



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

TÚLIO AUGUSTO PINHO DE VASCONCELOS CHAVES

**ISTO NÃO É PARA NÓS? UM ESTUDO SOBRE A VERTICALIZAÇÃO E
MODERNIDADE EM BELÉM ENTRE AS DÉCADAS DE 1940 E 1950.**

Belém - Pará

Agosto de 2011

TÚLIO AUGUSTO PINHO DE VASCONCELOS CHAVES

**ISTO NÃO É PARA NÓS? UM ESTUDO SOBRE A VERTICALIZAÇÃO E
MODERNIDADE EM BELÉM ENTRE AS DÉCADAS DE 1940 E 1950.**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia-PPHIST da Universidade Federal do Pará - UFPA, para obtenção do título de Mestre em História Social da Amazônia.

Orientação: Prof.^a Dr.^a Magda Maria de Oliveira Ricci.

Belém - Pará

Agosto de 2011

TÚLIO AUGUSTO PINHO DE VASCONCELOS CHAVES

**ISTO NÃO É PARA NÓS! UM ESTUDO SOBRE A VERTICALIZAÇÃO E
MODERNIDADE EM BELÉM ENTRE 1940 E 1950.**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia-PPHIST da Universidade Federal do Pará - UFPA, para obtenção do título de Mestre em História Social da Amazônia.

Orientação: Prof.^a Dr.^a Magda Maria de Oliveira Ricci.

Defendido e aprovado em: 16/08/2001

Banca Examinadora:

Prof.^a Magda Maria de Oliveira Ricci – Orientadora
Doutora em História – UNICAMP
Universidade Federal do Pará

Prof.^o Aldrin Moura de Figueiredo – Membro
Doutor em História – UNICAMP
Universidade Federal do Pará

Prof.^o Joel Gusmão Outtes Wanderley Filho – Membro
Doutor em Geografia – University of Oxford
Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Prof.^o Rafael Ivan Chamboleyron – Suplente
Doutor em História – Cambridge
Universidade Federal do Pará

Belém - Pará
Agosto de 2011

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)
(Biblioteca de Pós-Graduação do IFCH/UFPA, Belém-PA)

Chaves, Túlio Augusto Pinho de Vasconcelos

Isto não é para nós!: um estudo sobre a verticalização e modernidade em Belém entre as décadas de 1940 e 1950 / Túlio Augusto Pinho de Vasconcelos Chaves; orientadora, Magda Maria de Oliveira Ricci. - 2011

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, Belém, 2011.

1. Belém (PA) - História - 1940-1950. 2. Edifícios - Belém (PA). 3. Arranha-céus - Belém (PA). I. Título.

CDD - 22. ed. 981.15

Aos meus pais pelo apoio e exemplo.

AGRADECIMENTO

Primeiramente a Deus pela presença constante, conforto e auxílio em minhas escolhas.

A meus pais Cláudio e Aloma pela educação e zelo que fez grande parte do que sou hoje.

A meus irmãos Wagner e Lígia pelo imenso apoio e amor fraterno.

A minha amada e eterna companheira Alessandra Carla, pelo amor, carinho que me dedica em todos os momentos.

A meus avós Antônio Maria Chaves (*in memorian*), Graciema Chaves, Evandro Ribeiro da Silva (*in memorian*) e Therezinha de Jesus Pinho da Silva, pelos exemplos de vida e dedicação a um propósito.

A minha sogra Ana Maria, e minhas cunhadas Aline Baia e Raphaela Almeida pelas palavras e gestos de incentivo.

A Célia e Margareth por me pouparem de inúmeras preocupações ao longo destes dois anos de trabalho.

A Prof^a Dr^a Magda Maria de Oliveira Ricci, pela atenção e horas dispensadas a orientação desta dissertação que foi de fundamental importância para o meu crescimento profissional e intelectual.

A Universidade Federal do Pará através do Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia pela acolhida e infra-estrutura necessária ao desenvolvimento desta dissertação, em especial a Lilian Lopes, secretaria do PPHIST e aos professores, Mauro Cezar Coelho, Rafael Ivan Chambouleyron, Franciane Gama Lacerda, e Flavio Leonel Abreu da Silveira - PPGCS pelas mais diferentes contribuições na elaboração desta dissertação.

Aos professores Aldrin Moura de Figueiredo - PPHIST e Celma Chaves Pont Vidal – PPGAU, pelas valiosas críticas e sugestões na qualificação desta dissertação.

A turma de mestrado do ano de 2009 e de graduação 2005, em especial aos amigos Carlos Eduardo Santos, Erito Oliveira, Evelyne Sousa, Maurel Barbosa, Patricia Melo, Vanice Melo, Lucicleide Monteiro, Alik Araujo, Letícia Souza, Carlos Martins, Ismael Barros, Felipe Moraes, Raphaela Paiva, Helder Ângelo, Edgar Cabral, Geraldo Neto e Diogo Camelo entre tantos outros, pela amizade e companheirismo nas mais diferentes horas.

A todos o meu muito obrigado!

RESUMO

Esta dissertação estuda o processo de verticalização em Belém, capital do Estado do Pará, centrado especificamente na antiga avenida 15 de Agosto, hoje avenida Presidente Vargas, entre as décadas de 1940 e 1950. Este processo foi fruto de esforços políticos e administrativos que visaram alterar a paisagem do centro da cidade com o estímulo a construção do arranha-céu e a modernização local em consonância com o que ocorria em outras partes do Brasil e do mundo. Dentre os recortes possíveis pretende-se historicizar este processo local o qual objetivou, sobretudo, valorizar a área estudada bem como os efeitos deste elemento vertical na paisagem da cidade, as mudanças nas políticas públicas que versaram sobre este processo e as consequentes transformações que os mesmos geraram nas diferentes representações sobre o espaço urbano.

Palavras-Chave: Belém; Verticalização; História; Cidade; Modernidade.

ABSTRACT

This thesis studies the process of verticalization in Belem, capital of Para state, focusing specifically on the August 15 avenue, today President Vargas avenue, between the 1940s and 1950s. This process was the result of administrative and political efforts that aimed the changing of the city's landscape of the center. These political and administrative actions encouraged the construction of modern Skyscrapers in line with what was happening in other parts of Brazil and the world. The research aims to value the study area and the effects of this vertical element in the city landscape, changes in public policies that focused on the process and the consequent changes that they generated in different representations of urban space.

Keyword: Belem; Verticalization; History; City; Modernity.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	13
ÍNDICE DE IMAGENS	10
1º CAPÍTULO: VERTICALIZAÇÃO E MODERNIDADE	21
1.1 A VERTICALIZAÇÃO EM BELÉM.....	29
2º CAPÍTULO: DOS EXCESSOS HORIZONTAIS À VERTICALIZAÇÃO: IMAGENS DA CIDADE	78
2.1 A VERTICALIZAÇÃO E O RESERVATÓRIO: SÍMBOLOS EM CONFLITO.....	91
2.2 VERTICALIZAÇÃO: IMAGENS DA MODERNIDADE	103
3º CAPÍTULO: PARA ALÉM DOS ARRANHA-CÉUS: VERTICALIZAÇÃO E PATRIMÔNIO	114
CONSIDERAÇÕES FINAIS	128
FONTES E ARQUIVOS	133
REFERÊNCIAS	137

ÍNDICE DE IMAGENS

Figura - 1	Belém em fins do século XVII	p. 31
Figura - 2	Mapa de Belém em 1753	p. 32
Figura - 3	A praça da República antes das intervenções de Antônio Lemos	p. 36
Figura - 4	A praça da República em 1902	p. 37
Figura - 5	O “ <i>Grande Hotel</i> ”	p. 38
Figura - 6	Vista da avenida Marechal Hermes	p. 39
Figura - 7	Boulevard Castilhos França	p. 40
Figura - 8	Vista da praça da República em 1910	p. 42
Figura - 9	Vista do início da avenida 15 de Agosto	p. 43
Figura - 10	Alunos do colégio “Paes de Carvalho” em desfile na avenida 15 de Agosto ...	p. 44
Figura - 11	O edifício “ <i>Bern</i> ”	p. 45
Figura - 12	Projeto do edifício “ <i>Loide Brasileiro</i> ”	p. 52
Figura - 13	O edifício “ <i>Piedade</i> ”	p. 59
Figura - 14	O governador Moura Carvalho na inauguração do “ <i>Piedade</i> ”	p. 60
Figura - 15	Cartão postal da avenida 15 de Agosto	p. 62
Figura - 16	Lançamento do edifício “ <i>Renascença</i> ”	p. 63
Figura - 17	Cartão postal do edifício “ <i>Importadora</i> ”	p. 64
Figura - 18	O major Enio Garcez na inauguração do “ <i>Importadora</i> ”	p. 65
Figura - 19	Recepção oferecida pelo capitão Edir de Carvalho Rocha	p. 66
Figura - 20	Almoço oferecido pela “ <i>Importadora</i> ” na “ <i>mansão Faciola</i> ”	p. 67
Figura - 21	Capa da revista “ <i>Amazônia</i> ” de 1957	p. 68
Figura - 22	Projeto do primeiro bloco do edifício “ <i>Manuel Pinto da Silva</i> ”	p. 70
Figura - 23	“ <i>Bungalow</i> ”, avenida Nazaré	p. 72
Figura - 24	“ <i>Chalet</i> ”, avenida Gentil Bittencourt	p. 72
Figura - 25	O edifício “ <i>Elmira</i> ” 1947	p. 74
Figura - 26	Projeto do edifício “ <i>Manuel Pinto da Silva</i> ”. 1960	p. 74
Figura - 27	Vista do centro de Belém	p. 75
Figura - 28	Vista da avenida 15 de Novembro	p. 76
Figura - 29	Entrevista com o governador Magalhães Barata	p. 84
Figura - 30	Rotas da “ <i>Pan Am</i> ” em 1941	p. 85
Figura - 31	O “ <i>Grande Hotel</i> ” e o cinema “ <i>Olímpia</i> ” em 1944	p. 86
Figura - 32	Comercial dos hotéis da rede “ <i>Intercontinental</i> ”	p. 87

Figura - 33	Ambientes do “ <i>Grande Hotel</i> ”	p. 88
Figura - 34	Elevador do “ <i>Central Hotel</i> ”	p. 89
Figura - 35	Entrevista da cantora de rádio Anita Otero	p. 89
Figura - 36	Inauguração do “ <i>Bar Avenida</i> ”	p.90
Figura - 37	Desfile de Carros “ <i>Citroen</i> ” seguindo o “ <i>Zeppelin</i> ”	p.90
Figura - 38	Projeto do “ <i>Clipper</i> ” de Nazaré	p. 91
Figura - 39	Palacete Bolonha	p. 92
Figura - 40	Paris N’ America	p. 92
Figura - 41	O reservatório “ <i>Paes de Carvalho</i> ”	p. 93
Figura - 42	Vista do reservatório em 1908	p. 95
Figura - 43	Alguns edifícios vistos do alto do reservatório	p. 98
Figura - 44	Desmonte do reservatório em 1965	p. 100
Figura - 45	Cartão postal da avenida 15 de Agosto.....	p. 104
Figura - 46	Esquina da avenida Oswaldo Cruz com avenida 15 de Agosto.....	p. 105
Figura - 47	Um antigo estabelecimento comercial do início do século	p. 105
Figura - 48	O moderno automóvel pintado em cores fortes	p. 105
Figura - 49	Cartão postal do 1º Bloco do edifício “ <i>Manuel Pinto da Silva</i> ”.....	p. 106
Figura - 50	Cartões postais da praça da República	p. 107
Figura - 51	Vista da avenida 15 de Agosto	p. 108
Figura - 52	A avenida 15 de Agosto vista das torres da Catedral da Sé	p. 109
Figura - 53	Vista da avenida 15 de Agosto	p. 109
Figura - 54	Comercial: Geladeira “ <i>Electrolux</i> ”.....	p. 110
Figura - 55	Comercial: Inseticida “ <i>Detefon</i> ”.....	p. 110
Figura - 56	A avenida Presidente Vargas vista do alto	p. 111
Figura - 57	Cruzamento da avenida Almirante Barroso com a Doutor Freitas	p. 112
Figura - 58	Cruzamento da avenida Almirante Barroso com a Julio Cezar	p. 113
Figura - 59	O Entroncamento - “ <i>o moderníssimo círculo de tráfego</i> ”	p. 113
Figura - 60	Belém vira jardim dos prédios altos	p. 116
Figura - 61	O operário olha o arranha-céu	p. 119
Figura - 62	A casa do operário	p. 119
Figura - 63	O edifício “ <i>Esther</i> ”	p. 121
Figura - 64	Os edifícios “ <i>Martinelli</i> ” e “ <i>Banespa</i> ”.....	p. 121
Figura - 65	Sede social do “ <i>Clube do Remo</i> ”	p. 124
Figura - 66	Fotos de divulgação do “ <i>Movimento Central Hotel</i> ”.....	p. 126

“Razão, lógica, bom senso, essa coisa simples que sempre foi o ponto de partida de toda a verdadeira arquitetura (...) é graças a ela que o arranha-céu há de ser o nosso monumento – e há de falar de nós aqueles que virão depois.”

Lúcio Costa – 1928 (apud RIBEIRO, 2005, p. 41).

APRESENTAÇÃO

“A cidade do século XX desafia o céu, não mais num impulso em direção a Deus, mas numa afirmação do homem” (LE GOFF, 1998, p. 126).

Na citação acima, Jacques Le Goff expõe a verticalização como uma das questões chave para entender as cidades contemporâneas. Em sua comparação entre a urbe medieval e a contemporânea, Le Goff relaciona a ambição de alcançar o céu, antes presente na arquitetura das catedrais, com a verticalização das grandes cidades. Nesta comparação fica clara a importância que as construções verticais têm para afirmações sociais e culturais de poder e identidade.

O aparecimento do arranha-céu marcou visualmente e culturalmente as grandes cidades do século XX, e, de certa maneira, apresenta-se como importante indicador do grau de desenvolvimento econômico de uma cidade, ou como vilão para os modos de vida tradicionais, para as edificações pretéritas de uma cidade, já que, em geral, vem acompanhado da tão execrada especulação imobiliária.

O estudo deste fenômeno nas cidades brasileiras, associado ao entendimento das representações que cercaram seu processo de afirmação, suas nuances e especificidades é ainda restrito, em que pese à existência de importantes trabalhos que têm iniciado este percurso, em especial nas grandes cidades, como São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Recife.¹

No campo historiográfico, ao menos em Belém, encontra-se um eloquente silêncio sobre a temática, o que, na realidade, reflete um ainda parco campo de estudos que se estenda para além do início do século XX. Período que, quando estudado, é em geral, associado mais

¹ SOMEKH, Nadia. **A cidade vertical e o urbanismo modernizador (1920-1939)**. São Paulo: Edusp, 1997.

SOMEKH, Nadia. O arranha-céu e a remodelação da cidade, *In* Palacete Santa Helena: Um pioneiro da modernidade em São Paulo/ Candido Malta Campos, José Geraldo Simões Junior. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006.

SOUZA, Maria Adélia Aparecida de Souza. *A Identidade da Metrópole: a verticalização de São Paulo*. São Paulo: Hucitec, Edusp, 1993.

MARINS, Paulo César Garcez. Habitação e vizinhança: limites da privacidade no surgimento das metrópoles brasileiras. *In* SEVCENKO, Nicolau (org.): *História da vida privada no Brasil*, vol. 3. São Paulo: Cia das Letras, 1998.

BAHIA, Cláudio. Belo Horizonte: Uma cidade para a modernidade mineira. Disponível em: http://www.pucminas.br/image/db/documento/DOCDSO_NOME_ARQUI20070514091138.pdf. Acesso em: 06 Jun. 2010.

MOREIRA, Fernando Diniz (org.). *Arquitetura moderna no norte e nordeste do Brasil: universalidade e diversidade*. Recife: FASA, 2007.

significativamente aos grandes projetos econômicos para a Amazônia, para os campos políticos como o Baratismo², alguns aspectos do mundo do trabalho³, a organização dos movimentos sociais no período ditatorial (1964-1985)⁴, da presença norte-americana, e dos estudos culturais sobre a modernidade e o modernismo no campo da cultura amazônica.⁵

Em Belém são quase inexistentes os estudos mais aprofundados e de cunho historiográfico sobre a questão da verticalização da cidade. Nesta pesquisa destacam-se os trabalhos da geógrafa Janete Coimbra (1992), do geógrafo Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior (1998) e o das arquitetas Jussara Derenji (2001) e Celma Chaves de Souza Pont Vidal (2008) estudos que, apesar de sua grande importância pelo ineditismo e problemas apresentados, fazem usos de metodologias e de questões distintas daquelas pertinentes ao campo de análise do historiador social.

Derenji (2008) em artigo intitulado “*Modernismo na Amazônia - Arquitetura em Belém do Pará entre 1940 e 1970*”, analisa a problemática a partir da implantação da arquitetura moderna na região e suas alterações ao longo das décadas de 1940, 50, 60 e 70. Trata-se de um ensaio reflexivo sobre o processo de adaptação da arquitetura moderna à região, seu clima e hábitos estéticos e práticos do *ethus* modernista amazônico.

Vidal (2008) apresenta importantes considerações à questão em sua tese de doutorado “Arquitectura en Belém entre 1930 - 1960: modernización con lenguajes cambiantes” e nos artigos intitulados “Modernização, inventividade e mimetismo na arquitetura residencial em Belém entre as décadas de 1930 e 1960”, e “Arquitetura, modernização e política entre 1930 e 1945 na cidade de Belém”.

O conjunto dos referidos trabalhos dão enfoque na análise do processo de reformulação e afirmação da arquitetura moderna na região, em especial a de tipo residencial.

²Nomenclatura que designa o movimento político ligado ao Governador Magalhães Barata. Sobre a questão obras como: ROCQUE, Carlos. *Depoimentos para a história política do Pará*. Belém: Mitograph, 1981.

³Ver FONTES, Edilza. *O pão nosso de cada dia: trabalhadores, indústria da panificação e a legislação trabalhista em Belém, 1940-1945*. Belém: Paka-Tatu, 2002.

⁴Ver PETIT, Pere. *Chão de promessas: elites políticas e transformações econômicas no Estado do Pará no Pós-64*. Belém: Paka-Tatu, 2003.

⁵FIGUEIREDO, Aldrin Moura de. *A cidade dos encantados: pajelanças, feitiçarias e religiões afro-brasileiras na Amazônia 1870-1950*. Belém: EDUFPA, 2008.

FIGUEIREDO, Aldrin Moura de. Caminhos da memória e do tempo. In: Aldrin Moura de Figueiredo; Rosângela Marques de Britto; Dorotéia Lima. (Org.). *Pedra & alma: 30 anos do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional no Pará (1979-2009)*. 1 ed. Belém: IPHAN, 2010, v. 1, p. 24-40.

Analisa também o impacto desta arquitetura moderna sobre o urbanismo e a sua relação com a política local.

Mesmo que com propostas diferentes de análise do processo de afirmação da arquitetura moderna, os estudos de Derenji (2001) e de Pont Vidal (2008) não se dedicam exclusivamente ao processo de verticalização, ampliando o estudo para outras manifestações da arquitetura moderna.

Para além da questão arquitetônica, sobre o estudo da verticalização da cidade referenciamos a pesquisa do geógrafo Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior em sua tese de doutorado “A cidade dispersa: os novos espaços de assentamentos em Belém e a reestruturação metropolitana.”, que realiza importantes considerações sobre o processo de ocupação do espaço urbano em Belém dando especial atenção ao processo de verticalização das áreas centrais da cidade.

Também de cunho geográfico encontramos a tese da geógrafa Janete Coimbra de Oliveira, em sua tese de doutorado intitulada “Produção e apropriação do espaço urbano: a verticalização em Belém-PA”. Neste estudo, Oliveira percebe o problema a partir do conceito de apropriação espacial, em um período cronológico bem extenso, analisando o processo da década de 1930 a 1990. Nesta perspectiva, Oliveira divide o crescimento vertical nas seguintes fases: pré-vertical (década de 1930); fase embrionária (década de 1940); fase de definição (década de 1950); fase de expansão para outros bairros fora do eixo central (década de 60) e fase de afirmação pela malha de expansão urbana (década de 70) (OLIVEIRA, 1992, p. 100).

No campo da geografia histórica das cidades, apesar de inúmeros avanços e da contribuição valiosa dos estudos de Oliveira (1992) para a compreensão da cidade de Belém, a dualidade “estado e desenvolvimento econômico” ainda condiciona e elege o estudo de determinados períodos de uma cidade e exclui outros, o que gera vazios na compreensão das realidades urbanas.

Para além de conceituar e classificar em fases a apropriação do espaço urbano de Belém, interessa a esta dissertação a compreensão de um “*recorte*” cronológico mais amplo, onde o debate sobre a verticalização ganha relevo seguindo uma perspectiva mais própria: a história social. Pretende-se desta forma, compreender a historicidade dos homens e mulheres viventes

na cidade de Belém, sua relação, proposta e debates em torno de seu crescimento e modernização e seus problemas com o processo de verticalização vivido no período de 1940 e 1950. Assim, a perspectiva aqui escolhida recuperará mais detidamente a vivência pessoal e as representações múltiplas sobre este processo.

Se por um lado há dificuldades de se localizar outros estudos historiográficos sobre o tema que analiso, por outro, esta dissertação se construiu a partir da análise abundante de fontes; jornalísticas em bom volume, relatórios de governo, iconografias da cidade e de sua verticalização, além de livro de caráter literário regional de época os quais abordam a questão do crescimento urbano de Belém. Todo este rico material aqui utilizado, possibilitou compreender como este símbolo urbano, o arranha-céu, construiu-se particularmente em meio a cultura local, às especificidades da região amazônica, bem como de sua convivência com símbolos de verticalização de múltiplas temporalidades e espacialidades.

Seguindo a linha metodológica proposta por Bernard Lepetit (2001) na obra “Por uma Nova História Urbana”, considera-se que as transformações físicas que modificam a forma de uma cidade, independente de sua escala, não são lineares, não se ajustam necessariamente às conjunturas econômicas, alteração de população ou mudanças de hábitos. Dentro desta perspectiva, esta dissertação apóia-se na concepção de que o estudo das cidades deve ser percebido tendo em vista a multiplicidade de aspectos, funções, usos, imaginários e não menos importante de temporalidades.

Segundo Lepetit, ainda na temática, compreende - se que por mais forte que seja o projeto modernizador do Estado, ou força econômica a mesma,

(...) não dissocia, ao contrário, faz convergirem, num mesmo momento, os fragmentos de espaços e hábitos vindos de diversos momentos do passado. Ela cruza a mudança mais difusa e mais contínua dos comportamentos citadinos com os ritmos mais sincopados da evolução das formas produtivas (...) A cidade nunca é absolutamente sincrônica: o tecido urbano, o comportamento dos citadinos, as políticas de planificação urbanística, econômica ou social desenvolvem-se segundo cronologias diferentes (LEPETIT, 2001, p.141-143).

Desta forma, compreende-se a necessidade de aprofundamento do estudo das temáticas urbanas, observando a cidade para além do crivo da vontade estatal ou do desenvolvimento econômico. Como bem demonstra o estudo de Lepetit, ainda há um largo campo de estudos sobre a história cultural da cidade, desta forma, o objetivo presente é somar a história da

cidade de Belém a campos pouco explorados e em momentos considerados “frios” para os estudos históricos.

Em Belém, os estudos sobre questões ligadas a urbanização, possuem dois grandes marcos cronológicos de destaque. O primeiro refere-se ao período pombalino, que corresponde basicamente à segunda metade do século XVIII, seguindo a lógica de investimentos na região com a criação da Companhia de Comércio a cidade recebeu, através da iniciativa da Metrópole, uma série de construções monumentais como o palácio do governo, a urbanização de algumas vias da cidade e a construção de suas principais igrejas. Acrescenta-se a este processo a presença do arquiteto italiano Antônio Landi, autor de inúmeros projetos arquitetônicos na cidade.

Esta temática é amplamente discutida, não só pela história, mas também pela arquitetura, que já organizou vários seminários e exposições sobre a “*Belém do século XVIII*”, ou a “*Belém de Landi*”. Destaca-se inclusive a existência de um fórum permanente de estudo e pesquisa sobre o tema: “O Fórum Landi”⁶, com a realização de uma especialização sobre a temática.⁷

Outro período de destaque é o conhecido como “*Belle Époque*”, onde a partir da segunda metade do século XIX a cidade enriquecida pelos incentivos da produção do látex, sofreu uma série de mudanças em sua estrutura urbana destacada principalmente por obras públicas que buscavam aproximar a cidade de padrões estéticos e comportamentais europeus, processo relacionado com a figura do então intendente municipal Antônio Lemos.⁸ No campo

⁶Disponível em: <http://www.forumlandi.ufpa.br/PT/Crediti.html>.

⁷Alguns dos trabalhos sobre Antônio Landi desenvolvidos no curso de especialização:

*Antônio José Landi (1713-1791) e a arquitetura religiosa em Belém do Pará, Coimbra 2005 (2MB - PDF) artigo de Isabel Mayer Godinho Mendonça.

*O contributo de Antônio José Landi para as artes decorativas no Brasil colonial: (composições retabulares em madeira, estuques, e pintura de quadratura), Fundação Calouste Gulbekian, Porto 2003 (2MB - PDF) artigo de Isabel Mayer Godinho Mendonça.

*Testemunhos de Bolonha em Portugal e no Brasil: os desenhos do arquiteto Giuseppe Antônio Landi (1713-1791) (2MB - PDF) artigo de Isabel Mayer Godinho Mendonça.

*Mobilidade, artistas e artífices no espaço Amazônico: a saga de Landi - VII Colóquio Luso-Brasileiro de História da Arte - Porto-Portugal em 2005 (555KB - PDF) artigo de Flávio Augusto Sidrim Nassar.

*Palácio dos Governadores - Ecletismo Tese de Elna Maria Andersen Trindade.

*Igreja da Sé Catedral de Belém (72KB - PDF) artigo de Dulce Rosa de Bacelar Rocque.

*Belém - testemunha das obras de Landi, in Mundo Brasil março 2003 - ano 4 - pag.20-22 (4,50MB - PDF) artigo de Dulce Rosa de Bacelar Rocque.

*O processo criativo do arquiteto Antônio José Landi para o palácio dos governadores. Tese de Bruno Gabriel Freitas Oliveira.

⁸Ver: SARGES, Maria de Nazaré. Belém: Riquezas produzindo a *Belle-Époque* (1870-1912). Belém: Paka-tatu, 2002.

historiográfico regional, é a virada do século XIX para o XX um dos mais privilegiados para a realização de estudos que oferecem os mais variados enfoques ao tema.

Isto não quer dizer que a predileção por alguns temas ligados à urbanização em dois períodos especiais tenham esgotado a temática. Inúmeras formas de tratamento de fontes, metodologias e abordagens ainda dão fôlego a investigações neste campo. Apesar disto percebem-se vazios historiográficos sobre, por exemplo, as transformações urbanas sofridas pela cidade na primeira metade do século XIX e os três últimos quartéis do século XX.

Deve-se questionar com isso, até que ponto o estudo da cidade a partir de determinados marcos cronológicos não limita a produção e o estudo das temáticas urbanas na região e impede a compreensão mais completa da dinâmica da história urbana de Belém.

Tal ampliação é necessária para que se compreenda a cidade como um grande mosaico social, cultural e temporal, onde elementos de diferentes temporalidades convivem no espaço urbano. Sobre a questão temporal ou cronológica, percebe-se a cidade imersa em uma complexa trama de temporalidades que se cruzam e se transformam mutuamente. Segundo Lepetit (2001, p. 138),

As casas e os espaços de trabalho, os edifícios públicos e a rede viária, as maneiras de viver e de morar, a organização técnica da produção e da troca, as formas de divertimentos e a geografia dos espaços de lazer sempre provêm, em sua maior parte, do passado e resultam, em sua evolução, de ritmos diferentes (...). Em outras palavras, (...) os elementos de uma cidade, em sua contemporaneidade, têm idades diferentes.

Para estudar a cidade dentro destas perspectivas, Lepetit (2001) compara a cidade com um livro que precisa ser lido em uma perspectiva hermenêutica. Ao falar sobre a questão afirma:

A compreensão do texto tem um caráter de apropriação. Portanto, inscreve-se numa tensão temporal. Atualizando a significação de um texto, ela luta com a própria distância que separa o leitor do sistema de valores em que o texto se constrói. Ela torna contemporâneo e semelhante o que era diferente e afastado no passado, torna familiar o que era estrangeiro (...) a conduta hermenêutica explora a própria distância temporal (LEPETIT, 2001, p. 151).

Compreende-se que a cidade, com toda sua complexidade, seja percebida como um objeto de estudo social e cultural e não apenas como um cenário para a história econômica e política. Segundo o autor:

(...) a cidade é em si mesma um objeto complexo em que se manifestam todos os fenômenos de interação, um conjunto que é mais do que a soma de suas partes. A complexidade do sistema urbano e a evolução das formas de sua organização fazem da cidade um objeto específico (...) (LEPETIT, 2001, p. 39).

Dentro desta lógica a escolha de estudar Belém entre as décadas de 1940 e 50, metodologicamente, reside em perceber a cidade em um período sem um grande aporte financeiro e pouco poder estatal de garantir políticas públicas, onde, entretanto mecanismos são desenvolvidos para garantir um certo ar de desenvolvimento e modernização, uma aparência de metrópole.

Ainda neste raciocínio, não interessa a esta dissertação desenvolver amplos argumentos que confirmem ou não um caráter de metrópole em Belém, vista toda a enorme quantidade de variáveis embutidas neste conceito cujo campo conceitual centra-se mais amplamente em outras bases de disciplinas. Fundamental é, contudo, lembrar que o processo de “*metropolização*” pode ser encaminhado historicamente. A historiadora Sandra Pesavento (1995) chama a atenção para o fato de que a idéia sobre o que seja uma metrópole muitas vezes:

Vem associada a dados concretos e evidentes, tais como padrão de edificação, número de população, sistema de serviços urbanos implementados, rede viária, infra-estrutura de lazer e comercial, etc. Metrôpoles foram Paris e Londres, assim como Nova Iorque, São Paulo e também o Rio de Janeiro. Ou seja, estes centros urbanos comportaram a materialização, no tempo e no espaço um fenômeno social que deu margem ao conceito de metrópole. Mas, o que pensar de uma Porto Alegre dos anos 30 do nosso século, acanhada segundo os padrões urbanos vigentes, e que é referida pelos contemporâneos como metrópole, vivenciando um “ritmo alucinante” de “progresso” e desenvolvimento, tal como dizem os periódicos da época? (PESAVENTO, 1995, p. 07).

Neste ponto, a idéia de Pesavento (2005) sobre a constituição simbólica de metrópole se relaciona com a de Lepetit (2001), ficando claro que, para além de critérios materiais, a definição do que seria uma metrópole é extremamente complexa, estando muito longe da simples relação de índices econômicos e populacionais.

No intuito de fugir da relação crescimento/metropolização como soma exata, com causa e efeito, essa dissertação compreenderá três capítulos. O primeiro desenvolverá uma reflexão sobre o processo de afirmação do arranha-céu na cidade, do suporte legal ou institucional que o cercou, buscando, no entanto, ir além das “falas” governamentais ou legais. Realiza também um apanhado cronológico dos edifícios construídos na área da avenida 15 de Agosto,

perseguindo sua função simbólica de tradutor do desenvolvimento da cidade, seus limites e dilemas.

No segundo capítulo será realizada uma análise da relação entre o arranha-céu com outros símbolos da “grandiosidade” da cidade (torres de igrejas, caixas d’água, por exemplo), A idéia aí será compreender estes novos símbolos, sua inserção no cotidiano em meio a símbolos provenientes de outras temporalidades.

No terceiro será realizada uma análise do lugar que estes primeiros arranha-céus ocupam na dinâmica atual da cidade, e questões ligadas à inserção dos mesmos nos debates sobre a preservação do patrimônio cultural urbano.

Neste percurso, espera-se delinear o impacto da verticalização na cidade e seus desdobramentos. Nesta linha metodológica foi traçado um caminho com vistas a desenvolver uma reflexão não material do problema, dando um enfoque cultural à questão, investindo na concepção de que observar a cidade é muito mais do que se estudar o espaço, visto que este não fala por si só. As representações criadas a partir dele pelo ser humano é que imprime sua existência no tempo e no espaço. Como lembra Bachelard: (2008, p. 62) “O espaço habitado transcende o espaço geométrico.”

1º CAPÍTULO: VERTICALIZAÇÃO E MODERNIDADE

Segundo Jonathan Glancey, em seu Livro “História da Arquitetura”, o arranha-céu é uma construção de origem norte-americana, possibilitada pelo grande incêndio que varreu a cidade de Chicago nos Estados Unidos em 1871. Para o autor, este desastre deu aos arquitetos “uma oportunidade sem precedentes de reconstruir tudo com novos materiais, técnica e invenções” (GLANCEY, 2007, p. 159). Em 1895, rasgava os céus de Chicago a primeira construção considerada portadora do título de “arranha-céu”, o “Reliance Building”, construído entre os anos de 1894 e 95 com quinze andares. A cidade de Chicago passou a partir daí por um processo acirrado de verticalização, que rapidamente se estenderia para outras grandes cidades.

De Chicago, as técnicas construtivas em aço usadas no “*Reliance*”, foram levadas para Nova York que, segundo o autor, tornou o arranha-céu quase como seu sinônimo (GLANCEY, 2007, p. 159). Em Nova York, como grande marco deste processo, foi construído entre 1910 e 1913 o edifício “*Woolworth*”, com 57 andares e 241 metros de altura. Ainda segundo Glancey (2007, p. 160):

Ele dominava o horizonte em ascensão de Nova York e, exceto pela estátua da Liberdade, era a primeira visão que visitantes e imigrantes tinham dos Estados Unidos se viessem pelo Atlântico e pela costa leste. E que visão! Uma torre de 241 metros, coroada com um íngreme teto e uma lanterna medieval. (...) O edifício Woolworth falava de um país absolutamente confiante e comercialmente ousado.

No seio desta ousadia, surgiram alguns anos depois o “*Rockefeller Center*” e o clássico “*Empire State*”, eternizados nas imagens e filmes norte americanos. Essas obras arquitetônicas, entre tantas outras, atestam a impossibilidade de se compreender a lógica da inserção deste tipo de construção somente pela especulação imobiliária. Como afirma Glancey (2007), são torres que falam. Falam de sua época, de suas aspirações. A presença deste tipo de construção se tornaria sinônimo de desenvolvimento urbano e metropolização, era um processo de afirmação de identidade.

Jose Miguel Cortês ao analisar este processo, afirma que:

(...) o princípio originário do arranha-céu racional moderno era produto da escassez de terrenos para construir (repetir verticalmente a estrutura de sobrado tantas vezes quantas seja tecnicamente possível com o objetivo de aumentar o preço dos terrenos. Não obstante, não se pode esquecer que o primeiro arranha-céu foi erguido em Chicago, cidade norte-americana associada à idéia de espaços livre ilimitado, visto

que três de seus lados eram rodeados por imensas planícies com extensa disponibilidade de solo. Daí decorre o paradoxo de que um instrumento destinado a economizar espaço horizontal tenha nascido em um lugar espaçoso. É bem provável que seu nascimento se deva muito mais a idéia de criar símbolos, silhuetas que se dissolvem no céu, como em um sonho, e que representam, melhor que nenhuma outra forma, a riqueza, o poder e a força da energia humana (CORTÊS, 2008, p. 144).

Marshal Berman, ao analisar a transformação da cidade de Nova York em o que ele chama de “*floresta de símbolos*”, atesta que:

Muitas de suas estruturas urbanas mais marcantes foram planejadas especificamente como expressões simbólicas da modernidade: o Central Park, a ponte do Brooklyn, a estatua da Liberdade, Coney Island, diversos arranha céus de Manhattan, o Rockefeller Center e outras mais. Áreas da cidade como o porto, Wall Street, a Broadway, o Bowery, a parte baixa do East Side (...) ganharam força e peso simbólicos com o passar do tempo. O impacto cumulativo de tudo isso é que o nova-iorquino vê se em meio a uma floresta de símbolos Baudelairiana. A presença e a profusão de tais formas gigantescas fazem de Nova York um local rico e estranho para se viver. Mas também o torna um lugar perigoso, pois seus símbolos e simbolismos estão em infatigável conflito uns com os outros, em busca de sol e de luz trabalhando para eliminar-se mutuamente, desmanchando a si próprios e aos outros no ar (BERMAN, 2007, p. 338).

Esses símbolos recuperados por Berman (2007) relacionavam certa imagem de cidade à afirmação de poder, de desenvolvimento e modernidade. Verticalizar-se, portanto, tornou-se uma meta para boa parte das cidades do mundo, como uma espécie de exigência para se obter o título de “moderna”. Subentende-se que o arranha-céu, para além de uma necessidade imobiliária das metrópoles contemporâneas, estabelece-se como um importante símbolo de desenvolvimento e modernização, a partir do aprimoramento da tecnologia construtiva do concreto armado⁹, do aço, bem como do elevador, o que possibilitou o processo de verticalização das grandes metrópoles, tornando-se sinônimo de vida moderna (SEVCENKO, 1998, p. 07-08).

Segundo a arquiteta Nadia Somekh, em seu estudo sobre verticalização na cidade de São Paulo, este fenômeno surgiu nos Estados Unidos como resultado:

(...) de uma estratégia econômica para multiplicar áreas valorizadas, tantas vezes quanto possível vendendo e revendendo a extensão inicial do terreno, tendo em vista este fato histórico e econômico foi possível chegar a uma conceituação do fenômeno da verticalização como a multiplicação do solo urbano possibilitada pelo elevador (SOMEKH, 2006, p. 44).

⁹Denomina-se concreto armado à associação do aço ao concreto, com a finalidade de melhorar a resistência desse a determinados tipos de esforços. Ver: AZEREDO, Helio. *O edifício até sua cobertura*. São Paulo: Edgar Blucher, 1997.

Ainda para Somekh (2006), a verticalização imprime mudanças fundamentais no mundo da construção civil a partir da exigência de uma nova organização do canteiro de obras e de mudanças significativas nas relações de trabalho, surgindo uma indústria particularmente lucrativa, muito vinculada ao setor terciário da economia. Os primeiros edifícios nos Estados Unidos tiveram suas construções financiadas para sediarem grandes bancos, empresas seguradoras, grandes grupos industriais, dentre outros.

No Brasil, este fenômeno foi mais forte em Estados como Rio de Janeiro e São Paulo, no entanto, para além de quantidade, percebe-se a existência deste acontecimento em inúmeras outras cidades brasileiras. Mais uma vez é fundamental relembrar o caráter híbrido deste processo cuja implantação em cada região guarda importantes especificidades.

