

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE TECNOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

LAURA CRISTINA MONTE PALMA PANTOJA

MERCADO DE SÃO BRÁS E SEU ENTORNO

Tramas e sentidos de um lugar

Belém-Pará

2014

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE TECNOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

LAURA CRISTINA MONTE PALMA PANTOJA

MERCADO DE SÃO BRÁS E SEU ENTORNO

Tramas e sentidos de um lugar

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Mestrado, como requisito para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo. Área de Concentração: Análise e Concepção do Espaço Construído na Amazônia
Linha de pesquisa: Historiografia e Cultura Arquitetônica
Orientadora: Profa. Dra. Celma Chaves Pont Vidal

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)
Sistema de Bibliotecas da UFPA

Pantoja, Laura Cristina Monte Palma, 1965-
Mercado de São Brás e seu entorno: tramas e sentidos
de um lugar / Laura Cristina Monte Palma Pantoja. -
2014.

Orientador: Celma de Nazaré Chaves Pont
Vidal.

Dissertação (Mestrado) - Universidade
Federal do Pará, Instituto de Tecnologia,
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e
Urbanismo, Belém, 2014.

1. Arquitetura e história-Belém (PA). 2.
Mercados-São Brás (Belém, PA). 3. Edifícios
públicos-Belém (PA). I. Título.

CDD 22. ed. 720.98115

Belém-Pará

2014

LAURA CRISTINA MONTE PALMA PANTOJA

Mercado de São Brás e seu entorno: tramas e sentidos de um lugar

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Mestrado, como requisito para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo. Área de Concentração: Arquitetura

Aprovada em: _____/_____/_____

BANCA EXAMINADORA

Prof.a. Dra. Celma Chaves Pont Vidal/UFPa.

Orientador

Prof. Dra. Cybelle Salvador Miranda/UFPa.

Membro da Banca

Prof.Dr. Fabiano Homobono Paes Andrade/UFPa.

Membro da Banca

Prof. Dr. Aldrin Moura de Figueiredo/UFPa.

Membro da Banca

Dedico aos meus filhos Ramon, Gabriel e Lucian, seres que Deus me entregou com a missão de educar e que me ensinaram que a maternidade é uma grande fonte de energia e amor incondicional.

AGRADECIMENTOS

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior/CAPES, pelo apoio financeiro, através da concessão da bolsa de estudos, durante um ano e meio, que possibilitou a dedicação ao Mestrado e a realização deste trabalho.

A minha professora orientadora, Celma Chaves Pont Vidal, por ter me aceitado como orientanda no Mestrado, por me permitir participar de sua equipe de trabalho, por todos os ensinamentos transmitidos ao longo deste aprendizado e pela compreensão nos momentos difíceis.

Ao corpo docente do Programa de Pós-Graduação, pela competência, dedicação e zelo, ao longo dos ensinamentos.

À bibliotecária Marina Matos Farias, que se mostrou sempre atenciosa e disponível para atender minha solicitações.

Ao Grande Arquiteto do Universo que me deu a Vida em corpo, mente e espírito, permitindo usá-los na aquisição do conhecimento.

Ao amigo Pedro Mergulhão, um agradecimento todo especial por ter me mostrado o caminho da Pós-Graduação e à minha comadre e amiga Carmen Lúcia Leal, a maior incentivadora ao longo dos meus estudos e pesquisas.

Aos Bolsistas de Iniciação Científica do Laboratório de Histografia e Cultura Arquitetônica, pela ajuda mais singela, pelos conhecimentos compartilhados e pelos momentos de alegria e leveza, tão necessários no ambiente de trabalho.

Não se trata de conservar o passado e sim, de realizar suas esperanças.

Theodor Adorno (1903-1969), em *Dialética do Esclarecimento*

RESUMO

Esta dissertação pretende analisar a constituição da história urbana do entorno edificado do Mercado de São Brás, em Belém do Pará, no período de 1950 a 1970, uma construção eclética que remonta ao final do ciclo da borracha na Amazônia e da gestão do Intendente Antonio Lemos. O mercado é um monumento pertencente ao acervo patrimonial do Estado e se encontra em atividade, nos dias atuais. A partir da noção de trama urbana, buscou-se estabelecer relações entre os fatos históricos e arquitetônicos, no sentido de investigar como se processaram ao longo do tempo, resultando num espaço onde a arquitetura contribui para o desenvolvimento das relações sociais e comerciais. Partindo da hipótese de que a proximidade geográfica e a importância econômica de dois equipamentos urbanos, o Mercado de São Brás e a Estação de Ferro Belém-Bragança gerou uma dinâmica que atraiu outras arquiteturas, foi investigada a influência das políticas públicas de modernização e progresso, com reflexos para o surgimento do entorno edificado e relações tipológicas com o mercado. Utilizando a metodologia de estudo de caso com estratégias combinadas entre história interpretativo-qualitativa, o trabalho busca mostrar que as funções intrínsecas às construções cumpriram seu papel e que eventos realizados em seus espaços produziram fenômenos perceptivos no lugar existencial. O mercado público e seu entorno condensam práticas sociais que aliadas a estes fenômenos asseguram sua permanência na cidade, face ao contexto da sociedade contemporânea.

Palavras-chave: Mercado de São Brás; Arquitetura; Modernização; Lugar; Permanência.

ABSTRACT

This dissertation aims to examine the constitution of the urban history of the built environment of Sao Bras Market in Belem do Para, in the period from 1950 to 1970, an eclectic construction dating from the end of the rubber boom in the Amazon and the management of the Superintendent Antonio Lemos. The market is a monument which belongs to the patrimonial collection of the State and is active nowadays. From the notion of the urban fabric, we established relationships between the architectural and historical facts in order to investigate how they have progressed over time, resulting in a space where architecture contributes to the development of social and business relationships. Assuming that geographical proximity and economic importance of two urban facilities, the Sao Bras Market and the Belem-Bragança Iron Station, have generated a dynamic that attracted other architectures, we investigated the influence of public policies of modernization and progress, which is reflected in the appearance of the built environment and typological relations with the market. Using the methodology of case study and the combinations of interpretive / qualitative history strategies, this paper attempts to present that the intrinsic features of the buildings fulfilled their role and that events in their spaces produced perceptual phenomena in existential place. The public market and its surroundings condense social practices that associated to these phenomena ensure their continuity in the city, given the context of contemporary society.

Keywords: Public Market; Architecture; Modernization; Place; Continuity.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1:	Mercado Les Halles, Paris, século XX,	26
Figura 2:	A ágora grega, século VIII A.C.; o Grande Bazar de Isfahan, atual Irã, século X A.C.; o mercado no fórum romano, século VI A.C e a feira do medievo, século XII A.C.	27
Figura 3:	Planta de Londonderry e praça central do mercado	29
Figura 4:	Ilustração em "Monografia dos Halles Centrais de Paris", séc.XIX	30
Figura 5:	Mercado público Les Halles, em 1950, pavilhão Baltard	32
Figura 6:	Manchete da primeira página do Jornal <i>A Província do Pará</i> , 1911	39
Figura 7:	Mercado de São Brás, cartão postal do início do século XX.	40
Figura 8:	Detalhe do lanternim da cobertura com estrutura em ferro e vidro, 2014	40
Figura 9:	Interior do mercado, quiosques de vendas em ferro forjado , 1911	41
Figura 10:	Antiga Estação de Ferro Belém-Bragança, na década de 1950	42
Figura 11:	Planta da Cidade de Belém (1883-1886)	43
Figura 12:	Área destacada da planta, com o Largo de São Brás	44
Figura 13:	Mercado de São Brás na atualidade, 2014	45
Figura 14:	Mercado de São Brás na atualidade, na confluência de avenidas, 2013	46
Figura 15:	Vista aérea do Mercado de São Brás, 2013	47
Figura 16:	Construção anexa ao Mercado de São Brás, 1939	55
Figura 17:	Área delimitada pela poligonal de abrangência do entorno histórico, 2014	56
Figura 18:	Área delimitada do Terminal Rodoviário de Belém, 2014	57
Figura 19:	Conjunto habitacional do IAPI Belém, 1950	60
Figura 20:	Largo de São Brás, 1960	61
Figura 21:	Bloco com unidades geminadas do conjunto habitacional do IAPI, 2014	62
Figura 22:	Unidades geminadas do conjunto habitacional do IAPI, com alterações, 2014	63
Figura 23:	Escola Municipal Benvinda de França Messias, 2014	64
Figura 24:	Abertura da Avenida Tito Franco, 1929	66
Figura 25:	Trecho da Estrada de Ferro Belém-Bragança, 1929	67
Figura 26:	Avenida Almirante Barroso, 1950	69
Figura 27:	Avenida Almirante Barroso, 1970	72
Figura 28:	Avenida Almirante Barroso e Largo de São Brás, 1970	73
Figura 29:	Terminal Rodoviário de Belém, 1970	75
Figura 30:	Terminal Rodoviário e Praça do Operário, 1970	76

Figura 31: Vista aérea do Largo de São Brás, 1970	77
Figura 32: Mapa do Largo de São Brás, 2014	84
Figura 33: Mercado de São Brás e as construções do entorno, 2014	86
Figura 34: Delimitação das unidades culturais no entorno	87
Figura 35: Unidades culturais com o ponto de interseção	89
Figura 36: Mercado de São Brás, 1970	93
Figura 37: Mercado de São Brás, 1970	94
Figura 38: Mercado de São Brás, 1970	94
Figura 39: Largo de São Brás, cartão postal, século XIX	105
Figura 40: Largo de São Brás, área central ampliada, século XIX	105
Figura 41: Largo de São Brás, batalha de confete, 1941	107
Figura 42: Largo de São Brás, inauguração do Monumento a Lauro Sodré, 1950	108
Figura 43: Ônibus Zepellin, na década de 1950	110
Figura 44: Interior do Mercado de São Brás, 2014	112
Figura 45: Detalhe do lanternim da cobertura, 2014	112
Figura 46: Estacionamento e feira, em área posterior do Mercado de São Brás, 2014	115
Figura 47: Feira e mercado de carne sob outro ângulo, 2014	115
Figura 48: Concentração de estudantes, em frente ao Mercado de São Brás, 2013	126
Figura 49: Batuque do Mercado de São Brás, na Praça Floriano Peixoto	127

