

## XII) No Centenário do Armistício: os Açores em 1918

# Ponta Delgada no fim da “Belle Époque”

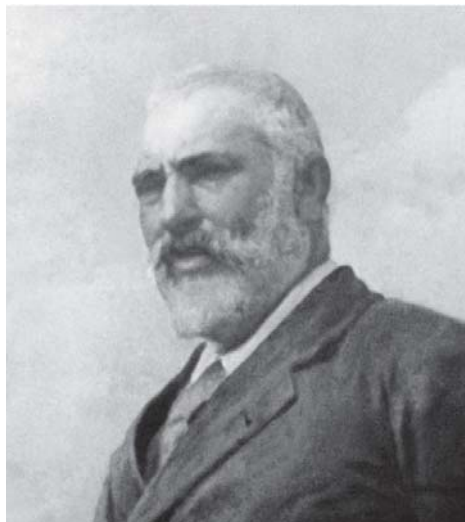
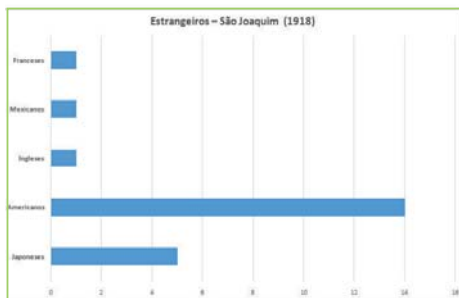


**Sérgio Rezendes**  
Doutor em História  
Insular e Atlântica  
(séculos XV - XX)

No limiar do século XX, a população dos arquipélagos em pouco ultrapassava as 400.000 pessoas, tendendo para aumentar em virtude da melhoria das condições de vida ocasionadas pela melhoria na alimentação e nos cuidados de saúde. Estes ciclos de aumento demográfico contrastavam com outros caracterizados por uma maior emigração ou então de pestes e epidemias, em que a Pneumónica de 1918 constitui o melhor exemplo no século XX. A falta de recursos financeiros aliada às grandes taxas de analfabetismo apenas permitiu uma evolução lenta mas gradual nestas áreas, apesar dos grandes esforços das autoridades administrativas, caso das câmaras, juntas gerais e até as unidades militares. A título de exemplo, apesar de implementado pelos ministros liberais de D. Maria II, o ensino primário obrigatório; o desenvolvimento de liceus e as escolas de ensino técnico eram de tal forma parcos ao ponto de não se conseguir desenvolver um corpo técnico em quantidade capaz de assegurar as necessidades das ilhas. Alicerçado no “Método João de Deus” e na palmatória, o sistema de ensino era apanágio de um elevado insucesso escolar, apesar das várias diligências administrativas e esforço de professores, ou interessados, no ensino das primeiras letras.

No final do século XIX, início de XX, à semelhança do que acontecia no continente, a percentagem dos trabalhadores nas indústrias subiu em detrimento dos trabalhadores rurais, cuja força braçal começava a ser substituída pela mecanização. As gentes do campo trabalhavam em terras da nobreza (extinta com a implantação da República em 1910) e da burguesia sob a forma de rendeiros, jornaleiros, criados ou moços de lavoura. Trabalhando de sol a sol, tinham normalmente uma casa muito pequena, feita de pedra, madeira e colmo, em que a cozinha era a principal divisão e fonte de aquecimento. Com uma alimentação pouco variada, matavam a fome com o pão de milho ou inhame, e com batatas, chicharros, sopa ou vinho, ou até mesmo sardinha. Com muito trabalho no dia-a-dia, e pouco dinheiro para comprar roupa, usavam o vestuário próprio à época em linho ou lã, que pouco variava conforme o clima e os trabalhos que tinham a fazer. O calçado (quando existia) estava reservado ao dia da missa, ou seja, para o domingo. Divertiam-se em danças que decorriam principalmente em festas de freguesia, executadas também em tempos de festividades da igreja e normalmente apoiadas pelos morgados locais e as “músicas”, hoje conhecidas como filarmónicas. Estas festas eram formas de divertimento muito ligadas à agricultura e pastorícia, como por exemplo, em épocas da lavra, sementeira e desfolhada. A vinda do povo rural a Ponta Delgada em grandes quantidades, por altura de grandes eventos como as festas do Senhor Santo Cristo, seria ainda em 1939, alvo de notícia no “Correio dos Açores”, da mesma forma como hoje anunciamos a chegada de estrangeiros a bordo de cruzeiros. Por aí se entende as péssimas estradas na ilha, que só conhecia basicamente duas em condições mínimas de macadamização, uma pelo norte e outra pelo sul, com término nas Furnas. Contudo, os meios de transporte eram de tal forma lentos, e a estrada esburacada, que os passageiros de um automóvel em 1917 foram assaltados em plena subida para o Castelo Branco, dada a pouca velocidade da viatura e a existência de um patim na lateral da mesma.

Em 1918, se São Miguel estava equipado com cabo submarino e terrestre, ou antena TSF para comunicação com Santa Maria, na realidade a forma de transporte mais usual continuava a ser a navegação por cabotagem, existindo diferentes portos na cidade (usados conforme a missão que lhes estava



O Engenheiro Dinis Moreira da Mota, presidente da Câmara Municipal de Ponta Delgada em 1914, é um excelente exemplo da qualidade dos autarcas que sempre marcaram a cidade micalense.