Sobre a ligação com a suposta origem norte-americana do arranha-céu, não se pode estudar este fenômeno sobre a perspectiva de entendê-lo como consequência natural de uma “moda” que se expande em ondas na direção centro-periferia. A chegada do arranha-céu ao Brasil, entre as décadas de 1920 e 1930, marca um período histórico amplamente disputado pelos movimentos modernistas que na arte, música, literatura e arquitetura imprimiram mudanças contumazes na sociedade brasileira. As principais capitais sentiriam este processo sob a égide de importantes discussões acerca da necessidade de se levar em conta as especificidades regionais de um país em formação.

A década de 1930, com a chegada de Getúlio Vargas ao poder e a força do populismo, foi marcada por mudanças fundamentais na maneira de se pensar a cultura brasileira e a própria identidade nacional (ORTIZ, 1985). Tornou-se urgente desenvolver novas formas de se pensar o Brasil. Intelectualmente, é no seio de parte dos nomes de proa do movimento modernista tal como Mario de Andrade, entre outros, que o Estado buscará forças para realizar as modificações necessárias à construção de um novo ideário nacional.¹⁰

Embora nem sempre de forma simples, em linhas gerais, os ideais de desenvolvimento baseados no modelo europeu e/ou norte-americano tornavam-se alvo de críticas entre intelectuais, fossem eles de tendência populistas ou mesmo para comunistas históricos. Estava em voga a valorização da cultura, do folclore e da história brasileira. No campo da

¹⁰O movimento modernista desde 1922, ainda na primeira república, acreditava em uma valorização de um investimento na questão nacional. Com o governo Vargas esta questão se torna mais latente e o movimento modernista alcança os gabinetes estatais. Como afirma Tarcila Guedes “se por um lado o governo Vargas abria espaços para instituições intelectuais modernistas, por outro, os reprimia com mão de ferro quando não se enquadravam em seu projeto político” (GUEDES, 2000, p. 52).

arquitetura, passou-se a atribuir maior importância a modelos que valorizassem ideais de cultura nacional. Não necessariamente como um passo para o futuro, às vezes o mais ousado era uma volta às raízes coloniais mais adaptadas a uma realidade brasileira. No passado colonial ou nos futuros arranha-céus, incentivava-se a valorização de modelos que priorizassem o processo inventivo de adaptação arquitetônica em detrimento ao que era considerado cópia de outros espaços e estilos arquitetônicos, normalmente percebidos impróprios ou pouco cabíveis na realidade climática, social e cultural brasileira.

É neste período também que a partir de uma nova lógica de intervenção nas questões sociais o urbanismo ganha força no contexto nacional, demonstrando a preocupação do governo Vargas em repensar as políticas para as cidades brasileiras, controlando e disciplinando seu crescimento. Segundo Outtes (2003) em seu estudo sobre os planos urbanísticos no Brasil e na Argentina,

There were changes from the turn of the century to the 1920s in the South American planning movement. In just a few years the concept of planning expanded from isolated interventions in specific parts of the urban territory to the planning of the city as a whole and the control of urban growth. Instead of repairing what had developed in an unsuitable way, there appeared the idea of creating rules to force things to happen in a pre-defined way¹¹ (OUTTES, 2003).

Neste novo urbanismo, o arranha-céu ganha lugar de destaque nos planos para as grandes cidades brasileiras, mesmo que imersos em significados ambíguos: eram cópia de edifícios construídos em outras cidades ou eram símbolos adaptados de um moderno nacional? A polêmica contaminou outros arquitetos modernistas. Sobre a chegada do arranha-céu, Lucio Costa, arquiteto ícone do urbanismo e da arquitetura modernista, autor do projeto de planificação da cidade de Brasília, em entrevista concedida ao jornal carioca “*O País*” no ano de 1928, atestava que no Rio de Janeiro:

(...) O arranha-céu deve ser considerado como resultante de nosso estado de espírito e do progresso material, de nossa mentalidade audaciosa e construtora, dessa nossa mania infinitamente tola de brincar com moedinhas de ouro como brincam as crianças com soldadinhos de chumbo. A opinião bastante comum e geralmente aceita de atribuir a sua existência exclusivamente as condições topográficas de Nova York é inteiramente falsa. Foi isso um simples pretexto, a crise indispensável que precipitou o surto. A causa invisível, verdadeira e profunda foi antes o que acima citei – o nosso ídolo a nossa adoração. Com ou sem Nova York ou Chicago o arranha-céu não teria deixado de surgir. Assim sendo todas as grandes cidades

¹¹**Tradução sugerida:** Houve mudanças a partir da virada do século, para a década de 1920 no movimento de planejamento sul-americano. Em poucos anos o conceito de planejamento expandiu de intervenções isoladas em partes específicas do território urbano para o planejamento da cidade como um todo e o controle do crescimento urbano. Em vez de reparar o que havia desenvolvido de forma inadequada, apareceu a idéia de criar regras para forçar as coisas acontecerem de uma forma pré-definida (OUTTES, 2003).

modernas terão fatalmente, mais cedo ou mais tarde, que aceitar, em maior ou menor escala esse partido de construção (COSTA, apud RIBEIRO, 2005, p. 41).

Desta forma, Lucio Costa (1928) defendia a inserção do arranha-céu na paisagem das cidades brasileiras, como bem diz, era um ídolo, uma adoração, que pelo estado de desenvolvimento se estenderia naturalmente a todas as cidades. Mesmo assim, Costa defendia certa adaptabilidade deste tipo de construção aos estilos arquitetônicos modernos e as realidades regionais.

(...) a idéia geralmente aceita de se poder fazer um arranha-céu em qualquer estilo é tão ridícula como seria um alfaiate perguntar ao freguês de acordo com a época querera ele se vestir – se à grega, se à Luiz XV. O estilo não é fantasia que se invente ou se copie, surge naturalmente como função do sistema de construção, dos materiais empregados, do clima, do ambiente, da época. Está preso ao arcabouço construído e às vezes a uma simples exigência de aeração e higiene (COSTA, apud RIBEIRO, 2005, p. 42).

Em seu surgimento na paisagem brasileira, a figura dos arranha-céus causou sustos e apreensões por sua similaridade com tipos de residências coletivas, vulgos cortiços que tiravam o sono das autoridades desde o período imperial. A figura aterrorizante dos cortiços fez com que os primeiros arranha-céus brasileiros, localizados na capital carioca e em São Paulo, buscassem outras nomenclaturas como, por exemplo, “*palacete*”. Esta nomenclatura resultava do uso de um termo comum para designar as belas e majestosas residências de elite. Segundo Marins (2008) esta palavra ganhava a capacidade de atenuar preconceitos e hesitações, já que a novidade deste tipo de moradia fora primeiramente aderida por setores de elite.

A lei de condomínios, aprovada em 1928, tentando resolver este problema, estabelecia a obrigatoriedade de total individualidade das unidades, o que, mesmo assim, rendeu o chavão aos primeiros arranha-céus residenciais de “*cortiços de luxo*”. Ainda para Marins (2008, p. 186):

O receio de decair socialmente, advindo do desprezo para com as coabitações, foi vencido com a adoção de acabamentos custosos utilizados nos revestimentos externos e nas áreas internas de circulação. (...) Era imperioso conferir exclusividade e luxo àqueles que se dispusessem a migrar dos palacetes para os apartamentos, já que eram incontornavelmente um gênero de moradia coletiva, aspecto nauseante para as elites.

Dentre os inúmeros exemplos de edifícios construídos neste período destaca-se como precursor deste processo o “*Palacete Santa Helena*”, construído em São Paulo na década de 1920 e demolido para a construção da linha de metrô da praça da Sé, região central da capital

paulista na década de 1970. Malta (2006), ao analisar o processo de construção deste edifício, atesta a dificuldade enfrentada para nomear aquele tipo de construção que marcava a paisagem da cidade. Utilizando-se do estilo eclético, o autor analisa a difícil tarefa de adaptação deste estilo tão valorizado neste período a uma edificação com tantos pavimentos. Para ele:

A criação de edifícios verticais de vários pavimentos, principalmente dos arranha-céus, rompiam com a noção histórica do tipo, pois deles não havia registro de procedentes históricos. A multiplicação de andares trouxe aos arquitetos temas que não poderiam ser abordados pelos modelos pré-fixados (...) em virtude de existir um claro enquadramento do edifício, em alguma classificação, a seleção do tipo para o Santa Helena foi fixada pela utilização de elementos derivados de diferentes tipos: teatro, palacete urbano, arranha-céu. O prédio resultou assim de uma combinação de elementos derivados dessas tipologias preexistentes (MALTA, 2006, p. 70).

Também na primeira geração de edifícios paulistanos encontramos o edifício “*Sampaio Moreira*”, com 54 metros de altura, construído em 1924 na rua Líbero Badaró. Este edifício tornou-se um marco pela utilização de concreto armado, o que para sua altura de 14 pavimentos era inédito no Brasil, incentivando o uso deste tipo de tecnologia na construção civil (MALTA, 2006, p. 70).

Outro exemplo do impacto causado por este novo elemento na paisagem, ainda na cidade de São Paulo, destaca-se o edifício “*Martinelli*”, construído poucos anos depois do “*Santa Helena*” e do “*Sampaio Moreira*”. Sua estética eclética e o palacete residencial implantado em plena cobertura, dão conta de transparecer conflitos de identidade na construção, marcados pelas rápidas mudanças que a cidade sofria. Segundo Somekh (2006, p. 60) “é o edifício Martinelli que transmitiu com eloquência as novas possibilidades de crescimento vertical na cidade.”

Ainda para Somekh (1997), o grande motivador do processo de verticalização do centro de São Paulo era a criação de espaços para abrigar o crescente setor terciário, a partir da criação de áreas comerciais e de serviços que se coadunassem com o estabelecimento de novos hábitos culturais urbanos materializados por teatros, cinemas, agências de viagem, entre outros.

Seguindo esta característica comercial, ainda na primeira metade do século XX, o processo de verticalização na cidade de São Paulo teve como lócus principal os bairros centrais da cidade, que em grande medida, já haviam reduzido consideravelmente sua função residencial, pelo menos para a elite. Desta forma, o processo de verticalização se afirmou,

“aproveitando os grandes lotes, a arborização das ruas e o prestígio, empanado dos antigos bairros elegantes” (MARINS, 2008, p. 188).

Diferentemente, no Rio de Janeiro, o processo de verticalização surge muito mais associado ao ramo habitacional, ocorrendo mais acentuadamente nos bairros próximos a região litorânea da cidade, com edifícios de alto luxo, especialmente nos bairros da Glória, Flamengo, Botafogo e Copacabana (MARINS, 2008, p. 188). No centro, contudo, destaca-se o edifício “*A Noite*”, sede da “*Rádio Nacional*” e do jornal “*A Noite*”, construído em 1928 com 22 andares, na época o maior já construído em concreto armado (SOMEKH, 2006, p. 58).

Estes edifícios retratavam um imbricamento de estilos arquitetônicos e técnicas construtivas onde, segundo Marins (2008, p. 188), a “fusão dos custosos elementos decorativos de referência francesa juntava-se às escalas vindas das cidades norte-americanas.”

Esta característica se repete também na cidade de São Paulo, onde para Marins (2008, p. 188), os edifícios - “*palacetes*”- da região de Santa Ifigênia, Vila Buarque e Santa Cecília, áreas alvo dos primeiros arranha-céus, guardam “na ausência de recuos, nas portarias com acabamentos luxuosos e no próprio gabarito de sete ou oito andares a referência direta às experiências de edificação de cidades européias”.

Mesmo sendo considerada a influência norte-americana, percebe-se a grande mistura de estilos e funções às quais a figura do arranha-céu é submetida em seu processo de afirmação no Brasil, principalmente em cidades ainda com fortes características “*Belepoqueanas*” e coloniais, onde as imagens das cidades européias ainda encontravam eco como modelo de beleza e desenvolvimento. Ainda na temática, Marins (2008, p. 191) aponta que,

O Rio de Janeiro veio a conhecer um processo de verticalização igualmente acentuado, em que a relação entre a ocupação dos lotes e as ruas manteve-se por muito tempo fiel aos padrões oitocentistas das capitais européias – e à própria tradição urbana da cidade.

Dentre os bairros cariocas mais transformados por este processo destaca-se o de Copacabana, onde se consolidou o edifício de tipo habitacional. Segundo Marins (2008, p. 193): “Copacabana constituiu o exemplo mais notável de verticalização habitacional do Rio de Janeiro, tendo sido ali as casas leves, praianas, rapidamente substituídas pelos prédios de apartamento.”

Segundo o antropólogo Gilberto Velho, em sua análise sobre as alterações sofridas em Copacabana, comenta que:

Sem jamais ser uma área exclusiva de elite, Copacabana é identificada com um estilo de vida mais sofisticado e moderno. Até os anos 40, predominam as casas, chácaras e algumas verdadeiras mansões, mas seus habitantes são de variadas origens, com forte presença de estrangeiros, sobretudo europeus (...) foi o surto imobiliário da década de 40 que alterou drasticamente o panorama local. Copacabana passou a ser um bairro de prédios, com o quase total desaparecimento de outros tipos de habitação. Já em 1969, 98% das moradias eram apartamentos (VELHO, 1999, p. 12).

A pressão imobiliária na região foi gigantesca, o que levou a administração pública ao aumento gradual dos gabaritos dos edifícios, especialmente nas décadas de 1930, 40 e 50. Como uma grande contradição, este processo de verticalização foi tão intenso que “privou os habitantes do interior do bairro da sensação de estar a poucos metros da praia e dos ventos marinhos”, ironicamente “o morro do castelo, berço da cidade, fora arrasado anos antes justamente sob a alegação de bloquear a brisa marinha” (MARINS, 2008, p. 194).

Ainda no Rio de Janeiro, sobressaía-se neste processo de afirmação vertical a construção dos monumentais prédios públicos pelo governo federal na década de 1930. Entre eles destacam-se as sedes do Ministério da Educação e Saúde (1936/43), Ministério do Trabalho (1936/38), Ministério da Fazenda (1938/43), o da Marinha (1934/38), o da Guerra (1938/42), e o da Central do Brasil (1936/40).¹²

Segundo Cavalcanti (2006) criava-se um mercado de obras públicas distinto daquele da primeira república, restrito a teatros, bibliotecas e palácios. A prefeitura carioca se aliava às preocupações federais de remodelação da capital, convocando o urbanista Alfred Agache para elaborar o novo plano da cidade.

Este processo de afirmação de uma identidade metropolitana será sentido em muitos outros lugares, não só pela verticalização, mas pelos próprios planos de urbanização que alcançaram rapidamente grande parte das cidades brasileiras, como um plano norteador de desenvolvimento e crescimento das cidades, onde a arquitetura moderna avançava em direção à planificação das cidades.¹³

¹²Sobre a questão ver CAVALCANTI, Lauro. *Moderno e brasileiro*, 2006, p. 19.

¹³Segundo Cavalcanti (2006, p. 19), o modernismo na arquitetura brasileira teve muita influência das idéias de Le Corbusier e, em menor medida, daquelas de Walter Gropius.

Este tipo de experiência, não fora novidade no Brasil, uma vez que no final do século XIX já se conheciam algumas cidades planejadas¹⁴, no entanto, é no início do XX que este processo se afirma com a revisão dos traçados coloniais de inúmeras cidades brasileiras, onde significativas intervenções foram sentidas com abertura de grandes avenidas, praças, dentre outros. O ápice deste processo de valorização da cidade planejada e racionalizada no Brasil está na construção de Brasília. Antes de Brasília, contudo, existiam outras experiências como as de Belém do Pará.

1.1 A VERTICALIZAÇÃO EM BELÉM

O processo de verticalização sentido em Belém na década de 1940 tornou-se símbolo do crescimento urbano da cidade no período. Mesmo que possa ser classificado como “reduzido” ou mesmo “limitado”, visto que se concentra inicialmente a uma avenida, a gradativa formação do túnel de arranha-céus dava à região um ar de metrópole inspirado no já consagrado processo de verticalização norte-americano, e no caso brasileiro da então capital federal, o Rio de Janeiro, e de São Paulo.

A construção dos primeiros arranha-céus de Belém tem como *locus* principal a avenida 15 de Agosto (atual avenida Presidente Vargas), nome em homenagem a data de adesão do Pará à independência brasileira (15 de agosto de 1823). Durante as décadas de 1930, 1940 e 1950, a avenida se consolidou como a principal da cidade, onde, além dos arranha-céus se localizavam os melhores hotéis, cafés, cinemas e sedes dos principais clubes da cidade como o aristocrático “*Assembléia Paraense*” e a “*Tuna Luso Comercial*”. Ali havia ainda a praça central de Belém e um teatro imponente: a praça da República e o teatro da Paz. No conjunto, todas essas construções tornavam a rua um local central do ponto de vista de um centro econômico e de vida cultural, noturna e moderna, vida esta evidente e necessária para parte considerável da população da capital paraense.

Segundo o historiador Ernesto Cruz, a origem da atual avenida remonta à antiga travessa dos Mirandas, nome que recordava antigos moradores daquela área. Como referência, o historiador declara que era comum na região que os moradores de maior destaque dessem “os nomes à rua em que residiam. E não somente os moradores, como os

¹⁴As cidades de Belo Horizonte e Soure no Pará foram planejadas pelo engenheiro paraense Aarão Reis. Ver <http://www.urbanismobr.org/bd/autores>.

edifícios públicos e as igrejas” (CRUZ, 1992, p.16). A tentativa de traçar a origem da via exige uma pequena digressão aos séculos XVII e XVIII, tendo sua origem na expansão urbana em direção ao bairro da Campina.

A cidade de Belém foi fundada em janeiro de 1616, após a expulsão dos franceses do Maranhão, com o objetivo estratégico de proteger a entrada da região amazônica contra a ocupação estrangeira. A construção do forte do Presépio, edificação que marca o início da ocupação do território, foi criteriosamente selecionada escolhendo-se um ponto de solo firme e alto a beira de um largo igarapé chamado de *Pirí*¹⁵, o que lhe dava larga possibilidade de visualização da região.

A expansão inicial do núcleo urbano tinha como limitação e marco na paisagem o referido igarapé do *Pirí*, área alagada e pantanosa que dificultava sua ocupação, bem como a realização de obras. A necessidade de ocupação da área marcou a utilização de vários instrumentos tecnológicos com vistas a tentar transpor esta área e habitar seu entorno. A construção do convento de Santo Antônio pela ordem dos franciscanos no ano de 1624 marca o avançar da cidade em direção a margem esquerda do igarapé e contribui para pressionar o crescimento urbano naquela direção.

Manoel Barata em seu texto “As primeiras ruas de Belém” afirma que:

Quando em 1627, os frades capuchos de Santo Antônio deixando o seu hospício do UNA, levantaram o seu primeiro convento e igreja no sítio que por isso se chamou de largo de Santo Antônio então estendeu-se a cidade para esse lado, chamado de Campina, por ser campo ou subúrbio do núcleo primeiro povoado (BARATA, 1904, p. 119).

A cidade, já em fins do século XVII, passou a ser dividida em duas regiões básicas: os bairros da atual Cidade Velha, e da Campina. O caminho criado para ligar estas respectivas regiões passa a se tornar uma das principais ruas do então núcleo colonial de Belém. Segundo Penteadó (1951, p. 38):

Da Igreja de Santo Antônio ao antigo Forte do Presépio, há uma distância de aproximadamente 1250 metros, hoje ocupada, em grande parte pelas ruas Cons. João Alfredo e Santo Antônio (...) esse caminho partia do Pirí, defronte de uma ponte de estiva que ligava à outra margem ocupada pelo núcleo original de Belém. (...) Pode ser considerado como eixo de expansão urbana mais importante da época.

Ainda sobre a questão, Manoel Barata alega que:

¹⁵Alguns trabalhos questionam o nome “Igarapé do Pirí”, afirmando ser originalmente conhecido no século XVII como Igarapé do Jussara.

Percebe-se nitidamente a divisão da cidade em dois núcleos, o primeiro denominado de “Cidade Velha”, que se formou no entorno do forte do Presépio, em terreno bastante alagado, o que restringia muito seu crescimento, e o da “Campina” que se desenvolvia a partir de sua principal artéria, a rua dos mercadores, atual João Alfredo, terreno mais firme que ao longo dos séculos XVII e XVIII se formaria uma das mais movimentadas áreas da cidade.

Ainda no século XVIII, no mapa reproduzido a seguir, percebe-se nitidamente a divisão da cidade em dois núcleos distintos, o vazio da área central do mapa demonstra a dificuldade de ocupação das áreas alagadas à margem do *Pirí*.

Figura 02: Mapa de Belém em 1753.



Fonte: REIS, Nestor Goulart.
Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial. São Paulo/ USP,
Imprensa Oficial do Estado, 2001, p. 269.

Dentro desta lógica, a ligação entre estes dois extremos da cidade era feita pelas avenidas João Alfredo, antiga rua dos Mercadores, e Santo Antônio que gradativamente vão ganhando importância. Ao se referir à principal artéria da cidade ainda na primeira metade do século XIX, o viajante Wallace afirmava:

(...) é a rua dos Mercadores onde se encontram quase todas as boas lojas da cidade onde as casas só tem um pavimento e as lojas, com suas portas sempre abertas na frente, são conservadas limpas e esmeradamente arrumadas, tendo de preferência,

um variado sortimento de mercadorias (WALLACE, apud PENTEADO, 1951, p.123).

Ainda no início do século XX, poderia afirmar com certeza ser este eixo um dos mais importantes centros econômicos da cidade e onde se localizavam as principais instituições bancárias e de comércio em Belém, perdendo gradativamente sua característica habitacional.

Entre os séculos XVIII e XIX as respectivas avenidas eram um centro dinâmico de comércio, fator que acirrou a especulação imobiliária em seu eixo e no entorno tornando a região uma área extremamente importante para todos os setores sociais da cidade não sendo raro encontrar lado a lado finas casas de comércio, pensões, e estabelecimentos comerciais populares, mesmo que as primeiras fossem dominando a paisagem.

Ao longo da segunda metade do século XIX, a região vai gradativamente perdendo as casas de um pavimento anteriormente apontadas por Wallace, ganhando em fins do século XIX, graças à força das casas comerciais localizadas na região e o avanço das técnicas construtivas, construções de 02, 03 e até de 04 pavimentos, demonstrando a valorização imobiliária da região.¹⁶

Em fins do século XIX, Belém se expandia rapidamente em direção aos hoje conhecidos bairros de Nazaré e Batista Campos, a presença de grandes áreas alagadas, no entanto, limitava profundamente este crescimento, proporcionando a criação de grandes áreas não ocupadas, ou precariamente ocupadas em meio à malha urbana.

O desenvolvimento do bairro de Nazaré ainda no século XIX exigia ações do poder público no sentido de ali se promover a urbanização e embelezamento. Em 1849, o conselheiro Jerônimo Francisco Coelho já citava a necessidade de melhorias na região que viria a formar o bairro de Nazaré, no melhoramento das ruas e na arborização para que “o arrabalde de Nazaré venha a ser em breve tempo um lugar de aprazamento e recreio público” (COELHO, apud CRUZ, 1967, p. 29).

A historiadora Maria de Nazaré Sarges em seu estudo sobre a “*Belle Époque*” em Belém aponta que:

Áreas próximas à Cidade Velha, paulatinamente vão transformar-se no centro de atividades comerciais, fazendo com que as famílias que lá residiam se transferissem

¹⁶ Como exemplo o edifício sede da “*Paris N’América*”, importante estabelecimento comercial de alto luxo em Belém.

para outros pontos geralmente afastados em busca de maior espaço para construção de suas rocinhas, dando origem aos atuais bairros de Nazaré, Umarizal e Batista Campos, onde os lotes de terra eram mais baratos (SARGES, 2002, p. 171).

Desta forma, percebe-se gradativamente uma migração de moradias para os referidos bairros e a transformação do antigo bairro da Campina, núcleo urbano desenvolvido à margem esquerda do igarapé do Pirí, no centro econômico e financeiro da capital, e o eixo João Alfredo e Santo Antônio, já citado anteriormente como fundamental desde o período colonial, ganhando importantes instituições bancárias, de comércios e serviços. Destacam-se também as avenidas 15 de Novembro, 16 de Novembro, Frutuoso Guimarães e o então recém urbanizado boulevard da República.

Pelo enriquecimento proveniente da economia do látex, além de ampliar a área comercial de Belém, contribui para uma nova dinâmica a partir da inserção de produtos importados e de novas e elegantes casas comerciais, nota-se também, uma série de obras públicas que tentaram melhorar o centro da capital, aterrando áreas alagadas, alargando e realinhando ruas.

A então travessa dos Mirandas a que nos referimos anteriormente, foi transformada em travessa 15 de Agosto em 04 de setembro de 1877, segundo determinação da Câmara Municipal de Belém como referência a data de adesão do Pará à independência. Esta transformação marca não somente uma mera mudança de nomenclatura, mas também a gradual transformação urbana e enobrecimento da região (CRUZ, 1977, p. 393).

Obras de aterramento, calçamento, e reordenação vão cada vez mais dando importância à área, dentre elas o processo de urbanização da praça da República se caracteriza como um dos que marcaram profundamente a transformação paisagística da cidade. De um grande descampado proveniente do século XVIII, a região se tornaria o grande símbolo de uma Belém erudita, civilizada seguindo o modelo das grandes praças européias.

Durante o século XIX, inúmeras transformações na área foram implementadas pelo poder público. Neste período, Antônio Baena afirmava ser a área “plana sem calçada, com 396 braças de extensão (...) toda a sua beleza se constituía no mato arbustivo de um e de outro lado interrompido na beira por algumas casas baixas e ordinárias” (BAENA, apud PENTEADO, 1968, p. 119).

Em 1840, o então presidente da província, o Sr Antônio de Miranda, afirma em relatório ter mandado alinhar a área do largo da Pólvora “tencionando levantar no centro ate o fim do ano um chafaris elegante” (MIRANDA, 1840, p. 6). O mesmo governador altera o nome do então largo da Pólvora, que em homenagem ao então imperador brasileiro, passa a se chamar praça Dom Pedro II . Mais do que uma mudança de nome, a alteração de largo para praça já demonstra a importância da área para o cotidiano da cidade. O arquiteto Valci Andrade, ao analisar o processo de urbanização da região acredita que um dos marcos definitivos para o processo de valorização da área foi a construção do teatro Nossa Senhora da Paz.

A primeira mudança radical que transformou o largo da Pólvora data de três de março de 1869. Nesta data foi lançada a pedra fundamental do teatro Nossa Senhora da Paz. O teatro ocupava um dos quadriláteros do largo da Pólvora e era, à época, praticamente a única construção mais relevante no perímetro do largo, ainda ocupado, em sua maioria, por edificações sem muita expressividade. Com a construção do teatro, o largo da Pólvora confirmou sua condição de mais importante espaço livre público da cidade, o lócus “símbolo”, a meu ver de todo o crescimento econômico cultural e urbano de Belém (ANDRADE, 2003, p. 109).

Ainda segundo o mesmo autor, localizam-se outras alterações nas décadas de 80 e 90, principalmente nas gestões dos intendentess Arthur Índio do Brasil e seu sucessor Gama Abreu. Durante a gestão do primeiro, foram feitos o calçamento em madeira das avenidas periféricas e a construção de caminhos ajardinados na área. Na gestão de Gama Abreu, apareceram os primeiros bancos, a instalação do primeiro chafariz, a construção do monumento à República, e finalmente, a consequente mudança para o nome que é conhecido até hoje: a praça da República (ANDRADE, 2003, p. 118).

No entanto, é na administração do intendente Antônio Lemos que a região receberá um processo mais forte de remodelação. Segundo Nazaré Sarges, referindo-se ao período de administração do mencionado intendente, compreende que:

(...) Seu gosto modernizante imporá à praça uma nova ordenação espacial e estética, fazendo nela um dos marcos na imagem que projetava para a cidade. O próprio Lemos explicitava o interesse em modificar a estrutura da praça, sendo que num primeiro momento a imprensa através de seus protestos demonstrou não aceitar muito bem esse interesse renovador. Evidente que estas medidas exploravam a necessidade de compor o centro da cidade com praças suntuosas e, a exemplo das praças européias, construir de acordo com o estilo mais condizente com a nova ordem social (SARGES, 2000, p. 170).

Figura 03: A praça da República antes das Intervenções de Antônio Lemos.

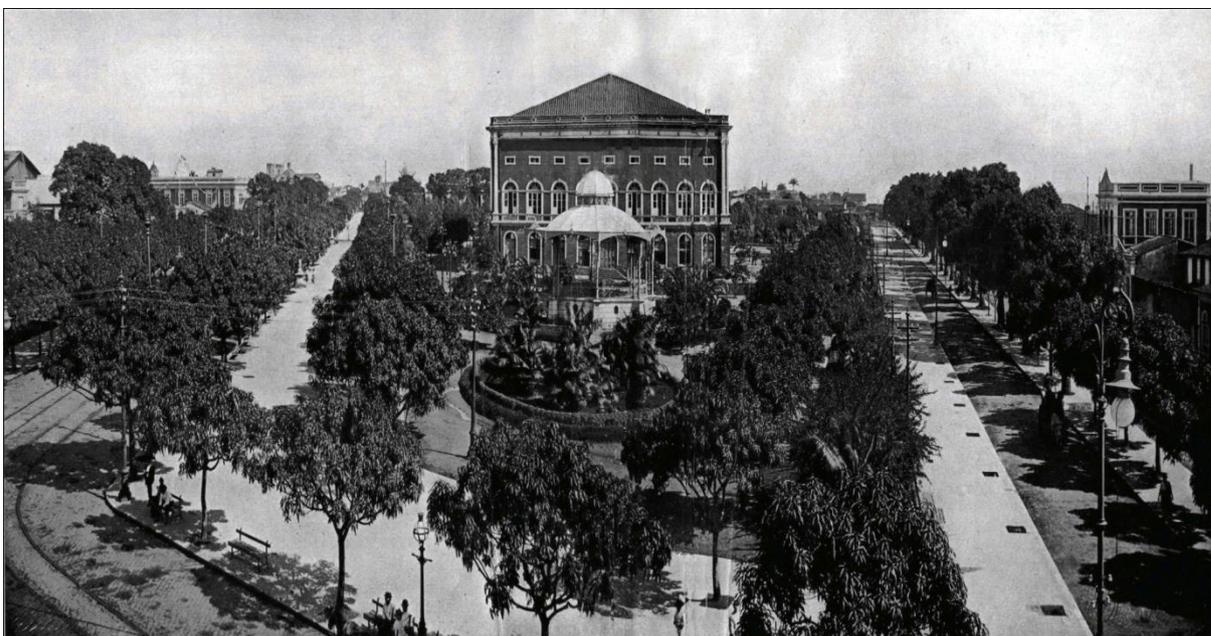


Fonte: LEMOS, Antônio José de. Relatório apresentado ao Conselho Municipal. Belém, Archivo da Intendência Municipal, 1902, p. 19.

Dentro desta lógica, a praça passa por um longo processo de reformulação com vistas à valorização dos seus dois grandes símbolos, o teatro e o monumento à república. No primeiro álbum de governo da administração de Lemos em 1902, mesmo antes das grandes obras de urbanização da área, o referido intendente considerava a região como um dos principais encantos da capital paraense.

Ainda no referido álbum, Lemos destaca a grande preocupação com as avenidas no entorno, calçadas com paralelepípedos de madeira, com vistas a abafar o barulho das carruagens, tendo em vistas a proximidade com o teatro. No entorno, destaca a presença de “duas frondosas avenidas que delimitavam a praça. Uma chama-se Índio do Brasil e outra República” (LEMOS, 1902, p. 18), esta última, prolongamento da referida avenida 15 de Agosto, ganhava grande destaque. Sobre esta última, Lemos destaca que toda a movimentação da área vinha transformando-a no “ponto de rendez-vous de toda a população”, segundo ele, “isso tem contribuído para a instalação de cafés, restaurantes e estabelecimentos de diversão” (LEMOS, 1902, p. 18).

Figura 04: A praça da República em 1902 - Fundos do teatro da Paz com destaques a esquerda a avenida da República, continuação da avenida 15 de Agosto, o passeio da praça com suas mangueiras e a direita a avenida Índio do Brasil, atual Assis de Vasconcelos.



Fonte: LEMOS, Antônio José de. Relatório apresentado ao Conselho Municipal. Belém, Archivo da Intendência Municipal, 1902, p. 33.

Em 1906, a praça sofre mais intervenções, ganha novo ajardinamento, fontes, estátuas, novos e modernos coretos, dentro de um grande processo de melhoria nos espaços públicos da capital, em que além da praça da República, se destacam a praça Batista Campos, praça Dom Pedro II, bosque Rodrigues Alves, dentre outros.

Todo este trabalho visava o enobrecimento desta região, em especial do entorno da praça da República. Neste ponto, por várias vezes, o intendente Antônio Lemos reclamava ainda existirem construções de pequeno porte no entorno. Como afirma Sarges (2000, p. 170):

(...) Por isso a despeito das casas construídas, ao redor da praça da República, Lemos lamenta a falta de gosto na construção e ornamentação dos prédios de proprietários particulares. E exultará com a expulsão de “quem não tinha dinheiro para edificar dignamente”, vendendo seu terreno. “Assim ficou a avenida 13 de Maio, em poucos anos, toda ornada de suntuosos palácios”, comentava o intendente.

Figura 05: O “Grande Hotel”.



Fonte: PARÁ, Governo do Estado (SECULT).
Belém da Saudade, 1998, p. 223.

Mesmo que distante da velocidade pretendida pelo poder público, novas e modernas construções foram erguidas na região com destaques ao “*Café da Paz*” e o “*Café Paris*”, o elegante “*Grande Hotel*” importante ponto de encontro da alta sociedade com seu “*Palace Theatre*,” e seu “*Terrace*,”, as nobres dependências do clube “*Assembléia Paraense*”, o cinema “*Olímpia*”, que entre outros, faziam da região a principal e mais elegante área da cidade.

Sobre a questão, Oliveira (1992), em seu estudo sobre verticalização na área, aponta que as preocupações com a avenida 15 de Agosto começaram na administração de Antônio Lemos, sendo comum sua ocupação na época com casarões de função comercial. Segundo a autora:

Desde sua abertura (como travessa dos Mirandas) por volta de 1860/1870, até a década de 30, a avenida representou apenas um vetor para a expansão da cidade, pois em função das condições de seu sítio inicial, era impedida em seu crescimento, tanto na direção leste quanto ao sul. Sua localização às margens da Baía de Guajará ao norte, com o rio Guamá a oeste, fechava de vez o cerco em torno dela (...) (OLIVEIRA, 1992, p. 72)

Para que se compreenda a valorização da avenida, é também importante lembrar o grande processo de aterramento sofrido na cidade no início do século XX, em especial o realizado pelos ingleses para a construção do “*Port of Pará*”, obra de grande envergadura e que modificou profundamente a paisagem da cidade.

Figura 06: A avenida Marechal Hermes. Cartão postal demonstrando a área aterrada para construção do porto - 1909.



Fonte: PARÁ, Governo do Estado (SECULT).
Belém da Saudade, 1998, p. 74.

Na imagem acima percebe-se a grande área aterrada aumentando em centenas de metros a então orla colonial de Belém. A ampliação e urbanização das atuais avenidas litorâneas Marechal Hermes e boulevard Castilhos França facilitaram o acesso à avenida 15 de Agosto.

Esta valorização eleva os preços dos terrenos da região, o que gradativamente obriga a intendência a desenvolver obras que melhorassem o aspecto e facilitassem a circulação e ocupação do entorno de acordo com padrões mais refinados. Neste sentido, a já citada Avenida 15 de Agosto sofre novas intervenções.

Figura 07: Imagem da área após o aterramento e urbanização.



Fonte: PARÁ, Governo do Estado (SECULT).
Belém da Saudade, 1998, p. 77.

Na fotografia acima, do início do século XX, se destaca o edifício sede da “*Port of Pará*”, a esquerda da fotografia, primeira grande construção que marcou a entrada da avenida 15 de Agosto. Note-se o casario colonial que anteriormente se localizava a beira da Baía do Guajará.

Os projetos de enobrecimento e monumentalização da avenida 15 de Agosto remontam ao início do século XX, como um dos projetos da intendência para o centro da cidade. Em 1904, através da resolução nº 381 de 16 de janeiro, a intendência de Belém autoriza dentre outras vias a abertura da avenida 15 de Agosto, ligando a “praça da República com o Boulevard de mesmo nome”. Ainda assim, somente em 25 de agosto 1910 o contrato de execução das obras é assinado em regime de concessão com Oscar de Melo, que além de receber o direito de exploração da avenida e o usufruto das edificações e terrenos desapropriados, teria por obrigação a construção de um luxuoso “hotel modelo” e um novo teatro.

A planta da avenida foi apresentada ao conselho de obras em 1911. Os termos do contrato foram fiscalizados e orientados por Rui Barbosa cujos termos foram publicados na coleção “Obras completas de Rui Barbosa”, que dentre outras coisas expõe os pareceres por ele feitos acerca de contratos da administração pública. Nela orienta que o contrato deva seguir alguns princípios já em execução nas principais cidades brasileiras.