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
1 – Escolha e definição do objeto de estudo	14
2 – Revisão da literatura	17
2.1 – O Mercado Público como objeto de investigação	
2.1.1 – A relação mercado público e cidade	
2.1.2 – O mercado público em Belém	21
3 – Metodologia	22
4 – Estrutura da Dissertação	23
1. CAPÍTULO 1- O MERCADO PÚBLICO COMO OBJETO DE PESQUISA	25
1.1 – Gênese e desenvolvimento	25
1.2 – O mercado público nos processos de modernização das cidades	30
1.3 – O mercado de São Brás no contexto da cidade de Belém	34
1.3.1– A política de modernização do Intendente Antonio Lemos	34
1.3.2– O mercado e seu entorno: a constituição de uma historia urbana	37
2. CAPÍTULO 2 - AS TRANSFORMAÇÕES DO MERCADO E DO SEU ENTORNO	50
2.1 - O ideal de modernização entre 1930 e 1960	50
2.2 - Uma história de transformações	55
2.3 - Arquitetura, ideologia e serviços públicos: uma trama urbana	79
2.3.1 - Considerações sobre noção de trama histórica	79
2.3.2 - A trama urbana e seus pontos: o mercado e outras obras públicas	81
2.4 - A construção de um diálogo	87
2.4.1 - Os objetos e suas relações na unidade cultural	90
3. CAPÍTULO 3 - O MERCADO E ENTORNO: ESPAÇOS DE VITALIDADE	100
3.1 - Os testemunhos orais e a fotografia como ferramenta da história urbana	100
3.2 - Um lugar de urbanidade	104
3.3 - O sentido de permanência	118
CONSIDERAÇÕES FINAIS	128
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	132
APÊNDICES	143

INTRODUÇÃO

A fundação da cidade de Belém do Pará, na primeira metade do século XVII, se insere no contexto do Brasil-Colônia, quando o espaço amazônico se integra ao Império Lusitano (PENTEADO, 1968, p.95), num processo de conquista territorial que envolve a fixação de pontos de defesa, povoamento e expansão do Cristianismo em terras novas. A colônia ultramarina fica, a partir deste momento, em contato direto com a metrópole, cujo controle político, econômico e religioso, já em vigor no país desde 1500, permitirá a delimitação de fronteiras e a exploração dos recursos naturais para posterior envio ao Império. Com a criação da Companhia do Comércio do Grão-Pará, em 1755, sob o governo de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, a exportação de produtos como madeira, cacau, arroz, café e algodão se intensifica e a política implantada por seu irmão, o Marquês de Pombal, Ministro do Rei D. José I, de Portugal, alcança a região trazendo transformações materiais, políticas, econômicas e religiosas para a cidade, até 1777, quando se deu o término da fase pombalina.

Durante quase dois séculos, a arquitetura que se desenvolveu na cidade e na região refletia o caráter, defensivo, religioso e comercial que se implantara desde a fundação. Quartéis, fortes, conventos, igrejas e capelas, engenhos, fazendas, rocinhas e construções particulares constituíam o patrimônio edificado da colônia ultramarina e a expansão urbana se dava com a “abertura de novas praças chamadas LARGOS, ruas, travessas e poços de serventia pública” (CRUZ, 1973, 245).

A primeira metade do século XIX foi marcada pela tentativa de emancipação política do império português, com o movimento popular denominado Cabanagem (1835-1840) que se seguiu à Independência do Brasil, em 1822. Penteado (1968) afirma que a documentação do período não atesta grandes estragos provocados pelo conflito na cidade, mas destaca o problema de saneamento como a falta d’água, entulhos pelas ruas, valas entupidas e prédios em ruínas. Viajantes como Alfred Wallace, ao final de 1840, e Henry Bates, por volta de 1850, descrevem a Belém como um lugar ausente de asseio e ordem, praças cobertas de mato, trechos alagados e intransitáveis, com aparência de relaxamento, decadência apatia e indolência, mas destacam a beleza dos edifícios públicos e a higiene das boas lojas da cidade.

Na segunda metade do século XIX, dois fatores vêm transformar a paisagem de degradação relatada: a exportação da borracha natural que já se dava desde 1825, aumentou de volume passando a exercer forte atração sobre empreendedores europeus e americanos que objetivavam extrair lucros a partir de sua extração e a chegada ao poder, em 1897, do político Antonio Lemos, nomeado para a Intendência da capital. Inicia-se, a partir de então, um dos momentos mais prósperos da região, a Belle-Époque, que terá impactos sobre a transformação da cidade, em seus aspectos políticos, econômicos, urbanos, arquitetônicos e sociais. O surgimento de construções idealizadas pelo gestor, em parceria com profissionais, expressava o desejo de tornar Belém uma *Paris n'América*, em meio as difíceis condições que a região e a cidade apresentavam.

A historiadora Maria de Nazaré Sarges (2002) relata em seu trabalho *Belém: riquezas produzindo a Belle-Époque (1870-1912)*, o impacto que o ciclo da borracha teve na transformação da capital paraense, apesar das medidas arbitrárias e segregacionistas tomadas por Antonio Lemos. Não se intenciona fazer juízos de valor a respeito dos meios empregados, pelo contrário, entende-se que Belém herdou, deste político, sua mais bela página histórica de arquitetura e urbanismo. Foram inúmeras as ações, no sentido de conferir embelezamento e ordem numa paisagem de abandono herdada do pós-independência e do governo republicano à época, colocando Belém em contato direto com os grandes centros europeus, tanto pela atividade de comércio quanto pelos eventos culturais proporcionados pela elite da borracha.

Com a economia se desenvolvendo em torno da borracha natural e demais produtos da floresta e se relacionando internacionalmente, o gestor determinou entre suas ações, por meio da Lei Municipal nº 173, de 30 de dezembro de 1897, a construção do Mercado do-Ver-o-Peso, o mais importante entreposto comercial da cidade, até à atualidade, contribuindo para seu desenvolvimento e mercantilização. A relação com a floresta e com outros continentes, a expansão do centro histórico estão diretamente ligadas à dinâmica produzida pelo mercado, como analisam Leitão e Rodrigues (2011) em seu trabalho *O Mercado do Ver-o-Peso-Belém*.

Na primeira década do século XX, em razão de fatores políticos e econômicos o ciclo da borracha e o período lealista foram chegando progressivamente ao seu término. No entanto, o Intendente, de maneira politicamente hábil, decide edificar um terceiro mercado, no bairro de São Brás, que até 1911, ano de sua inauguração, tinha uma ocupação populacional inexpressiva, tirando partido das relações comerciais que tinham se estabelecido entre Belém e a zona bragantina. Ainda no século XIX, haviam chegado ao Pará imigrantes portugueses, chineses, franceses, japoneses, espanhóis e outros grupos menores, com a finalidade de

desenvolverem a agricultura naquela região, fato que está na origem da implantação da Estrada de Ferro de Bragança e do assentamento das primeiras colônias ao longo do ramal e na referida zona (Andrade, 2010).

Desta forma, o bairro de São Brás passou a vivenciar outra dinâmica, a partir da combinação estrada de ferro/ mercado público, dando um novo direcionamento à expansão urbana da cidade, mas com uma configuração diferenciada dos bairros centrais. Se o Mercado do Ver-o-Peso havia possibilitado uma relação bairro/floresta/rio/mar/continente, o novo Mercado de São Brás criaria, ao longo do tempo, uma articulação bairro/estrada/região/país. A cidade tinha assim, em meados do século XX, duas vias de comércio que possibilitariam integração do Estado e da região amazônica aos grandes centros do país e do mundo, excluindo a imagem histórica de isolamento vivenciada durante mais de quatro séculos, conforme descrição dos historiadores e atores sociais.

Este trabalho pretende analisar como o Mercado de São Brás contribuiu para a história urbana do seu entorno, a partir das transformações arquitetônicas e urbanísticas ocorridas, entre 1950 e 1970, resultantes das políticas públicas voltadas para o desenvolvimento das capitais brasileiras, dentro de um ideal de modernização. Num segundo momento, pretende-se examinar os fenômenos produzidos em seus espaços interior e exterior que possam ter conferido os sentidos de lugar e permanência. O mercado foi tombado como patrimônio pelo Estado, sendo considerado um monumento histórico, e se encontra em funcionamento até os dias atuais.

A investigação parte do entendimento da importância do mercado público coberto, como equipamento urbano, que historicamente foi essencial para o abastecimento e formação das cidades europeias, para a manutenção das relações comerciais e sociais e para a constituição de eixos de transporte de mercadorias e pessoas, ligando e transformando o território e os espaços urbanos. A vitalidade dos espaços de mercado, comprovada cientificamente, conduz a pesquisa no sentido de identificar como esses aspectos se processaram no Largo de São Brás, a partir de seu mercado público, constituindo uma trama urbana articulada entre política, economia, arquitetura e sociedade.

1. Escolha e definição do objeto de estudo

Antes de apresentar as motivações de caráter científico que conduziram a este tema, deseja-se mencionar alguns aspectos de caráter pessoal, com relação ao Mercado de São Brás e que foram importantes para criar uma aproximação com o objeto de estudo.

Ao ingressar no programa de Pós-Graduação, esta autora tomou conhecimento do projeto de pesquisa *O mercado público em Belém: estudos de tipologias arquitetônicas e dinâmica histórica, urbanística e sociocultural*, em andamento, desenvolvido pelo Laboratório de Historiografia e Cultura Arquitetônica/UFPa. e da possibilidade de participar do mesmo, com um trabalho que culminaria na Dissertação de Mestrado. Apesar de não existirem estudos e de ser uma tipologia pouco entendida, a cidade de Belém possui interessantes exemplares que podem e merecem estudos, sejam de casos isolados ou de um conjunto de construções que despertem o interesse por um trabalho histórico comparativo. Este tema permite múltiplas abordagens que contemplam história urbana, economia, arquitetura, sociedade, antropologia, facilitando a escolha do caminho investigativo que se pretende seguir. O Mercado de São Brás parte de uma proposta que levava em conta os aspectos mencionados anteriormente, sua relevância histórica, econômica, arquitetônica, patrimonial e geográfica, despertando um interesse imediato pelo objeto.

