.r7.com/bichos/noticias/belem-tem-200-mil-animais-abandonados-nas-ruas-20110125.html>>. Acesso em: jan. 2011.

4 REZENDE, Thaís. Carroças vão passar por fiscalização mais rigorosa em Belém. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pa/para/noticia/2012/05/carrocas-vaopassarporfiscalizacao-maisrigorosa-em-belem.html>>. Acesso em: 28 maio 2012.

onde no fim de três dias, podiam ser vendidos em hasta pública, caso não fossem procurados pelos respectivos donos (CRUZ, 1973, p. 279).

No presente artigo, eu analiso a intervenção dos governos municipais de Belém na utilização de animais de tração no período de 1897 a 1911, movido pela seguinte problemática: por que o poder público dessa época estava preocupado com os maus-tratos aos animais de tração e para com os touros utilizados nas touradas não estava? Entre 1897-1911, a capital paraense estava sob a Intendência de Antonio Lemos, quando, segundo Sarges, já se consolidara o regime republicano, a Amazônia se inseria em pleno apogeu da economia gomífera, e Lemos representava o administrador municipal que intensificou a renovação estética da cidade (SARGES, 2000, p. 93). Para tanto, o Intendente criou a Guarda Municipal em 1897, e o Código de Polícia Municipal em 1900, substituindo o Código de Posturas (SARGES, 2002, p. 131).

Para investigar esse período, eu utilizei documentos como: *Códigos de Posturas, Relatório do Intendente, O Pará em 1900, Álbum do Pará de 1901-1909, jornais e literatura*. Em muitos desses documentos, diferentes autores utilizaram as palavras *civilizado* e *civilização* para melhor fundamentar suas argumentações. Elas eram normalmente empregadas no sentido que Norbert Elias definiu como a um processo ou, pelo menos, seu resultado. Diz respeito a algo que está em movimento constante, movendo-se incessantemente para frente, minimizando as diferenças nacionais entre os povos: enfatiza o que é comum a todos os seres humanos ou a opinião dos que o possuem e deveria sê-lo; e incluindo a função de dar expressão a uma tendência continuamente expansionista de grupos colonizadores (ELIAS, 2011, p. 23-25).

CAHEM DE FADIGA OS MAGROS MUARES

No século XVIII, os principais meios de transporte em Belém eram a sege, a serpentina e o cavalo (CRUZ, 1973, p. 466-467). Segundo Fornari e Caminha, a sege era um coche antigo de duas rodas e com um único assento, fechado, com cortinas e tirado por um cavalo. Sege vem do francês *siège*, que significa *assento* (FORNARI; CAMINHA, 2011, p. 428). Para Ernesto Cruz, as serpentinhas eram vistosas e confortáveis redes, em que as donas de escravos costumavam se acomodar para ir à missa e ao comércio, carregadas por negros cativos. Os cavalos eram os

preferidos dos homens, ocorrendo pela cidade em disparada, provocando o protesto dos Oficiais da Câmara (CRUZ, 1973, p. 467).

Do título *Os Cocheiros, Boleiros*⁵, conductores de carros, carroças, bonds, etc. (BELÉM. Conselho Municipal, 1901, p. 43) do Capítulo XV do Código de Polícia Municipal de 1900, infere-se que, na segunda metade do século XIX, havia outros veículos circulando em Belém, como os coches, as carroças e os bondes. Os coches foram fabricados pela primeira vez por artesãos húngaros na aldeia de Kocs, donde o seu nome original, *kocsi*, e logo popularizados na Alemanha com o nome de *kitscheö* (FORNARI; CAMINHA, 2011, p. 153, grifo do autor). Os coches eram veículos luxuosos de quatro rodas, duas das quais, as da frente, muito baixas, compondo a linha de carruagem nunca menos de dois cavalos atrelados (EDMUNDO, 2009, p. 118-119). Sobre as carroças, o nome vinha da França, *carrosse*, que era a designação de uma carruagem de luxo. No Brasil, as carroças eram carros grosseiros, tracionados normalmente por cavalo, burro ou boi (FORNARI; CAMINHA, 2011, p. 111, 153, grifo do autor). Os bondes⁶ eram veículos de transporte urbano coletivo sobre trilhos, surgido em Nova York em 1842, onde se chamava *tramway*, puxados por cavalos ou muares (FORNARI; CAMINHA, 2011, p. 79, grifo do autor).

Em Belém, havia animais velhos e famintos empregados nos serviços de tração. No início do romance *Hortênciã*⁷, de 1888, Marques de Carvalho conta que um **velho e magro boi preto**, de largas ventas acizentadas e flancos cheios de purulenta crosta verde, arrasta a passos cadenciados de escravo infeliz uma carroça, na qual uma pipa d'água ostenta o dorso vermelho com arcos pintados a tinta azul. Em outra passagem, o autor escreveu que Hortênciã chegara à porta do estabelecimento, ao tempo que lá também parava um velho e desconjuntado carro mortuário, puxado por **dois antiquíssimos cavalos lazarentos** e comandados por cocheiro preto de fisionomia de beberrão. Além disso, os animais estavam sujeitos às pancadas de seus condutores: o aguadeiro vai adiante, muito corado e distilando suor dos membros, **dando com a ponta da corda pequenas pancadas pelo dorso do animal** e pronunciando em voz alta

5 Boleiro, como também era chamado o cocheiro (FORNARI; CAMINHA, 2011, p. 153).

6 A origem do nome *bondé* vinha do concessionário desse melhoramento público em Belém a 23 de outubro de 1868, quando foi concedido ao cidadão James B. Bond, pela Carta de Lei n. 585, o privilégio exclusivo, por 30 anos, para explorar o serviço de transporte coletivo na capital paraense. Em 13 de outubro de 1870, a concessão do serviço de transporte coletivo foi transferida de James B. Bond para a firma Bueno & Cia, e desta para a Sociedade Anônima *Companhia Urbana da Estrada de Ferro Paraense* (CRUZ, 1973, p. 467-468).

7 *Hortênciã* foi o primeiro romance belenense, escrito por Marques de Carvalho e publicado em 1888, que tem como tema central um caso de incesto entre Lourenço e Hortênciã (MOREIRA, 1989, p. 11-18).

monossílabos intimativos de marchaõ. Essas pancadas poderiam ser chicotadas, acompanhadas pelo agravante da sobrecarga de carros cheios de bagagens:

Uma **carroça repleta de bagagens** velhas passava, com o seu monótono barulho oco de rodas mal fixadas aos eixos. O cavalito alongava a tábua do pescoço, enterrava obliquamente as patas na areia do solo, bufava pelas grandes narinas cinzentas, estendia o magro dorso reluzente de suor sob as **chicotadas** do carroceiro. (CARVALHO, 1989, p. 27, 49, 52, 53, grifo nosso).