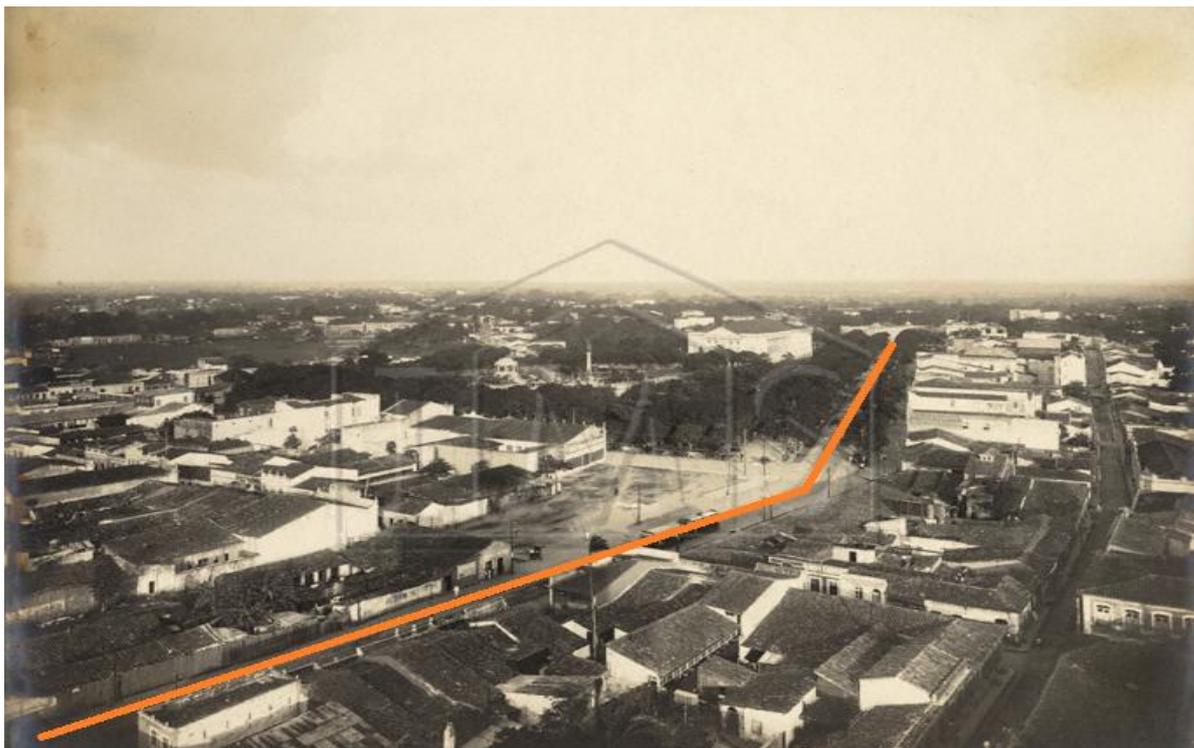
- “1º) um largo prazo de exploração da avenida com o usufruto das suas construções e terrenos por este espaço de tempo.
- 2º) a cessão, pelo governo municipal, à empresa, dos imóveis por ele já expropriados;
- 3º) a desapropriação dos demais, que necessário fossem por conta dos concessionários;
- 4º) a isenção de tributos municipais, durante o tempo do contrato, aos estabelecimentos industriais que o concessionário montar no município para a preparação dos materiais destinados a obras da avenida;
- 5º) o direito do concessionário de alugar e gravar os terrenos e imóveis, sob a condição de que, no termo do contrato uns e outros entrarão nos domínios da municipalidade, sem indenização de espécie nenhuma, nem interferência judicial, e em perfeito estado de conservação
- 6º) o compromisso de solicitar assim do estado, como da união, isenção de impostos federais e estaduais às empresas do gênero “Hotel Modelo” nas grandes capitais brasileiras e bem assim as demais concessões úteis ao desempenho das obras ajustadas ao desempenho das obras ajustadas pelos construtores da avenida.” (BARBOSA, 1912, p. 185)

Dos planos do intendente Antônio Lemos para a futura avenida e do projeto executado por Oscar de Melo muito pouco se sabe, no entanto, é notável o interesse do então intendente pelo entorno da praça da República da qual a 15 de Agosto fazia parte. Além das obras do “hotel modelo” e do novo teatro, pretendia a intendência transferir a sede do poder municipal para a praça, tendo inclusive encomendado o projeto ao na época renomado engenheiro italiano Filinto Santoro. (LEMOS, 1906, p. 257).

Estes investimentos demonstram que pelo menos desde fins do século XIX vários investimentos do poder público foram destinados à área visando seu enobrecimento e o conseqüente afastamento da população de baixa renda que habitava seu entorno. No avançar do século XX parte considerável do centro financeiro cultural e de vida noturna em Belém se localizavam na praça da República ou em suas proximidades, transformada em uma das regiões mais valorizadas da cidade.

A imagem a seguir se constitui em um dos poucos registros encontrados da avenida antes da década de 1930. A fotografia de 1910 demonstra o descompasso entre a avenida 15 de Agosto, sem arborização e mais estreita (na parte esquerda da fotografia), e seu prolongamento a partir da confluência com a praça da República, de onde passava a se chamar avenida da República (avenida destacada em laranja).

Figura 08: Vista da praça da República.



Fonte: Fotografia de Marc Ferrez, 1910, Instituto Moreira Sales. Disponível em: <http://ims.uol.com.br>

A fotografia, provavelmente tirada do reservatório Paes de Carvalho, dá conta do início dos trabalhos de alinhamento e alargamento da avenida, em especial em seu lado esquerdo, onde se observam terrenos que em grande parte só serão ocupados duas décadas depois para a construção dos primeiros arranha-céus.

Talvez pela difícil situação financeira vivida após 1912, com a crise da produção do látex, as obras de revitalização da avenida se prolongaram por muitos anos. Em 1913, o intendente Dionizio Bentes atestava: “é de lastimar que ainda se achem em estado de início, que por demais se tem prolongado a reabertura da avenida 15 de Agosto” (BENTES, 1913, p. 37).

Theodoro Braga, em seu “Guia do Estado do Pará” de 1916, ainda descrevia a avenida como em construção, mesmo assim, acreditava estar a mesma destinada a ser, no futuro, a mais bela e majestosa via urbana:

no termino da qual estava a praça da República, com o Teatro da Paz, a farmácia Dermol, a mais bela e importante, a elegante casa de modas de Mme. Boussou, o cinematógrafo Rio Branco, (...) e o Café da Paz, além do Grande Hotel, o cinema Olímpia, a mais bela e confortável casa do gênero, e o clube High-Life (BRAGA, apud PENTEADO, 1968, p. 157).

Seguindo esta lógica de raciocínio, as obras de melhoria do antigo largo da Pólvora, ponto final da avenida, o processo de alargamento e alinhamento ocorrido entre as décadas de 1910 e 1930, e por último, mas não menos importante, o processo de aterramento da região litorânea e a construção do boulevard da República, hoje boulevard Castilhos França, contribuíram para a valorização imobiliária da região, incentivando o aparecimento de monumentais edificações ao longo das décadas de 1920, 1930, 1940 e 1950.

Figura 09: Vista do início da avenida 15 de Agosto.



Fonte: MARTINS, 1944, p. 62.

Ainda segundo Oliveira (1992, p. 73), este processo de ocupação apenas se consolidou a partir da década de 1930:

A avenida 15 de Agosto só teria uma ocupação efetiva na década de 30, na administração de Manuel Barata, quando se procede o alinhamento da avenida. São doados os terrenos

que a margeavam, com a condição de neles serem construídos prédios de boa apresentação. Os objetivos das doações são incentivar a urbanização e favorecer uma provável verticalização. Este último não foi alcançado, pois a verticalização foi atingida apenas pelos prédios de no máximo três pavimentos.

Gradativamente a área foi remodelada, não apenas por iniciativas isoladas de obras públicas, mas principalmente por construções particulares que, sem dúvida, passaram pelo crivo das autoridades que buscavam dar a avenida um ar de grande metrópole. É notável que no transcorrer da década de 1930 e 40, a avenida 15 de Agosto se tornou a principal avenida do centro da cidade e seu símbolo de crescimento. Penteado atestava em 1948 ser a 15 de Agosto “uma avenida larga e moderna, onde existia uma pequena série de arranha-céus e se encontravam os melhores hotéis, os escritórios das grandes companhias de navegação, vários consulados (...) bares, cafés e restaurante e algumas casas comerciais mais requintadas” (PENTEADO, 1949, p. 165).

A avenida também se tornou no período um importante palco cívico da capital, onde ocorriam os principais desfiles oficiais como os de 07 de setembro e os escolares do dia da “Raça”, que aconteceram na avenida até o ano de 2006, bem como as procissões do círio de Nossa Senhora de Nazaré.

Figura 10: Alunos do colégio “Paes de Carvalho” em desfile na avenida 15 de Agosto – 1944.



Fonte: Acervo Magalhães Barata – SIMM/SECULT
Departamento Estadual de Imprensa e Propaganda (DEIP), 1944.

Foi neste local, onde se concentravam os principais símbolos de uma Belém metrópole, onde nascia o ambiente necessário ao processo de verticalização. Além das razões supracitadas, segundo o arquiteto Francisco de Assis Mello, era ali que se encontravam os terrenos mais firmes e altos da cidade, o que, tendo em vista a grande quantidade de áreas alagadas em Belém e a ainda reduzida tecnologia e acesso a materiais mais adequados, tornaram a região perfeita para o surgimento dos primeiros arranha-céus (MELLO, 2007, p. 72).

Mesmo perante as notáveis vantagens da área, este processo se afirmou de maneira lenta prolongando-se por, pelo menos, quatro décadas. Entre 1920 e 1930, a avenida conheceu um tímido processo de verticalização, com uma série de construções de três e quatro andares, em especial do ramo de serviços, em destaque o prédio do “*Correios e Telégrafos*”, o “*Central Hotel*”, o “*Vesúvio*”, o edifício da “*Associação Comercial*”, todos recebidos com grande entusiasmo pela imprensa. Destaca-se dentre estes o edifício “*Bern*”, de natureza residencial e comercial (sede da “*Rádio Internacional*” e do Departamento Estadual de Imprensa e Propaganda - DEIP) e que, mesmo ainda com discretos quatro andares, buscava um estilo arquitetônico mais arrojado, sendo à primeira edificação da cidade a fazer uso de elevadores, como sinal claro da busca de novos símbolos de modernidade. O posicionamento do elevador logo à entrada, como a primeira visão de quem entra ou transita à sua frente era um convite a sua utilização em lugar das escadas (MELLO, 2007, p. 72).

Figura 11: O edifício “Bern”, sede da “Rádio Internacional”, primeiro a possuir elevador.



Fonte: Acervo Magalhães Barata – SIMM/SECULT
Departamento Estadual de Imprensa e Propaganda (DEIP), 0001944.

Junto com o “*Bern*” é também importante apontar o edifício “*Costa Leite*” de 1938 com quatro andares, construído pelo engenheiro Judah Levy, importante agente da verticalização de Belém, ainda na faculdade, junto com o arquiteto português David Lopes. Dentre suas inovações “rompe com as formas familiares do ecletismo e do neocolonial ainda vigentes na cidade” (VIDAL, 2008, p.148).

Este processo passa a ter maior incentivo a partir da década de 1940, quando são lançados cerca de cinco projetos de edifícios na região, entre eles alguns dos primeiros de grande porte¹⁷. Destaca-se na década de 1940 a entrada de marcos regulamentadores a este processo, em especial o decreto-lei nº 166 de 03 de novembro de 1943, que regulamentava o “Plano Urbanístico da Cidade”, uma espécie de plano diretor a disciplinar o crescimento de Belém e o adaptando “as modernas concepções de arquitetura”¹⁸.

O referido “plano”, que nortearia o crescimento da cidade por longo período, fora elaborado pelo engenheiro urbanista Jerônimo Cavalcanti, nomeado prefeito de Belém em 21 de fevereiro de 1943 (*Folha do Norte*, 21 de Fevereiro de 1943) pelo então interventor federal Magalhães Barata. Segundo Ricardo Borges “O Agache parauara¹⁹, apareceu em 1943, com o urbanista Jerônimo Cavalcanti, que nos seus poucos meses de prefeito de Belém, nos teria deixado o famoso plano de remodelação desta cidade, apenas revelado fragmentariamente” (BORGES, 1986, p. 128).

As poucas informações que se tem sobre este plano devem-se principalmente a duas questões: as dificuldades financeiras vividas pela cidade na década de 1940, o que não proporcionou a aplicabilidade do plano e os problemas de relacionamento entre o então interventor Magalhães Barata e Jerônimo Cavalcanti, o que fez com que, em menos de 06 meses como prefeito, este solicitasse sua demissão (MEIRA, 1976, p. 467).

Octavio Meira, em seu livro “Memórias do quase ontem”, relembra o período em que Jerônimo Cavalcanti fora prefeito de Belém. Durante esta administração, Meira fora nomeado procurador geral do município. Segundo o autor:

¹⁷Como projetos de grande porte, nota-se os edifícios “*Dias Paes*”, “*Piedade*” e “*Comerciários*”.

¹⁸ENGELHARD, Alberto. Relatório apresentado pelo prefeito ao Exmo. Sr. Cel. Joaquim do Magalhães Cardoso Barata, interventor federal no Pará, 1943-1945, p. 41.

¹⁹Referência a Alfred Agache, autor do plano de remodelação do Rio de Janeiro elaborado no final da década de 1920. Sobre a questão ver: http://www.laget.igeo.ufrj.br/territorio/pdf/N_11_12_13/modernismo.pdf.

O Sr. Jerônimo Cavalcanti era uma figura digna. Não trazia nenhum programa para a cidade, apesar de ser engenheiro da Prefeitura do Rio de Janeiro. Era um tímido, figura estranha de outras terras e não gostava de receber ninguém. Quem lhe aparecia no gabinete, ele mandava que me procurasse. Gostava de traçar plano de alta administração, num tempo difícil como o que sofríamos nestas bandas da Amazônia. Não havia cimento, nem vergalhões nem os mais rudimentares instrumentos de trabalho. A prefeitura de Belém fora varrida por um tufão. Devia aos funcionários, devia aos fornecedores, devia a luz da cidade à Pará Electric Railways Co. Devia a todo mundo sem crédito para coisa alguma (MEIRA, 1976, p. 335).

Na obra *“Depoimentos para a História Política do Pará”*, escrita quase uma década depois, Octávio Meira, em entrevista a Carlos Roque afirmava sobre a questão:

(...) Na verdade eu não era o procurador geral, eu era o prefeito, porque o Dr. Jerônimo Cavalcanti, que o Barata nomeara, vinha do Rio de Janeiro, não conhecia ninguém, não conhecia a cidade, não conhecia nada. Não podia resolver coisa alguma sem que eu estivesse ao seu lado. Em poucos dias resolveu se trancar no seu gabinete para fazer uns planos de melhoria de Belém. E todas as pessoas que o procuravam ele mandava comigo. De maneira que fiquei sendo, na realidade, o prefeito. O Barata me tratava como se eu fosse mesmo (MEIRA, apud ROQUE, 1981, p. 559).

Percebe-se, portanto, a existência de um cenário pouco propenso, do ponto de vista político e econômico, para a materialização do referido plano. No entanto, a presença de um engenheiro como Cavalcanti, seu convite para ocupar a prefeitura de Belém em tempos pós-revolucionários mais propensos ao Baratismo são um bom tema para reflexão. Para Cavalcanti, e acredito não só para ele, a função fundamental do prefeito não era mais a política corriqueira, mas propiciar planos urbanísticos mais lógicos e eficientes. Isto, por si só, demonstra parte de uma preocupação nacional com a planificação e racionalização industrial das cidades.²⁰

Ao que tudo indica, Jerônimo Cavalcanti se filiava a esta nova égide de políticos urbanistas. Pelo menos é o que se depreende de uma citação retirada do trabalho do arquiteto Joel Outtes, no qual cita Cavalcanti como um dos precursores de um pensamento urbanístico, que especialmente após a década de 1920, deixava de estar ligado a intervenções isoladas caminhando para o planejamento e controle do espaço urbano, alinhado às especificidades regionais, às peculiaridades do território, da tradição e hábitos locais (OUTTES, 2003).

²⁰A preocupação regional se estabelece em coerência com o momento histórico favorável ao pensamento modernista, permeado pelas idéias de Le Corbusier de dar um sentido funcional/industrial às cidades. Esta preocupação estava travestida na década de 1940 sob a ótica dos planos urbanísticos incentivados pelos planos de Alfred Agashe para o Rio de Janeiro na década de 1920, a construção da região da Pampulha em Belo Horizonte, entre tantas outras que apontavam a força de um projeto de cidade planificada.

Outtes (2003) recupera a fala de Calvalcanti (apud OUTTES, 2003) em texto publicado na revista “Urbanismo e Viação”, nela, Cavalcanti, em 1942, afirmava que:

A new order is necessary, because we can not continue with the stove in the living room, the bed in the dining room and the wardrobe in the kitchen; our cities look like this with the factory in the housing district, the hospital in the commercial zone, and the school on a shaky and tumultuous surface. In domestic life, this is anarchy and disorder. In urban life this is noise, traffic-jam, lack of hygiene or in other words 'deficit', pandemonium and lack of sanitation”.²¹

Neste trecho, para Outtes (2003), é evidente o sentido de pensar e planejar a cidade sob a lógica industrial, especialmente influenciada pelas idéias de Taylor. No Brasil, pós 1920, o urbanismo entra em cena enquanto ciência do planejamento urbano. No seio desta preocupação fica evidente o sentido de respeitar as realidades regionais, Cavalcanti (apud OUTTES, 2003) afirmava no seu almoço de despedida da Capital Federal, que em sua administração na capital paraense:

I am not going to do imported city planning. I'm going to do indigenous planning, based on the anthropogeography of the city, with the tendencies of its people, its history and its habitat, and draw up a plan founded on its past and tradition, that will satisfy the present needs and open the way to the future”.²²

Percebe-se aí que o prefeito nomeado por Barata já saía da capital federal trazendo na cabeça o seu plano “antropogeográfico” e “indígena”. Sua “nova ordem” “necessária” formulava-se em um plano bem diferente dos anteriores, aqueles baseados em estabelecer uma cidade européia nos trópicos. Apesar de ser um “estrangeiro” em terras paraenses e amazônicas, vem com a firme idéia de transformar a cidade de Belém olhando para o seu futuro, planejando-o, porém, sem deixar de ser coerente com o seu “passado e tradição”, certamente contou a favor do prefeito Cavalcanti na escolha feita por Barata.

Esta preocupação de dotar a cidade de um plano urbanístico “antropogeográfico” não estava só no pensamento de um prefeito importado como Calvalcanti, ela já aparecia como necessidade em especial aos setores regionais ligados à engenharia e à arquitetura. Feliciano Seixas, engenheiro paraense que alguns anos depois construiria um dos marcos do processo

²¹**Tradução Sugerida:** Uma nova ordem é necessária, porque não podemos continuar com o fogão na sala, a cama na sala de jantar e o armário na cozinha. Nossas cidades são assim com a fábrica na zona habitacional, o hospital na zona comercial, e a escola em uma área instável e tumultuada. Na vida doméstica, isto é, anarquia e desordem. Na vida urbana isto é ruído, engarrafamento, falta de higiene ou em outras palavras, pandemônio e falta de saneamento.

²²**Tradução Sugerida:** Eu não vou fazer um urbanismo de importação. Vou fazer um planejamento Indígena com base na antropogeografia da cidade, com as tendências de seu povo, sua história e seus hábitos, e elaborar um plano assentado no seu passado e tradição, que irão satisfazer as necessidades atuais e abrir caminho para o futuro.

de verticalização em Belém, o edifício “*Manuel Pinto da Silva*”, apontava em 01 de janeiro de 1943 a necessidade de se pensar um novo rumo para o urbanismo na cidade que levasse em consideração “a influência do clima e dos elementos técnicos”, segundo ele, este plano deveria seguir as orientações de Le Corbusier,

Esse genial arquiteto que iluminou com seu vulto a arquitetura de seu país, e agora procura solver os mais crescentes problemas do urbanismo contemporâneo com um postulado decisivo em favor da necessidade imperiosa de organização “C'est l'urbanisme qui devient la preoccupation dominante” (*Folha do Norte*, 01 janeiro de 1943, p. 3).

As idéias de Cavalcanti pareciam próximas com a de Feliciano Seixas. Ambas, contraditoriamente, eram ao mesmo tempo regionalistas e importadas, possuíam características regionais profundamente assentadas nos conceitos urbanísticos de Le Corbusier. Essas idéias, contudo, em muito pautaram as preocupações e planos do prefeito de apenas seis meses de mandato a partir do novo plano urbano de Belém. Cavalcanti delineou melhor suas preocupações, em texto publicado no “Boletim do Conselho Nacional de Geografia”, em janeiro de 1943, véspera de seu embarque para a capital paraense.

Cavalcanti dedicava em seu texto importantes argumentos de seu eixo de ação ao assumir a municipalidade que, a seu ver, deveria enfrentar dois velhos problemas: o primeiro ligado às grandes áreas alagadas e o segundo referente ao abastecimento da cidade. Sobre o primeiro, Cavalcanti planejava:

Meu primeiro trabalho em Belém será cuidar do subsolo, cuidar do movimento das águas. Numa cidade malárica, água parada é um suicídio. Assim em entendimento com outros técnicos, já cheguei a uma conclusão satisfatória para um ataque coordenado ao serviço de esgoto e escoamento das águas pluviais. A solução do problema da malária não esta no quinino; está na engenharia sanitária. O urbanismo que despreza o subsolo é um urbanismo que tem perna curta, não anda, coxeia. Sem saneamento não há homem sadio e sem o homem sadio não há uma unidade dinâmica eficiente e produtora. Não há prosperidade urbana, não há urbanismo construtor (CAVALCANTI, 1943, p. 123).

Sobre o problema de abastecimento bastante freqüente na cidade, afirmava:

Um outro problema para o qual já dei os primeiro passos é o problema alimentar e de abastecimento da cidade. Para isto já encarreguei agrônomos e especialistas para fazerem uma levantamento das terras sem aplicação em torno de Belém de modo a especificar-lhe as vocações e as áreas de produção a fim de formar um cinturão verde em torno da cidade, dividida em pequenas propriedades agrícolas, de tal modo que cada metro quadrado urbano habitado corresponda a um metro quadrado agrícola cultivado . Com este objetivo torno a cidade autárquica do ponto de vista agrícola (CAVALCANTI, 1943. p. 123).

Para ele a planificação do crescimento da cidade se justificava por acreditar que:

Belém esta destinada a posição culminante no seio da federação. Quem olha para o mapa disto tem noção imediata e nítida. Ao mesmo tempo em que é escoadouro direto e indireto do Amazonas, do Madeira, do Negro, do Xingu, do Tocantins e do Araguaia, rios cuja região inexplorada guarda um potencial milionário de riquezas. (...) Pois bem meus senhores é esta a cidade que vou dirigir e cujo o plano diretor eu vou traçar. Com esta responsabilidade levo para Belém um programa urbanístico, um programa que me impõem o uso de óculos de alcance para que veja bem as grandes proporções de seu futuro (CAVALCANTI, 1943, p.123).

Apesar de tanto alarde em sua saída do Rio de Janeiro com duas publicações sobre o plano urbanístico prévias ao ingresso no cargo de prefeito, em Belém sabe-se quase nada sobre este plano. Tudo o que pude localizar informa apenas que o plano previa a definição de zonas distintas para área de comércio, habitação, produção, o já citado saneamento das áreas alagadas da cidade e a construção de um número maior de parques e jardins com a melhoria do abastecimento (ENGELHARD, apud VIDAL, 2008, p. 147). Com muitas dificuldades de ordem política e econômica, este plano, pensado na 2ª Grande Guerra em meio a crises de abastecimento e de governo, tentava estabelecer uma nova lógica racional de urbanização e organização do espaço urbano em meio ao caos.

Mesmo em tempos difíceis, pude localizar algo interessante e que demonstra que o planejamento teórico de Cavalcanti não ficou só em sua cabeça ou em artigos. Como incentivo à verticalização, o referido projeto estabelecia um gabarito mínimo para as construções na cidade, com critérios especiais para a avenida 15 de Agosto; Ficava claro o poder simbólico das construções verticais na tentativa de afirmação de Belém enquanto uma metrópole. Alguns anos depois, já em 1947, o jornal a “*Província do Pará*” afirmava

Como se sabe a remodelação de Belém, vem desde algum tempo obedecendo o plano traçado pelo arquiteto Jerônimo Cavalcanti, tendo adotado a prefeitura, diversas providências para sua execução, em especial ao centro urbano. Uma das medidas mais importantes adotadas pela prefeitura foi a fixação de alguns gabaritos mínimos, que são dez andares para a avenida 15 de Agosto de 3 para o centro comercial e de dois para o centro residencial urbano de primeira classe, que compreende todas as ruas calçadas de Belém (*A Província do Pará*, 11 de abril de 1947, p. 8).

A fixação de um gabarito mínimo demonstra uma preocupação do poder público em dar um aspecto monumental à avenida, em um momento de crise em que a administração municipal possuía poucos recursos, a modernização e adequação da face urbana aos critérios urbanísticos então vigentes não se dará por grandes obras públicas, como fora algumas décadas antes.

O “*Plano Urbanístico de Belém*” vingou parcialmente. Ao que parece, no tocante à modernização das construções na cidade, esse projeto caminhou no sentido de estabelecer um controle público mais efetivo das licenças de construção que deveriam obedecer a certas regras pré-estabelecidas. Seu plano no que tocava ao solo da capital paraense, ao abastecimento e à urbanização das áreas alagadas, ficou relegado ao esquecimento. Neste sentido, a reduzida parte do plano urbanístico que, ao menos visivelmente fora posta em prática, transferia o processo de remodelação da cidade em grande medida para as mãos da iniciativa privada.

Em período de recesso econômico, percebe-se uma administração municipal bastante preocupada em encontrar meios de dotar a cidade de um aspecto monumental em sua arquitetura. Nasce em Belém, centrado na avenida 15 de Agosto, um processo bastante ousado e, por que não dizer, forçado de verticalização, seguindo lógicas contrárias ao que acontecia em São Paulo por exemplo, onde, desde cedo, políticas públicas, mesmo que profundamente limitadas e abertamente desobedecidas, buscavam limitar os “excessos” do processo de verticalização (MARINS, 1998, p. 194).

A preocupação em ditar gabaritos mínimos de construção buscava de maneira lógica incentivar a corajosa e cara iniciativa de construir arranha-céus em Belém, vista as sérias limitações de acesso à tecnologia e a materiais apropriados no norte do Brasil, em momento de profundas dificuldades econômicas. Além disto, em outras regiões, o processo de verticalização quando se estabelece é em geral acompanhado de significativo crescimento populacional e da própria malha urbana. Em Belém, neste período, a média de crescimento urbano não chegava a uma casa por dia (*A Província do Pará*, 11 de abril de 1947).

Uma interessante reportagem do periódico “*A Província do Pará*” afirma em 1947 que:

Em Belém provavelmente em conseqüência da grande área que dispõem a cidade para o seu desenvolvimento, constrói-se poucos edifícios de apartamentos, estando estes quase que limitados à avenida 15 de Agosto, onde a prefeitura exige a edificação de prédios maiores, os quais desde algum tempo deveram ter pelo menos 10 andares, gabarito mínimo fixado pela municipalidade (*A Província do Pará*, 11 de abril de 1947).

Para além dos arranha-céus, a reportagem citava novamente partes esquecidas do plano de Cavalcanti:

(...) a demolição dos pardieiros em ruínas que não só afetam a estética da cidade, como pelo estado de precariedade, constituem uma ameaça permanente à vida de

seus habitantes e dos transeuntes. Com a efetivação desta ação, abrirão no centro comercial de Belém novas áreas para “parkings” e edificações modernas que serão construídas obedecendo às exigências arquitetônicas e estéticas exigidas para as artérias mestras da cidade em obediência ao “zoning” da capital (*A província do Pará*, “Campanha contra os pardieiros da cidade”, 11 de abril de 1947).

Ainda em 1947 se retomava o plano de Cavalcanti. Nota-se, contudo, que agora ele foi designado por nomenclatura diferente: era o “zoning”. A invasão de termos norte-americanos no texto, em especial da área do urbanismo, demonstra o poder que o ideal norte americano de desenvolvimento urbano passou a ter dentro das discussões sobre os caminhos possíveis para a cidade de Belém durante o período da segunda guerra mundial, prolongando-se ainda para momentos imediatamente posteriores. Entre outras novidades entram em cena em Belém os “Zeppelins”²³, um tipo de ônibus urbano construído em forma dos modernos dirigíveis, que, mesmo não sendo uma invenção puramente americana, foi por ela eternizado, e os “clippers”²⁴ estações de ônibus de formato arrojado e *Parkings*²⁵. Todos, claras tentativas de modernizar uma cidade ainda com face “Bellepoqueana”, mesmo logo após a segunda Guerra Mundial.

A dificuldade de afirmação do processo de verticalização na cidade, motivada entre outras coisas pela falta de capital, reflete-se na lentidão deste processo, que se estendeu através das décadas de 1940, 50 e 60, com vários projetos lançados e não materializados. São exemplos: os edifícios do “Palácio do Comercio”, o “Circulo Militar” e o “Loide Brasileiro”, este último apresentado pomposamente nas páginas do periódico local “*A Província do Pará*” em novembro de 1948.

Figura 12: Projeto do edifício “Loide Brasileiro” no estilo “Neocolonial” do arquiteto David Lopes.



Fonte: *A província do Pará*, 02 de novembro de 1948, p. 8.

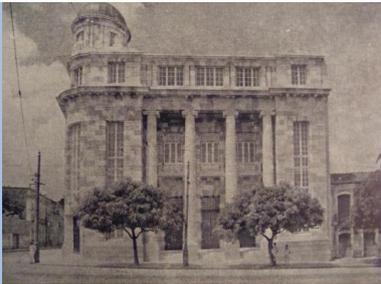
²³Tipo de aeronave muito comum nas primeiras décadas do século XX.

²⁴Hidroavião que ficou muito conhecido na região.

²⁵Áreas de estacionamento.

Entre o que foi planejado e o que se concluiu houve um hiato considerável e importante. Não obstante, o processo de construção de um túnel de edifícios na avenida 15 de Agosto se afirmou, mesmo que lentamente, seguindo a ordem que se buscou esboçar a seguir.

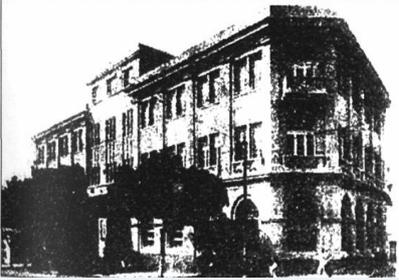
QUADRO CRONOLÓGICO DA VERTICALIZAÇÃO NA AVENIDA 15 DE AGOSTO EM BELÉM ENTRE 1932- 1968

NOME DO EDIFÍCIO	Nº/ PAV	ANO	ENG/ARQ	IMAGEM
ED. “VESÚVIO” (Comercial)	3	1932	Antônio Vita	 26
ED. “ASSOCIAÇÃO COMERCIAL” (Comercial)	4	1932	Oswald Massler	 27
“HOTEL AVENIDA”	4	1938	Martins	 28
“CENTRAL HOTEL”	4	1939	Salvador Souza	 29

²⁶Arquivo do Sistema Integrado de Museus e Memoriais SIMM/ SECULT.

²⁷Álbum do Pará, 1929.

²⁸Arquivo do Sistema Integrado de Museus e Memoriais SIMM/ SECULT.

<p>ED. “BOOTH” (Comercial)</p>	3	1940	Oswald Massler	 <p>30</p>
<p>ED. “BERN” (Comercial e Residencial) Obs.: O Primeiro a fazer uso de Elevadores.</p>	5	1940		 <p>31</p>
<p>ED. “COSTA LEITE” (Comercial)</p>	5	1940	Judah Levy	 <p>32</p>
<p>ED. “CORREIOS E TELÉGRAFOS”</p>	4	1940	Santos e Monteiro	 <p>33</p>
<p>ED. “DIAS PAES” (Comercial e Residencial)</p>	7	1945	Antônio Braga	 <p>34</p>

²⁹ A Província do Pará. Central Hotel (Propaganda), 14 de Fevereiro de 1947, p. 08.

³⁰ VIDAL, Celma Chaves Pont. Arquitetura, modernização e política entre 1930 e 1945 na cidade de Belém. 2008. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.094/161>.

³¹ Arquivo do sistema integrado de museus e memoriais SIMM/ SECULT.

³² Arquivo do sistema integrado de museus e memoriais SIMM/ SECULT.

³³ VIDAL, Celma Chaves Pont. Arquitetura, modernização e política entre 1930 e 1945 na cidade de Belém. 2008. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.094/161>.

³⁴ Arquivo do sistema integrado de museus e memoriais SIMM/ SECULT.

<p>ED. “COMERCIÁRIOS”</p> <p>(Comercial e Residencial)</p>	10	1949	Hildegard Fortunato	 <p>35</p>
<p>ED. “PIEIDADE”</p> <p>(Residencial)</p>	12	1949	Judah Levy	 <p>36</p>
<p>ED. “MANUEL PINTO DA SILVA” - 1º BLOCO</p> <p>(Residencial)</p>	12	1950	Feliciano Seixas	 <p>37</p>
<p>ED. “RENASCENÇA”</p> <p>(Residencial)</p>	12	1952	Judah Levy	 <p>38</p>

³⁵ A Província do Pará. Solenemente inaugurado o novo edifício dos Comerciários. 09 de outubro de 1949.

³⁶ A Província do Pará. Edifício “Piedade”. 12 de Dezembro de 1949, p. 03.

³⁷ Disponível em: http://biblioteca.ibge.gov.br/fotografias_detalhes.php?id=15838.

³⁸ Foto do Autor.

<p>ED. “IMPORTADORA”</p> <p>(Comercial e Residencial)</p>	10	1954	Laurindo Amorim	 <p>39</p>
<p>ED. “PALÁCIO DO RÁDIO”</p> <p>(Comercial e Residencial)</p>	13	1956	Judah Levy	 <p>40</p>
<p>ED. “IAPÍ”</p> <p>(Público)</p>	13	1958	Agenor P. de Carvalho	 <p>41</p>
<p>HOTEL “EXCELCIOR GRÃO PARÁ”</p>	16	1958	Judah Levy	 <p>42</p>

³⁹ Disponível em: http://biblioteca.ibge.gov.br/fotografias_detalhes.php?id=15838.

⁴⁰ VIDAL, Celma. Modernização, inventividade e mimetismo na arquitetura residencial em Belém entre as décadas de 1930 e 1960. Disponível em http://www.arquitetura.eesc.usp.br/revistarisco/Risco8-pdf_/02rt10_risco8.pdf.

⁴¹ Disponível em: http://biblioteca.ibge.gov.br/fotografias_detalhes.php?id=15838.

⁴² Disponível em: http://biblioteca.ibge.gov.br/fotografias_detalhes.php?id=15838.

<p>ED. “MANUEL PINTO DA SILVA” – 2º BLOCO</p> <p>(Residencial)</p>	25	1960	Feliciano Seixas	 <p>43</p>
<p>ED. “CAIXA ECONÔMICA FEDERAL”</p> <p>(Residencial)</p>	16	1967	Judah Levy e Luis Guilherme Chaves.	 <p>44</p>
<p>ED. “ASSEMBLÉIA PARAENSE”</p> <p>(Residencial)</p>	16	1968	Laurindo Amorim	 <p>45</p>

Os edifícios elencados seguem uma linha cronológica de mais ou menos 30 anos. Eles demonstram a dificuldade de afirmação deste processo que mesmo constante se afirma muito lentamente. Os últimos edifícios já são construídos na avenida 15 de Agosto, transformada em avenida Presidente Vargas em fins da década de 1960 e início de 1970.

No início deste processo houve uma mistura entre usos residenciais e comerciais na avenida dos prédios altos. Após o edifício “Bern”, que, conforme apontado, iniciou a série de

⁴³Disponível em: <http://www.panoramio.com/photo/6361903>.

⁴⁴ Disponível em: http://biblioteca.ibge.gov.br/fotografias_detalhes.php?id=15838

⁴⁵Tabela inspirada em dados de Janete Oliveira, reelaborada e ampliada por mim, ver: OLIVEIRA, 1992, p. 100.

arranha-céus da cidade, é inaugurado em 1945 o edifício “*Dias Paes*”, hoje de propriedade do Banco do Estado do Pará. A construção foi obra do engenheiro Antônio Braga, com 07 pavimentos, e se constituiu o primeiro grande edifício da cidade. Em 1949, mais dois grandes edifícios são inaugurados em Belém: o edifício dos “*Comerciários*”⁴⁶, com 10 andares, além do edifício “*Piedade*”, situado na avenida 15 de Agosto, esquina com travessa Riachuelo.

Este último foi obra do engenheiro Judah Levy, de família judaica, formado no Rio de Janeiro e com grande experiência na construção de edifícios na então capital federal⁴⁷. O destaque da construção não se alicerçava por ser o primeiro arranha-céu da cidade, visto encontrarmos o edifício “*Dias Paes*” inaugurado em 1945 e o edifício dos “*Comerciários*” inaugurado meses antes⁴⁸. Sua importância se destaca por inaugurar um novo tipo de construção na cidade, com seus dez andares, fora o primeiro grande edifício exclusivamente residencial associado mais intimamente com o mercado imobiliário, já que a sua construção estava totalmente ligada à imobiliária carioca “*Sul-America*” também propriedade de Judah Levy.

Note-se que existiram outros edifícios residenciais, como o edifício “*Bern*”, o edifício “*Dias Paes*” e o edifício dos “*Comerciários*”, que possuíam uso misto de escritório e residência. Apesar deste precursores, no entanto, o “*Piedade*” foi o primeiro pensado exclusivamente para fins residenciais, não estando destinado a servir de sede a um grupo empresarial ou instituição bancária, característica comum em Belém, demonstrando ainda a parca capacidade do mercado imobiliário regional. O edifício fora projetado com apartamentos de dois quartos, seguindo modelo arquitetônico muito comum nas imediações de Copacabana, onde o engenheiro Judah Levy também já construía.

Sobre o difícil processo de convencimento à aquisição de apartamentos, a arquiteta Pont Vidal expõe um pouco da saga de seu construtor Judah Levy o qual relatava que:

Com o esboço do projeto, sai em busca dos futuros compradores, em sua maioria, comerciantes portugueses, e sua principal dificuldade era convencê-los das vantagens de viver em apartamentos. Este projeto inova na organização interna, introduzindo elementos incomuns para os hábitos da sociedade local da época, como o lavabo no quarto de casal, o “*Piedade*” (inauguração em 1949), e posteriormente o edifício “*Renascença*” (projeto 1948 e construção de 1952), de dez pavimentos e

⁴⁶O edifício dos “*Comerciários*” teve seu nome alterado para “*Oscar Barra*”.

⁴⁷Construtor dos edifícios “*Visconde de Arary*” em Copacabana e “*Barão de Marajó*” no Catete, Rio de Janeiro.

⁴⁸A *Província do Pará*. Solenemente inaugurado o novo edifício dos “*Comerciários*”, 09 de outubro de 1949, p. 07.

com elevador, os primeiros com essas características, foram recebidos com receio, embora a imprensa elogiasse seus atributos modernos (VIDAL, 2008, p. 148).

Figura 13: O edifício “Piedade” em sua inauguração.



Fonte: *A Província do Pará*, 10 de dezembro de 1949, p. 8.

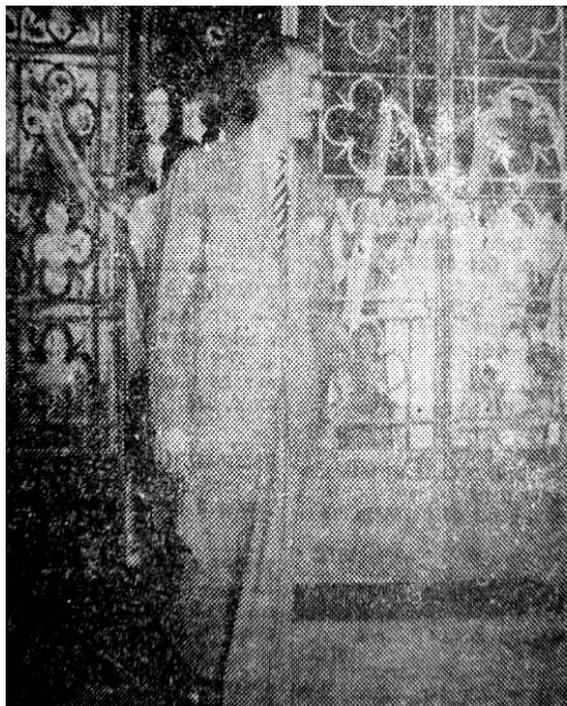
Sobre este edifício lançado em 1946 e concluído em 1949, o jornal *A Província do Pará* afirmava:

Do plano de construções da Imobiliária Sul-América, é o edifício “Piedade” a ser inaugurado hoje, uma das mais soberbas de nossas realizações. Iniciada a obra em 1947, foram inteiramente concluídas em 30 meses tempo muito mais curto que no Rio de Janeiro e as construções deste tipo são concluídas em quatro anos. Além das dificuldades materiais, que encontram entre nós empreendimentos deste vulto, pela falta de materiais e mão de obra, venceu ainda aquela prodigiosa companhia imobiliária outro obstáculo, conseguiu introduzir em Belém o sistema de condomínios que muitos julgavam impraticável em Belém (...) atingiu a elevada soma de quase 10 milhões de cruzeiros. Os principais responsáveis pela imobiliária Sul-Americana Ltda, são nossos conterrâneos pela iniciativa arrojada que tiveram de construir o maior arranha-céu de Belém, instalando aqui a filial de sua sede no Rio de Janeiro, onde ainda este mês farão inaugurar os edifícios, Visconde de Arary em Copacabana e Barão de Marajó no Catete, ambos de 10 pavimentos (*A Província do Pará*, 12 de dezembro de 1949, p. 8).