A memória humana tem formas incompreensíveis de se manifestar. Ao refletir sobre o tema, uma das primeiras percepções se relaciona a episódios da infância, quando esta autora, ainda moradora do bairro do Guamá, adjacente ao de São Brás, acompanhava seus familiares ao mercado para as compras semanais. A proximidade permitia que os compradores se deslocassem a pé, sem o incômodo do calor característico da cidade, sem sobressaltos pela possível violência, sem a sensação de compromisso ou obrigação. Frequentar o mercado era um passeio para adultos e crianças e nesta atmosfera se fixaram as imagens, a profusão de cores, sabores e odores. Sim, sabores, porque os vendedores de antigamente gostavam de agradar os fregueses e seus filhos, oferecendo uma fruta ou outro produto facilmente consumível.

O tempo passa para a cidade e seus habitantes e a memória individual adormece até o momento em que um fato exterior lhe faça despertar do mais profundo sono. Ao revisitar o espaço do mercado, durante a pesquisa empírica, as imagens, cores, odores e sabores saltaram de dentro da memória, conduzindo uma significativa viagem ao passado e a uma

decepcionante constatação no presente. As imagens vieram para mostrar a capacidade humana de construir e destruir, ou deixar morrer, na mesma proporção.

Depois de um longo hiato temporal que não possibilitou o retorno àquele espaço e sem nenhuma reflexão de cunho científico, a primeira indagação após a pesquisa “in loco”: “como e por que este mercado está assim?”. A primeira razão envolve a inobservância do significado que as construções antigas têm para a memória da cidade e que justifica seu pronto restauro. Por outro lado, acredita-se também que os valores da sociedade contemporânea estejam petrificados em práticas globalizadas, como a cultura do shopping center, do supermercado e na pior das hipóteses, no fato de que ir às compras no mercado público não seja um dos melhores programas em família, salvo exceções, consumidores mais antigos que ainda mantêm esta prática. O desconforto, a insalubridade, a má conservação e a insegurança conduzem ao esquecimento e ao abandono pela grande maioria da população.

Estas reminiscências e considerações não tem conotação de saudosismo. Servem apenas para mostrar que esta pesquisa foi conduzida com o olhar de alguém que frequentou o mercado no início da década de 70, quando a construção se encontrava em bom estado de conservação, os vendedores ainda ocupavam seu interior e alguns consumidores faziam compras em família. O cenário atual é completamente oposto àquela década.

No desenvolvimento da pesquisa, a consulta às fontes primárias e a pesquisa empírica mostraram que apesar de toda a sua importância histórica e arquitetônica, o mercado de São Brás atravessou períodos de efervescência comercial e de abandono que se alternaram, desde a sua inauguração, em 1911. Sua destinação de uso esteve sujeita à tomada de decisão do poder público e até o presente não houve uma recuperação definitiva para a sociedade e para a história da arquitetura de Belém do Pará. Acredita-se que sua localização, em bairro limítrofe a outros bairros igualmente significativos, como Nazaré e Marco, e pelo fato de se encontrar próximo da estação rodoviária que dá acesso à capital, a construção deveria ser um cartão de visita, mas a realidade mostra o contrário.

No âmbito da pesquisa sobre os mercados públicos em Belém, a escolha do Mercado de São Brás como objeto de estudo se deu por duas razões: a primeira foi uma observação pessoal sobre a construção que atravessou décadas submetida a intervenções que oscilaram entre períodos de recuperação/degradação e que atualmente se encontra em estado de abandono. Outra razão foi a inexistência de estudos que relacionem o mercado, seu entorno e ambos à cidade de Belém, considerando sua privilegiada localização. Assim, optou-se por

analisar a influência que a construção possa ter exercido na decisão de se construir edifícios de representatividade para a cidade, no seu entorno.

A primeira hipótese para este adensamento considera que a proximidade com a estação ferroviária, gerou um fluxo de pessoas e transporte no Largo de São Brás, uma área ainda pouco urbanizada, o que pode ter exercido o interesse por sua ocupação com edifícios públicos. A segunda parte da representatividade da construção em seus aspectos histórico que remonta a era de Antonio Lemos e o ciclo da borracha; arquitetônico, por uma linguagem clássica e riqueza de materiais que lhe conferiram uma estética palaciana; geográfico, por ser uma área próxima ao bairro do Marco, em expansão naquele momento; econômico, como pólo de recebimento de mercadorias da zona bragantina e de passageiros provenientes de outras regiões do Estado. Com essa representatividade, partiu-se do princípio que houve interesse do poder público em ocupar seu entorno com construções que melhorariam a vida da coletividade do bairro de São Brás. Estas são as questões que esta Dissertação se propõe a desenvolver.

2. Revisão da literatura

2.1 - O Mercado Público como objeto de investigação

2.1.1 - A relação mercado público e cidade

O ponto de partida para o entendimento da temática se fez a partir dos estudos apresentados em GUÀRDIA & OYÓN (org., 2010), uma compilação de análises sobre mercados públicos das principais capitais europeias, no âmbito de sua importância arquitetônica, urbanística, econômica e sociológica, um enfoque transdisciplinar fundamental para a compreensão e percepção geral do objeto de estudo. Na visão destes pesquisadores, a tipologia mercado assume um papel de protagonista do renascimento urbano medieval enquanto espaço público, alcançando o status de ideal arquitetônico e equipamento urbano nos séculos XIX e XX, até conhecer um período de ostracismo com o surgimento de novas cadeias de distribuição dos alimentos e declínio da agricultura tradicional. Os mercados de Paris, com a referência mais importante desta tipologia, o Halles Centrales da década de 1850,

Viena, Barcelona, Budapeste estão entre os casos analisados, assim como as reformas realizadas nos mercados dos Estados Unidos, no Período Progressista (1894-1922), então sob a influência da experiência europeia.

Alimentação urbana, comércio e gestão pública, linguagem arquitetônica, sistemas construtivos e cultura são os temas abordados, enfatizando sempre a importância do mercado público como “o autêntico coração e fundação da vida urbana; a condição mesma de possibilidade da cidade” (GUÀRDIA & OYÓN, 2010, p.14), ou seja, os mercados foram os mais importantes criadores de cidades, resultado de sua “lógica urbana funcional que se desenvolvia na organização interna” (GUÀRDIA & OYÓN, 2010, p.23).

Uma abordagem mais específica é encontrada em Rennó (2006), na qual a autora elabora por meio de um estudo de caso, uma antítese entre mercados públicos e supermercados, utilizando como metáfora a diferença entre a suavidade rítmica da linha curva e a rigidez constante da linha reta. Inicialmente, a autora resgata as origens do comércio com os bazares árabes, assim como as feiras livres e os mercados públicos de São Paulo, e analisa o supermercado moderno enquanto espaço serializado. A antítese se aproxima da história da arte, a partir do momento em que identifica as linhas retas e bidimensionalidade do supermercado, como atributos do clássico, enquanto que o mercado público com suas linhas curvas remete ao barroco. O supermercado regula, esclarece, define, padroniza, enrijece, cria contenção e neutraliza a emoção; o mercado público cria ritmo no percurso, na intensidade das cores, prioriza o conhecimento a despeito da informação, gera calor físico e nas relações humanas, com sua luz natural e quente e proporciona a experiência da percepção dos sentidos. O Mercado da Lapa serve de objeto de estudo com sua história, estrutura física externa e interna, relações entre vendedores e clientes, sonoridade do espaço, estética visual e superabundância na variedade de produtos. A expressividade barroca se faz então presente nas linhas sinuosas, circulares e rítmicas destes elementos. Raquel afirma que o mercado público proporciona a “surpresa constante e a oportunidade de se viver uma experiência conhecida como se fosse a primeira vez” (2006, p.101).

Ainda no âmbito acadêmico, dissertações de Mestrado vêm sendo elaboradas com variações no enfoque abordado. Romano (2004) apresenta um estudo de caso com três objetos, os mercados públicos de Porto Alegre, Pelotas e Itaqui, objetivando reunir os significados, sensações, coordenadas e juízos que os mesmos assumem, a partir de uma análise histórica e tipológica dos espaços comerciais da Idade Antiga à Modernidade. O trabalho assume o aspecto funcional da arquitetura, reunindo as três categorias de função desempenhadas pelos

espaços varejistas, sintática, semântica e pragmática, assim como o estudo da decomposição e composição da forma, transpondo-os aos objetos de estudo. Mais uma análise funcional da arquitetura, sem abordar questões patrimoniais. A contribuição da autora à temática consiste em mostrar como “edifícios de uma mesma função, comércio, possuem múltiplas variações em suas relações contextuais, significações, conteúdos programáticos, aspectos formais de composição e organização espacial” (2004, p.117) e que a tipologia mercado, enquanto espaço público, possibilita a experiência da percepção por meio de encontros e trocas.

Bruno (2010), em estudo sobre o mercado central de Pelotas, apresenta o mercado público como um objeto de memória social. Um trabalho mais crítico, pois o autor considera a sociedade de consumo como a grande antagonista da memória social que coloca o mercado público na condição de vítima do marketing e da midiaticização, tentando sobreviver com o suporte das políticas públicas de preservação e educação patrimonial. Há algo de visionário na análise, com a proposta de redenção do mercado público, ou “recall” na linguagem contemporânea, por meio das tecnotopias disponibilizadas pela Tecnologia da Informação, como por exemplo, a economia colaborativa de rede; desta forma a tipologia mercado alcançaria então o status globalizante e futurista característicos da contemporaneidade.