Da mesma forma, no serviço de bondes eram empregados animais velhos, famintos e sujeitos às chicotadas. Percebe-se isto em õHortênciaõ, quando o personagem Claudio estava com pressa para chegar à vivenda:

Jamais sentiu-se com tantos desejos de chegar depressa à vivenda como naquela tarde, em que parecia-lhe que os burros do *bond* nenhum caso faziam às **repetidas chicotadas** vibradas pelo condutor. Por sua vontade, aqueles **lazarentos animais cansados e magros** seriam substituídos por grandes cavalos sadios, que o transportassem dentro de poucos instantes ao destino desejado. (CARVALHO, 1989, p. 30).

Para evitar o tratamento õcruelõ para com os animais de transporte, o governo municipal de Belém, por meio do Código de Posturas de 1890, proibia os boleeiros e os carroceiros de empregarem õem seus serviços animaes extenuados, chagados, doentes ou famintos; conduzir nos vehiculos puchados por um só animal pezo superior a 600 kilogrammas e mais de 1000 nos puchados por dous animaesõ. Além disso, os condutores de bondes, õde qualquer companhia urbana de trilhos, que conduzirem passageiros em número superior a lotação do carroõ incorreria na õmulta de 30\$000õ. Observava-se que a lotação de cada bonde seria designada em tabela, õsendo a companhia obrigada a marcar em cada um o número de passageiros de que constar a sua lotaçãoõ. Por fim, a nenhum condutor era permitido: õspancar ou tratar com crueldade, publicamente, os animaes seus ou alheios, sob pena de 10\$000 de multaõ (CÓDIGO de Posturas, 1891, p. 36).

Na década de 1890, os animais de tração continuavam sendo maltratados. No jornal *Diario de Noticias*⁸ de 2 de abril de 1892 constava-se a seguinte denúncia:

⁸ õJornal de propriedade e fundação de Costa & Campbell, passou depois ó e sucessivamente ó a proprietários e redatores diversos, redigido por Felipe José de Lima e Frederico Augusto da Gama e Costaõ. Circulou entre 1880-1898 (PARÁ. Biblioteca Publica, 1985, p. 83).

Hontem vi no largo das Mercês⁹ um pobre bucephalo-sardinha¹⁰ de **espinhaço dobrado pelo peso de dez barricas de cimento**, ser victima do fueiro medonho do carroceiro, que sem dó nem piedade o agarrava com duas mãos e **desancava** o pobre sardinha, que se esforçava por arrastar aquella montanha, fazendo de vez em quando genuflexões obrigadas. (DIÁRIO de Noticias, 2 de abril de 1892, p. 2, grifo nosso).

Denúncia semelhante também existiu no jornal *O Pará*¹¹ de 21 de dezembro de 1897:

Hontem, cerca de 1 hora da tarde, passou em frente ao nosso escriptorio a carroça n. 340 (pelo menos era o numero que tinha nòm dos varaes) com uma **enorme carga de matacão**. Cansado, o boi parecia insensível a toda sorte de **castigo bárbaro** que lhe foi infrigido pelo carroceiro. Afinal, após mais de um quarto de hora o boi, **espumando de cansaço**, arrancou e arrastou a enorme carga. (O PARÁ, 21 de dezembro de 1897, p. 2, grifo nosso).

A proibição dos õmaus-tratosõ aos animais de tração permaneceu durante a Intendência de Antonio Lemos (1897-1911), período em que õjá se consolidara o regime republicanoõ, e õa Amazônia estava em pleno apogeu da economia gomíferaõ (SARGES, 2000, p. 93).

A economia gomífera vinha se fortalecendo desde 1839, quando Charles Goodyer õaperfeiçou o processo de vulcanizaçãoõ, proporcionando um õaumento na demanda da borrachaõ, pois õa borracha vulcanizada era apropriada para uma ampla gama de produtos, desde rodas dentadas, correias, mangueiras e telhas, até suspensórios, sapatos e capas de chuvaõ. Este comércio atingiu o seu apogeu em dois momentos: na década de 1890, quando surgiu a õmaniaõ da bicicleta, e após 1900, quando ocorreu a õpopularizaçãoõ do automóvel (WEINSTEIN, 1993, p. 23).

A Amazônia, õpor ser o hábitat da *Hevea brasiliensis*õ, possuía a borracha em quantidade, e em qualidade, para atender às demandas do mercado consumidor. õApenas depois de 1912, com a aclimatação bem-sucedida da hévea, é que as

9 Largo das Mercês, atual Praça Visconde do Rio Branco (CRUZ, 1970, p. 133).

10 No Brasil, dependendo da época, das regiões e da circunstância, bucéfalo pode ser simplesmente sinônimo de cavalo (FORNARI; CAMINHA, 2011, p. 88).

11 õDiário vespertino, órgão político, comercial, literário e noticioso, era propriedade de uma Associação, que teve a orientação do Partido Republicanoõ. Circulou entre 1897-1900 (PARÁ. Biblioteca Pública, 1985, p. 163).

plantações asiáticas de borracha arrebatarem da Amazônia a posição de primeiro produtor mundial (WEINSTEIN, 1993, p. 23).

Nesse contexto, Belém era o porto mais importante da região para o escoamento da produção de borracha. Além disso, em âmbito estadual, a capital paraense possuía o maior agrupamento de eleitores, uma bela renda anual proveniente de impostos sobre a propriedade e o comércio, e podia custear ampla gama de serviços públicos urbanos, cujos contratos podiam ser passados a correligionários políticos (WEINSTEIN, 1993, p. 154). Por conta disso, a remodelação da cidade tornou-se um projeto das elites locais que a propunha em nome do progresso e do interesse coletivo (SARGES, 2000, p. 131).

O projeto elitista de remodelação da cidade foi em grande parte implementado durante a Intendência de Antonio Lemos. Para tanto, Lemos estabeleceu como princípios básicos de sua administração: a condenação dos hábitos e costumes anteriores da população, e a remodelação de espaço público central (SARGES, 2000, p. 114).

Em 1897, a gestão de Antonio Lemos criou a Guarda Municipal, que tinha como função fiscalizar ruas, praças e jardins, e ajudar na aplicação de multas aos transgressores do Código de Polícia Municipal, instituído pelo Intendente em 1900 em substituição ao Código de Posturas (SARGES, 2002, p. 131). Dentre as proibições previstas no Código estavam as que não permitiam os boleiros e carroceiros de empregar em seus serviços animais extenuados, chagados, doentes ou famintos, e conduzir nos veículos, puxados por um só animal, peso superior a 600 kilos e mais de mil nos puxados por dois animais. O condutor de bonde, de qualquer companhia urbana de trilhos, estava proibido de conduzir passageiros em número superior à lotação do carro, incorrendo na multa de 100\$. O Código observava que a lotação de cada bonde seria designada em tabela aprovada previamente, sendo a companhia obrigada a marcar em cada bonde o número de passageiros de que constar a respectiva tabela. Somado a isso, a nenhum condutor era permitido espancar ou tratar com crueldade, publicamente, os animais seus ou alheios, sob pena de 50\$ de multa (BELÉM. Conselho Municipal, 1901, p. 43).