Afonso Gomes de Meneses Ferreira, presidente da Câmara Municipal de Ponta Delgada (1914-1915), é um outro rosto visível da luta incessante das autoridades camarárias na melhoria das condições de vida dos pontadelgadenses.

atribuída), destacando-se o cais da Alfândega e da Terra, junto à atual esquadra da PSP da Matriz. Para a 1.ª classe, já com alguns automóveis, os passeios a cavalo ou de charrete eram comuns, reservando-se à 2.ª classe, o cavalo ou o burro, ficando a 3.ª, mais associada aos carros de bois ou puxados por animais como a ovelha, o burro ou eventualmente, algum cavalo.

Dada a entrada de alguma mecanização, e o número elevado de membros por família, aos camponeses restava procurar

emprego nas fábricas de Ponta Delgada ou emigrar para o Brasil, podendo também aproveitar a passagem regular de vapores entre o Mediterrâneo e a América do Norte, para se juntar a muitos gregos e em especial italianos, rumo aquele destino. Com o uso das novas alfaías agrícolas, assim como de sementes selecionadas; a alternância de culturas e adubos, cada vez mais deixa de haver a necessidade de um elevado número de mão de obra para trabalhar a terra, pelo que a migração para as cidades é um facto. Nas fábricas, com os veios e correias montados a partir das paredes, a mecanização da indústria permitia produzir mais e melhor, em menos tempo e com um número menor de trabalhadores. Trocava-se o artesão por operários, passando-se da limitada capacidade de produção da oficina para uma elevada, agora fabril. Eram frequentes as más condições e os acidentes de trabalho, trabalhando-se muitas horas sob um ambiente hostil à boa salubridade, em troca de baixos salários. Mesmo no campo, mulheres e crianças auxiliavam o marido nos trabalhos da terra, muitas vezes substituindo o animal na charrua (alternando com o marido).

A alta burguesia vivia em ricas e luxuosas casas, com luz a gás (elétrica em outros concelhos), água canalizada e um sistema precário de esgotos (genericamente da Rua Margarida de Chaves para norte), rodeada de jardins, normalmente nos arredores da cidade. A classe média promovia o aparecimento de novos bairros ou ruas, em confortáveis andares. As classes populares habitavam em bairros miseráveis nas zonas mais pobres da cidade (nascente e poente), sem condições mínimas de segurança e higiene. A recém-criada delegação da Cruz Vermelha em Ponta Delgada (1918) complementava os parcos serviços médicos existentes (Hospital da Misericórdia e Hospital de Infecções em Santa Clara), procurando dar uma assistência médica à classe mais pobre, em especial à futura mãe em virtude da elevada taxa de mortalidade infantil. As suas casas eram velhas, sem água ou esgotos e a sua alimentação muito pobre, feita à base de pão, batatas, banha, inhame e toucinho, e por vezes bacalhau, chicharro ou sardinha, ao contrário das quatro refeições feitas pela burguesia e nobreza. Contudo, a iluminação pública, os esgotos e os transportes públicos (o carrão da Vila ou da Maia, por exemplo) trouxeram um maior conforto aos habitantes da cidade e das freguesias por onde passavam, promovendo também o desenvolvimento dos CTT. Do ponto de vista do ensino, a câmara municipal tentava promover o aparecimento de escolas em todas as freguesias, num processo sempre travado pela falta de dotação orçamental ou professores; assim como de teatros [como por exemplo, o Teatro Micalense (I) ou já durante a guerra, o Coliseu Micalense (1917)], e os faróis, caso do da Ponta da Ferraria nos Ginetes ou do porto da cidade, promoviam uma maior segurança aos marítimos. No que diz respeito aos serviços públicos, desenvolvia-se a Polícia Cívica, que durante a I Guerra Mundial tinha três “delegacias” na cidade (Santa Clara, Matriz e Calheta de São Pedro, já ligadas por telefone), com 26 elementos (que mal davam para proteger o centro histórico), assim como os bombeiros e o Clube Naval, começando-se a repensar as canalizações em chumbo, os mictórios públicos ou mesmo um eficaz sistema de recolha de lixo.

Em 1918, Ponta Delgada vivia um comércio efervescente, dada a existência da base americana. Apesar da maioria dos pontadelgadenses ter pouca capacidade financeira para os adquirir, era comum ver as tropas americanas passear pela cidade e os oficiais em clubes como o Ateneu Comercial de Ponta Delgada. Junto aos navios, concentravam-se pequenos barcos na tentativa de vender os produtos diretamente aos aliados. Motos com sidecar, camiões e automóveis transitavam pelas recentes ruas e avenidas, caso da avenida Gaspar Frutuoso ou Príncipe Alberto do Mónaco. A 1.ª classe passeava por jardins como o António Borges ou Alto da Mãe de Deus, ou então pela primitiva avenida litoral da cidade, em posturas que por vezes faziam estranhar os jovens americanos, caso das jovens raparigas que andavam a olhar para o chão, em virtude do controlo parental logo atrás.

Estando o porto de Ponta Delgada, uma das maiores inovações da “Belle Époque” em São Miguel, ainda em construção, as suas locomotivas fumarentas marcavam presença assim como o “Furnas”, o rebocador a vapor da Capitania do Porto ou os vapores da Empresa Insular de Navegação, caso do