A análise de Filgueiras (2006) se aproxima de um enfoque antropológico. Partindo do conceito de espaço de vitalidade, a autora resgata o mercado popular e os fenômenos sociais que ele proporciona como o encontro, a heterogeneidade de usos, a permanência e a circulação de indivíduos no espaço público, as relações que os habitantes constroem nestes lugares e com estes lugares. Há igualmente a contraposição com a dinâmica dos shoppings centers, análise similar àquela utilizada por Rennó (2006), entretanto Filgueiras (2006) vai um pouco além quando busca entender a relação mercado x cidade a partir dos elos entre economia, cultura, história e sociedade urbana. O Mercado Central de Belo Horizonte é o referencial empírico utilizado pela autora que traça a trajetória linear de sua fundação até a contemporaneidade, buscando entender os novos sentidos que a edificação tomou após a privatização e as novas políticas públicas de turismo adotadas pela administração local.

Vargas (2001) é uma referência encontrada em todas as dissertações mencionadas, pela importância da crítica feita aos espaços de comércio da atualidade, shoppings e supermercados com suas distorções estruturais ocasionadas pela especulação imobiliária. Berjman, Fizelew (1999) e Martins (2011), trazem sua contribuição com estudos de caso que evidenciam igualmente o caráter transformador do mercado público. Assim como Vieira (2013) analisa a permanência da tipologia face às novas formas de comércio como os

shoppings centers que engendram outras centralidades e identidades na cidade contemporânea, geralmente sem relação com o entorno, e que transformam a morfologia urbana. O ocaso dos mercados públicos, mencionado igualmente por Guárdia e Oyòn (2010), mostra o quanto esta edificação caiu no ostracismo em razão das novas formas de consumo. Por outro lado, há uma ênfase na situação antagônica do contexto de Barcelona, cidade que conheceu o renascimento desta tipologia, com a construção de 26 novos mercados entre 1939 e 1977. O autor considera a resiliência e a transformação como atributos que garantem a manutenção desta forma de comércio, ou seja, o modelo de Barcelona prova que a luta pela permanência na paisagem urbana acompanhada de uma adaptação ao novo consumo e ao novo consumidor do mundo contemporâneo são capazes de evitar a decadência definitiva dos mercados cobertos.

Outro exemplo de adaptação à nova realidade consumista é tratada por Oliveira (2013), que apresenta uma proposta de pesquisa sobre a relação entre o Mercado Municipal de Pinheiros e cidade de São Paulo. Na tentativa de resistir à concorrência ocasionada pela multiplicação de supermercados e hipermercados na grande metrópole e garantir sua permanência no espaço urbano, os permissionários do mercado implantaram o serviço *delivery* por telefone, procedimento similar adotado por seus concorrentes que usam o *delivery* via internet. A autora desenvolve uma análise, a partir de dados quantitativos, sobre as mudanças ocorridas nas relações comerciais após a implantação do novo sistema, como o local de origem e o fluxo de clientes naquele espaço comercial. A modernização, a especialização por meio da oferta de produtos de qualidade e a mediação do vendedor são apontadas como fatores que garantem a sobrevivência do Mercado Municipal de Pinheiros.

O mercado público como fruto das novas concepções higienistas do século XIX e primeira metade do século XX é tema Murilha e Salgado (2011). O objetivo geral da pesquisa foi entender como estas teorias e concepções influenciaram os campos da engenharia e da arquitetura nos períodos mencionados. A partir das definições clássicas de Durand, Quatremère de Quincy e Argan sobre o tipo, os autores analisam os projetos arquitetônicos dos primeiros mercados públicos na Europa e traçam um paralelo com as tipologias utilizadas em alguns mercados no Brasil, entre eles o Mercado de Carne e o Mercado do Ver-o-Peso, em Belém. Há igualmente a intenção de chamar a atenção, a partir do levantamento físico, sobre as edificações existentes em algumas cidades do Estado de São Paulo, enquadrados nesta tipologia.

De maneira geral, a temática possui pontos de interseção que não devem ser negligenciados. O primeiro e talvez o mais importante, seja o papel do mercado público

enquanto protagonista na formação da urbe e no incremento de novas relações sociais – o que Guàrdia e Oyón mencionam igualmente em seu livro - razão pela qual encontramos na totalidade dos trabalhos, o resgate histórico das tipologias arquitetônicas dos espaços de comércio da Antiguidade até o século XIX, e sua relevante contribuição histórica para a memória social, o patrimônio edificado e a arquitetura da cidade.

A literatura referenciada comprova que apesar da relativa carência de publicações sobre o tema, estudos começam a contemplar esta tipologia e suas possibilidades de análise e por seu valor de antiguidade e história permanece na constituição do espaço das cidades, o que se atesta nas conclusões dos autores. O fato é que a despeito da modernização progressiva das formas de consumo, uma característica da sociedade contemporânea, o mercado público permanece na cidade, não somente como um patrimônio edificado que nos remete visualmente a um passado e à história das cidades, mas como uma expressão arquitetônica que oferece possibilidades de investigação multidisciplinar.

2.1.2 - O mercado público em Belém

Os estudos sobre os mercados públicos em Belém estão sendo construídos e abordam história urbana, história da arquitetura, patrimônio e antropologia e sociologia. Derenji (2010) resgata as origens da edificação dentro do contexto político da Belém pós-economia da borracha, enfatizando a iniciativa do então Intendente Antonio Lemos em seus projetos de modernização da cidade. O gestor municipal levou adiante uma empreitada arquitetônica que reuniu interesses políticos, econômicos, geográficos, criando um novo pólo urbanístico na cidade no início do século XX. Também destaca a suntuosidade e a imponência da edificação, a riqueza de materiais importados da Itália, a competência dos profissionais envolvidos, Theodoro Braga e Filinto Santoro, e a relevância da inauguração do Mercado de São Brás para a sociedade local.

Com teor mais descritivo Leitão (2013) nos fala do mercado mais importante de Belém o Ver-o-Peso, evidenciando sua importância histórica, geográfica, arquitetônica e turística. A beleza da edificação é exaltada não apenas do ponto de vista da história da arquitetura, mas sobretudo pela riqueza de detalhes referente aos produtos comercializadas no espaço interior e exterior, à organização dos pontos de venda, à vida pulsante do entorno, e à beleza da paisagem circundante. Um texto que exala “cheiro” de mercado pelas sensações que

transmite ao leitor. Uma visão antropológica e sociológica, considerando que a autora descreve o cotidiano do mercado, a vida social dos usuários do espaço e a questão da violência urbana que atinge o lugar, criando a dicotomia positivo/negativo perante a sociedade local e nacional. Para a autora, a edificação é símbolo da própria identidade de Belém e da história da Amazônia, assim como um “universo específico” no contexto da cidade.

Os mercados públicos de Belém, enquanto equipamentos urbanos sujeitos a transformações tipológicas, assim como elementos de transformações urbanas, é o tema apresentado por Chaves e Claudino (2013). Por meio de recortes temporais na história urbana da cidade, entre o final do século XIX e meados do século XX, as autoras analisam os impactos provocados no entorno de cada edificação, ao mesmo tempo em que analisam a tipologia e as técnicas construtivas utilizadas em momentos distintos da história da arquitetura da cidade. Um estudo que deixa visível em sua iconografia, a obsolescência dos mercados públicos locais, traduzida pela perda de função e abandono, em razão das mudanças ocorridas na forma de consumo e pelo descaso da gestão pública em atribuir-lhes novos significados, sejam eles comerciais ou turísticos.

3. Metodologia

ESTRATÉGIAS	TÁTICAS: FONTES DE DADOS
Histórico interpretativa	1 - Revisão da literatura 2 - Levantamento documental - legislação municipal - Relatórios de gestão - matérias de imprensa - fotografias de época - projetos arquitetônicos - cartografia de Belém nos períodos estudados (1910, 1950-1964) 3 - Estudo das edificações em seus respectivos contextos históricos e arquitetônicos: o mercado de São Brás, o conjunto habitacional IAPI, a escola Benvinda de França Messias e a estação rodoviária Hildegardo Nunes.
Qualitativa	1 – Análise da legislação, relatórios de gestão, matérias de imprensa, fotografias e plantas arquitetônicas. 2 – Visitas “in loco”

Fonte: GROAT & WANG (2002) – adaptado pela autora

Esta dissertação apresenta um estudo de caso, cuja metodologia utilizou a pesquisa combinada entre história interpretativa/qualitativa (GROAT & WANG, 2002). A partir da análise buscou-se entender o processo de implantação dos espaços arquitetônicos, mercado e construções de expressão modernizante, sua dinâmica em momentos históricos diferenciados da cidade e a importância de suas interações para a constituição de uma história urbana.

Para a estratégia histórica interpretativa, foi realizado o levantamento da bibliografia existente sobre a temática mercados públicos no século XIX e XX que referenciam a importância das tipologias de mercados na formação de entornos históricos distintos na cidade. Em seguida, foi definido o marco teórico referencial, a partir dos conceitos de lugar, numa abordagem fenomenológica (NORBERG-SCHULZ, 2008), (CASTELLO, 1997), (ROSSI, 1995), tipo e tipologia (WAISMAN, 1972), (MONTANER, 1997), (FEFERMAN, 2009) e permanência (ROSSI, 1995), (WAISMAN, 1972). Outros conceitos complementares como história urbana (LEPETIT, 2001), (SALGUEIRO, 2001), fotografia e história (BURKE, 2004), (KOSSOY, 2012), (ROUILLÉ, 2009) foram utilizados na construção teórica e no trabalho interpretativo. Para o referencial teórico sobre a cidade de Belém e sua história (PENTEADO, 1968), (SARGES, 2000) e (BRAGA, 1916).

Em outra etapa, iniciou-se a pesquisa das fontes documentais em órgãos públicos como INSS, Arquivo Público do Estado (SECULT), nas Secretarias de Estado de Transportes (SETRAN), Secretaria Municipal de Economia (SECOM), Companhia de Desenvolvimento metropolitano de Belém (CODEM) objetivando pesquisar a legislação referente à gestão de Antonio Lemos e às construções analisadas. As matérias de imprensa foram extraídas dos jornais “A Província do Pará”, a “A Folha do Norte” e “O Liberal” correspondentes aos períodos estudados, assim como parte das imagens antigas utilizadas.