A proibição da crueldade aos animais de transporte era corroborada pela função econômica e cultural que os espaços públicos passaram a desempenhar na época da Intendência lemist. A rua, espaço de circulação de todos os tipos sociais, exigiu uma reurbanização, de modo que viesse a atender especialmente o lazer e a locomoção da

elite belenense que tinha afeição em mostrar o seu poder e sua identificação com uma cultura europeia aburguesada (SARGES, 2002, p. 135). Utilizar animais sobrecarregados poderia deixá-los vagarosos, o que atrapalharia o trânsito nas ruas da cidade, principalmente na área central, considerada o *locus* econômico e cultural por onde circulava o capital, as rendas e naturalmente os seus possuidores (SARGES, 2000, p. 115). Por isso, os Códigos de Posturas enfatizavam que a crueldade era proibida publicamente.

Mesmo com a criação da Guarda Municipal e do Código de Polícia Municipal, os maus-tratos aos animais de tração permaneceram. Em 1904, Antonio Lemos reclamava do estado dos muare empregados nos bondes: "Cahem de fadiga os magros muare, deficientes em numero" (BELÉM. Intendente, 1904, p. 266). Esse tipo de crítica poderia vir acompanhado do questionamento à sobrecarga destes veículos:

Queixamo-nos da morasidade dos bonds, da **evidente fraqueza dos muare cançados**. Mas somos nos propios que contribuimos para taes prejuisos e demoras, **enchendo os vehiculos**, sem respeito á lettra correlativa do Codigo de Policia Municipal ou á propriedade da companhia. Com cinco e ás vezes seis passageiros em cada banco, as plataformas atulhadas e os estribos repletos, passam os bonds arrastando-se vagarosos, detendo-se nos declives ascendentes pela impotência das parelhas, rangendo-lhes as molas e cedendo todos elles ao peso da sobrecarga. E cada augmenta o numero de passageiros indifferentes áquelle exaggêro. (BELÉM. Intendente, 1902, p. 258).

Em 9 de dezembro de 1904, o governo municipal transferiu o serviço de transporte coletivo da Companhia Urbana para a "Pará Electric Railways and Lighting Company", empresa organizada em Londres sob a responsabilidade de C. H. Christopher Moller, com o objetivo de instalar o sistema de tração elétrica, em substituição ao de tração animal, então usado (CRUZ, 1973, p. 471). Contudo, Lemos continuava a reclamar do emprego de animais doentes, mazelados, anêmicos e trêpegos nos veículos de transporte, até que, em 21 de junho de 1907, ocorreu um acidente na travessa São Mateus¹² envolvendo os bondes da Pará Electric: os animais, devido à sobrecarga que levavam, não puderam conduzir os carros, o que deu causa a serem virados os bondes (BELÉM. Intendente, 1908, p. 117).

12 Travessa São Mateus, atual Travessa Padre Eutíquio (CRUZ, 1970, p. 69).

Como forma de protesto, segundo Lemos, algumas pessoas se serviram de ôcandeeiros dos mesmos carros para queimarem quatro deles, ficando mais dois muito danificados e quatro animais bastante maltratadosö (BELÉM. Intendente, 1908, p. 121).

Em resposta a essa situação, foi inaugurado o serviço de *tramways* elétricos em Belém no dia 15 de agosto de 1907, em comemoração, segundo Lemos, ao aniversário de adesão da antiga província, hoje Estado do Pará, à independência e autonomia do Brasil (BELÉM. Intendente, 1908, p. 127).

A inauguração do serviço de tração elétrica em Belém também era uma medida de ômodernizaçãoö da capital paraense. Segundo Sevcenko, do Renascimento até fins de 1800, ôtanto as velocidades quanto as medidas de força de tração eram consideradas sobretudo em relação ao deslocamento e potencial dos equinos e muares, principal fonte de energia até então, visto que mesmo as máquinas a vapor eram avaliadas por seu -horse-powerö. Mas, a partir da ôRevolução Científico-Tecnológicaö do final do século XIX, os potenciais energéticos passaram a ser medidos ôem escalas técnicas abstratas de estrito valor matemático como os volts, watts, ampères, hertz, roentgen, machö, sendo uma das características do ô-mundo modernoö no qual vivemosö (SEVCENKO, 1998, p. 10-11).

ôA LOS TOROS!ö

No final do século XIX e início do XX, anúncios de touradas eram comuns nas páginas de parte dos jornais paraenses, o que causa estranheza, uma vez que essa prática provocava a morte de touros na mesma cidade em que havia um Código de Posturas que proibia os ômaus-tratosö aos animais de tração, ou seja, dois fatos aparentemente incompatíveis. Como isso era possível? Por que ocorriam touradas em Belém?

As touradas correspondiam a uma tradição tipicamente ibérica. Na Espanha, ôas formas mais primitivas das touradas (em espanhol, *corridas de toros*) estão documentadas na Idade Média. Sabe-se que alguns reis mandavam trazer touros vivos para que os cavaleiros demonstrassem o seu valorö. O imperador Carlos V, por exemplo, ôcelebrou o nascimento de seu herdeiro Felipe (1527) matando um touro com uma lançaö (BUADES, 2013, p. 19-20).

Em Portugal, o registro mais antigo sobre as touradas data do século XV, quando Gonçalo Velho, famoso comendador de Amourol, teria ido assistir a uma corrida na presença de el-Rei, na praça de curro, acompanhado de duas sobrinhas. Ao tentar

atravessar a arena para chegar ao seu palanque, ele teria sido surpreendido por um ôgigante e terrívelô touro, colocando em pânico as duas meninas. Ao perceber que o touro estava ôincontidoô e que iria acometê-los, Gonçalo sacou um terçado e, ônum movimento rápido, soberbo, erguendo o braço no ar, tranquilamente mata-oô, o que provocou, depois, recado do rei, honra especialíssima, para que ele fosse, ao palanquim real, beijar-lhe a mãoô (EDMUNDO, 2009, p. 155-156).

No Brasil, as touradas ocorriam desde o século XVIII. Elas estavam presentes nas festividades organizadas pelo Senado da Câmara em comemoração ao calendário real no Rio de Janeiro, para prestar lealdade ao Reino português. As festas duravam cerca de seis dias, constando de ôembandeiramentos, *Te-Deum*, beija-mão, procissão, touradas, cavallhadas, outeiros, ópera, lumináriasô, entre outras coisas. A tourada mais conhecida foi a organizada pelo vice-rei Conde de Azambuja em homenagem ao seu sobrinho Marquês de Lavradio (EDMUNDO, 2009, p. 123, 125, 161).