O grau de importância do empreendimento pode ser sentido quando de sua inauguração, com grande destaque na imprensa e transmitida pela “PRC-5”, na época a mais importante rádio da região. Estavam nela presente as mais altas autoridades do Estado como o major Moura Carvalho, então governador do Estado; Teixeira Gueiros, presidente da Assembleia

Legislativa do Estado; Armando Corrêa, secretario geral do Estado; Waldir Bouhid, prefeito municipal de Belém; Pereira Brasil, chefe de polícia; Burgos Xavier, presidente da Câmara de vereadores, entre outras autoridade, grande número de “pessoas gradas” bem como os operários da obra (*A Província do Pará*, 13 de dezembro de 1949, p. 8).

Figura 14: O governador do Estado, Moura Carvalho, nos portões do edifício após cortar a faixa de inauguração.



Fonte: *A Província do Pará*, 13 de dezembro de 1949, p. 8.

A cerimônia contou com toda pompa e circunstância, necessária a inauguração das mais importantes obras. Note-se o rito de inauguração que pelas características de cerimonial se aproxima das grandes inaugurações de obras públicas. De certa forma, o edifício se configurava como um monumento a um sonhado desenvolvimento e à tentativa de construção de uma metrópole à altura.

O engenheiro Judah Levy, convidou o major Moura Carvalho para cortar a fita simbólica dando acesso ao novo edifício e solicitou ao drº Waldir Bouhid, prefeito de Belém que descerra-se a bandeira nacional que cobria ao alto da porta principal o nome do prédio, o que se verificou sob prolongadas salvas de palmas. Após as autoridades penetrarem no edifício, foi dada a palavra ao professor Remigio Fernandes que discursou dando suas impressões sobre o novo prédio, dizendo do seu valor como ornamento da principal avenida da cidade (...) após os convidados terem percorrido as dependências do edifício “*Piedade*”, a firma proprietária os brindou com champanhe e uma farta mesa de doces (*A Província do Pará*, 13 de dezembro de 1949, p. 8).

O discurso de inauguração proferido por Judah Lavy e reproduzido no jornal ressaltava o caráter diferencial da construção que, segundo ele, não fora projetada com fim lucrativo,

mas, como “participação ao progresso de Belém” (*A Província do Pará*, 13 de dezembro de 1949, p. 8). A iniciativa pioneira era representada pelo nome do edifício, dedicado a Piedade D’Avila, que segundo Levy, em uma de suas cartas enviadas enquanto construía no Rio de Janeiro o “obrigou” a construir em Belém dizendo: “envio-te os meus ardentes votos para que realizes com sucesso as edificações dos edifícios “*Visconde de Arary*” e “*Barão de Marajó*”. Entretanto somente eu ficarei satisfeita se vires fazer aqui o que tens realizado ai. Lembra-te que primeiro debes trabalhar para a terra que te serviu de berço”. Com estas palavras o engenheiro afirmava o ideal de atribuir à construção um objetivo maior (*A Província do Pará*, 13 de dezembro de 1949, p. 8).

O grau de importância que Levy atribuía à construção era justificado pelo seu pioneirismo e por sua preocupação em ditar parâmetros mais palpáveis para a verticalização, visto ficar evidente que para além das legislações delineadas pelo ex-prefeito Cavalcanti, poucos parâmetros tinha o poder público e a própria iniciativa privada para ditar orientações ao processo de verticalização, o que Levy trazia de suas experiências no Rio de Janeiro. Segundo o mesmo:

Inaugurar um edifício particular é coisa que interessa a poucos. Entretanto, com o “*Piedade*” o mesmo não se passa, por ser ele o pioneiro do condomínio entre nós, iniciando a era do progresso e de desenvolvimento de nossa capital. Por esse edifício, terão os paraenses, as bases para empreendimentos semelhantes, copiando sua bem estruturada convenção, o seu regulamento e os demais detalhes do condomínio. A urbanização de Belém muito lucrou com a construção deste edifício, que lhe oferece um padrão para a altura e suntuosidade dos novos prédios ao longo da praça da República, tornando-a de futuro, a mais linda praça do país. Orientou o novo alargamento da rua Riachuelo, obrigando os poderes constituídos a concluir – lá em seus planos como artéria ideal para a ligação das praças da Bandeira e da República, facilitando o trânsito de veículos, bastante congestionado no bairro comercial. Baseado na altura no luxo e na arquitetura sóbria deste prédio, terá, a prefeitura de Belém, que orientar a sua aprovação aos futuros edifícios que serão construídos na avenida 15 de Agosto e praça da República. Prestamos, pois, com esta edificação, a nossa cooperação aos poderes dirigentes do município (*A Província do Pará*, 13 de dezembro de 1949, p. 8).

O edifício deveria, na opinião de Levy, se constituir em um exemplo para o desenvolvimento do processo de verticalização da cidade, incentivando aos futuros construtores uma preocupação com padrões estéticos, de altura e arquitetura, bem como urbanísticos na preocupação em rever o alinhamento do terreno.

Figura 15: Cartão postal do cruzamento da avenida Oswaldo Cruz com 15 de Agosto.

O recuo lateral do edifício referido no fragmento anterior é destacado na imagem ao lado onde se percebe a não utilização da área total do lote, alinhando o edifício na direção do calçamento da praça da República localizada à frente do edifício, aguardando o alargamento da travessa Riachuelo que se destaca no centro do cartão postal reproduzido ao lado. Não obstante, o alargamento da via valorizaria o empreendimento, facilitando o tráfego de veículos e poderia eliminar os tradicionais cabarés e pontos de prostituição existentes já há longo tempo na área. A intenção do alargamento da via que estaria nos planos da prefeitura, visivelmente nunca se materializou, estando seu único indício na área de recuo deixada pelo “*Piedade*”. Provavelmente mais um dos vários planos não executados pelo poder público.



Fonte: www.

<http://biblioteca.ibge.gov.br/olecaodigitalfotografias>.

Como ponto final de seu discurso, Levy (*A Província do Pará*, 13 de dezembro de 1949, p. 8) estende seus agradecimentos aos operários que estariam, segundo ele, sendo colocados “no elevado nível que eles são merecedores e, neste momento, nos congratulamos com os mesmos participando juntos, na mesma mesa, sem distinção de classe, neste banquete de conagração”.

Judah Levy em seu último agradecimento destacava aos poderes públicos do Estado e do Município o “apoio moral que sempre nos dispensaram, tudo facilitando para o bom desempenho de nossos planos, compreendendo o nosso trabalho que é o de quem deseja a felicidade da terra comum”. E para finalizar, distinguia novamente que o edifício “abria com chave de ouro o início das construções da praça da República e alegria a vista dos que aportam a Belém. Que outros nos imitem, são os nossos votos pelo progresso desta encantadora terra” (*A Província do Pará*, 13 de dezembro de 1949, p. 8) .

Figura 16: Lançamento do edifício “Renascença”.

Junto com a inauguração é lançado também o projeto do aristocrático edifício “*Renascença*”, construído no lado oposto da travessa Riachuelo, também na avenida 15 de Agosto, edificação destinada visivelmente a um público mais seletivo com apartamentos grandes, com vários quartos, sala de estar e jantar. A propaganda do empreendimento alardeava, a centralidade da edificação, localizada em “*plena praça da República*” com “*hall em estilo renascença, todo em mármore*”, dois elevadores, “*um social e outro de serviço*” um importante diferencial para uma construção que se vangloriava como “a mais aristocrática residência de Belém”, garantindo uma “*rigorosa seleção nas vendas*” (A *Província do Pará*, 02 de agosto de 1948, p. 9). Aproveitando o sucesso do empreendimento anterior, a imobiliária carioca “Sul-America” buscava conquistar as classes mais abastadas cujos hábitos de moradia ainda se afinavam com os enormes palacetes.



Fonte: A *Província do Pará*, 02 de agosto de 1948, p. 9.

Construído em estilo próximo ao “*Piedade*”, o “*Renascença*” foi lançado com um andar a mais buscando o título de mais alto da cidade, característica que perderia antes mesmo de sua finalização.

Na década de cinquenta a verticalização na região atinge seu momento auge com cerca de quatro projetos executados em sequência na avenida 15 de Agosto, em todos se competia na altura e na suntuosidade dos revestimentos, em especial, destaca-se as concorridas cerimônias de inaugurações.

O edifício “*Importadora*” inaugurado em janeiro de 1954, depois de longo tempo parado, tinha como financiadores um dos maiores grupos empresariais do período: a “*Importadora de Ferragens S/A*”. Em sua propaganda de inauguração percebe-se visivelmente a intenção de impressionar pela quantidade, afirmando ocupar o edifício uma área de 14.041,20 m² distribuídos entre 20 escritórios e 32 apartamentos, contando com 807

janelas e portas externas e 608 internas. Em termos de materiais de construções afirmavam terem sido gastos 3700 metros cúbicos de concreto internamente e 42.620 metros cúbicos externamente, 78.200 sacos de cimento, 15.800 metros cúbicos de areia, 625 mil toneladas de ferro e 585 mil tijolos, 3.440 metros quadrados de pisos e pastilhas, 6.912 metros quadrados de tacos de madeira e onde ao todo teriam trabalhado cerca de 197 operários. Com todas estas características, alardeava seus construtores ser o “*Importadora*” o empreendimento mais caro já realizado em Belém tendo custado a notável soma de Cr\$ 30.000.000,00 (Trinta Milhões de Cruzeiros) (*A Província do Pará*, 12 de janeiro de 1954, p. 1).

Figura 17: Cartão postal do edifício “*Importadora*” – Década de 1950.



Fonte: http://www.fast-autos.net/diecast-cars-models/Brasil-Brazil-Belem-Para-Ed-Importadora-Real-Ph_110641743579.html

Para sua inauguração, a empresa “*Importadora de Ferragens*” providenciou a organização de uma caravana de autoridades nacionais e internacionais com vistas a dar pompa ao empreendimento, destacando-se na longa lista de autoridades políticas, militares e diplomáticas vindas no “*Constellation*” da “*Panair*”, os embaixadores da Holanda, Canadá, Itália, Índia, Japão, Suécia, todos acompanhados de suas famílias, o Barão e a Baronesa de Saavedra, Franco Grandi; senadores Assis Chateaubriand e José Ferreira de Souza; deputado federal Coaraci Nunes; Sr Pasio Sampaio, presidente da *Panair do Brasil*; Sr Francisco Vieira Alencar, diretor do Banco do Brasil; Hercilio Deak, prefeito de Blumenau, Santa Catarina; Sr

Francisco Machado, diretor do Banco Nacional Ultramarino; Sr Adriano Seabra, industrial e banqueiro; o major português Gago Coutinho, primeiro a realizar a travessia aérea do atlântico⁴⁹, bem como o major Enio Garcez dos Reis da casa militar da República que teria vindo como representante oficial do então presidente Getúlio Vargas para cortar a fita de inauguração (*A Província do Pará*, 12 de janeiro de 1954).

Sua inauguração se deu na manhã de 12 de janeiro de 1954, dia do aniversário de Belém. O evento foi destacado em todos os jornais que a referenciaram como uma das maiores inaugurações feitas até então.

Figura 18: O major Enio Garcez, representando o presidente da república na inauguração do edifício.

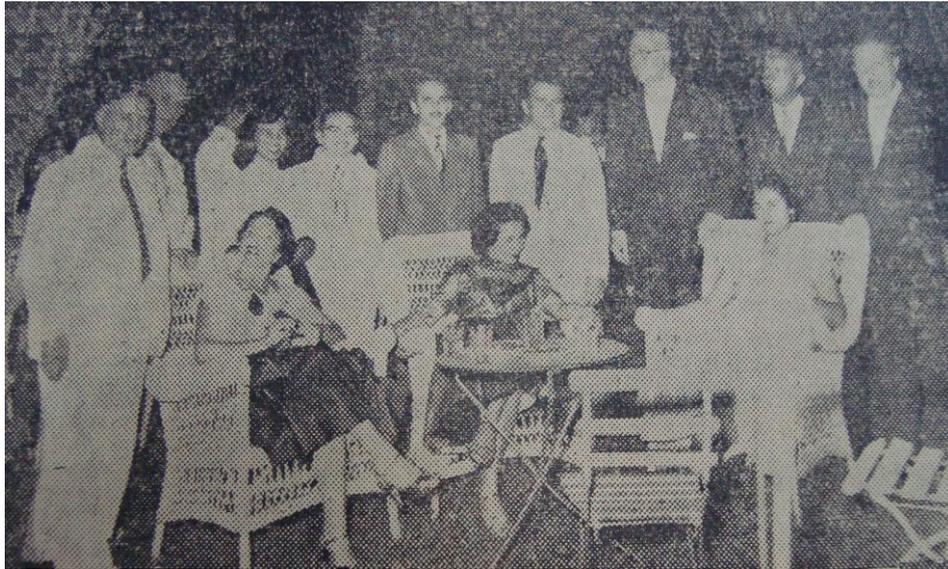


Fonte: *O Estado do Pará*, 13 de janeiro de 1954, p. 1.

Os festejos de inauguração do moderno edifício “*Importadora*” se estenderam por dias devido ao grande número de autoridades vindas para o evento. Várias comemorações, jantares e almoços foram realizados na cidade, em especial nas residências e palacetes das autoridades locais de forma bem tradicional.

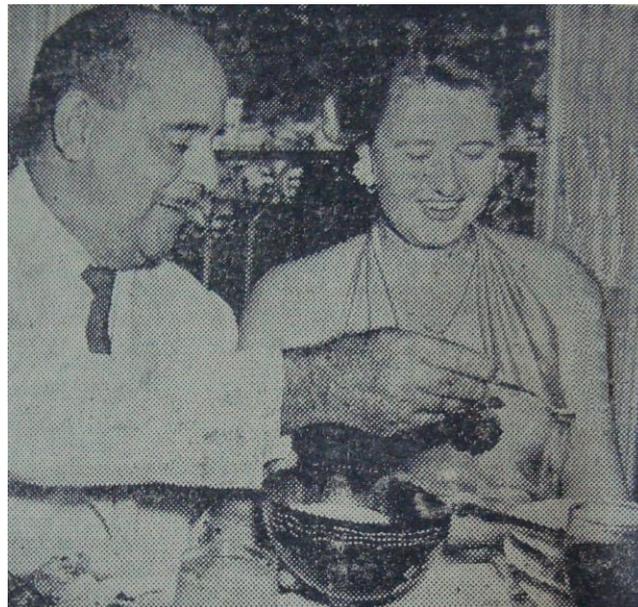
⁴⁹Sobre a questão ver: PINTO, Rui Miguel da Costa. *Gago Coutinho e as relações luso brasileiras, Espírito Santo (Brasil)*, Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo, 2009.

Figura 19: “Recepção oferecida pelo capitão Edir de Carvalho Rocha” no Miramar. Sentadas da esquerda para a direita, “a embaixatriz da Itália, a senhora do engenheiro Belizário Dias, a senhora do deputado Epílogo de Campos”. Em pé de terno branco à esquerda o Senador Assis Chateaubriand entre outros.



Fonte: *A Vanguarda*, 13 de Janeiro de 1954, p. 1.

Figura 20: Almoço oferecido pela “Importadora” na “mansão Faciola na Tito Franco”. Na foto o governador, General Zacarias de Assunção ensina a “senhorita Elizabeth Verd Axelsen”, agrônoma da embaixada da Holanda “a como servir-se de farinha d’água para saborear o típico pato no tucupí”.



Fonte: *O Estado do Pará*, 13 de Janeiro de 1954, p. 1.

Mesmo com toda pompa de sua inauguração, o edifício, projeto do engenheiro português Laurindo Amorim, contava com apenas oito andares, descumprindo a determinação de dez andares mínimos exigidos pelo código municipal, o que denota a dificuldade de cumprir as legislações, mesmo em um edifício de grandes proporções como o “*Importadora*” que ocupava todo um quarteirão da avenida 15 de Agosto entre as travessas Santo Antônio e 28 de Setembro.

Apesar das imensas limitações do já arrojado projeto de estabelecer 10 andares mínimos, acompanhando os avanços da engenharia, uma nova legislação amplia para 12 andares o gabarito mínimo das construções, essas mudanças de legislação que buscavam dar mais pompa a avenida não enfrentavam outros tantos problemas urbanísticos da cidade, com pouca capacidade de estabelecer parâmetros mais sólidos ao processo de crescimento do espaço urbano.

Ainda nesta década, outros projetos surgem na avenida como o edifício sede do “IAPI”⁵⁰ e o imponente “Palácio do Rádio”, também obra de Judah Levy. Em seu nome referenciava a rádio “PRC-5”, maior empresa radiofônica local, representada por seu proprietário Edgar Proença, que ocupava os primeiros andares do prédio com seu auditório e demais dependências. Inaugurado em 1956, dois anos após o “Importadora”, era alardeado como “Jóia da Modernidade”. Destacava como um diferencial possuir modernos “Incineradores de Lixo”, o que demonstra a preocupação de que o moderno arranha-céu não tivesse sua enorme quantidade de lixo tratado devidamente, em um período de consideráveis interrupções do serviço público de limpeza. Sua inauguração fora também extremamente concorrida pelas autoridades locais (*Folha do Norte*, 15 de abril de 1956, p. 1).

Dentre as preocupações comuns, percebe-se a competição entre as edificações seja pelo gabarito mínimo, pelo desenho arquitetônico, pela qualidade dos materiais entre outros símbolos de modernidade que atraíssem investidores das classes médias e altas a adquirir os caros imóveis disponibilizados.⁵¹

Mesmo em um cenário pouco propenso e de ainda escassos empreendimentos verticais surge o famoso edifício “Manuel Pinto da Silva” lançado no início de 1949 como iniciativa de Manuel Pinto da Silva, um rico comerciante português proprietário da “Automobilista”, tradicional loja de automóveis da região. A edificação fora projetada inicialmente para possuir 12 andares, os mínimos estabelecidos pela prefeitura, sendo o projeto alterado logo após sua inauguração integrando o edifício com mais dois blocos construídos ao lado apresentando os inéditos 26 andares sendo na época o 4º edifício mais alto do Brasil (MELLO, 2007, p. 72).

⁵⁰ IAPI - Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Industriários.

⁵¹ Note-se a entrada na década de 1950 do sistema de financiamento baseado na “Tabela Price”.

Figura 21: Capa da revista Amazônia de 1957 apresentando o edifício em fase de finalização e índios amazônicos estilizados. Ao mesmo tempo o passado e o futuro de Belém.



Fonte: Revista Amazônia Nº 28, abril de 1957, p.1.

O edifício “*Manuel Pinto*” é até hoje um dos maiores símbolos de modernidade da cidade. Para além de sua altura, destaca-se por sua localização ímpar ao final da avenida 15 de Agosto, por trás do teatro da Paz e da praça da República, o que o fazia impossível de ser indiferente aos olhos dos transeuntes de toda a região e adjacências. Seu posicionamento entre as avenidas Nazaré e Serzedelo Corrêa, divisas entre os bairros de Batista Campos e Nazaré, marca de igual forma o começo da transposição da avenida 15 de Agosto e o início da verticalização dos bairros de Nazaré e Batista Campos.

No lançamento do projeto em reportagem para o jornal “*A Província do Pará*”, Feliciano Seixas, arquiteto e engenheiro da obra, apresentava mais diferenciais do empreendimento:

O edifício Manuel Pinto da Silva é todo construído em concreto armado, isto é um conjunto de colunas e vigamento contínuo, seus seis pilares centrais, são, pode-se dizer, os pilares de maior carga construídos em Belém, capazes de suportar quatrocentas toneladas, a taxa de transmissão ao terreno, é, nas colunas de maior carga, de um centímetro quadrado. Possuirá também o maior vão livre construído em prédio de grande porte em Belém, com cerca de 10 metros, bem como sua sacada se projeta sobre a rua com três metros e vinte e cinco centímetros, sendo, pode-se

dizer a maior sacada já construída no norte do Brasil. E outra coisa que convém destacar: todo e qualquer serviço de projeto, detalhes e cálculo do edifício Manuel Pinto da Silva é feito por nós aqui de Belém, prescindindo-se de qualquer recurso técnico de fora do Estado. É, pois, todo feito com a prata da casa. Quanto ao projeto, foi o mesmo, dentro do possível executado com sentido moderno e cuja preocupação principal foi a sobriedade e a elegância de linhas e, sobretudo o conforto, a higiene e iluminação. Em uma das entradas laterais, ficará o Hall, que será um dos mais luxuosos, para entrada de edifícios (A Província do Pará, 1º de Janeiro de 1950, p. 3).

Referindo-se ainda ao primeiro bloco do edifício, visto a mudança do projeto em início de 1950, o engenheiro comenta sua luta e a de Manuel Pinto da Silva para que o arranha-céu possuísse um cinema que seria o maior da região norte, o que se mostrou inviável pela falta de interesse das empresas nacionais, “lamentava o autor a existência de uma desejosa platéia, que lamentavelmente, ainda não possuía uma casa de espetáculos a altura de nosso progresso e civilização” (A *Província do Pará*, 1º de Janeiro de 1950, p. 3.). Desprezava o arquiteto, os inúmeros cinemas existentes na cidade, que, no entanto, não se adaptavam a sobriedade e eficiência da arquitetura moderna.

Mesmo com tantos predicados, o insucesso reflete ainda as dificuldades causadas pela situação econômica da capital, ficando clara a grande competição com vistas a produzir o maior e mais moderno arranha-céu. O cinema no térreo seria uma garantia aos proprietários da valorização e modernidade do imóvel.

Mesmo assim a edificação trazia, entre outros símbolos de modernidade, o grande salão de exibição de automóveis da “*Automobilista*” com mais de 700 metros quadrados, o “hall que será um dos ambientes mais luxuosos”, e seu térreo quase todo em vidro e pastilhas vidradas o que era “a maior novidade em prédios moderníssimos no Rio de Janeiro” (A *Província do Pará*, 24 de fevereiro de 1949).

O primeiro bloco foi inaugurado em dezembro de 1951, portanto quase dois anos do início da construção, pouco tempo depois sendo lançado o segundo bloco concluído em 1960, já sem a participação de Feliciano Seixas, que por divergências com o proprietário, repassou a construção ao renomado engenheiro Antônio Alves Noronha Filho, que, dentre outras obras, fora construtor do estádio do Maracanã no Rio de Janeiro (SILVA, 2010, p. 13).

Figura 22: Projeto do primeiro bloco do edifício “Manuel Pinto da Silva”.



Fonte: *A Província do Pará*, 1º de Janeiro de 1950, p. 3.

Segundo José Carlos Boução da Silva, no segundo bloco funcionariam lojas, no andar térreo salões para uso do condomínio. Os apartamentos residenciais eram divididos em plantas diferentes que se modificavam do 1º ao 6º, do 7º ao 11º e do 12º ao 25º, correspondendo a pelo menos, cinco tipos de apartamentos diferentes (SILVA, 2010, p. 13).

Os anúncios de inauguração apontavam que seus moradores viveriam em um das mais altas construções do mundo⁵². Rememorando a clara competição entre os primeiros arranha-céus da cidade, o Manuel Pinto não se destacava só na altura já que em muito ultrapassava os trinta milhões de cruzeiros gastos no “*Importadora*”, chegando a impressionante cifra de quinhentos milhões de cruzeiros, o que segundo José Carlos Boução corresponderia pela tabela de conversão do Banco Central a mais de cem milhões de dólares americanos. O anúncio rememorava também contar a construção com 217 apartamentos, 3.684 vãos de janelas e portas, 7.368 metros quadrados de esquadria, 13.500 metros quadrados de tacos de madeiras; 18.432 metros quadrados de pisos e pastilhas entre tantas outras somas altíssimas. Contava ainda com uma estação própria de força e luz com capacidade geradora de 450KW, o suficiente para atender uma cidade de 1200 habitantes (SILVA, 2010, p. 14).

⁵²Ver “Manuel Pinto da Silva” In *Folha do Norte*, dia 17 de Abril de 1960, p. 1.

Note-se que neste período o sistema de geração de energia elétrica na capital era muito limitado com constantes interrupções no serviço de fornecimento de energia, o que causaria sérios problemas aos moradores de um prédio de 26 andares, em grande medida praticamente todos os edifícios inaugurados neste período possuíam gerador, lembrando também os incineradores de lixo do edifício “*Palácio do Rádio*”, percebe-se que estes arranha-céus resolviam de forma privada problemas que eram públicos.

A silhueta do “Manuel Pinto da Silva” marcava para sempre a paisagem da cidade afirmando a verticalização na malha urbana, fora inaugurado no mesmo ano de Brasília, o que, simbolicamente, afinava o crescimento da cidade com o surgimento da nova capital federal que representava o auge da planificação do desenvolvimento urbano. Seu tamanho era ao mesmo tempo impressionante e assustador para uma cidade onde mesmo os pequenos arranha-céus ainda eram contados a dedo. Segundo La Roque Leal o edifício:

Mostrava-se moderno porque, em primeiro lugar desventurava o inconsciente da cidade no que tangia ao referencial de altitude (não à-toa que tantos suicídios foram nele registrados); depois porque mesclava o requinte tradicional da borracha – nunca houve portaria mais bonita, muitos o dizem -, com a praticidade, com o moderno das lojas comerciais no térreo, incluindo uma revendedora de Studbakers (LEAL, apud SILVA, 2010, p. 23).

Esta associação do moderno e do tradicional é sem dúvida característica marcante do processo de verticalização em Belém. Estas edificações, mesmo fruto fundamental da modernidade, apareciam totalmente imbricadas com o tradicional representado pela sobriedade da arquitetura, nos amplos apartamentos, nas recepções revestidas em mármore finos, adornadas com lustres de cristal e mobiliários de formas clássicas.

Tais características buscavam, portanto, adaptar os modernos arranha-céus a grupos sociais ainda acostumados ao ecletismo dos elegantes e espaçosos palacetes, *chalets* e *bungalows*⁵³ construídos em lotes generosos que na primeira metade do século XX davam o tom das moradias das classes médias e altas e que gradativamente, em muitos casos, a partir da década de 1970 foram dando lugar a novos edifícios nos bairros centrais da cidade.

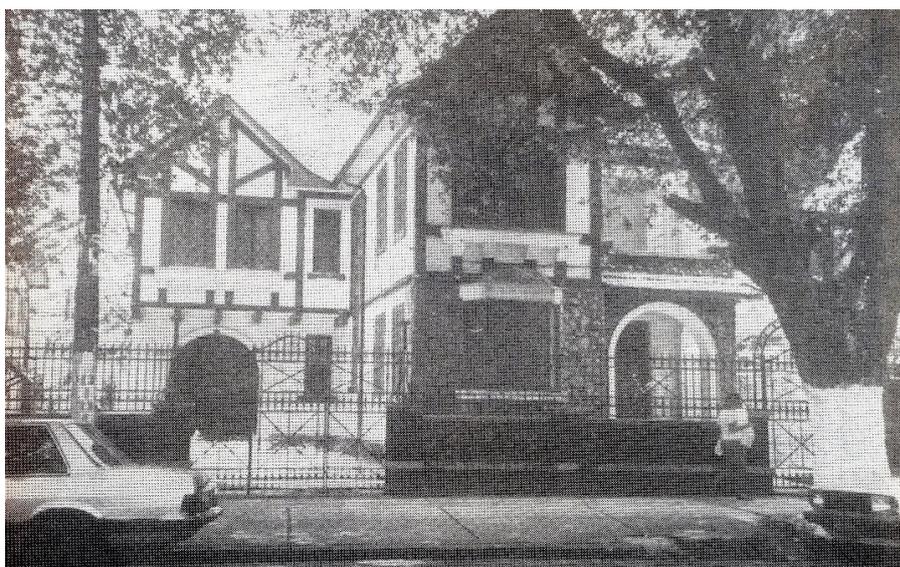
⁵³Tipos arquitetônico de residências que em grande medida influenciaram as construções residenciais em Belém na primeira metade do século XX. Sobre a questão ver: Carmem Lúcia Valério Cal: Esboço da evolução da Arquitetura em Belém na primeira Metade do Século. In Revista do Tecnológico. UFPA, 1989, p. 64 -83.

Figura 23: “Bungalow”, avenida Nazaré.



Fonte: CAL, 1989, p. 83.

Figura 24: “Chalet”, avenida Gentil Bittencourt.



Fonte: CAL, 1989, p. 81.

A inauguração do 2º bloco do edifício “*Manuel Pinto da Silva*” marca a explosão do processo de verticalização atrelada também à entrada dos grandes financiamentos, da consolidação deste tipo de moradia e da própria especulação imobiliária, em especial nos bairros de Nazaré e Batista Campos. Pelo menos até a década de 1980 muito pouco destes empreendimentos eram destinados para a classe média baixa ou mesmo pobre, para quem a ausência de políticas públicas de habitação relegava a ocupação desordenada de áreas alagadas e conseqüentemente, inapropriadas para moradia.

Antes disto, pelo menos até a década de 1950, recorte de estudo desta dissertação, a verticalização não era somente uma necessidade imobiliária, era um processo de afirmação de identidade em uma cidade com profundas limitações econômicas e que em grande medida transferia para a iniciativa privada a tentativa de materializar seu discurso de progresso e desenvolvimento urbano.

Esta concepção, fruto de um novo pensamento urbanístico, foi recebida por consideráveis setores da sociedade paraense. O próprio engenheiro Feliciano Seixas, ainda em 1949 ao apresentar o projeto do “*Manoel Pinto da Silva*” dizia que:

Belém ressurgue nesta época tomada pelo aspecto de cidade moderna, devendo-se em grande parte as amplas iniciativas particulares que numa verdadeira febre de construções estão edificando prédios semelhantes aos das cidades mais adiantadas, oferecendo a possibilidade de remodelação total da cidade. Nos principais pontos desta capital erguem-se majestosamente, esses edifícios e o mundo turístico que nos visita não escondem sua boa impressão. Temos lido várias notícias nos jornais da capital federal, de São Paulo, e outros Estados, depoimentos de ilustres visitantes que não escondem a magnífica impressão colhida nesta capital (*A Província do Pará*, 24 de fevereiro de 1949, p. 08).

Percebe-se mais uma vez o sentido de atribuir à verticalização o sentido de modernização da cidade, agora fruto de iniciativas particulares. Desta forma, Seixas critica parte das elites regionais e da própria classe média que não investiam seu capital na própria região, em especial em construções cujo estilo arquitetônico fosse mais adequado ao projeto de cidade que se queria implantar. Ainda segundo Seixas:

(...) para salientar a importância que dou a iniciativa particular, basta dizer-lhe que eu mesmo a apliquei em mim, pela experiência própria de ter sido até o momento, o único brasileiro, que embora com enormes dificuldades e sacrifícios, construiu um edifício próprio, que é o edifício Elmira, uma homenagem a minha mãe. Muito poucos, conheci em minha longa experiência, dentre eles devo salientar o Sr Manuel Pinto da Silva, português de nascimento, mais brasileiro radicado a muito em nossa cidade, bem vejo demonstrar, com seu desprendimento, que ao invés de fazer, como muitos grandes capitalistas que aqui angariaram, tostão após tostão, sua pequena ou grande fortuna e jamais fizeram qualquer inversão do seu capital no local em que tiveram sorte de ganha-lo, transferindo-o muitas vezes em sua totalidade para outros lugares sem terem feito qualquer benefício pelo progresso desta terra (*A Província do Pará*, 24 de fevereiro de 1949, p. 08).

A fala de Seixas quando do lançamento do edifício “*Manuel Pinto da Silva*”, da conta de uma concepção urbanística que compreende a remodelação da cidade com bases sólidas na iniciativa privada. Sua própria iniciativa de construir um pequeno edifício enquanto engenheiro da classe média, e a do magnata português Manuel Pinto da Silva de construir o gigantesco arranha-céu eram, portanto, exemplos que todos tinham de seguir: o de se preocupar em construir edificações que dessem a cidade seu verdadeiro ar de metrópole.

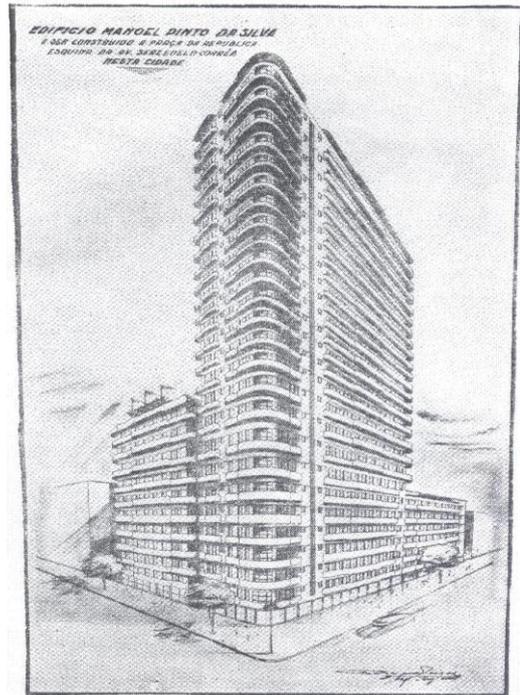
Com alguns anos e mais de vinte andares de diferença, os edifícios “*Elmira*” e “*Manuel Pinto da Silva*”, entre tantos outros, se materializaram como fruto deste pensamento que embutia a iniciativa privada uma espécie de “responsabilidade social” para a modernização e desenvolvimento da cidade.

Figura 25:O edifício “*Elmira*” em 1947.



Fonte:
A Província do Pará,
09 de Fevereiro de 1947.

Figura 26: Projeto do edifício “*Manuel Pinto da Silva*” (1960).

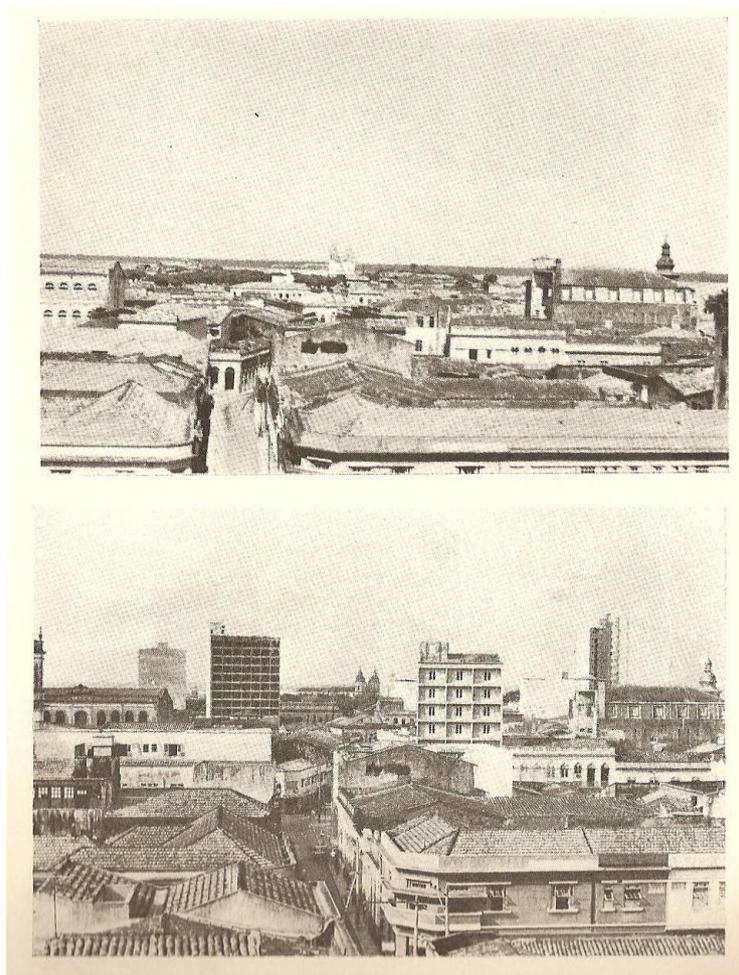


Fonte:
SILVA, 2010, p. 43

O livro “*Belém – Estudo de Geografia Urbana*” de Antônio Rocha Penteado, editado em 1968, configura-se em uma obra indispensável para a compreensão do cenário econômico e social da cidade no período. Parte bastante expressiva da obra de Antônio Penteado dedica-se a demonstrar as mudanças sofridas pela cidade, principalmente através de comparações de suas fotografias tirada na década de 1940 com outras da década de 1960 para demonstrar o crescimento marcado pela verticalização que, para o autor, era o símbolo maior de sua modernidade, em contraponto ao velho que cede lugar à necessidade de progresso.

Em uma interessante imagem contida na obra, reproduzida abaixo, vê-se a comparação entre duas fotografias com cerca de vinte anos de diferença, a primeira de 1948 e a outra de 1965. A primeira, nas palavras do autor, retrata o velho centro comercial da cidade: “Ruas estreitas, sem arborização, casas térreas ou assobradadas telhados carcomidos pelo tempo”, na segunda “o mesmo trecho já profundamente alterado pela presença de arranha-céus, atestando um rejuvenescimento bem marcado pelo sentido da verticalidade de sua evolução” (PENTEADO, 1968, p. 154).

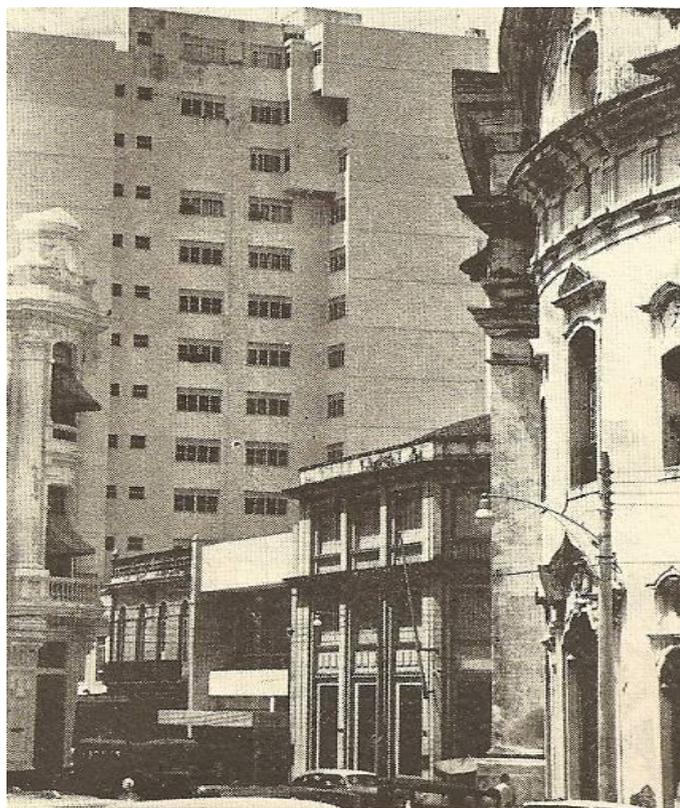
Figura 27: Vista do centro de Belém.