O restante das imagens foi extraído de páginas da internet que vem, aos poucos, disponibilizando imagens antigas e os mapas da cidade de Belém, entre os séculos XIX e XX, foram extraídos dos álbuns históricos (CACCAVONI, 1899). Durante a pesquisa empírica foram realizados registros do Mercado de São Brás e seu entorno, focalizando as construções e seus espaços internos e externos e entrevistas com moradores antigos do Largo de São Brás, vendedores, consumidores e servidores municipais.

4. Estrutura da Dissertação

No capítulo 1, apresenta-se a gênese do mercado público, seu papel para a formação das cidades europeias e a relação com o processo de industrialização e renovação originando a criação de uma tipologia arquitetônica aliada ao desenvolvimento dos materiais e técnicas construtivas. Destaca-se sua importância econômica, social e territorial para a cidade industrial. A partir dessas premissas, apresenta-se o Mercado de São Brás, sua história e representatividade na cidade de Belém e do Largo de São Brás, onde está localizado, buscando constituir sua história urbana.

No capítulo 2, apresenta-se um histórico das construções adjacentes ao objeto de estudo e sua pertinência em momentos ideológicos distintos, no sentido de encontrar os pontos de uma trama urbana que originou o conjunto mercado/entorno. A análise é conduzida para a criação de uma conexão entre os pontos, mostrando que o processo de transformação do entorno edificado se processou na articulação entre fatos históricos e arquitetônicos simultaneamente e que as construções estabelecem um diálogo entre si, a partir de sua proximidade.

No capítulo 3, busca-se, com auxílio da fotografia e dos testemunhos orais, os elementos que conferem os sentidos de lugar e permanência ao Mercado de São Brás, por meio dos eventos e experiências vivenciados por seus atores, os detentores reais dos espaços interior e exterior. Mostra-se também as sucessivas intervenções que objetivaram dar novos usos ao mercado e que resultaram em momentos alternados de declínio e renascimento.

CAPÍTULO 1 - O MERCADO PÚBLICO COMO OBJETO DE PESQUISA

1.1 – GÊNESE E DESENVOLVIMENTO

O mercado coberto foi uma tipologia que alcançou importante desenvolvimento na Europa do século XIX, em razão de sua importância como pólo comercial em capitais como Londres, Paris, Barcelona, Viena, assim como nos países escandinavos e na Europa do Leste, alcançando a América do Norte, América Latina e Brasil, países que apresentam exemplares relevantes em suas principais capitais. Com grande força agregadora, “os mercados tem sido o autêntico coração e fundamento da vida urbana, a condição mesma de possibilidade da cidade” (GUÀRDIA & OYÓN, 2010, p.14), encerrando fenômenos arquitetônicos, urbanísticos, sociais, econômicos, administrativos e territoriais. “Ao falar da implantação dos mercados cobertos nas cidades europeias, poderíamos nos referir de fato, a muitos fenômenos variados. Em primeiro lugar, os mercados cobertos significam a “reforma” da vida do tradicional mercado ao ar livre e a reorganização funcional das ruas” (GUÀRDIA & OYÓN, 2010, p. 12). O mercado coberto se constitui num elemento polarizador no bairro, atraindo não apenas o fluxo e concentração de produtos alimentícios e pessoas, mas igualmente o tráfego urbano, a criação de novas malhas viárias, estabelecimentos comerciais, residências e feiras adjacentes externas (figura 1), e o mais importante, criando uma forte relação com a cidade.

A implantação do mercado coberto no espaço urbano evidenciou a dinâmica das relações entre compradores e vendedores, no contexto de transformações econômicas, territoriais, sociais e tecnológicas que se processaram ao longo do século XIX, no âmbito do modelo progressista da Revolução Industrial e suas consequências: novos modos de produção, novas relações de produção, surgimento de novos materiais e técnicas construtivas, êxodo rural, explosão demográfica e a necessidade imperativa de controle do abastecimento urbano. Uma conjunção de fatores que colocou o mercado público em posição de destaque, em razão de sua natureza comercial, mas também por caracterizar-se em espaço público de troca, convívio social, com expressividade arquitetônica não menos importante que sua destinação inicial, a distribuição de alimentos. Os exemplares que sobreviveram às demolições e incêndios atestam a busca pela criação de uma tipologia e uma estética inerentes ao grande espaço coberto. Guàrdia e Oyón (2010) referem-se à sua multiplicidade:

Falar dos mercados é a rigor fazer uma observação metodológica. Nesse termo se encerram muitos significados; na realidade é um indicador fictício de coisas muito diversas. Pode referir-se a fenômenos estritamente arquitetônicos – como o mesmo edifício que abriga a atividade que denominamos *mercado* –, à própria atuação de intercâmbio de compra e venda de produtos de alimentação ou ao papel desta ação no sistema mais geral de abastecimento urbano e assim sucessivamente. A polissemia da palavra oferece suas vantagens. Devido a seus muitos significados, o mercado brinda numerosas possibilidades de análise. Isto o torna um observatório privilegiado da arquitetura, da cidade e da sociedade do seu tempo, (GUÀRDIA & OYÓN, 2010, p.12).¹

Figura 1: *Les Halles*, no início do século XX, por Durand. Museu Carnavalet, Paris.



Fonte: Fototeca dos museus da cidade de Paris/negativo: Habouzit; com permissão da Livraria Plon, Paris, disponível em <http://www.gastronomica.org/emile-zolas-portrait-of-les-halles>, acesso em 08.02.2014.

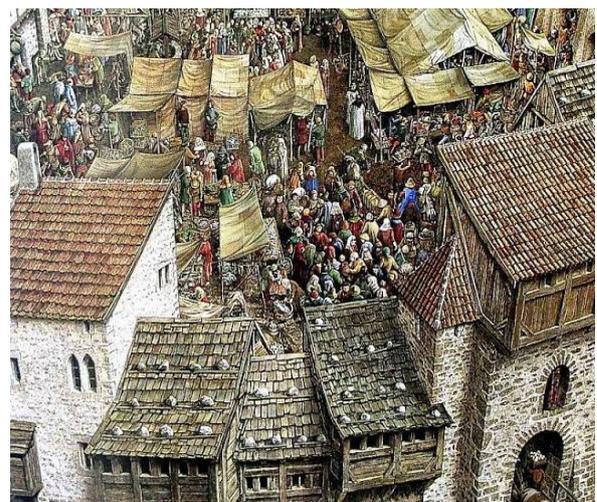
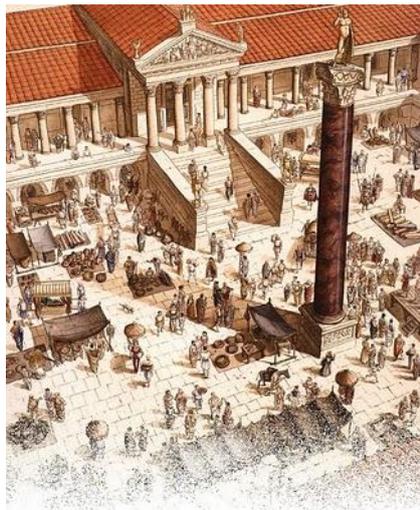
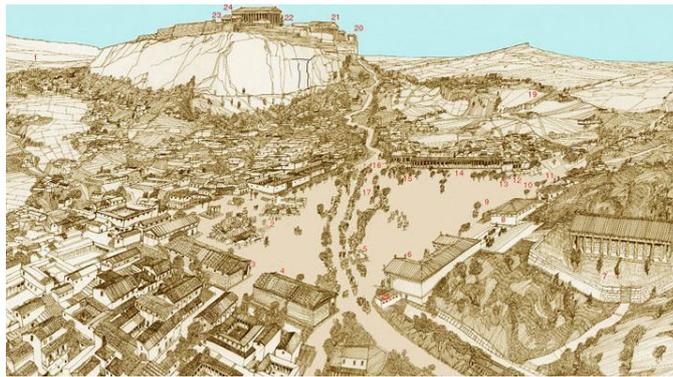
No século XIX, “dois aspectos assumiram importância considerável: o aumento numérico de mercados para abastecer uma população que crescia e se urbanizava fortemente e a preocupação com as questões sanitárias dos espaços de mercados abertos” (VARGAS, 2001, p.160), uma reflexão que evidencia a crescente explosão demográfica do período, assim como a insalubridade dos espaços públicos abertos de compra e venda dos períodos anteriores, as feiras.

A relevância atribuída ao mercado coberto remonta à prática da atividade comercial das civilizações antigas que tinham a agricultura como base da economia. Cidades como Atenas, Roma e Damasco eram espaços urbanos de convívio, de discussão e de troca. A ágora

¹ Tradução da autora

grega, o forum romano, o *bazaar* árabe e a feira da Idade Média foram os primeiros espaços públicos onde o homem vivenciou a relação de troca direta produtor/comprador, resguardadas as diferenças culturais, econômicas e arquitetônicas entre os espaços (figura 2). A ágora ou praça pública, onde transcorria a vida pública dos gregos, reunia os edifícios destinados ao bem público, entre eles, o mercado. O forum, a expressão máxima da magnificência arquitetônica de Roma, reunia os palácios, os templos, as termas, os anfiteatros, os circos e os mercados e o *bazaar* árabe, o mais importante espaço de trocas do Oriente Médio que traduzia em si mesmo a própria noção de espaço de intercâmbio comercial, ao lado de casas de banho, cafés e mesquitas.

Figura 2: A ágora grega, século VIII A.C.(canto superior esquerdo); o Grande Bazar de Isfahan, atual Irã, século X A.C (canto superior direito); o mercado no forum romano, século VI A.C (canto inferior esquerdo) e a feira do medievo, século XII D.C, (canto inferior direito).



Fontes: disponíveis respectivamente em <http://www.klepsidra.net/>, <http://historiainte.blogspot.com.br/>, <http://oficinadelatim.blogspot.com.br/ehttp://www.historiadomundo.com.br/>, acesso em 15.02.2014.