No início do século XIX, as touradas do Rio de Janeiro também foram especialmente dedicadas à chegada e atuação da família Real portuguesa no Brasil, desde 1808. Duas corridas célebres foram as realizadas em homenagem ao ôcasamento de D. Pedro, nosso futuro imperador, com D. Leopoldina, em 1817ô; e à ôaclamação de D. João VI, em 1818ô. Essas festividades também ocorriam em outras cidades, como em São Paulo, onde, ôpor ocasião da chegada da família Real, foram três tardes de corridas realizadas em uma praça construída especialmente para tal fimô (MELO, 2009, p. 39-40).

As touradas do Rio de Janeiro e de São Paulo tornaram-se mais organizadas e populares a partir da década de 1820. Com o crescimento destas cidades, a corrida deixou de ser organizada pelo poder público por ocasião de festividades reais, para ser ôrelativamente autônoma, com espaço fixo, calendário próprio e promovida por ãempresáriosã que contratam toureiros e ganham dinheiro com os bilhetes de entrada e apostasô. A partir de então, o número de arenas aumentou. No Rio de Janeiro, eram duas praças na década de 1850, e três no decênio de 1880. Em São Paulo, no início do século XX, existiam duas arenas (MELO, 2009, p. 40-43).

As corridas de touros iniciaram em Belém no final do século XIX, devido à política de Estado de atração da imigração espanhola. Segundo Sarges, os governadores Lauro Sodré e Paes de Carvalho assinaram as Leis 223 de 1894 e 583 de 1898, respectivamente, autorizando ôa introdução de estrangeiros de boa conduta e aptos para o trabalho agrícola ou então, dedicar-se a qualquer indústria útil, contudo a preferência

era pelos indivíduos acompanhados de família. Além disso, o governo prometia a passagem de Vigo, Barcelona ou outro porto da Espanha até Belém em rápidos vapores ingleses e italianos (SARGES, 2010, p. 202).

Para motivar a vinda dos espanhóis, o governo utilizou a obra *El Pará*, publicado em 1895 na cidade de Barcelona. Nela, um dos argumentos utilizados pela escolha do Pará estava no pioneirismo espanhol em terras do território brasileiro daquela época, ou seja, vir para a Amazônia era como que se retomasse uma porção de terra que, em 1499, poderia ter sido conquistada pelos desbravadores espanhóis, afinal foi Francisco Orellana o pioneiro nesta empreitada. A obra também apresentava outros argumentos, como a proximidade do porto de Belém em relação à Europa; a facilidade para aprender a língua e os costumes, e a possibilidade de transporte grátis, vantagens que se sobrepunham ao pagamento de melhores salários em países como Austrália, Estados Unidos e Canadá; e o clima de ordem política e crescimento econômico, diferentemente de outros países sul-americanos que falavam predominantemente o dialeto espanhol, como Peru, Chile, Argentina e Uruguai (SARGES, 2010, p. 202).

Em 1900, a propaganda continuava por meio da publicação do livro *Amazônia ó 1900* na Espanha. A obra se tratava de uma compilação de alguns artigos e imagens da cidade de Belém contidas no *Álbum Commemorativo Pará-1900*, escrito por vários intelectuais da terra e que teve uma função propagandística. No livro, há uma constante referência ao clima salubre do Pará, considerando que nesta região não há frio, portanto não precisará de lenha ou carvão para aquecer-se e o calor é suave, não é sufocante como da Andaluzia, Extremadura e outros lugares da Espanha (SARGES, 2010, p. 201).

A política de Estado para atração de estrangeiros resultou, em 1896, na imigração de 3.168 espanhóis para o Pará, dentre os quais 1.777 partiram para os núcleos agrícolas e 1.368 ficaram na capital. Em Belém, os galegos disputaram o espaço urbano com os brasileiros, criando estratégias de sobrevivência como, por exemplo, dando expressão a outras práticas, a outras formas de lazer, como as touradas (SARGES, 2010, p. 206-216).

As touradas ocorriam em Belém desde 1892. Nesta época, as corridas de touros aconteciam no Prado Paraense, hipódromo do Jockey-Club (CORREIO Paraense, 3 dez. 1892, p. 2; 8 jan. 1893, p. 1), mesmo local onde ocorriam as corridas de cavalos.

Não faltavam críticas sobre o local da realização das touradas nas matérias publicadas pelo jornal *Correio Paraense*¹³ acerca das corridas de touros. Na edição de 27 de dezembro de 1892, por exemplo, explicitavam-se as razões de tais críticas:

[...] maior e mais agradável teria sido a surpresa, resultante deste género de diversões se, porventura, houvesse sido iniciado em praça apropriada, porque, a que improvisaram é defeituosíssima, começando por ser quadrada e a sua area delimitada por uma tosca caiçara através da qual fica patente aos olhos dos touros a arena, o vasto campo para onde insistem em procurar sahida; negando-se assim facilmente às sortes.

Além disto os toureiros não encontram nas simuladas trincheiras, dispostas nos ângulos da praça, a facilidade da defeza para uma investida recta, o que é um perigo, tanto maior pelas condições do solo, que, além de ser irregular, é argiloso, exactamente onde é quase impossível a firmesa. (CORREIO Paraense, 27 dez. 1892, p. 1).

Segundo notícia do jornal *Correio Paraense*, tudo isso tornava impossível a prática da arte taurina no Prado Paraense. No jornal, o único ponto positivo apresentado era a localização geográfica do hipódromo, pois ele estava próximo do litoral e do desembarque apropriado para o gado. Porém, a essa vantagem se opunha o insuficiente número de bondes disponibilizados pela Companhia Urbana para atender aos frequentadores do espetáculo, bem como o elevado preço da passagem, que correspondia a trezentos réis (CORREIO Paraense, 27 dez. 1892, p. 1).

As condições inapropriadas do hipódromo para a prática das touradas ocasionaram a construção do anfiteatro Colyseu Paraense em Belém (CORREIO Paraense, 9 abr. 1893, p. 2; 16 maio 1893, p. 2). Conforme notícia do jornal *Correio Paraense* de 9 de abril de 1893, o Colyseu seria localizado ao largo da Batista Campos, e inaugurado em 13 de maio de 1893, em lembrança à abolição do elemento servil. No jornal se considerava que a parede lateral do referida anfiteatro que faceava à Rua Conselheiro Furtado era uma verdadeira muralha de castelo, e que as madeiras empregadas eram de extrema resistência, e de elevado custo para o proprietário, orçamento aumentado ainda pela construção de quatro espaçosos chalés que circulariam todo o anfiteatro, e esquadrejavam a grande área que fronteava à rua S. Vicente de Fóra (CORREIO Paraense, 9 abr. 1893, p. 2).

13 Jornal diário, noticioso, comercial e literário, apesar de declarar-se imparcial em política, tende para o lado oposicionista, propriedade de Bento Aranha, que também era seu principal redator. Circulou entre 1892-1894. Cf: PARÁ. Biblioteca Pública. Op cit., p. 139.