Fonte: PENTEADO, 1968, p. 153.

Observa-se neste trecho a verticalização como sinônimo de rejuvenescimento da cidade, de embelezamento, crescimento e prosperidade. Belém abandonava as casas velhas, os telhados carcomidos pelo tempo, que eram sinais de decadência de uma “*Belle Époque*” que ficara para trás. Penteado traduz bem a concepção de um urbanismo que considerava o arranha-céu como sinônimo de desenvolvimento.

Figura 28: A avenida 15 de Novembro.



Fonte: PENTEADO, 1968, p. 177.

Em uma das fotografias mais interessantes, Penteado apresenta a imagem reproduzida acima, intitulando-a de “*o tradicional e o moderno na cidade de Belém*”, sobre ela, comenta:

“o largo das Mercês e a rua 15 de novembro sintetizam boa parte da evolução urbana: o rococó da fachada da igreja do século XVIII; Velho prédio do séc. XIX, dois outros reformados ou construídos já mais recentemente (...) finalmente o grande bloco de um arranha-céu (em fase de acabamento, que se destina ao uso de escritórios e consultórios (Foto do Autor)” (PENTEADO, 1968, p. 176).

No comentário do autor, é perceptível a hierarquização dos tipos de arquitetura que, segundo sua opinião, traduzem boa parte do desenvolvimento urbano da cidade. Em um primeiro plano, o rococó da igreja do século XVIII, arquitetura colonial na época revitalizada pelas correntes modernistas, diferentemente do início do século XX. Em segundo plano, a velha construção do século XIX, colocada em posição de menor destaque e o ápice de seu desenvolvimento com o grande bloco de arranha-céus, sinônimo de um novo símbolo de modernidade.

No seio do problema se compreende a força simbólica de um processo aparentemente reduzido de verticalização, compreendido principalmente na avenida 15 de Agosto. Em um período de crise econômica, a cidade encontrava uma forma de garantir sua imagem de metrópole regional. O enriquecimento e a opulência das construções da “*Belle Époque*”, mesmo que ainda fortes na memória da população, encaminhava-se para o passado. A cidade necessitava de novos símbolos que garantissem seu *status* de modernidade.

2º CAPÍTULO: DOS EXCESSOS HORIZONTAIS À VERTICALIZAÇÃO: IMAGENS DA CIDADE

“Por último, Belém aderiu ao arranha-céu, que para muita gente é o intruso, o destruidor das melhores tradições de casa, comida, hábitos e viver belemenses. Como renunciar ao debruço nas janelas, principalmente à tardinha, apreciando o movimento da rua, e para as moças o ritual faceiro de se mostrar aos rapazes? (...) O apartamento isola as pessoas no espaço vertical e acaba com aquela associação de porta e janela com rua, que sempre foi um ponto de encontro de namorados, conhecidos, um foco de relações sociais. Mas a população está aprovando, e a paisagem urbana se modifica com a impetuosa verticalidade de arranha-céus até com 26 andares: uma afronta para a arquitetura de excessos horizontais da Belém tradicional” (TOCANTINS, 1987, p. 164).

O trecho de Leandro Tocantins, em seu livro “Santa Maria de Belém do Grão Pará”, editado em 1963, referido pelo autor como uma espécie de “guia histórico e sentimental da cidade”, é revelador para perceber que para muitos a verticalização não se apresentava como um projeto definitivo e indiscutível para Belém. A citação de Tocantins atesta o grau de interferência deste novo tipo de arquitetura tanto na paisagem como na vida cotidiana da cidade e no conflito com símbolos de outras épocas e de uma Belém de natureza horizontal.

A idéia de excessos horizontais, defendida por Tocantins (1963), refere-se à geografia de Belém, cujo terreno mostra-se marcadamente plano, sem morros ou qualquer outro tipo de formação a marcar a paisagem, que se aproxima de uma planície. Lembrando na década de 1940, o famoso bordão da rádio “PRC-5”: “A voz que fala e canta para a planície”. Neste cenário a inserção do arranha-céu marca a paisagem da cidade, cuja arquitetura acompanhava as características do terreno, marcadamente horizontal, geograficamente e culturalmente pouco acostumado à verticalidade.

Raquel de Queiroz em seu livro de crônica “O caçador de tatus” também dava sua opinião sobre o arranha-céu em Belém:

A cidade não perdeu sua feição antiga, apesar da intrusão de alguns arranha-céus. Tem sobradões e azulejos que, se não ganham dos da Bahia, rivalizam com os de São Luis, tão falados. É bela e tranqüila, sem esses desadores de modernismo que estragam minha nativa Belém (QUEIROZ, 1967, p.113).

Se para uns o arranha-céu era um mecanismo de afirmação de identidade para uma cidade vinda de um longo processo de penúria econômica cuja verticalização tinha o poder de atenuar, ao menos visualmente, e garantir seu título de metrópole, para outros era um intruso que não tinha nada de “pitoresco”, de “regional”, que isola as pessoas no espaço vertical e estragam uma paisagem considerada “natural” da cidade.

A verticalização da avenida 15 de Agosto, para além de um processo de afirmação de um determinado modelo de modernidade, é um processo que altera sobremaneira a paisagem da cidade e as relações que esta desperta nas representações sobre o espaço urbano.

Sobre a importância da paisagem para uma determinada sociabilidade, Milton Santos, ao expor as diferenças de sentido inerentes aos conceitos de “paisagem” e “espaço”, traz para a complexa conceituação de paisagem a importância da perspectiva histórica para a compreensão de sua dinâmica de formação:

Paisagem e espaço são sempre uma espécie de palimpsesto onde, mediante acumulações e substituições, a ação das diferentes gerações se superpõe. O espaço constitui a matriz sobre a qual as novas ações substituem as ações passadas. É ele, portanto, presente, porque passado e futuro (SANTOS, 2002, p.104.).

Na relação entre cidade e paisagem fica evidente a importância de se situar a convivência, nem sempre pacífica entre as ações destas “diferentes gerações” que se materializaram nos mais diversos projetos de cidade que no avançar do tempo formaram a urbe contemporânea. Como lembra Giulio Argan, “A idéia de cidade ideal está profundamente arraigada em todos os períodos históricos (...) A cidade real reflete as dificuldades do fazer a arte e as circunstâncias contraditórias do mundo que se faz.” (ARGAN, 2005, p. 73-74) Desta forma compreende-se a cidade como resultado destes processos de busca de diferentes cidades ideais que se materializam na cidade real.

Em grande medida as transformações na estrutura de uma cidade despertam uma série de bandeiras de mais variadas cores e temas mostrando as formas múltiplas que a malha urbana ganha no imaginário de seus moradores ao se depararem com esta metamorfose constante.

A referência que Santos (2002) faz ao palimpsesto é fundamental como um exercício a uma visão mais ampla sobre a cidade. Sobre isto, a historiadora Sandra Pesavento acredita que o palimpsesto é uma “imagem arquetípica para a leitura do mundo”. O palimpsesto nada mais é do que uma referência a antigos pergaminhos que por volta do século V a.C, pela grande escassez deste suporte, eram reutilizados inúmeras vezes, ficando visível a “escrita sucessiva de textos superpostos, mas onde a raspagem de um não conseguia apagar todos os caracteres antigos dos outros precedentes.” (PESAVENTO, 2007, p. 26) Ao trazer esta espécie de parábola para a história, Pesavento acredita que:

Esta definição primeira do palimpsesto nos fornece uma chave para os olhos do historiador, quando se volta para o passado. Há uma escrita que se oculta sobre outra, mas que deixa traços; há um tempo que se escoou, mas que deixou vestígios que podem ser recuperados. Há uma superposição de camadas de experiência de vida que incitam ao trabalho de um desfolhamento, de uma espécie de arqueologia do olhar, para a obtenção daquilo que se encontra oculto, mas que deixou pegadas, talvez imperceptíveis, que é preciso descobrir (PESAVENTO, 2007, p.26).

O arquétipo do palimpsesto é, portanto, um exercício fundamental para a compreensão da história da cidade, na paisagem urbana onde se relacionam elementos de universos temporais muito diferentes cuja descoberta da origem não é um exercício simples. Como lembra Pesavento, estas marcas não se mostram de forma clara:

Todas estas facetas da materialidade construída do passado, que se desdobra em sociabilidade e sensibilidade, se apresenta ao historiador de hoje como um palimpsesto a embaralhar sinais e a confundir sentidos, o palimpsesto é, na verdade, um reservatório, uma matriz de outros textos e imagens que, superpostos e camuflados, se ocultam uns sobre os outros. Por outro lado, o palimpsesto é, por excelência, a figura que requer a atitude *hermenêutica*, de decifração e de desvelamento de um sentido oculto, que é preciso decifrar (PESAVENTO, 2007, p. 28).

No seio destas práticas é necessário também refletir em que o estudo das mudanças urbanas, que ocorrem em processo contínuo, mesmo que focado um período pré-determinado, deve compreender que estes processos se referem a temporalidades múltiplas. Bernard Lepetit, ao reivindicar mais esforços na recondução dos atores ao seu posto de agente histórico, acredita que tal exercício deve levar em conta uma “bricolagem interpretativa de experiências indexadas em passados diferentes” (LEPETIT, 1996, p. 238).

Entende-se desta maneira que a história urbana não tem campo fértil pura e simplesmente no estudo cronológico das transformações, compreendendo que determinados projetos de cidade ganham ou perdem importância não somente por questões econômicas ou políticas, mas por força de conjunturas múltiplas. Assim, inúmeros projetos e visões de cidade, as “cidades ideais”, podem ser valorizadas ou lançadas ao esquecimento.

Realinhando a questão com a realidade regional, compreende-se a dificuldade do estudo da afirmação da arquitetura vertical em meio a uma profusão de representações sobre a cidade, sua história e projetos de “cidades ideais” que deixaram suas marcas no tecido urbano.

Para além desta complexidade de ordem temporal, é necessário lembrar a idêntica complexidade da relação entre economia e cidade, compreendendo que o processo de

verticalização em Belém não se ajusta necessariamente às conjunturas econômicas e alteração de população. Como lembra o periódico da época:

A fisionomia urbana de Belém vai se transformando, tomando a cidade aspecto de metrópole com os suntuosos edifícios que já se erguem à avenida 15 de Agosto. Apesar da depressão econômica e financeira com que se vem debatendo o Pará no pós-guerra, a nossa capital ressurgiu mais elegante e suntuosa através desses grandiosos edifícios que surgem em concreto armado, que se projetam majestosamente, modificando completamente o sistema urbano que existia a pouco na artéria principal. As casas velhas de beirais antigos, cederam lugar a novos e modernos edifícios que estão surgindo em toda a extensão da 15 de Agosto (*A Província do Pará*, 02 de novembro de 1948, p. 08).

A citação acima, trecho de reportagem do Jornal *A Província do Pará*, expõe uma interessante faceta do estudo da verticalização, afinal, como compreender a correlação de idéias inerentes aos usos de termos como a “depressão econômica e financeira com que se vem debatendo o Pará no pós-guerra”, a existência de uma nova cidade que “ressurgiu mais elegante e suntuosa através desses grandiosos edifícios que surgem em concreto armado, que se projetam majestosamente”? (*A Província do Pará*, 02 de novembro de 1948, p. 08).

Duas questões se impõem para análise, a primeira ligada à complexa relação entre verticalização e desenvolvimento, lembrando que neste período o crescimento vertical vem acompanhado por taxas de crescimento econômico e populacionais muito discretas. A segunda ligada ao difícil cenário econômico na Amazônia.

Neste sentido, relacionar o processo de verticalização em Belém com sua “*Belle Époque*”, que tecnicamente terminara algumas décadas antes, talvez possa parecer um exercício sem sentido ou mesmo desnecessário em um estudo sobre a implantação da arquitetura vertical, muito mais associada ao modernismo e à especulação imobiliária. Esta dissertação, no entanto, acredita que o poder simbólico das intervenções realizadas desde o século XIX ao início do século XX, produziram nos anos que se seguiram em especial a partir da década de 1930 uma imagem de que em termos urbanísticos e, talvez não só por eles, a cidade vivera seu auge.

A elegância das casas comerciais, as praças luxuosamente urbanizadas, os palacetes que surgiam ao longo da malha urbana, as intervenções nos principais mercados públicos entre tantas outras obras realizadas pela intendência municipal em contraponto à crise financeira vivenciada nas décadas seguintes, formam um cenário bastante propício à formação de um ar “decadente” que alimentara discursos e representações sobre a cidade.

Compreende-se que nas décadas que se seguiram à grave crise da borracha, Belém teve na “*Belle Époque*” o sentido maior de sua gênese mais recente. São nos anos de euforia da borracha que a cidade viveu uma forte modernização. Depois dela quase tudo girou a seu entorno: reportagens, documentários e livros sobre a história da cidade dividem o tempo da cidade entre o antes e o depois deste evento. Nasce daí a inserção de seus símbolos em uma história de ascensão e queda.

Neste período, as autoridades e elites locais realizaram grandes esforços de dotar a cidade de símbolos que denotassem modernidade e elegância à cidade, em especial uma série de obras públicas realizadas que se tornariam nas décadas seguintes os maiores ícones da cidade. Desta forma, é perceptível que nas décadas de 40 e 50 os padrões de crescimento urbanos foram fortemente comparados com os do início do século.

A crise da borracha a partir de 1912 cria um cenário de profunda indefinição quanto aos rumos para a Amazônia, fatos que corroboram para a criação de uma imagem de decadência. Nas mensagens dos governadores, a queda dos preços da borracha aparecia como justificativa recorrente para as dificuldades orçamentárias da administração pública e para a incapacidade de realizar investimentos.

Se em 1910 nos sorria a prosperidade, estimulando, activando os negócios a despeito das accentuadas reservas com que o governo via alterar-se sucessivamente a cotação do nosso primeiro gênero, no presente momento o que nos absorve e preocupa é exatamente o inverso. Achamo-nos, há longos meses, face a face com a crise do preço da Borracha, que de tão repetida, insistente e perniciososa, tende talvez a tornar-se endêmica em nosso aparelho econômico-financeiro (COELHO, 1911, p. 77).

O mesmo tom de 1911 se repetia nas mensagens dos anos de 1915, quando Enéias Martins ressaltava que permanecia a grave situação de antes:

(...) difícilima, continuamos a sofrer ao mesmo tempo as conseqüências da baixa no principal producto da nossa exportação e do regime de desequilíbrio, que se tem vindo a cumular seguidamente sem uma providencia completa para compensá-los (MARTINS, 1915, p. 75).

Já em 1917, mesmo passada a surpresa da crise, ela continuava na pauta governamental. Lembrava o governador Lauro Sodré, que voltava já idoso ao governo para tentar com sua política positivista salvar o Estado paraense, que a crise seria longa. Em suas palavras:

O meu nome não pode ser alinhado no rol dos que foram colhidos de surpresa quando nos salteou a crise, de que não sahiremos dentro de prazo curto, quando nossa renda desceu a proporções em que se acha, pela queda de preço no nosso principal produto de exportação (SODRÉ, 1917, p. 42).

Nos anos de 1920 até 1930 todos falavam em crise. Eurico Valle, o último governador antes das mudanças revolucionárias, retomava o mesmo tópico, com o agravante mundial do estouro da bolsa de Nova York em 1929:

A instabilidade da vida econômica da Amazônia, por causas de sobejo conhecidas, fez com que se manifestasse mais crua a crise que atingiu o Brasil e o resto do mundo. Fácil é de explicar o fenômeno pela desorganização de nossa economia desde que a borracha brasileira caiu nos mercados estrangeiros. Era a Borracha quasi a única columna de suporte da nossa vida financeira (VALLE, 1930, p. 40).

Apesar do tom geral de crise, houve mudanças ou tentativas de mudanças perceptíveis. Desde fins da década de 1920 e, sobretudo, depois de 1930, este cenário se altera, ao menos em termos de expectativa, a partir do interesse norte-americano pela região e pela criação do Banco da Borracha com vistas a dispor linhas de crédito aos seringueiros da região e a criação de políticas que visavam atrair mão-de-obra para a extração do látex, os chamados “*Soldados da Borracha*”, ações que visavam especialmente a revalorização da economia gomífera.

Grande quantidade de capital é investido especialmente a partir de 1930 com as tentativas de plantação em série de seringueiras pela “*Ford Motors Company*”. Em 1926 uma área de aproximadamente 10.000 Km², na beira do rio Tapajós, foi concedida a Cia americana pelo governo brasileiro. Ali implanta-se o projeto baseado na experiência inglesa no sudeste da Ásia algum tempo antes (SIOLI, 1974, p. 39).

A empreitada de Henry Ford tinha como objetivo, segundo Barbara Weistein, burlar o domínio inglês da borracha asiática para alimentar a crescente indústria automobilista (WEISTEIN, 1993). A tentativa de plantação de borracha naquela região redundou em grande fracasso, fator que leva a companhia a transferir o empreendimento alguns quilômetros acima do rio em área mais alta onde foram plantadas cerca de dois milhões de seringueiras em local conhecido como Belterra, onde o insucesso se repetiu (SIOLI, 1974).

Mesmo sem um grande sucesso, o empreendimento tomou a atenção das autoridades desde o final da década de 1920, adentrando as décadas de 1930 e parte de 1940. Nesta última década, marcada também pela II Guerra Mundial, e pela conseqüente crise da produção asiática, os interesses pela borracha são reacendidos. Nesta conjuntura, os EUA ocupavam a posição de liderança já que, desde a década de 1920 destacava-se como o principal comprador dos produtos amazônicos⁵⁴. Mesmo que todo o furor causado pela presença norte-americana

⁵⁴ Neste período, a “Castanha do Pará” destaca-se como principal produto de exportação.

na Amazônia tenha representado pouco para o desenvolvimento efetivo da região, foi visível o aprofundamento das relações entre os Estados Unidos e as autoridades amazônicas.

Na imagem abaixo o então governador do Estado, Magalhães Barata, sendo fotografado em reunião sobre a “*Battle of Rubber*” (Batalha da Borracha). O futuro da Amazônia discutido no gabinete da “*Belle Époque*” (*Life Magazine*, 24 de maio de 1943, p. 19).

Figura 29: Fotografia da entrevista com o governador Magalhães Barata.



Fonte: *Life Magazine*, 24 de maio de 1943, p. 19.

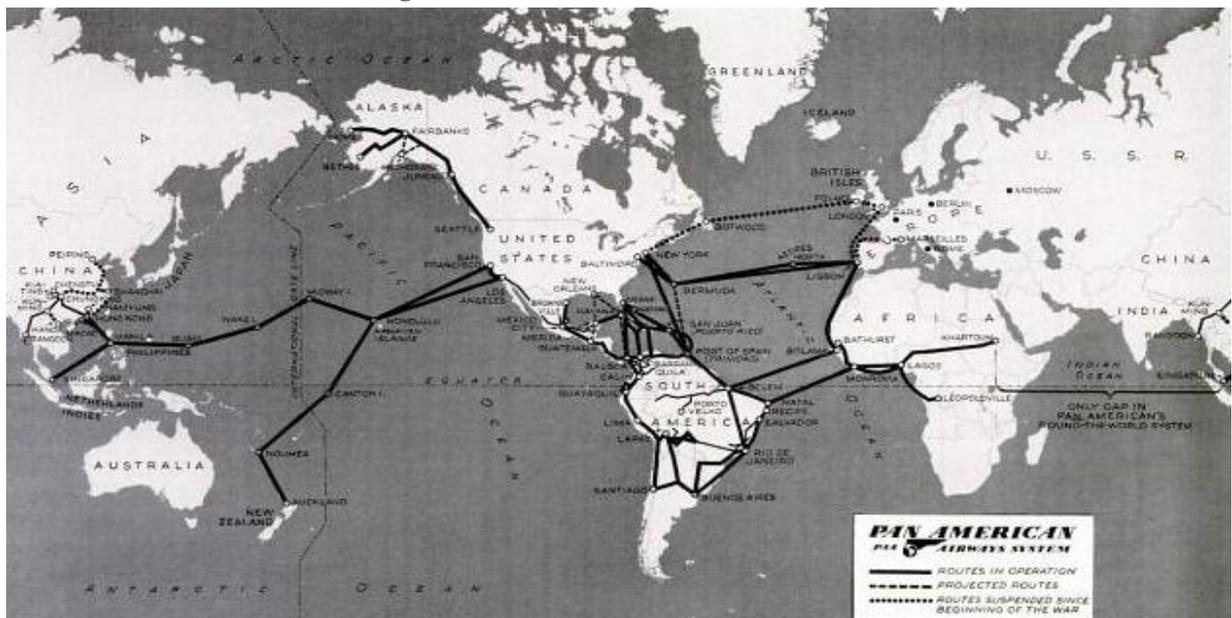
Este cenário contribuiu para a criação de chances de um reavivamento da economia da borracha. Em grande medida, expectativas que não conseguiram trazer uma melhoria real para o desenvolvimento econômico e social da Amazônia.

Mesmo assim, em termos urbanísticos, a chegada do capital norte-americano em Belém foi sentida a partir da construção da base aérea de Val-de-Cans, fundamental para garantir apoio logístico a aeronaves em missão para o norte da África e Europa. Paralelamente a este empreendimento, outras obras são percebidas na cidade com a construção de vias de acesso à base e o asfaltamento, na época ainda figura estranha para muitas cidades brasileiras em especial na Amazônia, nas principais vias da cidade como a avenida São Jerônimo, avenida Nazaré e a própria avenida 15 de Agosto. O asfaltamento, associado à verticalização, a entrada dos “*Zeppelins*” entre outros símbolos acenavam possibilidades de crescimento e modernização da cidade, mesmo que em um microcosmo.

Neste mesmo período, completando o cenário de modernidade, Belém passou a ser ligada por via aérea às principais capitais mundiais pela “*Pan American World Airways*”, empresa americana de viação que no Brasil ficou conhecida por sua subsidiária “*Panair do Brasil*.”

Segundo Sanford Kauffman em seu livro “*Pan Am Pioneer: A Manager’s Memoir*” (1995), a “*Pan Am*”, criada no final da década de 1920, fora a pioneira na aviação internacional no período da segunda grande guerra. Com grandes investimentos do governo americano a companhia se expande para o mundo todo. Nesta expansão, ainda para Kaufman, a integração da América Latina era crucial, pois no seio da política da boa vizinhança era fundamental aumentar a rede de transporte aéreo facilitando e agilizando o transporte de cargas e pessoas (KAUFFMAN, 1995, p. 09-18).

Figura 30: Rotas da “Pan Am” em 1941.



Fonte: *Life Magazine*. 1941. n. 111.

Neste contexto em que a Amazônia despertava grande interesse de setores fundamentais da economia norte-americana, a interligação de Belém por via aérea era consequência lógica. Foi o que se consolidou ainda em princípio da década de 1940. Desta forma, Belém se integrava junto com Rio de Janeiro, Salvador, Recife e Natal, tornando-se uma das primeiras cidades brasileiras a possuir ligação com a companhia aérea internacional, agora com acesso às principais rotas mundiais.

Dentro desta lógica, segundo Kauffman a “Pan Am” buscou diversificar seus negócios e aproveitar os investimentos governamentais para a integração com o restante da América, e, em especial, com o Brasil. Nesta mesma linha adquiriu a rede de hotéis norte-americana “*Intercontinental Hotels*”, na época restrita aos Estados Unidos, transformando-a na primeira rede de hotéis internacional (KAUFFMAN, 1995, p. 09-18). O interesse na criação de uma indústria hoteleira associada a uma companhia aérea seguia a mesma lógica de pensamento: a da criação de uma rede internacional de hotéis de médio e alto luxo na América Latina. Demonstrando o interesse despertado pela região amazônica, o primeiro hotel a ser adquirido pela rede “*Intercontinental*” foi o “*Grande Hotel*” em Belém. Segundo Lynn Homan e Thomas Reilly na obra “*Pan Am: Images of Aviation*”:

Pan American entered the hotel business at the request of the United States Government, which believed that quality hotels in Latin America would serve to improve relations. In 1946, the inter-continental Hotel chain was incorporated. Its first property was a hotel in Belem, Brazil, which offered of all things – air conditioning. The company would eventually own or manage over 75 hotels in 50 countries”⁵⁵ (HOMAM e REILLY, 2000, p. 64).

Figura 31: O “Grande Hotel” e o cinema “Olimpia” em 1944.



Fonte: Acervo Magalhães Barata – SIMM/SECULT
Departamento Estadual de Imprensa e Propaganda (DEIP), 1944.

⁵⁵**Tradução sugerida:** A Pan American entrou no negócio de hotéis a pedido do governo do Estado Unidos, que acreditavam que hotéis de qualidade na América Latina serviriam para melhorar suas relações. Em 1946, a cadeia de Hotel Inter-Continental foi incorporada. Sua primeira propriedade foi um hotel em Belém, Brasil, que ofereceu de todas as coisas - ar condicionado. A empresa viria a possuir ou controlar mais de 75 hotéis em 50 países.

O “*Grande Hotel*” de Belém representava uma das mais refinadas heranças da “*Belle Époque*”, que era agora ressignificado. Construído no início do século XX, de frente para a praça da República, com seus elegantes salões, teatro, restaurante, tornou-se rapidamente um dos maiores pontos de encontro da alta sociedade paraense.

Figura 32: Comercial da rede “*Intercontinental*” destaca a presença do “*Grande Hotel*”.

*Local flavor.
American comfort...
INTERCONTINENTAL style!*

From Cuba to Chile . . . from Mexico to Brazil, INTERCONTINENTAL HOTELS extend their special welcome to travelers on business or pleasure. Beautiful hotels in spectacular scenic settings, each offers the distinctive atmosphere of its own country—yet all assure the same high INTERCONTINENTAL standards: gracious hospitality, swift multi-lingual service, modern comfortable accommodations, excellent food, fine entertainment, and air conditioning where climate requires. Many have large swimming pools; all have their own smart shops, and are located close to business and transportation centers.

Intercontinental Hotel guests . . . whether on business or pleasure . . . will enjoy the music, intriguing native foods, and breath-taking scenery that are a part of life in exciting Latin America.

HOTEL CARRERA
Santiago, Chile

HOTEL DEL LAGO
Maracaibo, Venezuela

HOTEL GRANDE
Belém, Pará, Brazil

HOTEL NACIONAL DE CUBA
Havana, Cuba

REFORMA INTERCONTINENTAL
Mexico City, Mexico

HOTEL TAMANACO
Caracas, Venezuela

HOTEL TESQUENDAMA
Bogotá, Colombia

HOTEL VICTORIA PLAZA
Montevideo, Uruguay

INTERCONTINENTAL HOTELS

For the complete story . . . see your travel agent, or send for our illustrated brochure
INTERCONTINENTAL HOTELS, Chrysler Building, New York—Roper Building, Miami

OPENING SOON—FOUR NEW INTERCONTINENTAL HOTELS:
SALVADOR INTERCONTINENTAL, El Salvador • PHENICIA INTERCONTINENTAL, Beirut, Lebanon • EL CUBAQUAO, Caracas, N. W. I. • SAN JUAN INTERCONTINENTAL, Puerto Rico

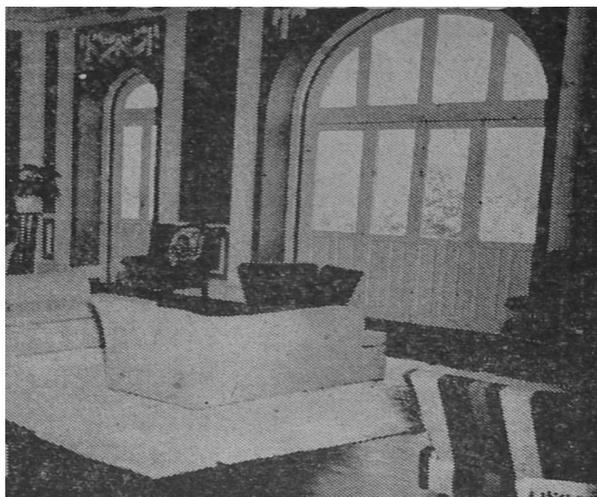
Fonte: *Life Magazine*, 1957, p. 76.

Percebe-se na comparação com os hotéis adquiridos posteriormente que o “*Grande Hotel*” apresenta um perfil diferente dos modernos e altos hotéis existentes nas cidades de Santiago no Chile, Maracaíbo na Venezuela, Havana em Cuba, Cidade do México, Caracas na Venezuela, Bogotá na Colômbia e Montevideú no Uruguai.

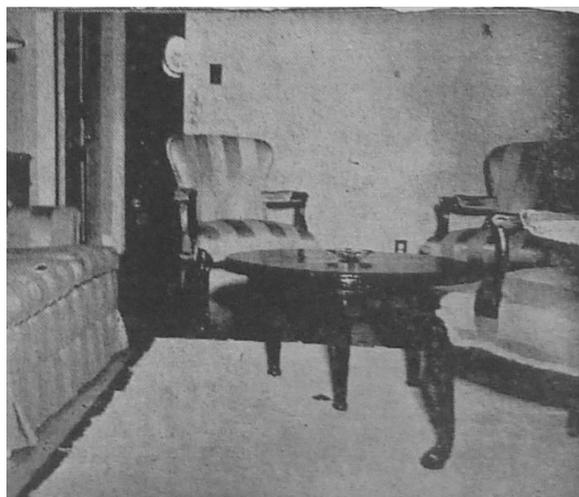
Ao ser adquirido do grupo “Teixeira Martins & Cia”, o “*Grande Hotel*” passou por grande reforma objetivando adequar sua estrutura às exigências de um hotel de nível internacional de tendência norte-americana. Após a intervenção, o hotel passou a possuir 75 quartos e 6 apartamentos, dentre os seus diferenciais destacava-se por ser “refrigerado” e “trazer o clima de Petrópolis para Belém” em alguns de seus ambientes, dentre eles o bar do

hotel, o “Amazon Room”, o “salão de almoço e o salão de jantares dançantes e ainda o Bar da Terrace”, já tradicional na cidade que apresentava agora “além do tradicional refresco e dos Drinks um impecável serviço de lunchs” (*A Província do Pará*, 10 de fevereiro de 1949 p. 14).

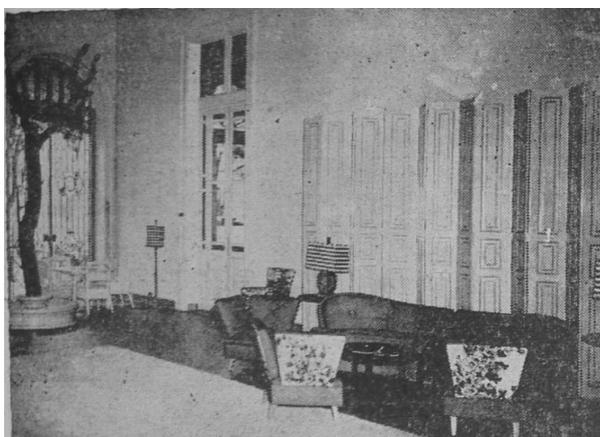
Figura 33: Ambientes do “Grande Hotel”.



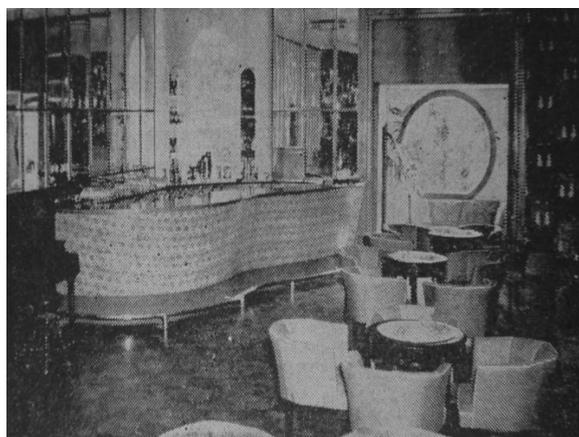
Salão de Leitura e de Fumar



Sala de recepção de um dos apartamentos



Recepção



Amazon Room

Fonte: *A Província do Pará* 10 de fevereiro de 1949, p. 14.

Paralelamente, Belém passa a ser incluída nos principais roteiros de viagens elaborados nos EUA, dentre eles o famoso guia de viagens “The Nagel Travel Guide”. O mesmo alertava ao visitante sobre a localização do “Grande Hotel”: “The backbone of Belem's new business district is avenida 15 de Agosto, on which are to be found the big hotels, the airlines' offices and the main business offices. The well-to-do residential area is

located between largo da Polvora, the Goeldi Museum and the Hospital.”⁵⁶ (The Nagel Travel Guide, 1955, p.182)

As reformas do “*Grande Hotel*” denotam esta complexa relação entre o antigo e tradicional da “*Belle Époque*”, mesmo modernizado o hotel não deixa de valorizar características e símbolos do início do século XX. A modernização do hotel com capital norte americano tem importante sentido para se perceber a dinâmica da avenida 15 de Agosto e consequentemente, do reordenamento e modernização do centro de Belém para dotar a cidade de um aspecto moderno. Mesmo reconfigurado o “*Grande Hotel*” já não dominava sozinho o ramo hoteleiro de luxo, principalmente com a construção dos modernos “*Avenida Hotel*” e “*Central Hotel*”, também construídos na avenida 15 de Agosto, este último em especial contando com elevador e modernos restaurantes entre outros predicados.

Enquanto o “*Grande Hotel*” possuía o seu requintado “*Terrace*” no térreo, misto de café e restaurante, o “*Central Hotel*” destacava o seu terraço, no ponto mais alto da edificação, com vista panorâmica para a avenida 15 de Agosto e para a baía de Guajará. Neste ambiente, na imagem destacada abaixo, observa-se uma entrevista da cantora de rádio Anita Otero em 1949, onde fica evidente a associação entre o Rádio e a Belém moderna, com destaque a entrevista realizada no terraço do hotel sendo fotografado por trás do edifício “*Dias Paes*”.

Figura 34: Destaque ao elevador do “*Central Hotel*”.



Fonte: *A Província do Pará*, 12 de Fevereiro de 1949, p. 03.

Figura 35: Entrevista com a cantora de rádio Anita Otero.



Fonte: *A Província do Pará*, 16 de agosto de 1949, p. 03.

⁵⁶**Tradução Sugerida:** A espinha dorsal do centro de negócios de Belém é a avenida 15 de Agosto, onde são encontrados os grandes hotéis, os escritórios das linhas aéreas e os principais escritórios de negócios. A melhor área residencial é localizada entre o largo da pólvora, o Museu Goeldi e o hospital (The Nagel Travel Guide, 1955, p.182).

No “*Avenida Hotel*”, destacava-se a presença do “*Bar Avenida*”, inaugurado em 26 de agosto de 1949, que alardeava estar situado na principal avenida da cidade em um “ponto elegante para as famílias de nossa sociedade” (*A Província do Pará*, 21 de agosto de 1949, p.18), onde destacava-se o palco para apresentações musicais e o diferencial de funcionar até às 24h.

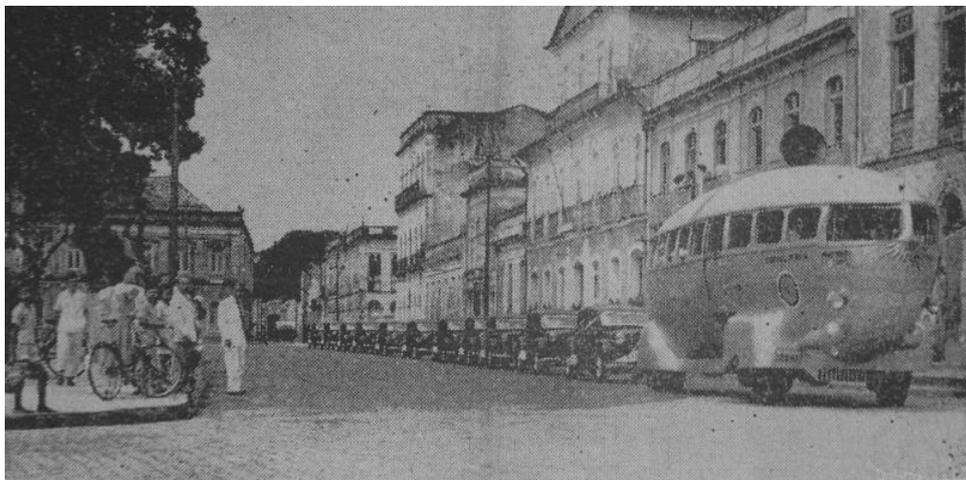
Figura 36: “Conta a cidade com novo e elegante bar e restaurante para a sociedade”.



A Província do Pará, 21 de agosto de 1949, p. 18.

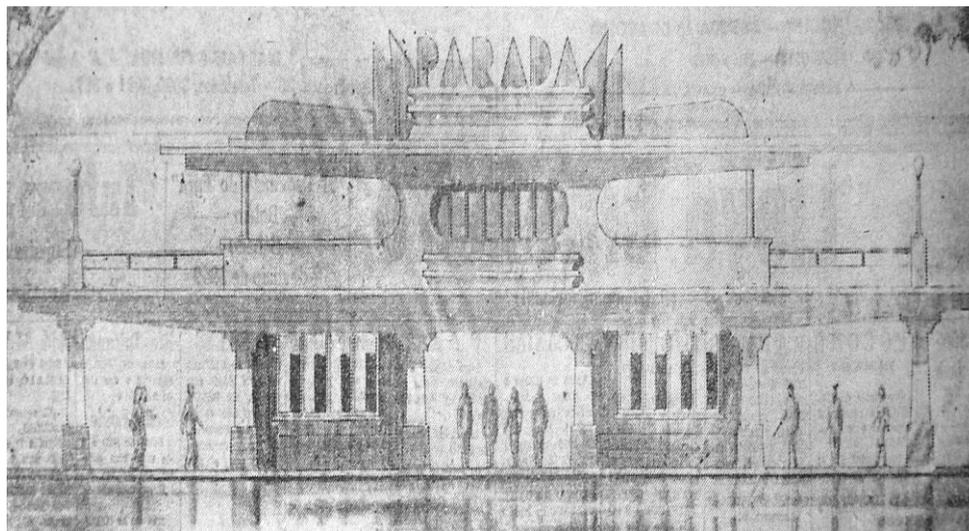
No sistema de transporte público, destaca-se neste campo, ainda em fins da década de 1940, a substituição dos antigos bondes do início do século por modernos ônibus, que neste clima de modernidade fortemente influenciado pela cultura norte-americana, ganha a forma dos modernos “*zeppelins*”, espécie de dirigível muito usado para transportes de passageiros entre as décadas de 1930 e 1940. Na imagem abaixo fica evidente o contraponto destes símbolos de modernidade com a Belém dos casarões coloniais.