Com a lenta queda do Império Romano e a consequente entrada do mundo europeu na Idade Média, as cidades começaram a declinar e a população abandonou progressivamente o espaço urbano, se disseminando na área rural e ocasionando uma nova forma de agrupamento, a sociedade agrária rudimentar. A base da economia, os modos de produção e as relações comerciais sofreram os impactos da nova ordem, possibilitando que a organização feudal e agrária dominasse completamente a sociedade e o território. A terra se tornou o bem de maior interesse e seus proprietários buscavam a proteção dos senhores mais fortes e poderosos, um sistema de poder que culminou com a vassalagem, de forma que no século IX, quase todos os europeus eram vassalos de algum senhor feudal.

Não obstante, grupos do tipo mercantil e artesão se desenvolveram em paralelo e por volta dos séculos XII e XIII (figura 12), na Baixa Idade Média, a cidade medieval emergiu com força, tendo o comércio e a indústria como atividades que impulsionavam seu crescimento. As praças de comércio, como as que se formaram em Londonderry, Reino Unido (figura 3), exigiam o fluxo de pessoas, sem a necessidade de haver um edifício de mercado (VARGAS, 2001, p.138). Seus atores eram os mercadores e viajantes pertencentes a uma sociedade burguesa que se constituía progressivamente e de indivíduos que migravam do campo tentando fugir da servidão.

É neste contexto que a vida comercial ganha novo impulso, apesar das frequentes tentativas de submissão à vassalagem por parte dos senhores feudais. Henri Pirenne (1972, apud GUÀRDIA & OYÓN, 2010, p.14) “atribuía o renascimento da cidade medieval à reaparição da figura do mercador e à revitalização das grandes estradas distantes do comércio suntuário”. Os autores analisam este momento de transformação:

[...] o modesto comércio canalizado pelos mercados de produção camponesa desde o ano 1000 foi o que impulsionou o longo século de crescimento da Europa medieval. O auge do grande comércio e o posterior nascimento do capitalismo seriam consequência da dinâmica desencadeada. Na realidade, as cidades medievais cresceram ao redor dos mercados locais, essencialmente daqueles de produtos alimentícios (GUÀRDIA & OYÓN, 2010, p.14).

Figura 3: planta de Londonderry e praça central do mercado



Fonte: A.J.E. Morris, 1984

A dinâmica desencadeada permitiu o crescimento das cidades e resgatou a sociabilidade no espaço de comércio onde o homem havia sido o personagem principal, mas que perdera seu lugar em razão das mudanças na conjuntura política da Idade Antiga. Este processo de revitalização do comércio atesta que a base de uma relação comercial está na oportunidade de encontro entre duas ou mais pessoas; “a origem do mercado está, portanto, no ponto de encontro de fluxos de indivíduos que traziam seus excedentes de produção para a troca, normalmente localizados em pontos equidistantes dos diversos centros de produção” (VARGAS, 2001, p. 95), uma característica que se manterá nos períodos seguintes até o surgimento do mercado público coberto no século XIX, no âmbito da modernização das cidades europeias.

A partir da concepção de uma nova tipologia, não somente a vida social se desenvolverá no mercado coberto, haverá igualmente uma concepção arquitetônica pautada nos princípios estéticos e tecnológicos vigentes (figura 4), resgatando as formas clássicas e que almeja suprir as deficiências de organização e salubridade do comércio dos períodos anteriores, por meio da criação de uma ordem espacial interna, alinhada à lógica no fluxo de abastecimento da cidade moderna; uma estrutura supervisionada e controlada pela gestão pública que causará impactos na paisagem urbana de seu entorno. Comércio e sociedade estarão, portanto interligados e o mercado público cumprirá sua função primeira, centralizar e

comercializar produtos alimentícios, por meio da relação de troca entre compradores e vendedores e abastecer a cidade.

Figura 4: Ilustração em "Monografia dos Halles Centrais de Paris", construídas sob o reinado de Napoléon III e sob a administração do Barão Haussmann, senador, prefeito do departamento do Sena", por Victor Baltard e Félix Callet, Paris: A. Morel, 1863.



Fonte: disponível em www.wikimediacommons.org, acesso em 15.02.2014.

1.2 – O MERCADO PÚBLICO NOS PROCESSOS DE MODERNIZAÇÃO DAS CIDADES

A História relata o período chamado de Revolução Industrial como um fenômeno que se originou a partir de uma nova ideologia pautada no desenvolvimento industrial e no capitalismo, tendo a Inglaterra e seus teóricos sociais liberais, Adam Smith (1723-1790) e Stuart Mill (1806-1873), como centro filosófico e país precursor de um novo modelo econômico, aliada à invenção de máquinas que acelerariam o processo produtivo, ainda marcado por traços de uma base econômica rural. As estatísticas do período apontam um crescimento vertiginoso nas áreas da metalurgia, indústria têxtil e agricultura como destaca Kenneth Frampton (2008):

(...) Assim, a manufatura tradicional foi forçada a abandonar sua base predominantemente rural e a concentrar o trabalho e a fábrica, primeiro perto dos cursos d'água, depois, com o advento da força motriz a vapor, perto de jazidas de carvão. Com 24.000 teares a vapor em produção em 1820, a cidade manufaturada inglesa já era um fato estabelecido (FRAMPTON, 2008, p.13).

A análise de Frampton (2008) mostra uma complexidade que ultrapassa o aspecto utilitarista do processo. Com efeito, a máquina teve importância crucial para a mudança nos modos de produção, porém desencadeou um fluxo espontâneo de migração do homem para a cidade manufaturada, se deslocando no território europeu, em sentido inverso ao período anterior. Vemos novamente aqui a presença do vetor campo/cidade respondendo aos apelos, desta vez, das mudanças econômicas na transição dos séculos XVIII e XIX, em razão da urgência em formar um excedente de mão-de-obra para fazer face às novas demandas. O crescimento da população industrial foi a consequência imediata das migrações internas, dando origem a uma concentração em torno de um ponto, ao fabuloso crescimento das grandes cidades industriais, das escalas de produção e de uma concentração espacial mais acentuada (SINGER, 1987, p.33).

A urbanização se iniciou a partir da instalação das fábricas próximo às regiões mineiras, aos rios, aos portos e a um grande centro populacional, visando de um lado, facilitar o recebimento das matérias-primas e escoamento dos bens de consumo e de outro, captar mão-de-obra para suprir a necessidade de produção. Cabe utilizar aqui a ideia de “cidade desarmada” (grifo nosso) que seguia um mecanismo próprio, segundo Goitia (1982):

Esta revolução, como já dissemos em várias ocasiões, deixou as cidades desarmadas perante a tirania dos instrumentos de produção. As fábricas tornaram-se donas e senhoras do solo urbano e suburbano. Colocavam-se no ponto mais conveniente e mais fácil de encontrar para o seu serviço. Se era necessário construir uma central térmica, utilizavam logo as margens imediatas dos rios, mesmo que o fumo e o transporte do carvão destruíssem locais que podiam ter conservado uma grande beleza natural (GOITIA, 1982, p. 160).

A cidade industrial se tornou dessa forma uma dicotomia, um espelho que refletia a sociedade e seus indivíduos. A cidade desarmada de Goitia (1982) era composta de homens igualmente “desarmados”, pois sua real configuração retratava o caos provocado pelo progresso não planejado e “na primeira metade do século XIX, os defeitos da cidade industrial parecem por demais numerosos e incomuns para que possam ser eliminados completamente. Entre a realidade e o ideal, a diferença parece impossível de ser preenchida” (BENEVOLO, 2011, p. 552).

Com efeito, a cidade industrial era um campo de luta entre forças antagônicas representadas por grupos que buscavam melhorias, cada um a seu próprio modo. Se por um lado os burgueses visavam o enriquecimento, por outro, o proletariado lutava pela melhoria

das condições de trabalho e melhores salários e no centro desta luta surgia a inovação tecnológica e o aperfeiçoamento de materiais como o ferro, o vidro e o concreto, que possibilitariam a transformação da paisagem urbana no lapso de um século, com o aprimoramento das técnicas construtivas.

O mercado público se encontra em um momento da cidade, expressando a concepção do grande espaço coberto que encontra sua sustentação nas estruturas em ferro e vidro (figura 5). Neste espaço pulsam a ânsia por nutrição, o desejo de encontro e sociabilidade e de controle da ordem na distribuição dos alimentos. Um organismo que alimenta a cidade, mas que também se alimenta do exterior, pelo fluxo que se desencadeia em seu espaço interno e periférico, como “um observatório privilegiado da cidade e da sociedade do seu tempo” (GUARDIA & OYON, 2010, p. 12).

O mercado Les Halles, em Paris, foi tema central do romance *Le Ventre de Paris* (Émile Zola, 1873). O título que remete e à ideia do mercado como um estômago é rapidamente apreendido com a descrição da profusão de cores e odores dos alimentos. A trama e os personagens apresentados que coexistem sob os tetos do mercado, comprovam as relações e as tensões inerentes ao ambiente de um mercado público.

Figura 5: mercado público Les Halles, em 1950, no interior do pavilhão Baltard, com a cobertura em estrutura de ferro e vidro.



Fonte: < www.parisenimage.fr >, acesso em 15.02.2014.

A cidade do oitocentos respondeu assim aos anseios do liberalismo econômico. O aprimoramento da máquina, o desenvolvimento de materiais e técnicas construtivas, as intervenções urbanas, as concepções arquitetônicas e um novo modelo de pensamento e comportamento social deixaram evidente que o século XIX representou efetivamente um marco na História, começando com a hegemonia britânica, precursora de uma nova filosofia econômica, detentora de grandes fontes de matéria-prima e mão-de-obra e finalizando com o desenvolvimento das cidades em seus aspectos urbanísticos, arquitetônicos, econômicos e culturais.