Segundo notícia do *Correio Paraense*, os chalés eram uma verdadeira inovação, porque em parte alguma as praças de touros eram embelezadas com tão dispendioso melhoramento, e serviam para proteger das chuvas, mais ou menos frequentes, em todas as estações do ano, e como ocupação privativa dos toureiros, e moços de forçado, bem como, pela bibliotheca concernente ás artes tauromachica e de equitação; e destinado o pavimento terreo de um destes chalets para as cavalharias. A arena media 32 metros de diâmetro, e possuía 10 filas ou ordens na arquibancada, que comportava aproximadamente 4 mil pessoas, e cerca de mil, os cem camarotes, pavimentos superiores do touril, intelligencia, corréto, etc. (CORREIO Paraense, 9 abr. 1893, p. 2).

O tipo de estrutura e a denominação da nova arena lembravam as diversões que ocorriam nos anfiteatros¹⁴ da Roma Antiga, como no Coliseu romano, onde, segundo Carcopino, ocorriam as *muneras*, espetáculos sanguinários advindos da *hoplomaquia*, duelo entre gladiadores; e da *venatione*, combate com as feras, em que era questão de honra para os gladiadores redobrar o perigo ou com ousadia, em vez de utilizar as armas, enfrentavam um urso com os punhos ou cegavam um leão sob as dobras de um manto, ou atirando os animais, como, por exemplo, excitar os touros agitando panos vermelhos, gesto que os espanhóis posteriormente praticaram nas touradas (CARCOPINO, 1990, p. 279-281).

As *venationes* eram verdadeiras carnificinas: cinco mil animais mortos em um só dia dos *munera* com que Tito inaugurou o Coliseu em 80; dois mil duzentos e quarenta e seis e dois mil duzentos e quarenta e três em dois *munera* de Trajano. Para os césaes, tal matança atendia a necessidade de purgar os estados do terror dos monstros: no século IV, o hipopótamo estava banido da Núbia, o leão, da Mesopotâmia, o tigre, de entre os hircanos, e o elefante desaparecera da África do Norte (CARCOPINO, 1990, p. 272-281).

No Coliseu Paraense, ao invés das *venationes*, ocorriam as touradas, nas quais a ousadia dos toureiros era glorificada, assim como a dos gladiadores, e onde ocorria a morte de alguns touros, não sendo a mesma carnificina das *muneras*. Por exemplo,

14 Segundo Carcopino, o mais antigo dos anfiteatros foi edificado em Roma no ano de 29 a.C., e destruído pelo incêndio de 64 d.C. Pouco depois, os Flávios decidiram substituí-lo por outro, de forma semelhante e planta ampliada. Vespasiano começou a construí-lo. Tito concluiu a estrutura; Domiciano, a decoração. Em 80 d.C., estava pronto o anfiteatro Flaviano, o maior e mais resistente de Roma, hoje designado geralmente como Coliseu, nome que a Idade Média nos legou (CARCOPINO, 1990, p. 272-275).

para a corrida de touros de 20 de setembro de 1900, *O Jornal*¹⁵ anunciava a participação de 3 cavaleiros, 4 bandarilheiros, 3 matadores e 7 õbravíssimosõ touros (O JORNAL, 20 set. 1900, p. 3). Os cavaleiros enfiavam uma õlança no lombo do touro com a intenção de fazê-lo sangrar. Isto é feito para o touro perder as forças e facilitar a entrada para matarõ. Os bandarilheiros usavam as *banderillas*, que eram espécies õde setas recobertas de tecidos de cores que imitam a bandeira espanhola ou da bandeira regionalõ, cuja função era decorativa e de ferimento do animal. Os matadores manuseavam a *muleta*, um pano vermelho, e faziam diversos passes, cujo objetivo era o de humilhar o animal, ou seja, que ficasse õcom a cabeça baixaõ (BUADES, 2013, p. 21-22).

Os jornais paraenses não só anunciavam como avaliavam e descreviam as touradas, destacando o desempenho dos toureiros. Dois dias após a corrida de 20 de setembro de 1900, Tinése Junior, no *O Jornal*, avaliou positivamente o espetáculo, dizendo que õpara uma corrida de toiros, nõesta terra, não se podia desejar melhor noite que a de ante-hontemõ, e relatava a atuação de toureiros como: Adelino, que õenfeitouõ o primeiro touro com alguns ferros, õapezar de ter de lutar com o *bicho*, que *cortava* extraordinariamente o terrenoõ; Pechuga e Xavier, que bandarilharam o segundo touro; Gordito, Escojiri e Ruffino, que bandarilharam o terceiro touro, tendo o primeiro õse colocado de maneira a fazer o bicho sahir da gaiolaõ, o segundo, õcastigado a féra com alguns pares regularesõ, e o terceiro, metido meio ferro, õsendo colhido dezastrosamenteõ; Faculdades, que trabalhou com o quinto touro, õmostrando-se Faculdades cheio de calma e fazendo vêr que não gosta de fugir do touroõ, e õdepois de alguns passes de *muleta*, bastante regulares, foi o *bicho* pegado de caraõ; José Bento, õque estava nõuma das más ocasiõesõ, metendo õum ferro quasi no joelho do animalõ, que era o sexto touro da noite (TINÉSE JUNIOR, 22 set. 1900, p. 2).

O caráter sanguinário das touradas acarretou críticas a essa prática em alguns países. Segundo Keith Thomas, na Inglaterra do século XVIII, õa tourada espanhola há muito era famosa por aquilo que o primeiro conde de Clarendon denominava sua -rudeza e barbárieã Os turistas ingleses sempre iam vê-las, mas não mais que uma única vezõ (THOMAS, 2010, p. 202). Em Cuba, Monzote lembra que, ao final de 1882, fundou-se em Havana a Sociedade Cubana Protetora dos Animais e Plantas, que se opõs às corridas de touros, que, na opinião de Romero Cuyas, constituíam diversões

15 õÓrgão político, comercial, noticioso e literário, propriedade de uma Associação, dirigido por J. Marques de Carvalhoõ, circulando apenas em 1900 (PARÁ. Biblioteca Publica. 1985, 178).

õimoraisõ, sem benefício e que sustentavam todos os õgermes do malõ, ocasionando a proibição de novas praças de touros na metrópole (MONZOTE, 2006, p 100, 104). Nos países em que o catolicismo havia penetrado, infere-se que os questionamentos também existiam, já que uma notícia do *Correio Paraense* de 6 de abril de 1894 dizia que o papa não queria que os padres assistissem às touradas, õe prohibia até que se dêem socorros espirituaes a quem fõr ferido nçesses divertimentosõ (CORREIO Paraense, 6 abr. 1894, p. 2).

No Brasil também existiram críticas à matança de touros nas touradas. Segundo Melo, no Rio de Janeiro, Machado de Assis considerava a tourada õcruel, ultrapassada, não condizente com uma sociedade civilizadaõ. Mas, as críticas que prevaleciam estavam relacionadas à organização dos eventos e aos animais utilizados. No Rio de Janeiro, o público pagante normalmente reclamava sobre o desconforto das instalações, a desordem da programação e o fato de que os touros utilizados eram mansos, o que não contribuía com a qualidade do espetáculo (MELO, 2009, p. 41-42).