Figura 37: Desfile marcando a chegada dos carros “Citroen” seguindo o “Zeppelin”.



Fonte: *A Província do Pará*, 3 de Maio de 1949, p. 07.

Figura 38: Projeto do “Clipper” de Nazaré.



Fonte: *A Província do Pará*, 7 de Maio de 1949, p. 8.

Para receber o “*Zeppelin*” era necessário uma estação igualmente moderna que ganhou rapidamente o apelido de “*Clipper*” referência aos hidroaviões da “*Pan Am*”, que na década de 1940 passaram a pousar em Belém. Neste contexto, percebe-se a necessidade da escolha de nomes que denotassem modernidade, que encontraria nos nomes de origem norte-americana um forte apoio.

Neste processo, mais uma vez, as referências à “*Belle Époque*” em Belém serão constantes, em especial na comparação com construções remanescente deste período, referências estas que mostram a complexidade da relação entre os diferentes projetos de cidade da Belém da “*Belle Époque*” e da “Belém vertical”.

2.1 A VERTICALIZAÇÃO E O RESERVATÓRIO: SÍMBOLOS EM CONFLITO.

Das reformas urbanas executadas na primeira década do século XX, destaca-se o grande impacto paisagístico de obras como as praças da República e Batista Campos, a reorganização do transporte público com a inserção dos bondes elétricos, a reformulação dos principais mercados municipais e, por que não lembrar, do serviço de abastecimento de água.

Dentre as obras realizadas neste período, destaca-se a monumentalidade das construções como característica dominante tanto nas principais obras públicas como particulares. O formato geográfico de Belém enquanto cidade situada em uma região de planície, sem grandes elevações, favorece em muito o enobrecimento das construções que

buscavam a verticalidade, destas sem dúvida até o século XIX eram as torres das igrejas que ganhavam destaque na paisagem.

Belém enquanto uma cidade de natureza amazônica, recortada por rios e por inúmeras áreas alagadas o ano todo ou parte dele, apresentava muitas limitações para a construção de estradas que a ligassem a qualquer outro lugar, tendo os referidos rios grande importância para a cidade, tornando-se, em grande medida, o principal meio de comunicação. Mesmo que urbanisticamente a cidade não se voltasse para o litoral, as principais construções vistas na chegada de navio ou barco ganhavam significativo poder simbólico na identificação da paisagem.

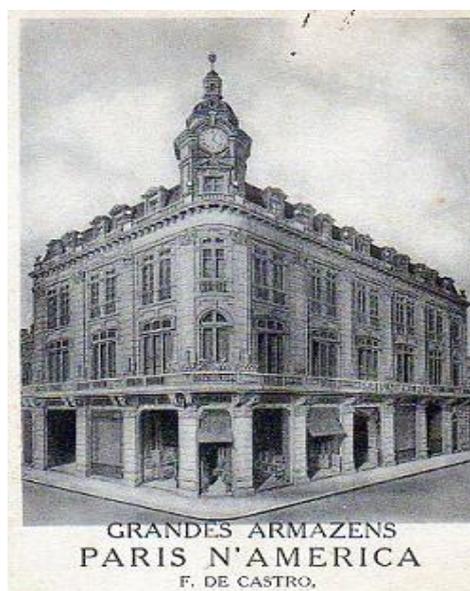
No centro ou mesmo longe da orla, o sentido de verticalidade nas construções se tornou bastante forte já no final do século XIX como importante meio de diferenciação social. Dentre os mais altos construídos na região central da cidade, destaca-se o elegante “*Paris N’America*”, um dos mais nobres estabelecimentos comerciais da época, o aristocrático “*Grande Hotel*” e o “*Palacete Bolonha*”, residência do engenheiro Francisco Bolonha, todos com mais de três andares.

Figura 39: Palacete Bolonha



Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1186443>

Figura 40: Paris N’America



Fonte: PARÁ, Governo do Estado (SECULT), Belém da Saudade, 1998, p. 226.

No tocante às obras públicas, destaca-se sua importância paisagística vertical: dois grandes reservatórios de água, um no distante bairro de São Braz, considerado pelas autoridades um dos principais eixos de crescimento da cidade, e outro no centro de Belém, o

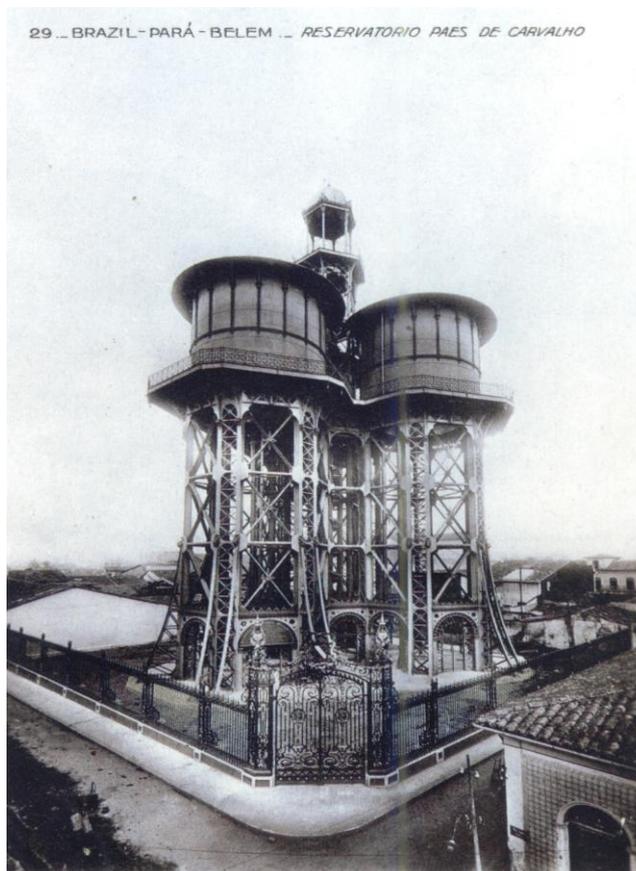
reservatório “Paes de Carvalho”, que pelo menos por três décadas seria o ponto mais alto da cidade.

O reservatório Paes de Carvalho, no centro de Belém, fora construído no início do século XX durante o governo de Augusto Montenegro⁵⁷, sua construção próxima à avenida 15 de Agosto em um dos pontos mais altos de Belém e próximo da baía de Guajará, na época única forma de chegada ou partida da cidade, era sem dúvida a construção de um monumento ao desenvolvimento da cidade, um grande marco de arquitetura vertical.

Segundo Cacilda Costa em seu livro “O Sonho e a Técnica: Arquitetura de Ferro no Brasil”, ao se referir a esta edificação comenta:

Todo em ferro, o reservatório compunha-se de três cilindros instalados sobre uma espetacular estrutura, proveniente das usinas Metalúrgicas Boudet, Donon & Cie., de Paris. O gradil de ferro e os portões à sua volta foram fabricados por Walter MacFarlane & Co. (...) (COSTA, 2001, p. 162).

Figura 41: Reservatório Paes de Carvalho.



PARÁ, Governo do Estado (SECULT), Belém da Saudade, 1998, p. 129.

⁵⁷Governador do Estado do Pará entre 1905 e 1909.

Desta forma, a construção do reservatório com toda sua monumentalidade, deveria ser o prenúncio ao visitante de uma cidade que desde longe no horizonte já deveria se mostrar moderna e monumental. Sua construção, além da função técnica de armazenamento de água, guardava um evidente objetivo de se tornar um monumento.

Segundo o relatório do governador Augusto Montenegro em 1908, o reservatório fora encomendado pelo governador Paes de carvalho em fins do século XIX visando à melhoria do deficitário abastecimento de água no centro da cidade. Segundo Cruz (1977), o projeto estrutural e a escolha do terreno foram feitas segundo as determinações da própria firma “*Boudet, Danon & Cia*” de Paris, tendo o material chegado da França nos vapores “*Valesia*”, “*Croatia*” e “*Hungria*” ainda em 1900, ficando por longo tempo no litoral a espera de montagem (MONTENEGRO, 1908, p. 103).

Somente em 1904, já no governo de Augusto Montenegro, foi iniciada caríssima montagem do reservatório. O governador justificava ter interrompido a construção por não poder “construir um depósito sem água”, sendo necessária primeiramente a conclusão dos serviços de captação, em 1905 foram feitas as fundações, em 1906 iniciada a montagem da gigantesca estrutura metálica que contava com três “*pylones*” hexagonais de 25 metros enlaçados por vigas de aço laminado a grandes treliças onde eram assentadas três grandes cilindros adornados com placas de aço e molduras de ferro que mediam 9,22 metros de altura e 10,45 metros de diâmetro tendo a capacidade total de armazenamento de 2.500 metros cúbicos de água, de seu centro elevava-se uma “elegante torre coroada por um pavilhão, cuja a base (ou 2ª plataforma) atinge a altura de 55 metros, 30 acima do nível do mar” sendo feito para ser o “ponto culminante da nossa cidade” (MONTENEGRO, 1908, p. 103).

De seu topo vários cartões postais foram produzidos mostrando pela primeira vez aos belenenses uma nova paisagem da cidade vista do alto, antes privilégio de poucos que subiam nas torres das igrejas. Mesmo que o acesso ao reservatório fosse ainda reduzido, a associação entre o desenvolvimento da fotografia na região e esta nova arquitetura com mais de trinta metros de altura, possibilitaram a afirmação de uma nova paisagem urbana.

Figura 42: Vista do reservatório em 1908, uma cidade para além das torres das igrejas.



Fonte: Álbum do Pará - 1908

Em seu aspecto gigantesco para os padrões da época, o reservatório se configurava como um monumento ao desenvolvimento da cidade, como lembrava o governador, o reservatório “tem a forma esbelta dos altos pilares preconizados por Georges Eiffel na construção dos grandes viaductos e na edificação da sua célebre torre de 300 metros” (MONTENEGRO, 1908, p. 102 -103). Para emoldurar o reservatório o mesmo governador encomendou da inglesa “*Walter Macfarlane & Cia*” um gradil com um portão monumental visando “dar ao conjunto um aspecto mais atraente e grandioso” (MONTENEGRO, 1908, p. 102 -103) .

O reservatório Paes de Carvalho teve de fato como única função seu caráter de monumento, visto que sua função técnica de reservatório foi dada como inviável. Ainda na inauguração, o governador Augusto Montenegro apontava falhas nos testes já que a pressão dos reservatórios cheios arrebentava os canos da linha de recalque, não se tendo certeza dos motivos das falhas, segundo o governador a construção seguia todas as regras necessárias a um empreendimento daquele porte (MONTENEGRO, 1908, p. 103).

Mesmo apresentando uma série de defeitos, a construção foi solenemente inaugurada em 30 de junho de 1912 sem que se conseguisse dar solução aos problemas. Segundo Cruz (1977), ainda em 1938, na primeira gestão do governador Magalhães Barata, uma comissão

foi formada para verificar uma possível reestruturação do reservatório, tendo participado da referida comissão o já idoso engenheiro Francisco Bolonha, que cerca de quarenta anos antes projetara parte do reservatório. Este relatório apontava o estado crítico em que se encontrava a estrutura do monumento com mais de 1700 pontos de oxidação e com sua estrutura de resistência quase destruída (CRUZ, 1977, p. 564).

Segundo Cruz, fora feita uma consulta ao Sindicato de Engenheiros do Pará, que reforçou o parecer anterior, recomendando ainda o desmonte e venda da estrutura do mesmo, tendo em vista que a continuação do estado de abandono do reservatório poderia acarretar risco de desabamento. Ainda para Cruz, uma série de propostas de compra de suas peças foram feitas, mas nenhuma chegando a valor avaliado pelo poder público (CRUZ, 1977, p. 564).

Durante o período de sua existência, o reservatório ganhou grande importância nas representações sobre a cidade. Leandro Tocantins lembra que com toda a beleza e sofisticação do Reservatório, foi muito curta a utilização da construção segundo os fins planejados. Segundo o autor:

(...) os Atos Oficiais chamavam no RESERVATÓRIO PAES DE CARVALHO, mas o povo apelidou-a de três panelas vazias (...) quando soava as sirenes dos carros de bombeiro, os Belemenses diziam ironicamente: “Incêndio na caixa d’Água!” (TOCANTINS, 1987, p. 347).

A caixa d’água nunca servira de reservatório, mas atendia perfeitamente seu papel simbólico. Tocantins (1987, p. 347) afirmava que “quem chegava a Belém de vapor uma das primeiras coisas que distinguia era a caixa d’Água, que chegou a personalizar a cidade, assim como o Pão de Açúcar, a Torre Eiffel, a estátua da Liberdade, marcam o Rio, Paris e Nova York (...) e nada havia mais alto do que a caixa d’água”. O reservatório, segundo Tocantins (1987, p. 347), era um símbolo da época em que: “Belém imitava a Europa e o bom dinheiro da borracha corria a rodo.”

O reservatório era um símbolo, não só de um passado de glórias e riquezas, era também marca de sua decadência econômica. Um reservatório de bela forma arquitetônica, mas sem função prática, se coadunava com a imagem de decadência que em muito representava a cidade. Sua Presença na paisagem, enferrujado e sem uso, era uma lembrança constante de que os tempos tinham mudado.

Clovis Meira, na obra “E o tempo passou” afirma sobre o reservatório:

Os Belenenses nascidos na segunda metade deste século certamente nunca viram ou mesmo ouviram falar na caixa d’água ou reservatório “Paes de Carvalho”, outrora símbolo paisagístico da cidade. (...) Passou anos e anos vazia, com o papel de um monumento que passou a ser um símbolo de uma cidade. Para mim, a sempre lembrada caixa d’água, sempre fez recordar as viagens de navio, ao vir do nordeste ou do Rio, quando bem ao longe divisava sua silhueta e com ela identificava Belém que se aproximava. (...) Em determinado momento todos olhavam para um ponto só: “é Belém, olha a caixa d’água” (MEIRA, 1990, p. 108).

Referenciando a importância deste elemento na paisagem da cidade e a verticalização, o já citado engenheiro Judah Levy, um dos pioneiros da verticalização em Belém, escreveu em 1963 um artigo na revista “*Amazônia*”, tradicional periódico regional da época, intitulado “Os arranha céus de Belém”, escrevendo linhas interessantes para o aprofundamento deste estudo:

São freqüentes ainda as perguntas que me chegam de amigos e até de desconhecidos, pessoas evidentemente interessadas no desenvolvimento de Belém, sobre questões ligadas à nova arquitetura da cidade. Situam-se de preferência nos chamados “arranha-céus” que ainda hoje causam estranheza aos espíritos mais conservadores, fixados na fisionomia colonial da cidade. Suas restrições aos grandes prédios giram em torno da superfície de Belém, que ainda permitiria a expansão em milhares de metros quadrados de construções discretas de dois ou três andares (...) e inclusive um que vale citar pelo sabor de seu sentimentalismo. É aquele que diz respeito a nossa velha “caixa d’água”, que durante muitos anos fora o ponto mais alto de Belém! Sua marcante silhueta de longe dava o primeiro sinal da terra aos que viajavam por via marítima. E se distinguia de todos os quadrantes. Agora mergulha não nas águas que deveria conter e jamais atingiram seus depósitos, mas na onda dos “arranha-céus” que estavam “tomando conta da cidade”. Não se exclui de tudo isso, o tom de amargura dos saudosistas da nossa velha província de quase 350 anos. Mas devemos responder aos nossos interlocutores que a nova arquitetura é uma conseqüência inevitável do amadurecimento de todas as cidades (...). Quebradas todas as resistências iniciais, que se fundiram em última análise do sentimentalismo de uma frase que respondeu pelo nosso atraso – **“isto não é para nós”**⁵⁸ – erguemos o prédio pioneiro com o sucesso desejado. (...) Belém renovou a sua fisionomia. Resolveu ou está resolvendo um dos seus grandes problemas de crescimento (...) (LEVY, 1963, p. 2).

Ao estabelecer a comparação entre o arranha-céu e a “velha caixa d’água (...) que durante muitos anos fora o ponto mais alto de Belém” (Levy, 1963, p.2), Judah Levy coloca em destaque a verticalização como elemento de superação com o passado, já que contrapõem o que já fora o mais monumental símbolo da cidade com seus primeiros grandes edifícios verticais.

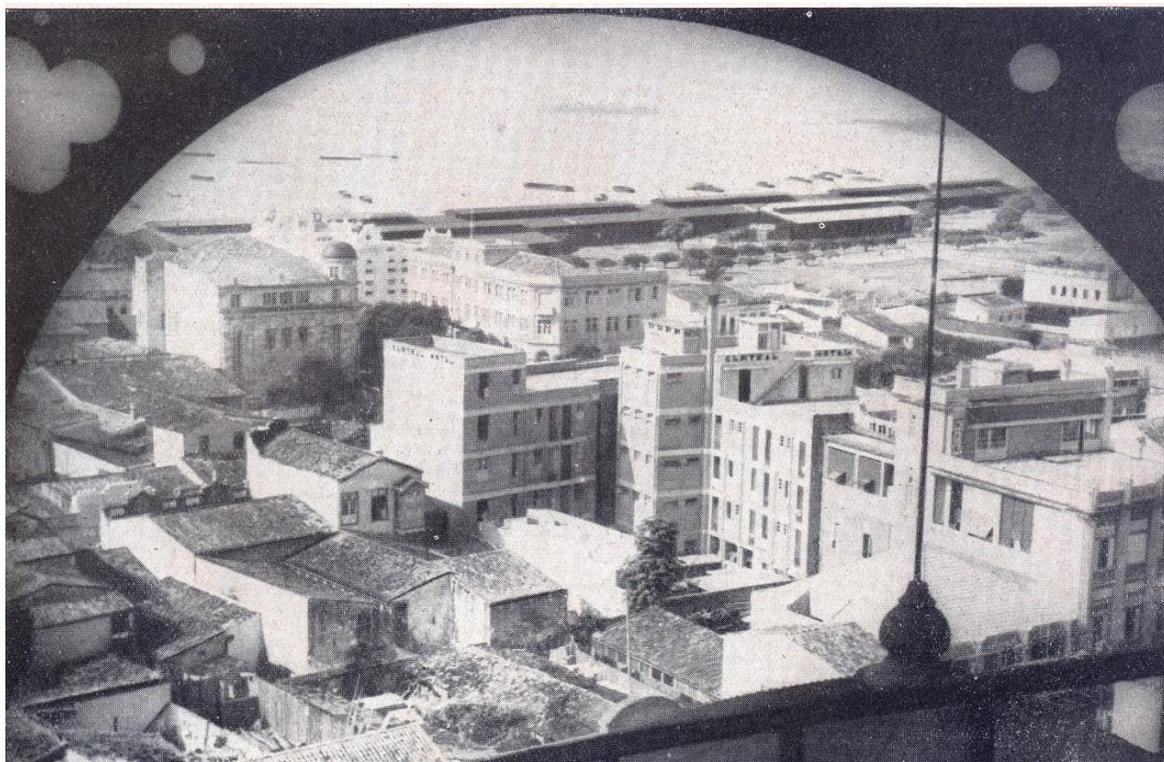
A referência à “nossa velha caixa d’água”, demonstra a importância deste elemento técnico e arquitetônico para a identidade de Belém, já que seu marco de altura representava

⁵⁸Grifo meu.

também um dos pontos altos da arquitetura da borracha, um elemento que representava as extravagâncias possíveis pelos tempos do dinheiro do ouro negro. Na década de 1940 era, portanto, um forte símbolo, mesmo que em decadência, a competir com os arranha-céus que timidamente foram tomando a malha urbana.

Ironicamente, Levy (1963, p.2) lembra que na década de 1960 estava o reservatório mergulhado “não nas águas que deveria conter”, mas, “na onda dos arranha-céus que estavam tomando conta da cidade”. A década de 1960 em que a verticalização já se espalhava por outros bairros da cidade, marca de certa forma a superação em altura do reservatório, principalmente com o surgimento dos primeiros espigões como o caso do já citado edifício “*Manuel Pinto da Silva*”, fica evidente o sentido de competição nos primeiros e modestos arranha-céus, que ao surgirem na avenida 15 de Agosto passaram a encobrir o reservatório, e, devagar, retirando dele sua função de marco visual que algumas décadas antes o fizera um dos mais destacados símbolos da cidade. Mesmo com toda engenharia do século XX, os primeiros arranha-céus construídos entre as décadas de 1930 e 1940, não alcançavam o topo do reservatório, que só seria superado na década de 1950.

Figura 43: Na década de 1940, os primeiros edifícios da moderna 15 de Agosto ainda vistos do alto do reservatório.



Como marco visual, sua presença era constante na vida social, cultural e política da cidade, Clovis Meira lembra uma história interessante sobre este importante marco:

Recordo, em 1930 ou em 1932, ou mesmo em 1935, quando de um dos movimentos revolucionários daqueles anos, certo dia a cidade amanheceu alvoroçada. Um intrépido “revolucionário”, não medindo os perigos, durante a noite, fez içar uma bandeira russa – vermelha com a foice e martelo bem no topo da caixa d’água. Para retirá-la foi como dizem os portugueses “bico d’obra”. Ao amanhecer o dia a bandeira vermelha era soprada pelo vento da baía, no ponto mais alto da cidade (MEIRA, 1990, p. 109). **Hoje estaria encoberta pelos espigões.**⁵⁹

A colocação da bandeira russa no mastro da caixa d’água, demonstra a importância simbólica deste monumento, que por pelo menos três décadas fora o ponto mais alto da cidade. Este mesmo ato, nas décadas de 1950 ou 60, não teria o mesmo significado.

O mergulho do reservatório “na onda dos arranha-céus” que para Levy (1963, p. 02) era sinal do progresso de Belém para outros era o fim de uma era:

Belém, margeando o rio não se desdobra fotogênica ou pitorescamente aos vossos olhos de viajante marítimo. Só os altos edifícios – o Pinto da Silva, O Palácio do Rádio, o Renascença, o Fátima, o Antônio Velho, o Grão Pará, o Caixa Econômica, o Assembléia Paraense, rasgam em vertical o espaço, e marcam nestes tempos, a fisionomia da cidade vista do rio, como outrora a caixa d’água era o sinal peculiar de Belém. O resto da cidade se esconde num pudor de mulher oriental (TOCANTINS, 1963, p. 81).

Ao lembrar aqueles que estariam “fixados na fisionomia colonial da cidade” (Levy 1963, p. 02) fica evidente a tentativa de travestir qualquer representação da cidade que questionasse seu caminho natural de “amadurecimento” como fruto do antigo e ultrapassado.

Do ano de 1945, quando da construção do primeiro edifício da cidade, até 1963, ano em que este texto foi escrito, passavam-se quase 20 anos, e Levy comenta ainda com estranheza a resistência de setores sentimentalistas que ainda contestavam a verticalização da cidade. Este grupo era, para o autor, o responsável pelo “nosso atraso” (Levy, 1963, p. 02), tendo em vista a comparação deste processo com outras capitais do Brasil.

Parte da população defendia outros caminhos para o reservatório em vias de demolição, sobre a questão Leandro Tocantins defendia:

Ora, senhores da administração pública paraense, porque não conservar esse monumento? E se ali fosse instalado restaurante e boate para atrair turistas? A velha caixa d’água é uma tradição que em qualquer lugar da Europa e dos Estados Unidos

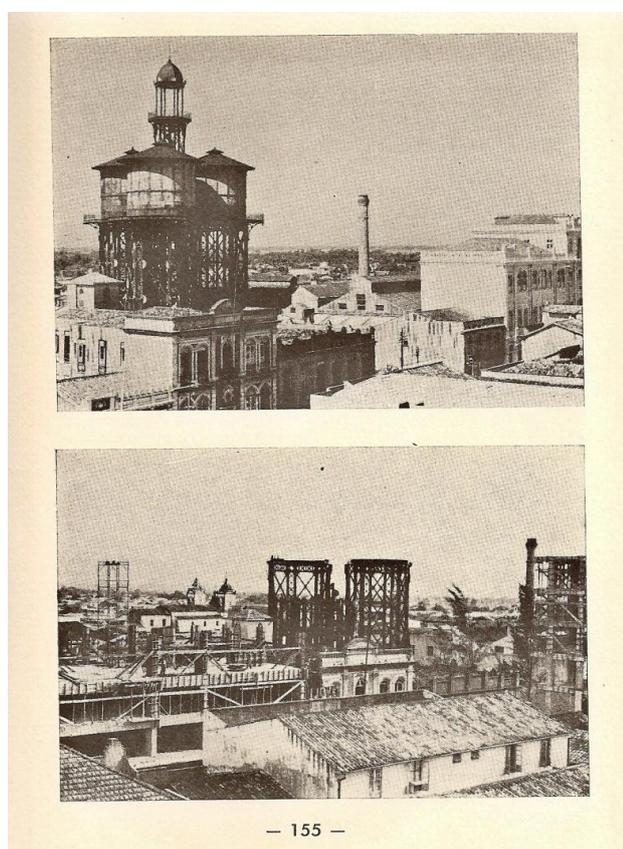
⁵⁹Grifo meu

estaria sempre de pé, unindo a história e a arte com as vantagens da indústria turística (TOCANTINS, 1963, p. 347).

Não somente a possibilidade de novos usos ao reservatório, outros caminhos para o “amadurecimento” da cidade são defendidos.

A caixa d’água, que segundo Levy não demoraria a mergulhar na onda dos arranha-céus, de fato, desapareceu. Os apelos de Tocantins (1963) e de tantos outros não seriam escutados e em menos de dois anos do texto escrito, o reservatório, “acabou cedendo à necessidade do progresso e seu desmonte (ano de 1965) tornou-se uma necessidade inevitável” (PENTEADO, 1968, p. 152).

Figura 44: Desmonte do reservatório em 1965.



Fonte: PENTEADO, 1968, p. 152.

O desmonte do reservatório está profundamente relacionado com as alterações em seu caráter simbólico, com a verticalização se espalhando pela cidade e a perda do título de ponto mais alto de Belém deixa muito pouco para o reservatório enferrujado. Da construção resta hoje apenas os gradis que foram transferidos para a residência oficial dos governadores na

década de 1970. Sua função de marco visual se transformava pelo crescente número de arranha-céus que surgiam à sua volta.

Paradoxalmente, em seu texto Levy (1963) aponta duas questões aparentemente opostas, o fato da cidade ainda apresentar grandes espaços para seu desenvolvimento, e a idéia de que a verticalização vinha resolver um “problema de crescimento.”⁶⁰ A questão gira em torno não do crescimento especificamente, mais de que tipo de crescimento era bem visto ou que servia aos interesses de parte da elite regional e do poder público, bem lembrava Levy que não era uma questão de necessidade, mas sim uma “conseqüência inevitável do amadurecimento de todas as cidades (...)” (LEVY, Revista “*Amazônia*”, 1963, p. 2).

Este amadurecimento, materializado pelo processo de verticalização, trazia em seu processo de afirmação a associação à “*Belle Époque*”, cuja memória ainda era extremamente recente. Em novembro de 1947, no anúncio de construção do edifício do “*Loide Brasileiro*” não construído, “*A Província do Pará*” comparava o processo de verticalização da avenida 15 de Agosto com a “*Belle Époque*”:

Enquanto há trinta anos ostentava um título dos mais nobres no cenário brasileiro, pela perfeição de seus serviços públicos, pela elegância de suas praças pelo estado primoroso de suas vias públicas, por um conjunto enfim de fatores que situavam a cidade entre as primeiras daquela época – hoje aos que a conhece então ela praticamente decepciona, por não ter acompanhado o surto de progresso verificado noutros pontos do país. Forçoso é, entretanto, reconhecer que não nos tem faltado espírito de iniciativa e diversos projetos se conhecem à altura de reconduzir Belém ao seu esplendor antigo. Basta citar o magnífico plano apresentado e iniciado em 1943 pelo prefeito Jerônimo Cavalcanti. As constantes mudanças do governo Municipal, as incertezas, as interinidades retardam a concretização do justo anseio de evolução dos belemenses (*A Província do Pará*, 09 de fevereiro de 1947, p. 02).

Nosso progresso que durante certa época, impulsionado pelo dinheiro que deixava a borracha, foi quase prodigioso, tornou-se com a crise quase nulo para ser retomado recentemente, embora em escala mais modesta, entretanto, muito já se tem feito nas últimas administrações neste sentido, e hoje já vemos Belém dotada de uma grande avenida onde os arranha-céus se erguem dia a dia (*A Província do Pará*, 11 de abril de 1947, p. 06).

A mesma reportagem de lançamento do edifício do “*Loide*” buscava fazer uma previsão dos próximos edifícios a serem construídos, deste, somente um seria construído, e quase 20 anos depois⁶¹.

Entre o Palácio do Comércio, o edifício Booth, Central Hotel, Café Brasil, Vesúvio, Avenida Hotel, edifício Bern, surgiram os edifícios Dias Pais e do Instituto dos

⁶⁰Ver página 09.

⁶¹Edifício da Caixa Econômica Federal, inaugurado em novembro de 1968.

Comerciários, já concluídos, o edifício Piedade, o edifício Renascença e o edifício Importadora de Ferragens que estão em construção. Segundo apurou nossa reportagem novos edifícios possivelmente serão construído em breve, (...) podemos adiantar os da Caixa Econômica, o da Moore Mc Comarck Lines e da Capitania dos Portos. Caso se concretizem essas idéias, Belém ostentará novos e grandiosos edifícios que lhe darão foro de verdadeira capital da Amazônia (*A Província do Pará*, 02 de novembro de 1948, p. 08).

A força simbólica deste tipo de construção é latente nestes relatos a ponto de se comparar o complexo período da “*Belle Époque*”, que abrange cerca de 40 anos, modificando intensamente boa parte da estrutura urbana da cidade com a verticalização da avenida 15 de Agosto, que exigiu da municipalidade um empenho monumental.

Tal paradoxo expõe a ânsia das autoridades locais em meio a um clima de grandes indefinições econômicas para garantir a imagem da cidade enquanto metrópole regional, já que os símbolos deixados pela “*Belle Époque*” caminhavam para o passado. O projeto de verticalização da avenida 15 de Agosto correspondia á materialização dos esforços de modernização da cidade, capaz de lhe dar o foro de “verdadeira capital da Amazônia” (*A Província do Pará*, 02 de novembro de 1948, p. 08).

Fica claro o conflito entre vários símbolos de modernização que convivem como bem disse Berman (2007, p. 338) em “infatigável conflito uns com os outros, em busca de sol e de luz trabalhando para eliminar-se mutuamente, desmanchando a si próprios e aos outros no ar.”

No cerne desta questão, fica clara a ânsia quase desesperada de verticalizar a cidade mesmo que em apenas uma avenida, onde além dos arranha-céus destacavam-se dois grandes cinemas, os melhores hotéis da cidade, cafés, teatros, órgãos públicos e coroada pela praça da República. Este conjunto, criava na área um microcosmo de vida moderna, uma possibilidade do que deveria ser toda a cidade. Nesta paisagem, relacionavam-se elementos de várias temporalidades, em especial os remanescentes do início do século, cujo requinte de trinta anos antes já não respondiam isoladamente às expectativas de parte da população da cidade.

2.2 VERTICALIZAÇÃO: IMAGENS DA MODERNIDADE.

Dentro desta questão, o poder público se utilizará da imagem deste processo como importante divulgador de uma cidade moderna, através de livros, álbuns, enciclopédias e cartões postais da cidade, que encontraram na avenida 15 de Agosto seu alvo fundamental de representação.

Entendendo que toda a imagem é construída a partir de um discurso, o historiador Peter Burke, em seu livro “Testemunha Ocular”, apresenta importantes considerações acerca dos usos da imagem enquanto fonte, alertando para soluções e perigos de sua utilização.

Burke (2004) propõe que as imagens, assim como qualquer outra fonte, sejam encaradas como importantes evidências históricas passíveis de análise, desde que, para tal, leve-se em consideração certos critérios, sob pena de ignorar a mensagem simbólica nela contida. Isso porque, como afirma Burke (2004, p. 17-18), ao tentar “ler nas entrelinhas”, acabamos por apreender algo que os artistas desconheciam estar ensinando.

A fotografia é, na opinião de Burke (2004), uma das mais sedutoras formas de se tomar a imagem pela realidade, apresenta um poder fantástico para a história. Porém, como afirma, “o problema para os historiadores é saber até que ponto pode-se confiar nestas imagens” (BURKE, 2004, p. 25). Trazendo o problema para o estudo das cidades, o autor alerta os historiadores urbanos que utilizam a imagem para

(...) possibilitar que seus leitores imaginem a antiga aparência das cidades (...) como se poderiam esperar, o emprego de imagens como evidência dessa forma não deixa de ter seus perigos. Pintores e tipógrafos não trabalhavam tendo em mente futuros historiadores e o que os interessava, e aos seus clientes podia não ser a exata representação da rua e da cidade (BURKE, 2004, p. 105).

A dinâmica do mundo urbano serviu de inspiração a fotógrafos desde o início da história da fotografia, que desde fins do século XIX, faz da cidade um lócus de suma importância, principalmente para a divulgação de uma representação “moderna” de cidade.

Desde o início do século XX, cartões postais e álbuns de governo esforçavam-se para divulgar imagens de Belém, especialmente das áreas mais desenvolvidas, como obras públicas, as praças centrais e os elegantes bairros de elite.

A partir da década de 1930 a avenida 15 de Agosto domina o cenário das imagens produzidas sobre Belém no período, nos cartões postais esta presença é marcante. Dentre eles, foram selecionados alguns destes, produzidos especialmente entre as décadas de 1940 e 1950, com forte poder de divulgar as possibilidades de vida moderna em Belém.

Figura 45: Cartão postal da avenida 15 de Agosto.

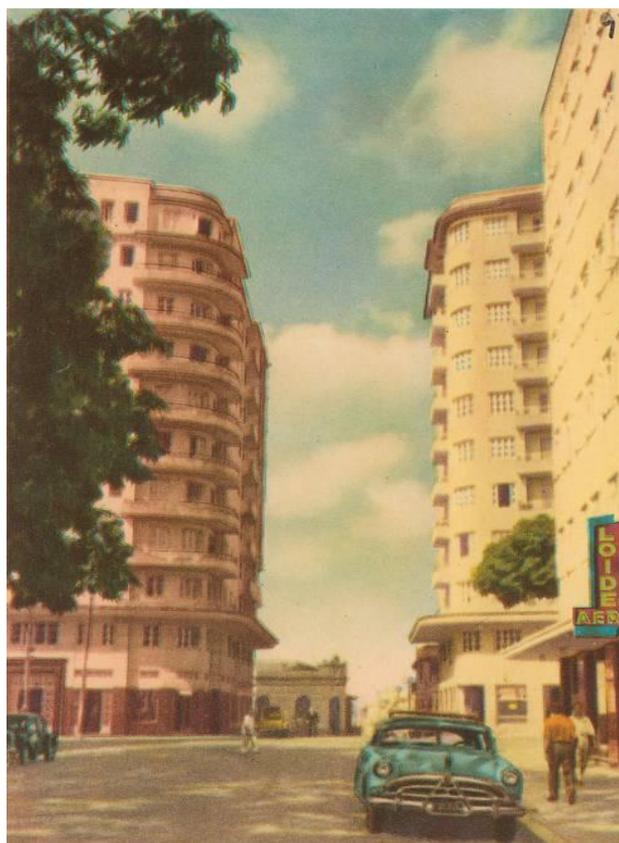


Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br>

O cartão postal acima apresenta um panorama da antiga avenida 15 de Agosto, hoje avenida Presidente Vargas, com destaque aos edifícios “*Importadora*”, “*Dias Paes*” e “*IAPI*”, respectivamente. Nele, a idéia de modernidade é nítida. Os edifícios e os carros estacionados marcam o ritmo de uma cidade que se almejava moderna.

O ângulo da fotografia, prioriza a formação de um túnel de edifícios construídos ao longo da avenida 15 de Agosto, reforçando a idéia de uma cidade plenamente vertical como São Paulo ou Rio de Janeiro, o que, a rigor, Belém estava longe de ser. Fora do ângulo fotografado, a referência imagética certamente seria outra.

Figura 46: Cartão postal, esquina da avenida Oswaldo Cruz com avenida 15 de Agosto.



Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br>

Seguindo a mesma linha, este outro cartão postal destaca os edifícios “*Piedade*” e “*Renascença*”, do já citado engenheiro Judah Levy. O ângulo da fotografia, capturada a partir de uma esquina da avenida Oswaldo Cruz com a avenida 15 de Agosto, mostra, à direita, a parte lateral do edifício dos “*Comerciários*”. A posição estratégica da fotografia tirada de uma esquina, mais uma vez reforça a idéia de uma cidade onde a verticalidade é um processo em plena expansão. Um enfoque fundamental deve ser dado às cores usadas no postal, dando grande destaque ao automóvel e ignorando um antigo estabelecimento comercial no centro da imagem.

Figura 47: Um antigo estabelecimento comercial do início do século.



Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br>

Figura 48: O moderno automóvel pintado em cores fortes.



Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br>

Figura 49: Cartão postal do 1º bloco do edifício “Manuel Pinto da Silva”.

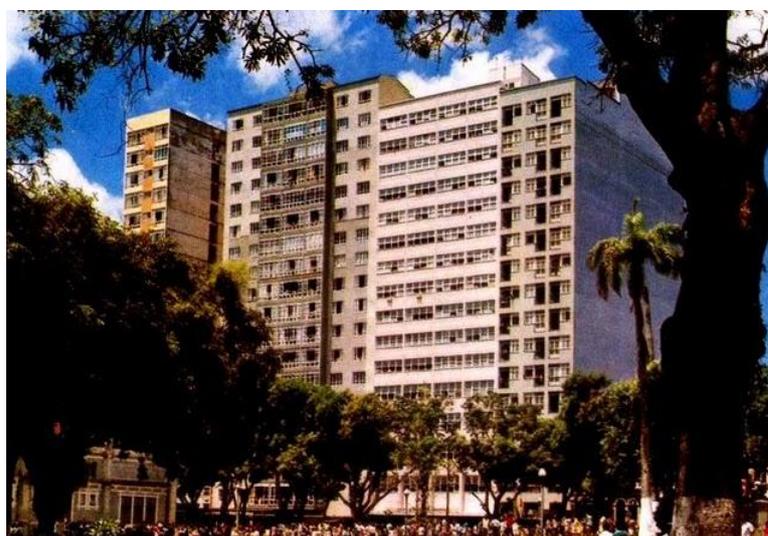


Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br/>

Outra imagem apresenta parte da praça da República com destaque, ao fundo, para o primeiro bloco do recém construído edifício Manoel Pinto da Silva. No postal, ainda que o bloco mais alto não estivesse concluído, é perceptível, na comparação com a praça centenária, o ideário de modernização da cidade, do edifício que rasga o espaço vazio rumo ao céu como um sonho de modernidade.