Mas, se a intenção primeira era proporcionar melhoria nas condições de vida do ser humano, como preconizavam os teóricos do liberalismo econômico, o ideal de progresso não atingiu plenamente seu objetivo e o exemplo de Paris comprovou este fato. Para que a cidade florescesse, foi necessário expulsar exatamente aqueles que com sua força de trabalho possibilitaram o crescimento material. Reflexões marxistas à parte, o que se pretende defender é que o idealismo capitalista exigiu uma contrapartida negativa, no que se refere ao esforço dispensado para a concretização do que se chama desenvolvimento. Esta faceta do progresso adentrou o século XX, se manifestando em outros momentos e lugares até culminar efetivamente com as revoluções sociais, como a Revolução Russa de 1917.

Somos levados a questionar sobre as razões que motivaram o homem da sociedade a migrar para a cidade e as respostas seriam fornecidas pelo próprio contexto do século XIX: a expectativa de melhoria de vida, a atração exercida pela máquina, a possibilidade de estar em contato com o capital, o dinheiro, a promessa de uma vida de sonhos. Todas as alternativas são possíveis. O fato é que duas gerações vivenciaram as transformações da cidade, no lapso de um século, tendo a o urbanismo e a arquitetura como prova irrefutável do poder do capital, da vontade política e da força da indústria.

A arquitetura do século XIX transmite beleza, harmonia, luxo, ordem, poder, monumentalidade e riqueza. O desejo de progresso está em suas entrelinhas, assim como a força de trabalho e pensamento de seus idealizadores, políticos, economistas, filósofos, engenheiros, arquiteto e operários. Todos trabalharam para a concretização da cidade ideal cujos preceitos de urbanização se estenderão para outros países, entre eles o Brasil, encontrando notadamente em Belém do Pará, o promissor ciclo econômico da borracha e a política modernizadora do Intendente Antonio Lemos (1897-1912).

1.3 – O MERCADO DE SÃO BRÁS NO CONTEXTO DA CIDADE DE BELÉM

1.3.1 – A POLÍTICA DE MODERNIZAÇÃO DO INTENDENTE ANTONIO LEMOS

A primeira fase de modernização da cidade de Belém está fortemente associada à imagem “da cidade urbanizada, saneada, dotada de grandes equipamentos urbanos, vale dizer, a cidade metaforicamente considerada como organismo gestado pelo Progresso e pela Civilização, e cujo conjunto de representações encontra-se na Belém do Intendente Antônio Lemos” (COELHO, 2011, p.152).

A ascensão política de Antonio Lemos (1897-1912) se deu por meio de boas relações com correligionários de partido, de um trabalho disciplinado como secretário do Partido Republicano, na segunda metade do século XIX, e por sua atuação como jornalista no prestigioso jornal *A Província do Pará*, do qual se tornou dono após a morte de Joaquim José de Assis, proprietário anterior.

O legado de sua gestão como Intendente da cidade, caracteriza a historiografia local com abordagens ora repletas de nostalgia pela beleza de sua obra que rendeu para a história urbana da cidade um período de esplendor elitista, ora de criticismo, em razão dos meios utilizados na tentativa de transformar Belém numa *Paris n'América* (SARGES, 2010). Seu caráter individual ao qual o historiador Carlos Rocque atribuiu o título de “o amante da magnificência” e de alguém que “... somente gostava de coisas grandiosas, não apenas no campo urbanístico. Até nas diversões populares concedia largos vôos ao seu espírito” (ROCQUE, 1973, p.38) nos conduz à vaga compreensão do que representa um político e sua obra no contexto de uma cidade que busca o progresso. Além destes atributos, Antonio Lemos se beneficiou do contexto econômico e social anterior a sua gestão, o que lhe possibilitou uma brilhante intervenção no espaço urbano de Belém, entre 1897 e 1910.

O Pará foi a última província a aderir à Independência do Brasil. Em razão de sua condição política anterior, como parte da Amazônia pertencente ao ultramar português, da grande distância dos centros administrativos do país como Rio e São Paulo e da instabilidade política resultante das incertezas do pós-independência, mantinha ainda os traços fortes do Brasil-Colônia. O extrativismo vegetal, base econômica da região, possibilitava ainda a investida de portugueses, franceses, ingleses e holandês em busca das matérias-primas para suprir o mercado externo, nos moldes do sistema mercantil colonial, sob o qual o Brasil

estivera submetido desde o descobrimento. O látex se tornara aos poucos, um produto essencial desde a invenção do processo de vulcanização da borracha, o que fomentava sua extração nos seringais, visando à comercialização para os mercados externos, conforme descrição de Miranda Neto (1979):

A partir de 1850, quatro acontecimentos vieram alterar a paisagem social e econômica da região: a criação da província do Amazonas, em 1850; a introdução da navegação a vapor por Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá; a exploração extensiva dos seringais com a produção da borracha e a chegada dos imigrantes nordestinos. Segue-se então, num período de 32 anos (1880/1912), a fase áurea da borracha, à qual devemos a ocupação da terra pelos caboclos em busca do látex das seringueiras, aventurando-se na conquista de novas fronteiras (MIRANDA NETO, 1979, p.72).

Iniciou-se uma *febre do ouro negro* (grifo do autor) e as migrações internas resultaram em crescimento demográfico no Pará e em Belém, “engrossando o contingente de pessoas que por razões diversas não seguiam para os seringais, concorrendo, desta forma, para um elevado número de subempregados e também desempregados na capital do Pará” (SARGES, 2002, p.143), conforme os seguintes dados:

QUADRO 1 – CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO DE BELÉM -1872 A 1920

População		
Anos	Pará	Belém
1872	275.237	61.997
1900	445.356	96.560
1920	983.507	236.402

Fonte: IBGE – *Sinopse do Recenseamento de 1920*, Rio de Janeiro, 1926 in SARGES, 2002.

Antonio Lemos intencionava reordenar o espaço urbano da cidade, imprimindo o modelo de modernização que se processara na França com o apogeu da Revolução Industrial e neste caso a noção de progresso se traduziu em transformações na morfologia urbana, na expansão da cidade de Belém, na arquitetura de expressão imponente e na melhoria dos serviços públicos. Assim, a modernidade europeia atravessou o oceano trazendo a modernidade para uma região que ainda tinha suas raízes fincadas na colonização portuguesa e seus efeitos sobre a estrutura das cidades e sobre a vida econômica e social da população.

Segundo Capel (1988), “sem dúvida, as mudanças que se produziram na segunda metade do século XIX prepararam o ambiente que fez com que as elites das cidades brasileiras aceitassem que o progresso da civilização era inevitável e que a cidade devia se remodelar segundo os avanços científicos e técnicos” (CAPEL, 1988 apud, FERREIRA et DANTAS, 2006, p. 14). Neste sentido, o Intendente materializou em Belém o ideal de embelezamento da capital francesa realizando, juntamente com bons profissionais, notadamente Filinto Santoro, intervenções urbanas que primavam pela estética nas construções, pelo cuidado na arborização, pela qualidade na infraestrutura de saneamento, transportes e iluminação. Somado à nova configuração, uma nova mentalidade se formava, a da *Belle-Époque* na Amazônia, momento em que a elite local respirava o *glamour*² parisiense no calor dos trópicos, enquanto a população vivenciava a difícil realidade da emergente República do Brasil.

Entendendo que estética e limpeza eram indissociáveis, criou e impôs normas de higiene e conduta à população, já numerosa em razão do crescimento demográfico, que deveria ser educada no sentido de adquirir bons hábitos e boa postura. Utilizou o poder de coerção ao infligir multas aos descumpridores da lei. Expulsou indigentes da área central da cidade, reservada apenas para a elite, deixando a área periférica para os menos favorecidos, um método de intervenção similar ao de Haussman em Paris. Sarges (2002) resume desta forma a intervenção urbana de Antonio Lemos:

Se a reforma e o embelezamento do urbano tinham como proposta a transformação da cidade obedecendo ao modelo das civilizações europeias, Antonio Lemos entendeu que reformar era construir boulevards, quiosques, arborizar a cidade, instalar bosque, embelezar praças e erigir monumentos, calçar ruas, dotá-las de iluminação elétrica e bondes, concentrar a venda de alimentos em mercados e recolher mendigos da cidade em asilo (SARGES, 2002, p. 181).

O resultado das ações de Antonio Lemos comprovam que vontade política e bons profissionais, aliados ao capital, conseguem produzir transformações no espaço urbano. A segregação social utilizada como instrumento de “limpeza” visual da cidade (SARGES, 2010) é um traço da mentalidade de uma época em que os homens valorizavam a nobreza conquistada pela linhagem de sangue, pelas posses e pelos títulos, um traço da história de longa duração que atravessou as Idades Antiga e Média e se consolidou na Idade Moderna com o advento da máquina e ascensão da burguesia comercial.

² Anglicismo: charme, encanto (HACHETTE, Dictionnaire Encyclopédique Illustré, 1997).

O gosto refinado do Intendente (ROCQUE, 1996) imprimiu a marca do primeiro momento de modernização de Belém. O mercado de São Brás será uma de suas últimas realizações, inaugurado um ano antes de ser destituído do poder.

1.3.2 – O MERCADO E SEU ENTORNO: A CONSTITUIÇÃO DE UMA HISTÓRIA URBANA

A *Belle Époque* na Amazônia (1890-1911) representou um período intervenções arquitetônico-urbanísticas sob a gestão do Intendente Antonio Lemos (1897-1912) quando a cidade de Belém recebeu uma estética de embelezamento que coincidiu com a fase áurea do ciclo da borracha. Le Goff (1990) descreve este período como um momento em que:

[...] na passagem do século XIX para o XX, movimentos de ordem literária, artística e religiosa reclamam-se ou são rotulados de "modernismo" – termo que marca o endurecimento, pela passagem a doutrina, de tendências modernas até então difusas; o encontro entre países desenvolvidos e países atrasados (LE GOFF, 1990, p.179).