Em Belém, as reclamações geralmente recaíam sobre a utilização de gado õmansoõ, bem como sobre a música, õpara que os músicos tocassem um trecho qualquer, tanto antes de começar o espetáculo, como no intervaloõ, já que ela funcionava õcomo um código no desenrolar do espetáculo, desde os primeiros tempos da arte taurinaõ (SARGES, 2008, p. 331, 333). Apesar disso, o articulista Izquierdo dizia no jornal *Correio Paraense* que õnas touradas achava-se disseminada a alegria, a liberdade espontânea nos semblantes risonhos dos espectadores alegres, que passavam divertidas horas do domingo no Colyseu Paraenseõ (IZQUIERDO, 30 maio, 1893, p. 1).

Pelo que se infere dos documentos, a tendência das críticas não era para a proibição da tourada, mas para o melhoramento da prática. Com este intuito, segundo informação do jornal *Diario de Noticias*, vários empresários¹⁶ se uniram e criaram a *Empreza Tauromachica Paraense*, em 1894, que tinha entre outras finalidades: a) õcompra de um terreno na ilha de Marajó para fundar uma fazenda e apurar animais de raça bovina e cavalariõ; b) aproveitamento do terreno õpara a isolação de touros de lide e estadio de cavalos, quer para torneios ou corridas, quer para qualquer outro fimõ; c) õaquisição da praça de touros denominada Colyseu Paraenseõ; d) õmelhoria da referida praça, cobrindo-a com uma cúpula de vidro que a preservasse das chuvas, ficando bem

16 Os empresários eram José Candido da Cunha Osorio, José Ignacio Coelho, Joaquim Taveira Lobato, Joaquim Alves Moreira Pêgo, Augusto Pereira Soares Camarinha, Agostinho Gomes de Carvalho, Ricardo Ferreira Lopes, Joaquim da Silva Vidinha e Manoel Augusto Marques. (DIARIO de Noticias, 28 dez. 1894, p. 2).

ventilada e com todas as condições higiênicas apropriadas ao clima regional; e) exploração do Colyseu por meio de õfunções tauromachicas e outros espetáculos de conta própria ou por adjudicação, como sejam: cavalinhos, torneios atléticos, pedestres, velocipedicos, bailes públicos e todas as diversões a que ele se prestasseö (DIARIO de Noticias, 28 dez. 1894, p. 2).

Uma questão se coloca: por que, no mesmo solo em que a crueldade para com os animais de tração era proibida, a prática das touradas era lícita? Algumas vezes, as touradas eram legitimadas por ações de caridade. Em 28 de janeiro de 1893, no *Correio Paraense*, anunciava-se uma corrida em õbenefício da Santa Casa de Misericórdia, e das camas de caridade do hospital da Sociedade Beneficente Portuguesaö. Tal fato, segundo a notícia do jornal, tornava a tourada õentusiásticaö, pois o risco de vida do toureiro tinha por único incentivo a õCaridadeö (CORREIO Paraense, 28 jan. 1893, p. 2). No jornal *O Democrata*¹⁷ de 5 setembro de 1893, informava-se que iria ocorrer uma õimponente festa tauromachicaö em benefício dos órfãos do pranteado paraense Rodrigo Salles. A propaganda no jornal era rodeada pela expressão õCaridade!ö (O DEMOCRATA, 5 set. 1893, p. 3). Para a tourada de 7 de outubro de 1900, havia um anúncio no *O Jornal* sobre uma õgrande e soberba corridaö de sete õbravíssimosö touros, promovida em benefício da Associação Humanitária õLiga Cearenseö. Para atrair o público a esse evento, o anúncio do jornal estampava duas vezes a frase: õFesta de Caridade!ö (O JORNAL, 6 out. 1900, p. 4).

Outra forma de aceitar as touradas era justificá-las como práticas civilizadas. Segundo Sarges, assistir à corrida de touros era uma õforma de refinar comportamentos, torná-los mais elegantes, ou mais civilizados, afinal a arena de touros era também frequentada por gente ilustre da cidade, como o governador do estadoö (SARGES, 2008, p. 335).

No final do século XIX e início do XX, os costumes õcivilizadosö eram os hábitos adotados pela burguesia francesa. Antes disso, a civilidade era a unidade de costumes tradicionais da nobreza. Após a Revolução Francesa, a burguesia adotou esses hábitos, pois, embora destruindo a velha estrutura política durante a revolução, ela õestava estreitamente vinculada à tradição de corte em seu comportamento e no controle

17 õÓrgão do Partido Republicano, circulou sob a direção dos chefes do extinto Partido Liberal, redigido por Américo Marques Santa Rosa e impresso por Joaquim Augusto Soares Carneiroö, surgindo õem continuação do jornal -O Liberal do Paráö. Foi publicado entre 1890-1895 (PARÁ. Biblioteca Publica, 1985, 125).

de suas emoções. A partir de então, a civilidade foi utilizada pelos burgueses para justificar a expansão nacional e colonial dos franceses (ELIAS, 2011, p. 59-61).

Nesta circunstância, a França era tomada como referência na avaliação das touradas. No *Correio Paraense* de 30 de maio de 1893, Izquierdo observava que com as touradas o povo paraense não adiantava em ocultivo, mas também não atrasava, tendo em vista que a França, país que mais reagiu contra as touradas, abraçava-as com overtiginoso prazer naquele momento, devido à educação do seu público nesta espécie de odivertimento. Para o autor, até 1878, as corridas de touros somente existiam na Espanha, Portugal, e em alguns países da América Latina. No ano de 1893, havia touradas até no programa de diversões da oExposição de Chicago. Izquierdo chegava à conclusão de que o problema da péssima qualidade do gado nas corridas de touros na capital paraense não estava relacionado a um oatraso na civilização (CORREIO Paraense, 30 maio, 1893, p. 1).

As touradas eram expressões da civilidade moderna, ainda que realizassem omaus tratos e morte de animais. Para parte da elite política e econômica de Belém, frequentá-las era uma forma de estar conectada com os costumes da burguesia francesa, e de outros países por onde as touradas se espalhavam.

Mais um motivo para a proibição da crueldade em relação aos animais de tração, ao contrário do tratamento do toureiro para com os animais das touradas, era a concepção de que os touros eram animais ferozes, selvagens, sendo permitida a morte deles no anfiteatro, enquanto que os animais de transporte eram bichos domesticados, submetidos ao homem, e que deviam permanecer vivos para se explorar para fins úteis. Segundo Keith Thomas, na Inglaterra do século XVIII, os bichos foram divididos em selvagens, a serem amansados e eliminados; domésticos, que se devia explorar para fins úteis; e de estimação, destinados ao carinho e satisfação emocional (THOMAS, 2010, p. 273). Esta concepção também estava presente no Pará do final do século XIX. No *Correio Paraense* de 28 de janeiro de 1893, considerava-se que a corrida de touros era um espetáculo oentusiástico, porque geralmente se presenciava a ovitória alcançada pelo homem em luta com a fera (CORREIO Paraense, 28 jan. 1893, p. 2).