A verticalização do entorno da praça mostra um dos mais interessantes aspectos da complexa relação de elementos de diferentes temporalidades. Os contornos dados à praça da República na “*Belle Époque*”, mesmo que construídos quarenta anos antes, ainda faziam dela um lugar nobre da cidade. A proximidade com os clubes, cinemas, hotéis, restaurantes e o teatro, acessíveis pelo simples ato de descer o elevador, tornavam a região um dos grandes sonhos de habitação.

Figura 50: Alguns cartões postais dando destaque à praça da República e os edifícios da avenida 15 de Agosto.



Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br/>

Figura 51: Vista da avenida 15 de Agosto. Destaque aos carros e ao “zeppelin”, ônibus urbano do período.



Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br>

O cartão postal acima, também da avenida 15 de Agosto, representa o ápice do que possibilitaria a vida moderna em Belém: os arranha-céus, a grande quantidade de carros estacionados, representados em cores forte, e o Zeppelin (em amarelo), ônibus urbano, que em seu formato arrojado era uma oposição ao velho bonde “Belepoqueano” o qual, pouco tempo antes, ainda transitava pela avenida.

Percebe-se como traço comum, a idéia de uma cidade plenamente verticalizada e moderna, onde seus cidadãos, apesar da distância dos grandes centros, vivem (ou pelo menos deveriam viver) com tudo que a modernidade poderia lhes proporcionar. Como destaque, o uso das cores fortes é recorrente em especial como destaque aos símbolos que denotassem o moderno.

Figura 52: A avenida 15 de Agosto vista provavelmente das torres da Catedral da Sé.



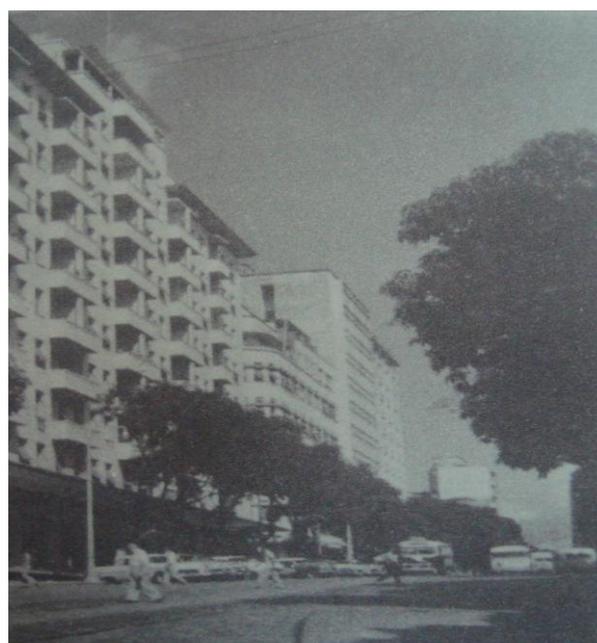
Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br>

Na imagem acima, fica evidente as oposições temporais entre o moderno e o antigo, evidenciado no casarão colonial, que “assiste” ao longe o desenvolvimento da cidade, focalizando os edifícios ao longo da av. 15 de Agosto, e o reservatório Paes de Carvalho no centro. Nestas imagens, são claros os diferentes projetos de cidade se digladiando nas suas representações.

**Figura 53: avenida 15 de Agosto.
“Enciclopédia dos municípios brasileiros”**

A verticalidade, desta forma, passa a ser um dos principais aspecto divulgadores da cidade de sua forma de viver e de se “vender” moderna a outros públicos como os turistas.

Fora dos cartões postais, a “Enciclopédia dos Municípios Brasileiros”, editado pelo IBGE em 1957, acabou se configurando também em um exemplo desta tentativa. No verbete de Belém, parte importante das imagens destacava o centro da cidade e sua urbanização.



Fonte: <http://biblioteca.ibge.gov.br>

É o caso das fotografias da avenida 15 de Agosto e da praça da República, mais uma vez as imagens que se destacam são aquelas onde aparecem o túnel de edifícios. Nenhuma destas retratava a periferia da cidade.

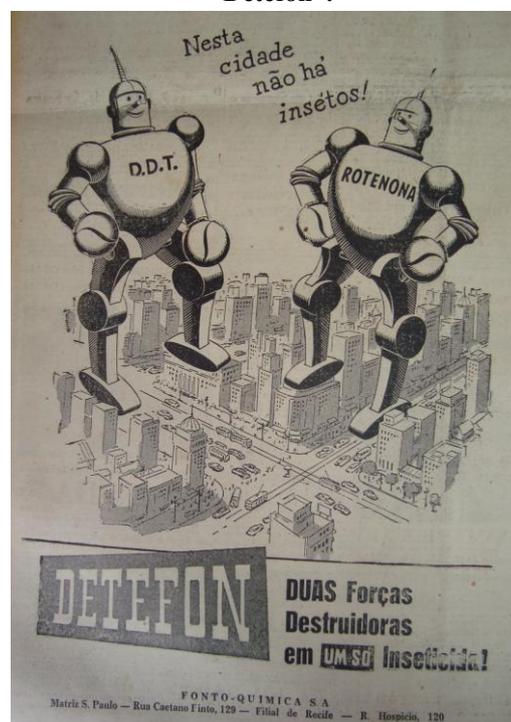
No avançar dos anos, a imagem da verticalidade entrará no dia a dia das pessoas, como marca de desenvolvimento e vida moderna, lembrando que neste momento entram em cena também outras “novidades” como fogão, geladeira, ar-condicionado, modernos produtos de limpeza e inseticidas industriais, muitos destes se utilizaram da imagem do arranha-céu para afirmar seu caráter de modernidade.

Figura 54: Comercial: geladeira “Electrolux”.



Fonte: *A Província do Pará*, 19 de dezembro de 1948, p. 02.

Figura 55: Comercial: inseticida “Detefon”.



Fonte: *A Província do Pará*, 31 de agosto de 1948, p. 06.

Percebe-se nas imagens produzidas na região entre as décadas de 1940 e 1950, no tocante ao uso da imagem de verticalização, um poderoso instrumento de mostrar as possibilidades de vida moderna. Nos cartões postais, a verticalização aparece no sentido de mostrar a cidade em seu caráter vertical, dando a ilusão de que o arranha-céu se estende pela malha urbana. De outro lado, as propagandas de jornal se utilizam desta imagem para associar a aquisição destes produtos àquelas pessoas que optaram pela vida moderna, a que o arranha-céu se configurava como um importante símbolo. É muito forte uma imagem de um

refrigerador em meio aos prédios ou a dedetização ligada a eles como demonstram as propagandas.

A importância deste símbolo para corroborar com a imagem de crescimento da cidade será uma constante em todo o período, mesmo que a cidade ainda padeça com inúmeros problemas, carente de investimentos e de urbanização, especialmente nas áreas periféricas.

No avançar da década de 1960, a verticalização se afirma na cidade, expandindo-se e se consolidando na paisagem, mesmo ainda distante da velocidade que ganharia nas décadas seguintes.

O sonho de verticalização da avenida 15 de Agosto, se concretizaria na década de 1970 com a construção dos edifícios do “*Banco da Amazônia*” (1970), do edifício “*Selecto*” (1970), do edifício “*Gualo*” (1972), e do edifício sede do “*Ministério da Fazenda*” (1975) (OLIVEIRA, 1992, p. 102).

Em 12 de janeiro de 1970, o jornal *A Província do Pará*, impulsionado pelo momento de grande crescimento econômico no Brasil, anunciava “na edição comemorativa ao aniversário de Belém” os vultosos investimentos que seriam feitos em Belém pelo “governo revolucionário” que “graças à mudança de orientação política e de métodos administrativos” operava uma “radical transformação na fisionomia da cidade.” (*A Província do Pará*, 1970, p. 1).

Figura 56: Na imagem de capa: a avenida Presidente Vargas vista do alto.



Fonte: *A Província do Pará*, 12 de Janeiro de 1970, p. 1.

A imagem de capa deste suplemento, que anunciava as mudanças da nova década, trazia nada mais, nada menos, do que uma foto aérea da avenida Presidente Vargas, agora um sonho já praticamente concretizado, era uma imagem que atestava o “crescimento” e o “progresso” de Belém. Note-se que ainda em 1970 poucos edifícios poderiam ainda ser vistos para além da avenida (*A Província do Pará*, 12 de janeiro de 1970, p. 1).

Dentre os investimentos anunciados para dar forma moderna à cidade, visava-se reestruturar a principal avenida de acesso à capital, a antiga avenida Tito Franco, agora Almirante Barroso. Segundo o Jornal, o investimento se justificava pela construção da “Belém-Brasília”, já que a chegada a Belém, pelo menos daqueles que interessavam para a administração pública, não era mais pelo rio, como nos tempos do reservatório, agora Belém já tinha aeroporto, e a “Belém-Brasília” que tirara a “capital paraense do isolamento”. A avenida deveria ser a porta de entrada da cidade moderna, como antes a 15 de Agosto era para o porto que ficava em sua proximidade (*A Província do Pará*, 12 de Janeiro de 1970, p. 01).

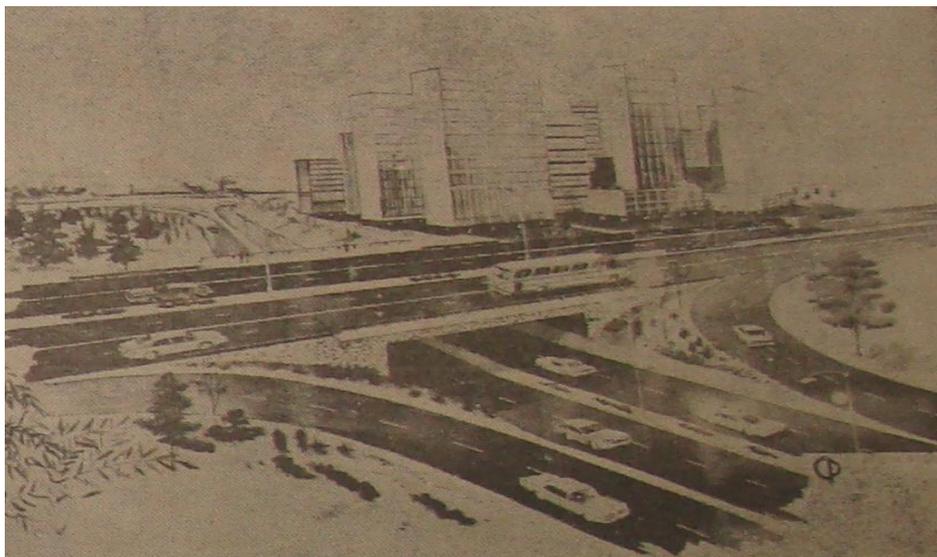
A avenida teria como objetivo receber o movimento da Belém-Brasília e “preparar o trânsito para o ano 2000”. O projeto envolvia a construção de quatro pistas na Av. Almirante Barroso, elevados nas principais vias de interseção, como a de acesso ao aeroporto, e a construção de um “grande círculo de pistas que se destinaram a receber os carros que vêm das quatro vias que nele desembocarão”. Ainda segundo o encarte: “As obras desenvolvem-se, novas pistas surgem em trechos da Almirante Barroso em busca da Belém-Brasília e, nos próximos anos, o que agora está nas perspectivas, serão o testemunho vivo dessa busca pelo progresso” (*A Província do Pará*, 12 de janeiro de 1970, p. 14).

Figura 57: Cruzamento da avenida Almirante Barroso com a avenida Doutor Freitas.



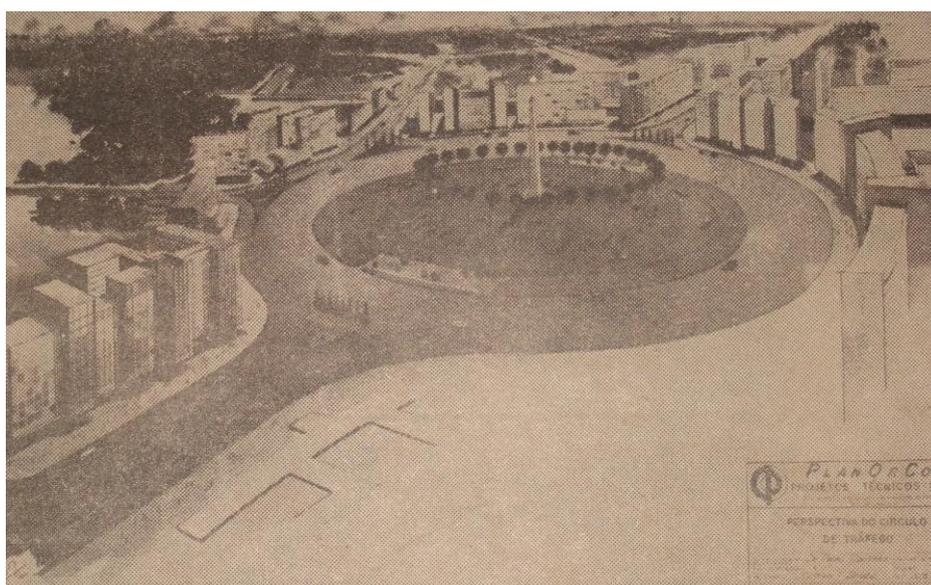
A Província do Pará, 12 de janeiro de 1970, p. 14.

Figura 58: Cruzamento da avenida Almirante Barroso com a avenida Júlio César. Acesso para o aeroporto.



Fonte: *A Província do Pará*, 12 de janeiro de 1970, p. 14.

Figura 59: O Entroncamento - “o moderníssimo círculo de tráfego”.



Fonte: *A Província do Pará*, 12 de janeiro de 1970, p. 14.

Mesmo que o projeto não tenha saído do papel, note-se o uso da imagem do arranha-céu como um importante símbolo de modernidade do projeto que o “governo revolucionário” queria para Belém, novamente a cidade dos sonhos de modernidade do poder público é a da Belém vertical. Mais uma vez, nenhum dos investimentos anunciados (poucos realizados) tratava da urbanização das periferias e “baixas” da cidade.

CAPÍTULO 3: PARA ALÉM DOS ARRANHA-CÉUS: VERTICALIZAÇÃO E PATRIMÔNIO.

“Os *arranha-céus* estão envelhecendo. Parece que os edifícios já não são tão novos quanto o foram um dia (...) esperávamos o elevador eu e um rapaz de idade indefinível, e o elevador não vinha. Ele me disse: “estranho, antigamente, me contaram, nascia-se em casa, eu já nasci num *arranha-céu*. Quando me contaram, a vida já estava deteriorada”. Houve um tempo em que não estivesse?” (FERNANDES, 2005, p. 101).

Neste pequeno trecho, o escritor Millôr Fernandes, expressa uma interessante inquietação sobre o lugar que o arranha-céu ocupa na dinâmica da cidade moderna, cada vez mais presente e comum, especialmente para as gerações que já nasceram nos tempos da habitação vertical. Em grande medida, o arranha-céu se tornou sinônimo do caos da cidade contemporânea e ao mesmo tempo seu maior símbolo de crescimento.

A complexidade da questão ganha fôlego para ser discutida na medida em que o crescimento vertical se dá como uma das principais formas de transformação e reorganização da cidade. Em Belém, o crescimento vertiginoso da arquitetura vertical imprime modificações consideráveis na dinâmica da cidade, na alteração das sociabilidades dos bairros e no perfil de seus moradores em uma velocidade muito grande.

Na capital paraense, o processo de verticalização que se estendeu por décadas na avenida 15 de Agosto, a partir da década de 1960, e, especialmente após 1970, acelerou profundamente, expandindo-se primeiramente em direção aos bairros de Nazaré, Batista Campos, Reduto, São Braz, Marco e Cremação, ampliação que se tornou possível graças ao desenvolvimento de novas técnicas de fundação e ao contínuo processo de aterramento de algumas destas áreas. Acrescente-se a isto a entrada de sistemas de financiamento da SUDAM e especialmente do Banco Nacional de Habitação (BNH), que após 1964 foi um dos principais financiadores de empreendimentos imobiliários em Belém (OLIVEIRA, 1992, p. 78).

Neste período, a vida em arranha-céu se consolidou especialmente entre as classes médias e altas e despertando no poder público a necessidade de iniciar ações que estabelecessem parâmetros para além dos gabaritos mínimos estabelecidos por Cavalcanti na década de 1940.

As primeiras legislações feitas sobre verticalização em período pós Cavalcanti, segundo Oliveira (1992, p. 78) apareceram em 1979, momento no qual o crescimento acentuando do

número de edifícios levou à criação de parâmetros que visavam o controle da verticalização, em especial, estes instrumentos determinaram a impossibilidade de utilização de todo o lote e a conseqüente existência de recuo frontal e lateral.

Alguns anos mais tarde outras legislações mais específicas foram implementadas pelo poder público pela lei de zoneamento da cidade em 1988, proibindo a verticalização de algumas áreas e estabelecendo alguns critérios de uso dos terrenos para a verticalização como a exigência de 12 metros de testada⁶².

Esta ação, especialmente no centro onde terrenos com esta largura já eram raros, passou a exigir dos incorporadores a aquisição de dois lotes ou mais, o que encarecia os empreendimentos, aumentando o gabarito das construções e empurrando gradativamente a construção de edifícios de classe média para bairros mais distantes. A mesma legislação criava também a obrigatoriedade da existência de garagens, na proporção de pelo menos uma vaga por unidade (OLIVEIRA, 1992, p. 89-92). Mais recentemente, destaca-se o plano diretor da cidade de Belém, Lei Nº 8.655, de 30 de julho de 2008⁶³, como um importante instrumento legal a disciplinar e limitar a verticalização da cidade.

Todas estas legislações, no entanto, pouco influenciaram a dinâmica da verticalização em Belém, muitas delas abertamente desobedecidas, carentes da participação efetiva dos órgãos competentes, gerando sérios problemas ambientais como impacto de vizinhança, aquecimento, trânsito entre outros.

Segundo reportagem do Jornal “*O Liberal*”, intitulada “Belém vira jardim dos prédios altos”, somente no ano de 2010 existia cerca de 150 empreendimentos imobiliários em construção na capital, cujo metro quadrado é considerado, segundo a fundação Getúlio Vargas, o quarto mais caro do Brasil, atrás apenas de Brasília, Rio de Janeiro e São Paulo. Ainda para o jornal, “em Fortaleza (CE), por exemplo, o metro quadrado custa R\$ 2 mil na área nobre. Em Belém, na considerada área nobre, o metro quadrado custa R\$ 4 mil” (*O Liberal*, 25 de abril de 2010, p. 3).

⁶²Segundo o dicionário Aurélio (2001, p. 708) se compreende testada como: “parte da rua ou estrada que fica à frente de um prédio.”

⁶³Ver legislação em: http://www.belem.pa.gov.br/planodiretor/Plano_diretor_atual/Lei_N8655-08_plano_diretor.pdf.

**Figura 60: Belém vira jardim dos prédios altos.
A avenida Presidente Vargas destacada em laranja.**



Fonte: *O Liberal*, 25 de abril de 2010, p. 1.

Recentemente, o desabamento do edifício “*Real Class*”⁶⁴, ainda em construção no bairro de Nazaré em Belém, arranha-céu de 32 andares seguindo o estilo “espigão”, construção de natureza alta em terrenos estreitos, reacendeu e deu fôlego a novas discussões sobre a falta de critérios e ação prática do poder público na limitação do número de empreendimentos imobiliários na cidade em relação ao impacto ambiental e de vizinhança.

Em algumas áreas como o bairro do Umarizal, atualmente o mais valorizado de Belém, o número de novas construções é gigantesco, e em pouco tempo, tem alterado consideravelmente a paisagem e empurrando grande parte da população de baixa renda desta área que já foi uma das regiões mais pobres de Belém. Os geógrafos Alan Leonardo Oliveira Ferreira e João Santos Nahun ao estudarem a temática acreditam que:

Um dos aspectos que chama atenção é a impossibilidade de alguns moradores de baixa renda, que moram em bairros valorizados, como por exemplo, o Umarizal, que não conseguem ter acesso a alguns itens necessários, como o pão “careca” que está custando, por volta de 50 a 90 centavos. Os moradores das residências horizontais estão cada vez mais tendo que se deslocar a outros bairros ou em áreas de baixadas. (...) Além desse fator, constatou-se que diariamente, os moradores são surpreendidos com telefonemas de empresas incorporadoras, que tentam convencê-los a

⁶⁴Edifício localizado na travessa 03 de Maio que desabou em 29/01/2011, ainda em fase de construção: Ver: <http://g1.globo.com/brasil/noticia/2011/01/predio-em-construcao-desaba-em-belem1.html>

negociarem seus imóveis. Essa é uma situação corriqueira no bairro do Umarizal e atualmente, demonstrando um forte processo de especulação imobiliária (FERREIRA e NAHUN, 2009, p. 5).

Ainda segundo estes autores, a verticalização no tocante a estratégias mercadológicas usam e abusam do que eles chamam de “fetiche da natureza”, explorando nestas construções aspectos como a “vista para a baía de Guajará”, a proximidade com praças, bosques, com o antigo horto municipal e demais áreas verdes (FERREIRA e NAHUN, 2009, p. 10-12).

É perceptível o impacto que a verticalização tem imprimido na cidade. Uma das áreas mais transformadas por este fenômeno é o bairro do Umarizal, cujo surto de especulação imobiliária altera ferozmente sua paisagem, as sociabilidades e a cultura da região, que algumas décadas antes era apontada como um bairro “populoso, pobre e de gente humilde” (A *Província do Pará*, 26 de maio de 1947, p. 3), onde com exceção da “grã-fina Generalíssimo Deodoro”, suas transversais “designadas pelos vultos que se notabilizaram nas lutas nacionalistas do Estado: D. Romualdo Coelho, D. Romualdo de Seixas, Bernal do Couto, Diogo Mória, Antônio Barreto, João Balbi, Boaventura da Silva, Oliveira Belo e Domingos Marreiros” (A *Província do Pará*, 26 de maio de 1947, p.3), eram descritas como:

(...) subúrbios onde se concentram as barracas dos pobres, o capinzal medonho, a lama, a água parada e o carapanã terrível. Ruas onde a iluminação é constituída pela luz da lua e limpeza feita pelos moradores locais. De três famosas “baixas” – a da Domingos Marreiros, Diogo Mória e Antônio Barreto – são vistos os majestosos prédios da 15 de Agosto com a qual o tradicional bairro poderia se ligar diretamente, bastando para isso ser aterrada a baixa que os separa – diminuindo assim a distância entre o centro e o subúrbio (A *Província do Pará*, 26 de maio de 1947, p.3).

O trecho retirado da série “Ciranda dos Bairros” editada pela *A Província do Pará* em 1947, é sintomático para perceber as radicais mudanças pelas quais o bairro passou desde a década de 1940. Os endereços pobres descritos no parágrafo anterior, são hoje referências nobres da capital paraense e onde se localiza o metro quadrado mais caro da cidade e um dos mais caros do Brasil. É o bairro em que mais arranha-céus são construídos, cada vez mais altos e mais luxuosos.

A grande Belém se destaca na atualidade como a maior região metropolitana da Amazônia, abrigando, segundo dados do IBGE (2010), uma população de 2.100.319 milhões

de habitantes, onde todos os problemas sociais decorrentes de um processo violento e desordenado de crescimento são perceptíveis.

Em grande medida, a cidade sofre de problemas sérios ligados à falta de planejamento do poder público, visível nas ocupações irregulares e nas ausências históricas de políticas ligadas à habitação popular, que na região acabam por ocupar desordenadamente áreas alagadas, sem saneamento básico e muito distantes dos sonhos de desenvolvimento econômico e urbanístico pleiteados para cidade.

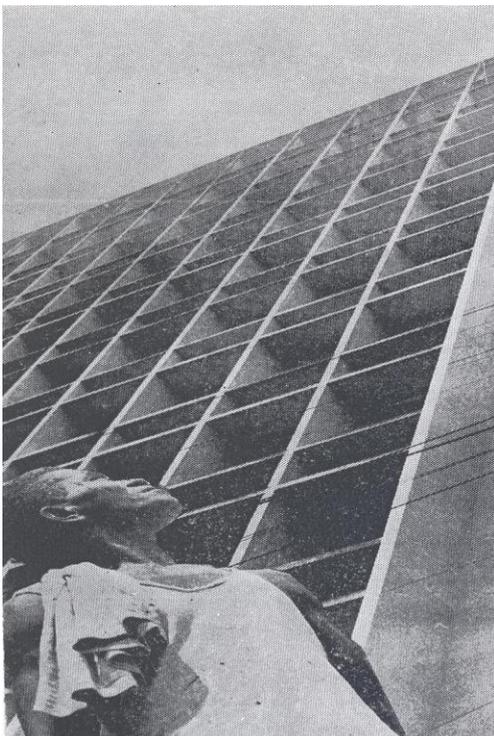
Lembrando os planos de Jerônimo Cavalcanti na década de 1940, um dos poucos tópicos colocados em prática foi a verticalização e enobrecimento da 15 de Agosto, o avançar das décadas e o crescimento da cidade foram aterrando muitas das áreas alagadas e pobres, no entanto, também empurrando as periferias para áreas cada vez mais distantes e mais insalubres.

Como lembrava o jornal “*A Província do Pará*” (1947, p. 3), das “baixas” da cidade viam-se “os majestosos prédios da 15 de Agosto”, em que os trabalhos de urbanização poderiam contribuir na diminuição da “distância entre o centro e o subúrbio”. Em muitas das baixas de hoje a verticalização da cidade ainda se impõem na paisagem como a denunciar as graves desigualdades sociais.

Uma reportagem publicada na revista “*Amazônia*” em 1959, com o título “Milionários sem casa”, de autoria de Flaviano Pereira, questionava a ausência de uma política de Estado preocupada com a construção de moradias populares, causando a ocupação de áreas alagadas sem condições de saneamento. Segundo a reportagem:

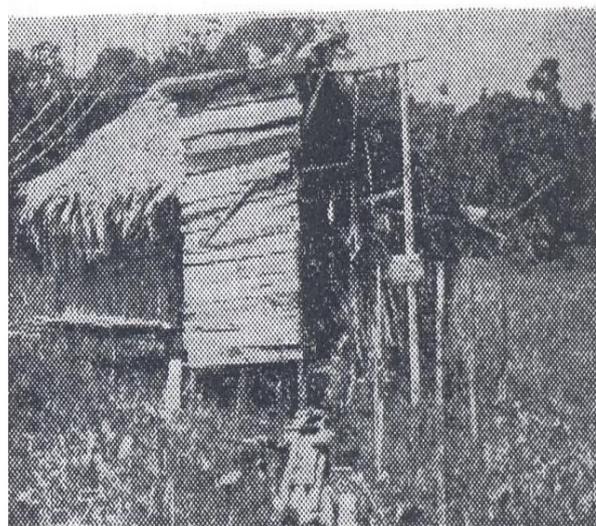
Tudo pertence ao operário, mas ele aguarda na rua para receber seu dinheiro como pagamento do prédio que construiu. Entrando, ele poderia sujar a casa. Ali ele só entra um instantinho, perto da porta, para receber os seus benefícios, sempre diante de uma funcionária convencida, cara franzida respondendo mal como se seu fígado estivesse para explodir bôis tão verdes como as camisas dos antigos integralistas. (...) não há casas próprias para o salário do trabalhador paraense. As habitações que surgem são somente para as classes abastadas. O proletário vai sendo empurrado, fugindo cada vez mais para as zonas rurais e alagadas fazendo novos subúrbios. Mais, mesmo ai, um dia chegara o bangalô (PEREIRA, 1959, p. 14).

Figura 61: Ele olha, consolado o grande arranha-céu de 10 andares que ajudou a construir.



Fonte: PEREIRA, 1959, p. 14.

Figura 62: (...) mas todas as manhãs sai bem cedinho da sua choupana, às vezes ele precisa nadar. Aquilo que ele chama casa está na baixa. Mas, mesmo ali mais tarde, chegará o bangalô.



Fonte: PEREIRA, 1959, p. 14.

A chegada do bangalô se refere às residências nobres da cidade, que cada vez mais ocupavam as antigas periferias como hoje fazem os modernos empreendimentos imobiliários. Os antigos arranha-céus da avenida Presidente Vargas resistem ao tempo como monumentos deste período, como um sonho de modernidade que em certo sentido sabia-se não ser possível em grande escala, pelo menos naquele contexto.

Se o arranha-céu é símbolo de todo este processo de exclusão, de alteração feroz das sociabilidades e de culturas ditas “tradicionais”, é ao mesmo tempo, um ícone dos sonhos de modernidade. Como lembra Lúcio Costa em fins da década de 1920, o arranha-céu estava destinado a se tornar “o nosso monumento – e há de falar de nós aqueles que virão depois” (COSTA, apud RIBEIRO, 2005, p. 41).

Lembrando os primeiros edifícios da cidade, foco do estudo desta dissertação, fruto da modernidade e por que não dizer da especulação imobiliária, atravessaram décadas, outros surgiram, e a verticalização expandiu-se pela malha urbana atingindo outras regiões da cidade e transferindo a área dita nobre da cidade para outros lugares. A mudança de estilos, o envelhecimento, os altos custos de manutenção e a demanda por itens como garagens e áreas de recreação, elementos pouco importantes na lógica construtiva do período, legaram a estes

edifícios sérios problemas. Atrelado a isto, o crescimento urbano, o desemprego e o agravamento dos problemas sociais, trouxeram ao centro da cidade um grande aumento na circulação de pessoas e da violência.

Desta forma, estes edifícios enfrentam na atualidade demandas muito diferente das que foram planejados. Os altos custos de conservação relegaram a estes velhos arranha-céus sérios problemas como o aumento gradativo do custo de manutenção dos elevadores, das fachadas e áreas comuns somadas às mudanças no perfil econômico de grande parte dos proprietários de suas unidades.

Percebe-se desta forma um quadro que leva a consideráveis riscos a preservação de importantes exemplares da arquitetura moderna. Ao longo da segunda metade do século XX, a política brasileira de preservação do patrimônio histórico ultrapassou inúmeras fronteiras. Sem deixar de dar crucial importância aos bens de origem colonial, os órgãos públicos de preservação, em suas diversas esferas, ampliaram bastante os critérios de tombamento e preservação, mesmo assim, inúmeros bens, em especial os provenientes da arquitetura moderna, ainda se encontram em sua maioria desprovidos de qualquer ação que lhes resguarde da ação do tempo e da especulação imobiliária.

Da grande variedade de itens que poderiam receber a alcunha de arquitetura moderna brasileira, os inúmeros arranha-céus provenientes da década de 1930, 40, 50 e 60, constituem-se símbolos importantes da modernização das cidades brasileiras, muito mais lembrados como vilões pelas construções pretéritas que foram demolidas para a sua construção do que por suas características históricas e arquitetônicas, apontados pela alcunha simplória de “bens de renovação”.⁶⁵

O arquiteto Fernando Atique que desenvolve pesquisas centradas sobre a preservação da memória moderna no Brasil, em seu estudo sobre a preservação do edifício “*Esther*” na cidade de São Paulo, concluiu que:

O panorama da preservação da arquitetura moderna no país apresenta-se como desconfortante, pois esbarra em diversas questões que não se mostravam elucidadas, quer seja por parte dos órgãos públicos de preservação, quer seja por parte da população usuária. A postura de preservação no Brasil, instaurada junto com o Serviço de Patrimônio Histórico e na década de 30 era como se sabe, extremamente seletiva. Bens patrimoniais, móveis e imóveis, só se tornavam passíveis de proteção se pertencessem ao período de manifestações do colonial, ou barroco brasileiro ou se

⁶⁵Nomenclatura dada a estes edifícios pelos órgãos de preservação.

fossem considerados pelos técnicos envolvidos nos tramites da preservação como de excepcional qualidade. A dificuldade enfrentada nos últimos anos na superação de tal política preservacionista, entretanto, não conseguiu abrir fendas suficientes para reverter o processo de alienação que abraça a população, parcela preponderante para a sondagem da significância e da representatividade social de um bem patrimonial (ATIQUÉ, 2005, p. 1).

A cidade de São Paulo, um dos principais centros econômico e financeiro do Brasil, foi precursora no processo de verticalização, importante símbolo da construção visual e simbólica da maior metrópole brasileira, nela persistem exemplares importantes deste processo como o edifício “*Esther*”, já mencionado, o “*Martinelli*” e o “*Banespa*”, entre outros.

Figura 63: Imagem com destaque ao edifício “*Esther*”.



Fonte:
<http://www.arcoweb.com.br/memoria/fotos>

Figura 64: Imagem com destaque aos edifícios “*Martinelli*” e “*Banespa*”.



Fonte:
<http://www.prediomartinelli.com.br/>

Estas importantes edificações receberam o tombamento por parte dos órgãos estaduais de proteção ao patrimônio histórico no município de São Paulo, como um importante reconhecimento de seu significado. Como infelizmente acontece com muitos outros bens, o tombamento não vem acompanhado de políticas efetivas que garantam a estas edificações sua preservação.

Na capital paraense, a situação de preservação do patrimônio moderno é crítica, em especial ao se referir aos antigos arranha-céus. Acrescentado a isto há um agravante: nenhum deles é tombado por qualquer uma das esferas Municipal, Estadual ou Federal. Mesmo que o

tombamento não seja uma solução definitiva e venha carregado de outras problemáticas, parte-se do princípio de que o tombamento, seja qual for a razão alegada para sua concretização, se torne um meio de reconhecer sua importância e justificar intervenções, verbas para restaurações, ou mesmo a participação em processos de educação patrimonial que possam desenvolver ações de preservação. Logicamente, é necessário pensar em novos modelos de tombamento que como lembra a historiadora Cristina Meneguello, possam ir além do olhar nostálgico:

A preservação dos antigos centros ou de partes da cidade, seja no Brasil ou no exterior, exige a revisão de conceitos fundamentais como a preservação do patrimônio, o novo uso conferido às áreas preservadas e, especialmente, as diferentes interpretações do passado histórico urbano. Seja pelo fato de estas áreas terem admitido diferentes utilizações em função do crescimento das cidades, seja pelos usos que edifícios tombados assumem dentro da trama urbana hoje, é difícil tratar a questão em toda sua complexidade se optarmos por um olhar nostálgico que valorize apenas a preservação *per se* (MENEGUELLO, 2000, p. 1).

Dentro desta questão, entende-se que a proteção ao patrimônio histórico, muitas vezes travestidas na forma de lutas heróicas pela preservação contra setores insensíveis da sociedade, pouco é consequência de uma discussão mais profunda, em especial no tocante aos diversos discursos que levam à sua seleção e à exclusão de outros.

Estudos que foquem os inúmeros problemas provenientes dos atos de preservação do patrimônio material e imaterial no Brasil têm ganhado muito espaço nos veículos de produção acadêmica nos últimos anos, em especial ao focalizarem as consequências causadas a partir das ações e omissões dos órgãos oficiais de preservação. Como lembra Meneguello (2000, p. 1):

As estratégias de preservação do patrimônio e de tombamento de edifícios ou regiões afetam não apenas o traçado urbano das cidades mas os usos dos mesmos locais. O fato de as práticas de preservação terem sido transformadas em "tema favorito" dos meios de comunicação e do discurso político é um dado alarmante exigindo que essas sejam questionadas para além de sua faceta "positiva" e no que concerne o estabelecimento da identidade e pertencimento conferido pelo patrimônio.

A cidade como foco extremamente diverso de manifestações sociais, artísticas e culturais, exige uma capacidade bastante elástica no tocante à preservação de qualquer paisagem material ou imaterial. A demanda pela preservação de edificações e manifestações culturais é crescente, ao mesmo tempo em que é impossível impedir de forma radical os processos de remodelação urbana, exigindo, sem dúvida, por parte de qualquer agente, um processo de seleção.

Se seleção acaba por se tornar inerente a se pensar em preservação, é indiscutível a necessidade de se refletir melhor sobre que critérios têm sido usados e sob que implicações. Os discursos que permeiam a questão se utilizam de arma extremamente complexa, o diálogo entre presente e passado, estando subentendido as diferentes formas de evocar o passado e sobre diversos interesses.

Cresce a necessidade de se estender ações de preservações a um grupo de edificações que vá além de igrejas coloniais ou neoclássicas, prédios do governo, palacetes, dentre outros. Em grande medida, certa versão oficial sobre que bens devem ser protegidos e de que forma esta proteção se estabeleceria, acabou por se tornar hegemônica selecionando marcos cronológicos e determinados estilos arquitetônicos em detrimento de outros considerados menos importantes. Sobre a questão Canani (2005, p.173) comenta que:

Uma vez constatado o caráter sagrado da atribuição de valor patrimonial a um bem imóvel ou monumento público, observa-se que nesse processo de reconhecimento e identificação há uma relação de poder, hierarquizada, que estabelece competências e define que saberes específicos entram no jogo.

Inúmeros exemplos poderiam ser dados neste momento. Maria Cecília Londres Fonseca ao analisar a trajetória da política federal de preservação no Brasil, relata que ainda em meados da década de 1930 o recém criado SPHAN debruçou-se de forma visceral à proteção de um conjunto de bens provenientes do período colonial da América portuguesa. O estilo barroco, em especial os exemplares de origem mineira, era para os modernistas⁶⁶ fruto de uma adaptação nacional do modelo português, as principais cidades de Minas Gerais e inúmeros exemplares de arquitetura colonial receberam imediata proteção do governo federal. Residia como bem se pode perceber, um imenso vazio, que deixou a mercê da especulação imobiliária uma série infinita de edificações procedentes das mais variadas temporalidade e estilos.

Pelo número e pelas características dos bens tombados na cidade de Belém, pode-se dizer que este ainda se encontra extremamente preso a determinados cânones da arquitetura e a determinados marcos temporais. Pesquisa realizada junto aos órgãos de preservação demonstrou o estado crítico da situação. Em um breve apanhado percebe-se o tombamento de todas as edificações decorrentes do período colonial em Belém, com destaque ao Forte do Presépio e aos conjuntos arquitetônicos das ordens Jesuítas, Carmelitas, Mercedários e Franciscanos, dentre outros. Na mesma linha, estão inúmeras edificações provenientes do século XIX e início do XX, como construções governamentais, mercados públicos, palacetes,

⁶⁶Movimento intelectual fundamental na criação do SPHAN.

teatros, dentre outros. Ao se avançar sobre o século XX o quadro de edificações tombadas cai vertiginosamente.

Dentre os bens tombados, apenas na esfera estadual, foram encontrados dois imóveis provenientes da arquitetura moderna: a sede social do “*Clube do Remo*” e o conjunto arquitetônico e paisagístico do antigo departamento de estradas e rodagem/DER – atual SETRAN.⁶⁷

Figura 65: Sede social do “Clube do Remo” - avenida Nazaré.



Fonte: www.clubedoremo.com.br

Fora disto, um número enorme de edificações são demolidas ou se encontram em péssimo estado de conservação, ou mesmo já totalmente descaracterizadas. A arquiteta Dinah Tutylia em recente estudo sobre edificações de linguagem modernista em Belém, salienta que:

Conforme a pesquisa feita para o estudo de caso, pode-se depreender que as discussões a respeito da preservação e conservação do acervo arquitetônico de linguagem moderna na cidade de Belém são incipientes. Começando pela escassez de informações e dados em órgãos, e pela ausência de leis que impeçam a depredação dos mesmos. A falta de identidade de boa parte da população às obras modernas da cidade podem estar ligadas ao saudosismo, ainda existentes, em relação às obras da Belle Époque (TUTYLIA, 2007, p. 11).

⁶⁷Sobre a questão ver: http://www.secult.pa.gov.br/pdf/arquivos_patrimonio/Listagem_bens_tombados_capita_interior.pdf.

Mais uma vez a hierarquização de cânones da arquitetura e de temporalidades se impõe na lógica de preservação, exemplares importantes provenientes da Belém colonial de Landi ou da Belém *belepoqueana* de Francisco Bolonha e Antônio Lemos, são facilmente reconhecidos como de interesse à preservação, o mesmo não acontece com a Belém de Camilo Porto ou Judah Levy⁶⁸, projetos de cidade que não tem diferenças mais forte do que a temporalidade que os separa.

Não se defende com esta idéia um congelamento da cidade com um tombamento geral e irrestrito de todas as edificações a que Pierre Nora chama de “fúria preservacionista”, no entanto, é fundamental uma ampliação de critérios sob o risco de se perder parte importante de características e especificidades de um traçado urbano do passado (NORA, apud MENEGUELLO, 2000, p. 1).

Neste ponto é fundamental a ampliação de entendimento por parte dos agentes de preservação e da sociedade civil, no sentido de reconhecer a cidade como fruto de inúmeros processos modernizadores que se afirmaram na malha urbana como um grande mosaico histórico e arquitetônico.

Vários movimentos – formados por arquitetos, historiadores, fotógrafos e membros da sociedade civil em geral – têm se organizado em defesa da preservação da memória moderna, como uma forma de reação às perdas notáveis de parte do patrimônio moderno da cidade, que tem a modernidade e a conseqüente especulação imobiliária como razão de sua existência e destruição. Relembrando Pesavento, a modernidade: “suscita sensações, percepções, e a elaboração de representações para aqueles que vivenciavam o processo de mudança na cidade” (PESAVENTO, 1995, p. 07).

Podemos citar mais recentemente o “*Movimento Central Hotel*”, que se organizou na tentativa de evitar com que o antigo “*Central Hotel*” na atual Presidente Vargas se transformasse em uma loja de departamentos⁶⁹. Mesmo não conseguindo impedir descaracterizações, o movimento ganhou espaço nos meios de divulgação.

⁶⁸Camilo Porto foi um importante arquiteto da Arquitetura Modernista em Belém. Sobre o assunto ver: **Modernismo na Amazônia. Belém do Pará, 1950 / 70** da arquiteta Jussara Derenji, disponível em <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp098.asp>.

⁶⁹Ver site do movimento: <http://www.movimentocentralhotel.blogspot.com.br/>

Figura 66: Fotos de divulgação do “Movimento Central Hotel”.



MEMÓRIA ESTÁ AMEAÇADA !!

ato cultural

SÍMBOLO DA MODERNIZAÇÃO E VERTICALIZAÇÃO DE BELÉM NO SÉCULO 20 !

em frente ao central hotel: fotografia, teatro, música, performance pela preservação do nosso patrimônio histórico.

PELA PRESERVAÇÃO!!

14

RARO EXEMPLAR ART DECO!

jan/07- DOMINGO

das 10 às 14 hs

O MOVIMENTO CENTRAL HOTEL é formado por fotógrafos, professores, arquitetos, artistas, e contando com o apoio da ABDeC-PA (Associação Brasileira dos Documentaristas e Curta-metragistas), Associação Fotoativa e Rádio Margarida,

Fonte: <http://www.movimentocentralhotel.blogspot.com.br/>

Em 2008, uma reforma na recepção do edifício “Palácio do Rádio” foi motivo de protestos em pequenas notas na imprensa escrita, especialmente contra a retirada do piso em forma de xadrez em mármore branco e negro, e dos espelhos que ornavam a recepção do prédio, com manifestações também discretas dos órgãos de proteção ao patrimônio histórico (O *Liberal*, 27 de setembro de 2008, p. 4).

Surge neste contexto a necessidade de maiores intervenções por parte do poder público na tentativa de auxiliar na recuperação destes edifícios⁷⁰, cujos altos preços de manutenção e restauração seriam, como em geral o é, inviáveis aos seus proprietários.

⁷⁰Pode-se citar o Programa “Monumenta” como um programa de auxílio a este tipo de edificação, limitado no entanto a áreas de centro histórico e com exigências inviáveis a um condomínio de apartamentos como a exigência de penhora do bem. Ver em: <http://www.monumenta.gov.br/site/>

Programas de melhoria e desenvolvimento das áreas centrais da cidade são também indispensáveis para a manutenção a longo prazo destas edificações que torne estas áreas mais seguras e viáveis. Estas intervenções, no entanto, devem ter por base os usos sociais da área, que não torne uma política de desenvolvimento dessas regiões centrais como sinônimo de enobrecimento e afastamento das classes populares.

Rogério Proença Leite ao refletir sobre este processo na cidade do Recife acredita que:

O termo *gentrification* (enobrecimento) é aqui usado no mesmo sentido dado pelos autores Harvey (1992), Featherstone (1995), Zukin (1995) e Smith (1996), que o utilizam para designar intervenções urbanas como empreendimentos que elegem certos espaços da cidade considerados *centralidades* e os transformam em áreas de investimentos públicos e privados, cujas mudanças nos significados de uma localidade histórica faz do patrimônio um segmento do mercado (LEITE, 2002, p. 118).

Patrícia Mariuzo realiza uma importante reflexão sobre as políticas de “revitalização”, cujas ações devem partir das seguintes perguntas:

Uma questão freqüente nos programas de requalificação/ reocupação dos centros urbanos é como tratar a população que habita essas áreas? Será possível tratar o problema de forma justa? Será possível conciliar o projeto urbanístico que implica revalorização desses espaços, com um projeto social de inclusão e permanência da população? (MARIUZO, 2007).

Perguntas importantes, mas de difíceis respostas. Recuperar este patrimônio não significa buscar o retorno ao que a área foi na metade do século XX, o que além de impossível, seria sinônimo de exclusão e afastamento de parte da população que ocupam na atualidade as áreas centrais de Belém.

Conquanto seja difícil oferecer uma solução à questão, políticas sociais, e, portanto, culturais, são muito importantes, não somente para evitar a perda deste patrimônio, mas para a melhoria de qualidade de vida da sociedade que reside, trabalhe, ou mantenha qualquer tipo de relação social nas áreas centrais das cidades brasileiras, que em grande medida têm sua paisagem marcada pela figura do arranha-céu.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

“Estamos, mercê de Deus, ao final do que idealizamos, daquilo que, para os incrédulos e derrotistas, para os inimigos e exploradores de nossa terra não passava de um ‘sonho de menino’ (...) Que dirão agora os que faziam propaganda contra os nossos arrojados planos” (*A Província do Pará*, 13 de dezembro de 1949, p. 8).

Em 1949 quando da inauguração do edifício “*Piedade*”, Judah Levy, afirmava estar dando um arrojado passo rumo ao futuro da Belém. Em seu discurso de inauguração, acompanhado pelas mais importantes autoridades do Estado e por parte expressiva da população, já que foi transmitido pela principal emissora de rádio para Belém e interiores, reforçava o ineditismo de sua empreitada e alardeava sua vitória perante a difícil tarefa de construir um arranha-céu no norte do Brasil.

A construção do edifício “*Piedade*”, na avenida 15 de Agosto em frente à praça da República, mesmo que não possa ganhar o título de primeiro arranha-céu, configura-se como um grande marco do processo de verticalização na década de 1940, projeto que exigiu consideráveis esforços de Levy no sentido de convencer seus primeiros proprietários das vantagens da vida vertical.

Alguns anos depois, em 1963, Judah Levy escrevia um artigo na revista “*Amazônia*” comemorando a quebra das “resistências iniciais”, período onde os arranha-céus começavam a se espalhar pela cidade, alcançando outros bairros, o que em muito contribuía para a consolidação da vida em apartamento.

Ainda assim, Levy censurava a existência de “espíritos mais conservadores” que por sua prisão a uma “fisionomia colonial da cidade”, contribuía para o atraso da região que se resumiria na frase “isto não é para nós!”. O uso deste termo pode parecer ao leitor desta dissertação uma defesa da não-verticalização. Muito distante disto, como lembra Ricoeur (2007, p. 335): “O juiz deve julgar, esta é sua função (...) tudo isso o historiador não faz, não pode e não quer fazer.”

Se verticalização era ou não o melhor caminho urbanístico para Belém no período, não se cabe julgamento, no entanto, é necessário o questionamento sobre a concepção de que o arranha-céu tenha se configurado como um caminho natural para o crescimento urbano, ou como diz Levy, foi sinal de seu “amadurecimento”. A referência aos “incrédulos” e

“derrotistas” e aos “espíritos mais conservadores” demonstra os debates existentes sobre a necessidade e a viabilidade desta nova arquitetura na região, e a existência de outras possibilidades para o crescimento da cidade (*A Província do Pará*, 13 de dezembro de 1949, p. 8).

A nomeação do engenheiro Jerônimo Cavalcanti em 1943 e a elaboração do “Plano Urbanístico da Cidade”, demonstra que as políticas públicas que incentivaram uma nova racionalização do espaço urbano em um momento histórico onde o urbanismo buscava imprimir uma nova lógica à cidade preocupado com novos parâmetros para o crescimento da cidade, e acreditando que os símbolos remanescentes do período da borracha já não garantiam à cidade seu caráter metropolitano.

Baseados nos princípios de estabelecer ordem e racionalidade ao traçado urbano, mesmo que ainda poucos dados possam ser estudados aprofundadamente, seus fragmentos demonstram a necessidade de enfrentamento de antigos problemas da capital. Dentre eles a necessidade de saneamento mostrava-se como um dos mais latentes em uma cidade cuja malha urbana crescera por cima de um território alagado e extremamente recortado por rios e igarapés. Afirmava Cavalcanti (1943, p. 123) que o seu primeiro trabalho seria “cuidar do subsolo, cuidar do movimento das águas”, com ações ligadas ao saneamento urbano.

Cavalcanti (1943) defendia uma divisão da região a partir de critérios e usos específicos como em zona comercial, industrial, rural e habitacional, cada uma com seus aparelhos urbanos específicos. Dentre estes, a criação de cinturões verdes, buscava também enfrentar antigos problemas de abastecimento, característica que marcou historicamente a cidade por sua localização geográfica.

No centro, Cavalcanti deu especial atenção à avenida 15 de Agosto, logradouro que já se encontrava nos planos das autoridades municipais desde o início do século XX, quando se iniciaram os trabalhos de alargamento e alinhamento. O então prefeito, observando o local como um dos mais importantes do centro da cidade, onde se localizavam os melhores hotéis, cinemas, teatros, estabelecimentos comerciais de médio e alto luxo, escritórios, representações diplomáticas, dentre outros, entendeu este espaço como o ideal para representar um microcosmo de cidade moderna.

Buscando dar monumentalidade a arquitetura do centro da cidade, Cavalcanti proíbe a construção de edificações de apenas um pavimento, estabelecendo o mínimo de dois “para o centro residencial urbano de primeira classe, que compreende todas as ruas calçadas de Belém”, de três “para o centro comercial” e de “dez andares para a avenida 15 de Agosto”, ampliado para 12 andares em 1956 (*A Província do Pará*, 11 de abril de 1947, p. 8).

Deste pretensioso plano, o único vestígio material de sua existência é a atual avenida Presidente Vargas. Esta região da cidade corresponde à materialização das pretensões de modernidade buscadas entre as décadas de 1940 e 1960. Não obstante, os outros dilemas apresentados por Cavalcanti ainda nas décadas de 1940 não foram plenamente enfrentados pela administração pública, seja pelas dificuldades financeiras, ou mesmo pelo cenário político que se descortinou nas décadas seguintes. Problemas ligados ao saneamento, por exemplo, só seriam alvo de maiores atenções a partir da década de 1970, mantendo-se até hoje como um dos maiores entraves ao desenvolvimento urbanístico da grande Belém.

A construção da avenida 15 de Agosto, feita para ser a principal da cidade, desenvolveu-se em um processo de mais de 50 anos, iniciado por volta da década de 1910, e tendo seus últimos arranha-céus construídos na década de 1970. Este processo longo e difícil corresponde a um importante momento da cidade de Belém, mesmo que profundamente limitado em termos econômicos. A dificuldade de afirmação deste processo não tira dele sua importância para a história social de Belém. Seu impacto na paisagem e as mudanças que ele trouxe para a dinâmica da cidade, o torna fundamental para a compreensão da urbe contemporânea.

A competição com o reservatório Paes de Carvalho, que somente seria ultrapassado na década de 1950, é sintoma dos embates que esta nova arquitetura enfrenta em seu estabelecimento. O reservatório, símbolo da “*Belle Époque*”, foi durante mais de quarenta anos o grande monumento de Belém, uma espécie de farol da cidade, que tinha na verticalidade seu principal predicado, em certo sentido pode se afirmar que foi o primeiro arranha-céu de Belém, pois como lembra Somekh (1997) uma das definições de arranha-céu é o elemento do processo de verticalização que rompe com a escala dos edifícios em torno, o que o reservatório fez com grande facilidade.

Quando Levy (1963) relembra o reservatório na década de 1960, traz à tona um grande sentimento de vitória, de afirmação do arranha-céu e de superação de uma cidade que vivia do passado e das glórias de uma “*Belle Époque*” que há muito não existia.

Em Belém, especialmente, a “*Belle Époque*”, e os desdobramentos de sua imagem nas décadas que a sucederam, merecem um estudo mais específico para sua melhor compreensão. Em grande medida, como já apontado anteriormente, referências a este período histórico serão constantes nos discursos das autoridades públicas seja para comparar a grandiosidade de seus feitos ou para justificar a falta de obras e dificuldades financeiras.

A comparação entre a “*Belle Époque*” e a verticalização se mostra como um importante exercício para refletir estas questões, onde a riqueza e as extravagâncias do período foram facilmente relacionadas à chegada do arranha-céu, que mesmo em quantidade reduzida trazia à cidade, novas referências de altura e monumentalidade.

A chegada do arranha-céu expõe uma face interessante do estudo da modernidade em Belém que mesmo revolucionando inúmeros aspectos e percepções da cidade, apresenta-se de braços dados com a tradição. Ao longo do estudo fica clara a relação íntima destes elementos, seja na associação da sóbria arquitetura vertical com o tradicional de suas recepções que usavam e abusavam de mármore e lustres de cristal, seja em seus habitantes que reproduzem, no espaço vertical, hábitos de outros tempos.

As legislações que focavam na criação daquele microcosmo de vida moderna são indícios do reconhecimento de que Belém não era o Rio de Janeiro, São Paulo ou mesmo Nova York. Se não era possível verticalizar a cidade que ao menos uma avenida representasse o sonho de modernidade que Belém deveria ser.

Desta forma, demonstra-se uma relação próxima entre a verticalização de ontem e de hoje, ambas extremamente relacionadas às classes médias e altas, vinculadas a trazer progresso para a cidade, que acabam por esconder atrás da aparência de desenvolvimento, o não enfrentamento de graves problemas sociais e urbanísticos de Belém. O que se revestia antes de políticas públicas de incentivo é agora marcado pela apatia do poder público no controle da verticalização e da especulação imobiliária.

O arranha-céu, desta forma, é parte fundamental da história urbana de Belém, configurando-se como uma fonte fundamental para a compreensão da cidade no século XX.

Mesmo centrado em uma avenida, este processo mobilizou a atenção das autoridades no período buscando reformular a imagem da cidade e dotá-la de um aspecto metropolitano.

Muito além de representar o caos da “selva de pedra” contemporânea, o arranha-céu faz parte da lógica de Belém, e constitui-se como parte importante do patrimônio cultural da cidade que necessita ser melhor estudado e compreendido, ainda tendo muito a falar sobre a sociedade que o construiu, seus costumes e sociabilidades.

FONTES E ARQUIVOS

ARQUIVO DIGITAL IBGE, - <http://biblioteca.ibge.gov.br/>

INSTITUTO MOREIRA SALES - <http://ims.uol.com.br/n>

Vista da praça da República, 1910. – Acervo Marc Ferrez

CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES - <http://www.crl.edu/brazil/provincial>

Relatório de 1911- Governador João Coelho.

Relatório de 1915 – Governador Enéas Martins.

Relatório de 1917 – Governador Lauro Sodré.

Relatório de 1930 – Governador Eurico de Freitas Valle.

REVISTA “LIFE” - <http://books.google.com.br/>

LIFE, 24 de maio de 1943: “War taps Brazil’s wild Rubber”

LIFE, 07 de janeiro de 1943: “Intercontinental Hotels” – Comercial

LIFE, 20 de outubro de 1941: “PAN AM” – Comercial

**ARQUIVO DO SISTEMA INTEGRADO DE MUSEUS E MEMORIAIS
SIMM/SECULT**

Acervo Magalhães Barata / Departamento Estadual de Imprensa e Propaganda – DEIP

FUNDAÇÃO CULTURAL DO PARÁ TANCREDO NEVES – FCPTN – CENTUR

1941

Folha do Norte. *O novo edifício dos correios e telégrafos do Pará*, 23 de maio de 1941.

1943

Folha do Norte. *Magnífico edifício na 15 de Agosto da Importadora de Ferragens S/A*, 01 de janeiro de 1943, p. 01.

Folha do Norte. *Entrevista com o arquiteto Feliciano Seixas*, 01 de janeiro de 1943, p. 03.

1944

Folha do Norte. *Lançada pedra fundamental do edifício destinado ao "Circulo de Oficiais", em terreno na avenida 15 de Agosto, doado pela Prefeitura*, 19 de maio de 1944.

1946

Folha do Norte. *Belém tem mais um arranha-céu.* 23 de maio de 1946, p. 02.

Folha do Norte. *Propaganda do edifício “Piedade”,* 22 de setembro de 1946, p. 04.

1947

A Província do Pará. *O mais alto edifício de Belém,* 09 de fevereiro de 1947, p. 02.

A Província do Pará. *Um esforço pelo progresso de Belém,* 09 de fevereiro de 1947, p. 02.

A Província do Pará. *O edifício “Elmira”,* 09 de Fevereiro de 1947, p. 05.

A Província do Pará. *“Central Hotel” (Propaganda),* 14 de fevereiro de 1947, p. 08.

A Província do Pará. *Menos de uma casa por dia, a média de construções em Belém,* 11 de abril de 1947, p. 08.

A Província do Pará. *Umarizal: Onde a tradição norteia a vida de milhares de seres humanos,* 26 de maio de 1947, p. 03.

A Província do Pará. *Campina dos negros – cenário dos batuques e das danças (sic) africanas; Hoje local do “footing” dos jovens de Belém,* 03 de julho de 1947, p. 06.

1948

Folha do Norte. *Mais um arranha-céu na 15 de Agosto,* 04 de julho de 1948, p. 05.

A Província do Pará. *As nossas grandes obras de arquitetura,* 11 de julho de 1948, p. 03.

A Província do Pará. *Lançamento do edifício Renascença,* 02 de agosto de 1948.

A Província do Pará. *O edifício Renascença (Propaganda),* 05 de agosto de 1948, p. 03.

A Província do Pará. *Belém esta sendo completamente remodelada modernizando-se o seu aspecto urbanístico,* 29 de agosto de 1948, p. 01.

A Província do Pará. *Imponente edifício será construído na avenida 15 de Agosto para Agencia do Loide,* 02 de novembro de 1948, p. 08.

1949

A Província do Pará. *“Grande Hotel” (Propaganda),* 10 de fevereiro de 1949, p. 14.

A Província do Pará. *O “Central Hotel” (Propaganda),* 12 de fevereiro de 1949, p. 03.

A Província do Pará. *Belém ressurgue completamente remodelada,* 13 de fevereiro de 1949, p. 09.

A Província do Pará. *O novo “Palácio do Comércio”*, 18 de fevereiro de 1949, p. 08.

A Província do Pará. *Desfiles de carros “Citroen” pelas ruas de Belém*, 03 de maio de 1949, p. 07.

A Província do Pará. *“O clipper de Nazaré”*, 07 de maio de 1949, p. 08.

A Província do Pará. *Entrevista de Anita Otero*, 16 de agosto de 1949, p. 03.

A Província do Pará. *Inaugurado: conta a cidade com novo e elegante bar e restaurante para a sociedade*, 21 de agosto de 1949, p. 08.

A Província do Pará. *Será solenemente inaugurado o novo edifício dos Comerciários*, 09 de outubro de 1949, p. 07.

O Liberal. *Inaugurado o Clipper do Largo do Largo de Nazaré*, 10 de outubro de 1949.

A Província do Pará. *O edifício “Piedade”*, 12 de dezembro de 1949, p. 03.

A Província do Pará. *Com a presença das mais altas autoridades foi solenemente inaugurado o edifício “Piedade”*, 13 de dezembro de 1949, p. 08.

1950

A Província do Pará. *O “Manuel Pinto da Silva”*, 1º de janeiro de 1950.

1951

O Liberal. *O edifício “Manoel Pinto da Silva”:* *Será inaugurada amanhã a moderna construção*, 24 de dezembro de 1951.

1954

O Liberal. *O edifício mais caro que já se fez no Para: Inaugura-se hoje a nova sede da Importadora de Ferragens*, 12 de janeiro de 1954.

A Vanguarda. *Recepção no Miramar aos convidados da Importadora*, 13 de janeiro de 1954, p. 1.

O Estado do Pará. *O Almoço da Importadora*, 13 de janeiro de 1954, p. 1.

O Estado do Pará. *Major Enio Garcez, representando o Presidente da República na inauguração do Edifício*, 13 de janeiro de 1954, p. 1.

1956

Folha do Norte. *Inauguração do Palácio do Rádio: Um monumento da arquitetura paraense.* 15 de abril de 1956, p. 1.

1960

O Liberal. *O edifício Manoel Pinto da Silva*, 16 de janeiro de 1960, p. 2.

Folha do Norte. “Manuel Pinto da Silva”, 17 de abril de 1960, p. 1.

1970

A Província do Pará. *O aniversário de Belém (Edição Comemorativa)*, 12 de janeiro de 1970.

2010

O Liberal. *Belém vira jardim dos prédios altos: imóveis empurram Belém para cima*, 25 de abril de 2010.

ARQUIVO PÚBLICO DO PARÁ

LEMOS, Antônio José de. *Relatório apresentado ao conselho municipal*. Belém, Arquivo da Intendência Municipal, 1902.

LEMOS, Antônio José de. *Relatório apresentado ao conselho municipal*. Belém, Arquivo da Intendência Municipal, 1906.

BENTES, Dionísio. *Relatório apresentado ao conselho municipal*. Belém, Arquivo da Intendência Municipal, 1916.

PARÁ. Governo do Estado, 1899 (José Paes de Carvalho). *Álbum do Pará em 1899: na administração de sua excia. o sr. dr. José Paes de Carvalho*. Belém: Felipe Augusto Fidanza, 1899.

PARÁ. Governo do Estado, 1901-1909 (Augusto Montenegro). *Álbum do Estado do Pará: oito anos de governo*. Paris: Chaponet, 1908.

PARÁ. Governo do Estado. Relatório do interventor federal José Carneiro da Gama Malcher (1937-1939). Belém, H. Rodrigues, 1939.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ – BIBLIOTECA CENTRAL - PERIÓDICOS**Revista “Amazônia”**

LEVY, Judah. “Os Arranha-Céus de Belém”. Revista Amazônia. Belém ano 09, n. 92, p. 2, janeiro de 1963.

PEREIRA, Flaviano. “Milionários sem casa”. Revista Amazônia, janeiro de 1959.

REFERÊNCIAS

- ALBERTI, Verena. Histórias dentro da História. In: **Fontes históricas**. PINSKY, Carla Bassanezi (org.). São Paulo: Contexto, 2006.
- ARGAN, Giulio Carlos. **A História da arte como história da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2005.
- ARRUDA, Maria Arminda do Nascimento. **Metrópole e cultura: São Paulo no meio do século XX**. Bauru: EDUSC, 2001.
- ATIQUÊ, Fernando. **Memória moderna – a trajetória do edifício Esther**. São Paulo: Rima Fapesp, 2004.
- AZEREDO, Helio. **O edifício até sua cobertura. São Paulo**: Edgar Blucher, 1997.
- BACHELARD, Gaston. **A poética do espaço**. Tradução de: Antonio de Pádua Danesi. São Paulo: Martins Fontes, 2008.
- BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- BORGES, Ricardo. **Vivência amazônica: contribuição ao conhecimento sócio-político da região**. Belém: CEJUP, 1986.
- BRANDÃO, Carlos Antonio Leite. **As cidades da cidade**. Belo Horizonte: UFMG, 2006.
- BRANDÃO, Helena. H. Negamine. **Introdução à análise do discurso**. Campinas/SP: Unicamp, 2007.
- BURKE, Peter. **O que é história cultural?** Tradução de: Sérgio Góes de Paula. Rio de Janeiro: Zahar, 2005.
- _____. **Testemunha ocular: história e imagem**. Tradução de: Vera Maria Xavier dos Santos. Bauru/SP: EDUSC, 2004.
- CAL, Carmen Lúcia Valério. Esboço da evolução da arquitetura residencial em Belém na primeira metade do século. **Revista do Tecnológico (UFPA)**, Belém/Pará, v. 2, n.1, Jan/ Jun. 1989.
- CAVALCANTI, Lauro Pereira. **Moderno e brasileiro: a história de uma nova linguagem na arquitetura (1930-60)**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.
- CAVALCATI, Jerônimo. Belém do Pará. 3 ed. Boletim do Conselho Nacional de Geografia. **Conselho Nacional de Geografia**, v. 6, n. 3, jun. 1943.
- CHARTIER, Roger. **A história cultural: entre práticas e representações**. Lisboa: Difel, 1990.

_____. **A história ou a leitura do tempo.** Tradução de: Cristina Antunes. Belo Horizonte: Autentica, 2009.

CORTÊS, José Miguel. **Políticas do espaço:** arquitetura, gênero e controle social. São Paulo: SENAC, 2008.

COSTA, Cacilda Teixeira da. **O sonho e a técnica:** a arquitetura de ferro no Brasil. 2 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.

CRUZ, Ernesto. **As edificações de Belém (1783-1911).** Belém: Conselho Estadual de Cultura, 1971.

_____. **História do Pará.** Belém: Governo do Estado do Pará, 1977.

_____. **Ruas de Belém.** Belém: Cejup, 1992.

DEDECCA, Edgar Salvadori. Memória e Cidadania. In: **O Direito à Memória:** Patrimônio Histórico e Cidadania. São Paulo: Secretaria Municipal de Cultura do Município de São Paulo/Departamento do Patrimônio Histórico – DPH, 1992.

FERNANDES, Millôr. **Todo homem é minha caça.** Rio de Janeiro: Record, 2005.

FIGUEIREDO, Aldrin Moura de. **A cidade dos encantados:** pajelanças, feitiçarias e religiões afro-brasileiras na Amazônia (1870-1950). Belém: EDUFPA, 2008.

FIGUEIREDO, Aldrin Moura de. Caminhos da memória e do tempo. In: Aldrin Moura de Figueiredo; Rosângela Marques de Britto; Dorotéia Lima. (Org.). **Pedra & alma: 30 anos do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional no Pará (1979-2009).** 1 ed. Belém: IPHAN, 2010, v. 1, p. 24-40.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **O patrimônio em processo:** trajetória da política federal de preservação no Brasil. 2 ed. Rio de Janeiro: UFRJ, 2005.

FONTES, Edilza. **O pão nosso de cada dia:** trabalhadores, indústria da panificação e a legislação trabalhista em Belém (1940-1945). Belém: Paka-Tatu, 2002.

GLANCEY, Jonathan. **A história da arquitetura.** São Paulo: Loyola, 2007.

GUEDES, Tarcila. **O lado doutor e o gavião de Penacho: movimento modernista e patrimônio cultural no Brasil:** o serviço de proteção ao patrimônio histórico e artístico nacional (SPHAN). São Paulo: Annablume, 2000.

HOMAN, Lynn, THOMAS, Reilly. **Pan Am (Images of Aviation).** Charleston: Arcadia Publishing, 2000.

KAUFFMAN, Sanford. **Pan Am Pioneer:** A Manager's Memoir, From Seaplane Clippers to Jumbojet. Texas: Tech University Press, 1995.

KUYUMJIAN, Marcia de Melo Martins; MELLO, Maria Thereza Negrão de. **Os espaços da história cultural.** Brasília: Paralelo 15, 2008.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Tradução de: Bernardo Leitão. 5 ed. Campinas: Editora da UNICAMP, 2003.

_____. **Por amor às cidades**: Conversações com Jean Lebrun. Tradução de: Reginaldo Carmello Correa de Moraes. São Paulo: Editora da UNESP, 1998.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Tradução de: Margarida Maria de Andrade & Sergio Martins. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

LEPETIT, Bernard. **Por uma história urbana**. São Paulo: EDUSP, 2001.

MARINS, Paulo César Garcez. Habitação e vizinhança: limites da privacidade no surgimento das metrópoles brasileiras. In: SEVCENKO, Nicolau (org.). **História da vida privada no Brasil**. São Paulo: Cia das Letras, 1998.

MARTINS, Nelson Silveira. **Esta terra é minha**: imagens do Pará. São Paulo: Edigraf, 1944.

MATOS, Maria Izilda Santos de. **Cotidiano e cultura**: história, cidade e trabalho. Bauru: EDUSC, 2002.

MEIRA, Clovis. **E o tempo passou**. 4 ed. Belém: Grafisa, 1988.

MEIRA, Octávio. **Memória do quase ontem**. Rio de Janeiro: Lidador, 1976.

MELLO, Fabio de Assis. **A verticalização em Belém do Pará**: um estudo das transformações urbanas e arquitetônicas em edifícios residenciais multifamiliares. Rio de Janeiro: UFRJ/ FAU, 2007.

MOREIRA, Fernando Diniz (org.). **Arquitetura moderna no norte e nordeste do Brasil**: universalidade e diversidade. Recife: FASA, 2007.

MORRISON, Allen. **The Tramways of Brazil**. New York: Bonde Press, 1989.

OLIVEIRA, Janete Marília Gentil Coimbra de. **Produção e apropriação do espaço urbano**: a verticalização em Belém-PA. São Paulo, 1992. Tese (doutorado) – Universidade de São Paulo.

ORTIZ, Renato. **Cultura brasileira e identidade nacional**. São Paulo: Brasiliense, 1985.

PARÁ, Governo do Estado (SECULT). **Belém da Saudade**: a memória de Belém do início do século em cartões – postais. 2 ed. Belém: SECULT, 1998.

PENTEADO, Antônio Rocha. **Belém, metrópole da Amazônia**. Boletim Paulista de Geografia, n. 9, São Paulo, 1951.

_____. **Belém**: estudo de geografia urbana. Vol I. Belém: Universidade Federal do Pará, 1968.

_____. **Belém**: estudo de geografia urbana. Vol II. Belém: Universidade Federal do Pará, 1968.

PERRONE, Rafael; CAMPOS, Candido Malta. **O palacete Santa Helena**: implantação, construção e arquitetura. São Paulo: Imprensa Oficial, 2006.

PETIT, Pere. **Chão de promessas**: elites políticas e transformações econômicas do Estado do Pará pós-1964. Belém: Paka-Tatu, 2003.

PINTO, Rui Miguel da Costa. **Gago Coutinho e as relações luso brasileiras**. Espírito Santo: Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo, 2009.

QUEIROZ, Raquel. **O caçador de tatus**. São Paulo: J. Olympio, 1967.

REIS, Nestor Goulart. **Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2001.

RIBEIRO, Otavio Leonídio. **Carradas de razões**: Lucio Costa e a arquitetura moderna brasileira (1924-1951). Rio de Janeiro: Pontifícia Universidade Católica, 2005.

RICOEUR, Paul. **A memória, a história, o esquecimento**. Campinas: Editora da Unicamp, 2007.

ROCQUE, Carlos. **Depoimentos para a história política do Pará**. Belém: Mitograph, 1981.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4 ed. São Paulo: editora HUCITEC, 2008.

SARGES, Maria de Nazaré. Belém: **Riquezas produzindo a Belle-Époque (1870-1912)**. Belém: Paka-tatu, 2002.

SEVCENKO, Nicolau: Introdução: O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. In: SEVCENKO, Nicolau (org.). **História da vida privada no Brasil**. São Paulo: Cia das Letras, 1998.

SILVA, José Carlos Boução da. **Edifício Manuel Pinto da Silva**: uma intervenção no patrimônio de Belém. Belém, 2010. Monografia (Especialização) – Universidade Federal do Pará.

SIOLI, Harald. Problemas do aproveitamento da Amazonia. In: **A Amazonia brasileira em foco**. Rio de Janeiro: CNDDA, n. 10, Julho de 1974- Junho de 1975.

SOMEKH, Nadia. **A cidade vertical e o urbanismo modernizador (1920-1939)**. São Paulo: Edusp, 1997.

_____. O arranha-céu e a remodelação da cidade. In: CAMPOS, Candido Malta; SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. **Palacete Santa Helena**: um pioneiro da modernidade em São Paulo. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006.

SOUZA, Maria Adélia Aparecida de Souza. **A Identidade da Metrópole: a verticalização de São Paulo**. São Paulo: Hucitec, Edusp, 1993.

THOMPSON, Edward Palmer. **Costumes em comum**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

TOCANTINS, Leandro. **Santa Maria de Belém do Grão-Pará**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1987.

TRINDADE JR. S. C; **A cidade dispersa: os novos espaços de assentamentos em Belém e a reestruturação metropolitana**. São Paulo, 1998 Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

VELHO, Gilberto. **Os mundos de Copacabana**. In: VELHO, Gilberto (org.). **Antropologia urbana: cultura e sociedade no Brasil e em Portugal**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.

VICENTINI, Yara. **Cidade e história na Amazônia**. Curitiba: UFPR, 2004.

DOCUMENTOS ELETRÔNICOS

ANDRADE, Rubens de; TANGARI, Vera Regina. A praça da República e seus aspectos morfológicos no desenho da paisagem de Belém. **Revistas USP**, São Paulo, n. 16, 2002. Disponível em: <<http://www.revistasusp.sibi.usp.br/scielo>>. Acesso em: 12 dez 2010.

BAHIA, Cláudio. Belo Horizonte: Uma Cidade para a modernidade mineira. **Cadernos de Arquitetura e Urbanismo**, Belo Horizonte, v. 2, n. 13, 2005. Disponível em: <<http://www.pucminas.br>>. Acesso em: 23 de nov. 2010.

BARATA, Manuel. **As primeiras ruas de Belém**. Disponível em:<<http://www.ihgb.org.br/rihgb.php>>. Acesso em: 10 out. 2010.

BARBOSA, RUI. **Consulta sobre a abertura da avenida 15 de Agosto**. Disponível em: <<http://www.casaruibarbosa.gov.br/rbonline/obrasCompletas.htm>>. Acesso em: 06 out. 2010.

CANANI, Aline Sapiezinskas Krás Borges. Herança, sacralidade e poder: sobre as diferentes categorias de patrimônio histórico e cultural no Brasil. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, n. 23, p. 163-175, 2005. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ha/v11n23/a09v1123.pdf>>. Acesso em: 05 set. 2010.

CANTARINO, Carolina. Onde está o patrimônio da cidade? **Revista Eletrônica do IPHAN**, n. 2, 2005. Disponível em: <<http://www.labjor.unicamp.br/patrimonio>>. Acesso em 28 agost. 2010.

DERENJI, Jussara da Silveira. Modernismo na Amazônia, Belém do Pará (1950/70). **Vitruvius**, n. 2, 2001. Disponível em: <<http://vitruvius.com.br/revistas>>. Acesso em: 12 set. 2010.

FERREIRA, Alan Leonardo Oliveira; NAHUN, João Santos. **Fetichização da Natureza: produção do espaço, especulação imobiliária e estratégias mercadológicas no processo de**

verticalização em Belém. Disponível em: <<http://egal2009.easypanners.info>>. Acesso em: 18 agost. 2010.

LEITE, Rogério Proença. Contra-usos e espaço público: notas sobre a construção social dos lugares na Manguetown. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v. 17, n. 49, 2002. Disponível em: <<http://www.scielo.br/scielo>>. Acesso em: 18 nov. 2010.

LOWENTHAL, David. Como conhecemos o passado. In: Projeto História: Trabalhos da Memória. **Revista Projeto História da PUC/SP**. São Paulo, n. 17, 1998. Disponível em: <<http://www.ebah.com.br/content>>. Acesso em: 29 nov. 2010.

MARIUZZO, Patrícia. **O centro em disputa**. Disponível em: <<http://revista.iphan.gov.br>>. Acesso em: 25 agost. 2010.

MENEGUELLO, Cristina. A preservação do patrimônio e o tecido urbano: a reinterpretação do passado histórico. **Vitruvius**, n. 1, 2000. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br>>. Acesso em: 11 agost. 2010.

OUTTES, Joel. Disciplining Society through the City: The Birth of City Planning in Brazil and Argentina (1894-1945). **The Bulletin of Latin American Research**. Oxford, v. 22, n. 2, p. 137-164, 2003. Disponível em: <<http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1470-9856.00069/abstract>>. Acesso em: 12 jun. 2010.

PESAVENTO, Sandra Jatahy . **Com olhos no passado**: a cidade como palimpsesto. Disponível em: <www.periodicos.ufsc.br/>. Acesso em: 21 out. 2010.

_____. Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, v. 8, n. 16, 1995. Disponível em: <bibliotecadigital.fgv.br>. Acesso em: 19 dez. 2010.

TUTYIA, Dinah. **SEAD – Estudo de caso de uma edificação de linguagem modernista em Belém do Pará**. Disponível em: <<http://www.docomomo.org.br/>>. Acesso em: 03 set. 2010.

VELOSO, Fernando; VILELA, André; GIAMBIAGI, Fabio. Determinantes do “Milagre” Econômico Brasileiro (1968-1973): uma análise empírica. **IPEA**, Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/site/s/000/2/publicacoes/tds/td_1273.pdf>. Acesso em: 15 out. 2010.

VIDAL, Celma Chaves Pont. **La Arquitectura en Belém, 1930 -1970**: una modernización dispersa com lenguajes cambiantes. Disponível em: <<http://www.tesisenxarxa.net/>>. Acesso em: 25 nov. 2010.

_____. **Arquitetura, modernização e política entre 1930 e 1945 na cidade de Belém**. **Vitruvius**, n. 8, 2008. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas>>. Acesso em: 17 jun. 2010.

_____. **Modernização, inventividade e mimetismo na arquitetura residencial em Belém entre as décadas de 1930 e 1960**. Disponível em: <<http://www.arquitetura.eesc.usp.br/revistarisco>>. Acesso em: 25 set. 2010.