No Pará, há outros indícios da concepção de que os animais oselvagens deveriam ser oamansados e oeliminados, e os odomésticos explorados para ofins úteis. Na obra feita pelo governo estadual para comemorar o quarto centenário do odescobrimento do Brasil, chamada oO Pará em 1900, Emilio Goeldi considerava os morcegos do gênero *Desmodus* e *Dysopes* notórios chupadores de sangue, ocausando

dano, ora mais, ora menos sensível, não só aos animais domésticos como ao próprio homem. A existência de número notável de onças pintadas no território paraense era considerada desagradável ao criador de gado, causando o prejuízo anual de 50 a 75% do total de gado. Com relação aos roedores, os fazendeiros não gostavam da capivara; acusavam-na de estragar a pastagem, causando a diminuição da vegetação gramínea para o gado. As mucuras maiores cometiam frequentes carnificinas entre as aves domésticas. Os jacarés eram odiados pelos criadores de gado e tornavam-se agressivos durante a época de reprodução, sendo o pequeno jacaré-tinga, apontado como mais malvado do que o jacaré-açú, espécie exclusivamente amazônica (GOELDI, 1900, p. 38-46).

Outra fonte é o Álbum do Estado do Pará: oito anos do governo (1901-1909). Nele, o governo de Augusto Montenegro incentivava o extermínio de jacarés na ilha do Marajó, pois era onde havia os principais centros criadores de gado no Pará. Na obra, os jacarés eram considerados inimigos difíceis de combater. O agricultor esperava chegar o verão, quando os rios ficavam reduzidos a insignificantes ribeiras para destruir os terríveis anfíbios. Os jacarés eram angustiosos durante horas e até mesmo, durante um dia inteiro, para o interior de um igarapé, no qual ficavam encurralados. À medida que os atacantes iam se aproximando, os jacarés, procurando escapar-lhes, ficavam de tal modo coagidos e acossados, que mais das vezes formavam quase em seco, no lodo, fora do álveo do igarapé, uma longa corrente, amontoados uns sobre os outros. O marajoara o arrebatava da lama, pela cauda, e atirava-o sobre a praia onde era degolado; ou o jacaré era arrastado por diversos homens que o puxavam pela corda do laço. Em seguida, o animal pára, depois de descrever um semicírculo e, ato contínuo, era normalmente vítima do terço e do machado. Nestes ataques, a mortalidade ascendia a um número respeitável, indo muitas vezes a um milheiro, sem sacrifício de vida de nenhum dos homens empregados no serviço (PARÁ. Governador, 1908, p. 163, 164, 200).

O governo estadual considerava os animais domésticos mais úteis que os selvagens, sendo aqueles merecedores de proteção. Esse era o caso do gado bovino, defendido pelo poder público contra o ataque de jacarés, onças e morcegos; e das aves domésticas, defendidas contra a ofensiva de mucuras. O governo não pensava que os bichos domesticados estavam invadindo o hábitat das feras, mas o inverso.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Atualmente, ocorrem movimentos em diversos países para criticar a matança de touros nas touradas. No México, ativistas protestaram contra as corridas se fingindo de mortos, cobertos com tinta vermelha para simular o sangue dos animais¹⁸. No Peru, uma manifestante invadiu a arena da praça de touros de Acho, em Lima, e mostrou os seios, nos quais se lia "toureiro, me mate". Simultaneamente, outro ativista levantou um cartaz com a frase "compaixão e justiça para os touros". Ambos gritavam palavras de ordem criticando a crueldade aos animais¹⁹. Na Espanha, em Madrid, dois ativistas de um grupo de manifestantes seguravam uma placa com a mensagem: "Tortura não é cultura. Diga não à proteção das touradas como sendo algo que faz parte da herança espanhola". O grupo pretendia coletar assinaturas contra o projeto de lei parlamentar que defendia o esporte como sendo algo do interesse nacional e parte da herança da Espanha²⁰. No mesmo país, em 2012, a Catalunha se tornou a segunda região da Espanha a banir as touradas, ao lado das ilhas Canárias, em 1991²¹.

Entre 1897-1911, em Belém, as touradas eram legitimadas por ações de caridade, refinamento de comportamento por meio da concepção de costume civilizado, e percepção de que o touro era um animal selvagem, bravo, devendo ser morto na arena onde se praticava esse esporte, como o Colyseu Paraense, diferentemente dos animais de tração, que eram úteis para o transporte de pessoas e mercadorias, ainda mais em uma sociedade cada vez mais movimentada por conta do apogeu da comercialização da borracha. Por conta disso, os maus tratos aos animais empregados em veículos não eram permitidos no Código de Posturas.

¹⁸ Disponível em: <<http://g1.globo.com/mundo/noticia/2013/02/ativistas-se-banham-de-sanguepara-pedir-o-fim-das-touradas-no-mexico.html>>. Acesso em: 03 fev. 2013

¹⁹ Disponível em: <<http://g1.globo.com/natureza/noticia/2013/10/ativista-protesta-contratourada-com-os-seios-nus-em-feira-do-peru.html>>. Acesso em: 28 out. 2013.

²⁰ Disponível em: <<http://g1.globo.com/mundo/noticia/2013/05/ativistas-se-cobrem-de-sangue-em-protesto-contratouradas-na-espanha.html>>. Acesso em: 21 maio, 2013.

²¹ Disponível em: <<http://noticias.r7.com/internacional/noticias/touradas-sao-proibidas-na-regiao-espanhola-da-catalunha-20100728.html>>. Acesso em: 28 julho, 2010.

REFERÊNCIAS

1) FONTES:

1.1) ÁLBUNS:

PARÁ. Governador, 1901-1909 (Augusto Montenegro). Álbum do Estado do Pará: oito annos do governo (1901 a 1909). Paris: Chaponet, 1908.

Disponíveis no Arquivo Público do Estado do Pará.

1.2) CÓDIGOS DE POSTURAS:

BELÉM. Conselho Municipal. Código de Policia Municipal. In: BELÉM. Conselho Municipal. Leis e Resoluções Municipaes (1900) ó Codificadas na Administração municipal do Senador Antonio José de Lemos. Belém: Typ. de Tavares Cardoso & Ca., 1901.

CÓDIGO de Posturas da Intendência Municipal de Belém (aprovado pelo decreto num. 247 de 18 de dezembro de 1890). Belém: Typ. dªA Republica, 1891.

Disponíveis no Arquivo Público do Estado do Pará.

1.3) JORNAIS:

CORREIO Paraense, 1892, 1893, 1894.

O DEMOCRATA, 1893.

DIARIO de Noticias, 1892, 1894, 1896.

IZQUIERDO, L. Um pouco de touros. Correio Paraense, 30 de maio de 1893, p. 1.

O JORNAL, 1900.

JUNIOR, Tinése. Toiradas. O Jornal, 22 de setembro de 1900, p. 2.

O PARÁ, 1897, 1900.

Disponíveis no Setor de Microfilmagem da Fundação Cultural Tancredo Neves, e na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

1.4) LITERATURA:

CARVALHO, João Marques de. Hortência. Belém: Fundação Cultural do Pará Tancredo Neves/ Secretaria de Cultura, 1989 [1888].

Disponíveis no Setor de Obras Raras da Fundação Cultural Tancredo Neves.

1.5) PORTAIS DA INTERNET:

G1. *Ativista protesta contra tourada com os seios nus em feira do Peru*. Disponível em: <<http://g1.globo.com/natureza/noticia/2013/10/ativista-protesta-contratourada-com-os-seios-nus-em-feira-do-peru.html>>. Acesso em: 28 out. 2013.

G1. *Ativistas se banham de sangue para pedir o fim das touradas no México*. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mundo/noticia/2013/02/ativistas-se-banham-de-sangue-para-pedir-o-fim-das-touradas-no-mexico.html>>. Acesso em: 03 fev. 2013.

G1. *Ativistas se cobrem de 'sangue' em protesto contra touradas na Espanha*. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mundo/noticia/2013/05/ativistas-se-cobrem-de-sangue-em-protesto-contratouradas-na-espanha.html>>. Acesso em: 21 maio, 2013.

R7. *Belém têm 200 mil animais abandonados nas ruas: saiba como denunciar maus-tratos*. Jan. 2011. Disponível em: <<http://entretenimento.r7.com/bichos/noticias/belem-tem-200-mil-animais-abandonados-nas-ruas-20110125.html>>. Acesso em: 25 jan. 2011.

R7. *Touradas são proibidas na região espanhola da Catalunha*. Disponível em: <<http://noticias.r7.com/internacional/noticias/touradas-sao-proibidas-na-regiao-espanhola-da-catalunha-20100728.html>>. Acesso em: 28 julho, 2010.

REZENDE, Thaís. *Carroças vão passar por fiscalização mais rigorosa em Belém*. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pa/para/noticia/2012/05/carrocas-vaopassarporfiscalizacao-mais-rigorosa-em-belem.html>>. Acesso em: 28 maio, 2012.

1.6) PUBLICAÇÃO COMEMORATIVA:

GOELDI, Emilio. *Reinos da natureza, encarados do ponto de vista pratico*. In: PARÁ. Governo do Estado. *O Pará em 1900*. Belém: Imprensa de Alfredo Augusto Silva, 1900. Disponível no Setor de Obras Raras da Fundação Cultural Tancredo Neves.

1.7) RELATÓRIOS DO INTENDENTE:

BELÉM. Intendente, 1897-1911 (Antonio José de Lemos). *O município de Belém: 1897-1902 ó Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém em 15 de novembro de 1902*. Belém: Typographia Alfredo Augusto Silva, 1902. v.1.

_____. _____. *O município de Belém: 1903 - Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém em 15 de novembro de 1904*. Belém: Typografia Alfredo Augusto Silva, 1904, v. 2.

_____. _____. O município de Belém: 1904 - Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém em 15 de novembro de 1905. Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1905.

_____. _____. O município de Belém: 1905 - Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém em 15 de novembro de 1906. Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1906.

_____. _____. O município de Belém: 1906 - Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém em 15 de novembro de 1907. Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1907.

_____. _____. O município de Belém: 1907 ó Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém em 15 de novembro de 1908. Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1908.

_____. _____. O município de Belém: 1908 ó Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém em 15 de novembro de 1909. Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1909.

2) BIBLIOGRAFIA:

BUADES, Josep M. *Os espanhóis*. São Paulo: Contexto, 2013.

CARCOPINO, Jérôme. *Roma no apogeu do Império*. São Paulo: Companhia das Letras: Círculo do Livro, 1990.

CRUZ, Ernesto. *História de Belém*. Belém: Universidade Federal do Pará, 1973, v. 2.

_____. *Ruas de Belém: significado histórico de suas denominações*. Belém: Conselho Estadual de Cultura, 1970.

EDMUNDO, Luís. *O Rio de Janeiro no tempo dos vice-reis ó 1763-1808*. Brasília, DF: Senado Federal, Conselho Federal, 2009.

ELIAS, Norbert. *O processo civilizador: uma história dos costumes*. Rio de Janeiro: Zahar, 2011, v. 1.

FORNARI, Claudio; CAMINHA, Lannes de S. *O cavalo: grandeza e legado: a família equídea e o que ela inspirou*. Brasília, DF: Senado Federal, Conselho Editorial, 2011.

MELO, Victor Andrade de. *Das touradas às corridas de cavalo e regatas: primeiros momentos da configuração do campo esportivo no Brasil*. In: PRIORE, Mary Del; MELO, Victor Andrade de. *História do esporte no Brasil: do Império aos dias atuais*. São Paulo: Editora UNESP, 2009.

- MONZOTE, Reinaldo Funes. *Facetas de la interacción com los animales em Cuba durante el siglo XIX: los bueyes en la plantación esclavista y la Sociedad Protectora de Animales y Plantas*. Signos Históricos, n. 16, p. 80-110, 2006.
- MOREIRA, Eidorfe. *O primeiro romance belenense*. In: CARVALHO, João Marques de. Hortência. Belém: Fundação Cultural do Pará Tancredo Neves/ Secretaria de Cultura, 1989.
- PARÁ. Biblioteca Pública. *Jornais Paraoaras: catálogo*. Belém: Secretaria de Estado de Cultura, Desportos e Turismo, 1985.
- SARGES, Maria de Nazaré. *Belém: riquezas produzindo a Belle-Époque (1870-1910)*. Belém: Paka-Tatu, 2000.
- _____. *O Colyseu: arena de touros e toureiros do além-mar ó Belém do Pará (1894-1900)*. In: MATOS, Maria Izilda et al. *Deslocamentos e histórias: os portugueses*. Bauru: EDUSC, 2008.
- _____. *A ãGalíciaã paraense: a imigração espanhola em Belém (1890-1910)*. In: ALONSO, José Luis Ruiz-Penado; CHAMBOULEYRON, Rafael. *T(r)ópicos de História: gente, espaço e tempo na Amazônia (séculos XVII a XXI)*. Belém: Açai, 2010.
- _____. *Memórias do ãVelho Intendenteã Antonio Lemos*. Belém: Paka-Tatu, 2002.
- SEVCENKO, Nicolau. Introdução. *O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso*. In: SEVCENKO, Nicolau. *História da vida privada no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, v. 3.
- THOMAS, Keith. *O homem e o mundo natural: mudanças de atitude em relação às plantas e aos animais*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.
- WEINSTEIN, Barbara. *A borracha na Amazônia: expansão e decadência, 1850-1920*. São Paulo: HUCITEC: Editora da Universidade de São Paulo, 1993.