Na corrente destes movimentos, os extrativistas com maior poder econômico enviavam seus filhos para estudar na Europa, ocasionando a formação de uma nova elite intelectual, posteriormente, além de contribuir para o aumento de profissionais liberais, concorrendo também para a introdução de novos hábitos de vida (SARGES, 2002, p.111). O comportamento da sociedade de Belém buscava uma aproximação com os padrões da capital francesa, em meio ao cotidiano de uma cidade ainda com traços do período colonial. Este cruzamento temporal que altera a morfologia da cidade e os costumes, mesclando-se com práticas do passado é assinalado por Lepetit (2001):

A cidade não dissocia: ao contrário faz convergirem, num mesmo tempo, os fragmentos de espaço e os 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 de certas formas produzidas. A complexidade é imensa. (LEPETIT, 2001, p.141).

A implantação do Mercado de São Brás se deu, no término deste cruzamento temporal, trazendo a expressão arquitetônica e as práticas dos mercados públicos cobertos europeus quando o poder político do Intendente Antonio Lemos declinava. Na primeira década do século XX, Belém já tinha alcançado o status de grande capital, graças à sua importância comercial na região e aos recursos gerados durante o ciclo da borracha que propiciaram melhorias urbanas, entre elas, a construção de dois mercados públicos, o Mercado Municipal, inaugurado em 1867, ampliado por determinação do Intendente e reinaugurado em 1905, e o Mercado de Ferro do Ver-o-Peso, inaugurado em 1901.

Em 1908, « declinava a produção da borracha do Para: o governo afirmava não ser necessário inquietar-se com as plantações de seringueiras do oriente» (PENTEADO, 1968, p.156) e Belém mergulhava lentamente no ostracismo comercial. Derenji (2010, p.1) aponta a afirmação do poder político do Intendente, em meio à crise, como um dos fatores que determinaram a construção do mercado de São Brás, acrescentando que esta ação foi também uma tentativa de descentralizar a comercialização de alimentos criando um novo fluxo de distribuição de mercadorias, pois desde sua inauguração, em 1901, o Mercado do Ver-o-Peso era o principal mercado da cidade.

Antonio Lemos recebe do Conselho Municipal de Belém, à ocasião da 2ª. Reunião Ordinária da 8ª. Legislatura, em 1909, autorização para a construção de um terceiro mercado:

- RESOLUÇÃO N.200 D'AQUELLA DATA – Auctorizando o Intendente a contractar com o engenheiro Filinto Santoro a construção e exploração de um mercado à praça Floriano Peixoto.³

A inauguração oficial se deu em 21.05.1911, sendo divulgada publicamente em manchete principal no jornal *A Província do Pará* (figura 6) da mesma data, cujo texto destaca a suntuosidade do mercado. A localização no eixo da Avenida Almirante Barroso e no cruzamento com as avenidas Independência e José Bonifácio permitiu destacar sua monumentalidade, com a elevação principal voltada para a Praça Floriano Peixoto. O edifício guarda as proporções clássicas, exibindo as ordens dórica, jônica, romana e coríntia e a planta baixa é dividida em três corpos de amplos pavilhões distintos ligados por duas galerias. Os pórticos e colunas externos abrem para o norte e sul e a cobertura em forma de abóbada com arco-abatido foi concebida combinando estrutura metálica e telhas em cimento amianto

³ Fonte: Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém, em 07.03.1910.

Eternit, alternando losangos nas cores preta e cinza (DERENJI, 2010, p.9). A riqueza dos materiais se destaca nos elementos de composição: mármore Carrara em todas as portas e soleiras e nas pilastras ornadas de diamantes talhados, lanternins cobertos com chapas em cristal, grades e escada helicoidal interna em ferro forjado e azulejos decorados com motivos Art-Nouveau.

Segundo a reportagem, o edifício se ergueu no ponto mais alto e mais ventilado da cidade e a utilização de lanternins no teto mostra o cuidado do engenheiro em proporcionar um ambiente com aeração e iluminação adequadas, considerando a perecibilidade de alimentos a serem estocados internamente e a temperatura local.

Figura 6: manchete da primeira página do Jornal *A Província do Pará*, de 21.05.1911.



Fonte: Biblioteca e Arquivo Público do Estado do Pará, 2013.

O projeto final resultou em um edifício monumental, com linhas clássicas, porém de expressão eclética, em razão da composição entre formas e materiais, uma tipologia que atesta a transferência do modelo europeu para a capital paraense: um grande espaço, o mercado público coberto, estruturado em ferro e vidro, com a finalidade de abastecer a cidade (figura 7). O mercado herdou a inovação do ferro forjado que usado “junto com o envidraçamento modular, tornaram-se a técnica padrão de rápida pré-fabricação e construção de centros urbanos de distribuição: mercados, casas de câmbio e galerias” (FRAMPTON, 2005, p. 29). O

autor destaca a rapidez de montagem dos *kits* pré-fabricados de ferro/vidro e o início de sua exportação para o mundo inteiro, em meados do século XIX, ainda que não se possa afirmar que esta operação ocorreu no caso do Mercado de São Brás.

Sua utilização está presente nos lanternins da cobertura (figura 8), nas escadas, nos quiosques de vendas (figura 9), nas grades das portas e janelas, expressa nas formas decorativistas do Art-Nouveau, dando ao ferro mais que uma função estrutural, uma função estética.

Figura 7: Mercado de São Brás, cartão postal do início do século XX, com a fachada norte, seus pórticos e pilastras abrindo sobre a futura Avenida Tito Franco, hoje Alameda Barroso e a fachada oeste, com a entrada principal ladeada por portas que davam acesso às salas de administração e fiscalização do mercado. Abrindo para a Praça Floriano Peixoto.



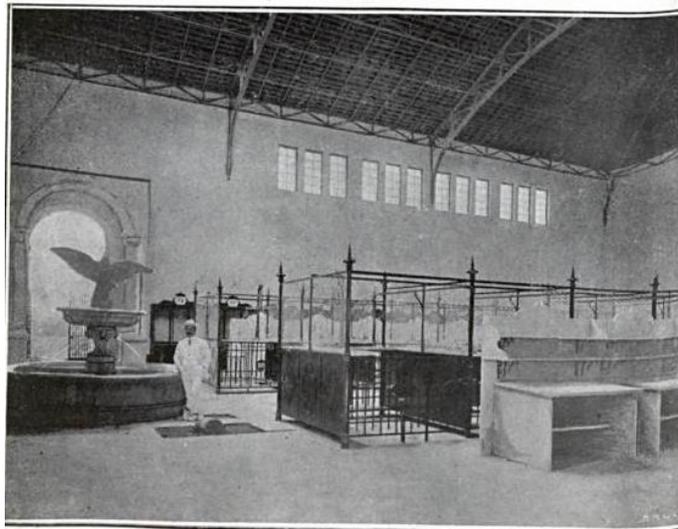
Fonte: arquivo Carlo Santoro in *Mercado de São Brás* (DERENJI, 2010).

Figura 8: detalhe do lanternim da cobertura com estrutura em ferro e vidro, permitindo a iluminação da ala central do mercado.



Fonte: a autora

Figura 9: interior do mercado com os quiosques de vendas em ferro forjado.



Fonte: arquivo Carlo Santoro; colaboração da bibliotecária Regina Vitória da Fonseca, disponível em < <http://fauufpa.org>,> acesso em 17.06.2014.

A reportagem finaliza enaltecendo a ação do Intendente em dotar o bairro de São Brás com tão belo monumento, deixando entrever um importante elemento polarizador anterior ao mercado, a Estação de São Brás da Estrada de Ferro de Bragança (figura 10) que ligava a capital à cidade de Bragança no interior do Estado:

Pelo croquis da planta-baixa do edifício, poderá o leitor mais facilmente perceber, em suas linhas gerais, as divisões do bello monumento de architectura artístico-industrial com que o infatigável intendente de Belém, senador Antonio Lemos, executando as determinações da edilicidade d'esta capital, dotou indirectamente o populoso bairro de São Braz, onde a necessidade de um mercado para os generos coloniaes, que entram na cidade, pela vizinha Estrada de Ferro de Bragança, de ha muito se fazia imperiosamente sentir, para acabar, de vez, com a retrograda e incommoda feira que ali se fazia, em frente a citada estação bi-semanalmente. Se fôr levada a efeito a abertura do projectado canal doca do Guama a praça Floriano Peixoto, para o commercio marítimo por pequenas embarcações do interior do Estado, a empresa cessionária do novo mercado terá, por certo, nelle, o seu segundo maior elemento de prosperidade.⁴

Antonio de Carvalho

Figura 10: antiga Estação de São Brás da Estrada Ferro de Bragança, na década de 1950, com os carregadores de bagagens e seus carrinhos de mão em São Brás, por Dmitri Kessel, 1957.



Fonte: acervo da revista TIME LIFE, disponível em www.nostalgiabelem.com, acesso em 12.04.2012.

⁴ Fonte: Jornal *A Província do Pará*, de 21.05.1911.

A estação teve seu primeiro trecho inaugurado, de Belém à Benevides, em 24 de junho de 1884, chegando definitivamente à Bragança em 1908, totalizando aproximadamente 31 km de extensão, onde já imigrantes açorianos e ingleses tinham se instalado durante a colonização. O objetivo do governo provincial à época era criar uma via de escoamento, considerando que a região bragantina já tinha uma produção agrícola razoável que pudesse abastecer a capital e as cidades circunvizinhas. Segundo Leandro (2012) e Silva (2012):

Junto ao empreendimento colonizador, justificado pela criação de uma moderna zona produtora de alimentos, a ferrovia foi planejada para encurtar, no tempo, as distâncias que separavam as localidades no entorno de seu curso, fazendo circular, entre Bragança e Belém, a produção dessas localidades. A ferrovia seria, portanto, o projeto estruturante do empreendimento colonizador, pois dinamizaria a ocupação produtiva dos lotes agrícolas, uma vez que a empresa concessionária deveria instalar colonos ao longo de seu eixo, e viabilizaria o transporte mais eficiente da produção de alimentos para o abastecimento das cidades localizadas no eixo da estrada de Bragança e da praça de Belém. Na direção de Bragança seguiriam toda sorte de artigos manufaturados e mercadorias importadas. Na direção de Belém, os produtos da lavoura bragantina (LEANDRO, 2012; SILVA, 2012).

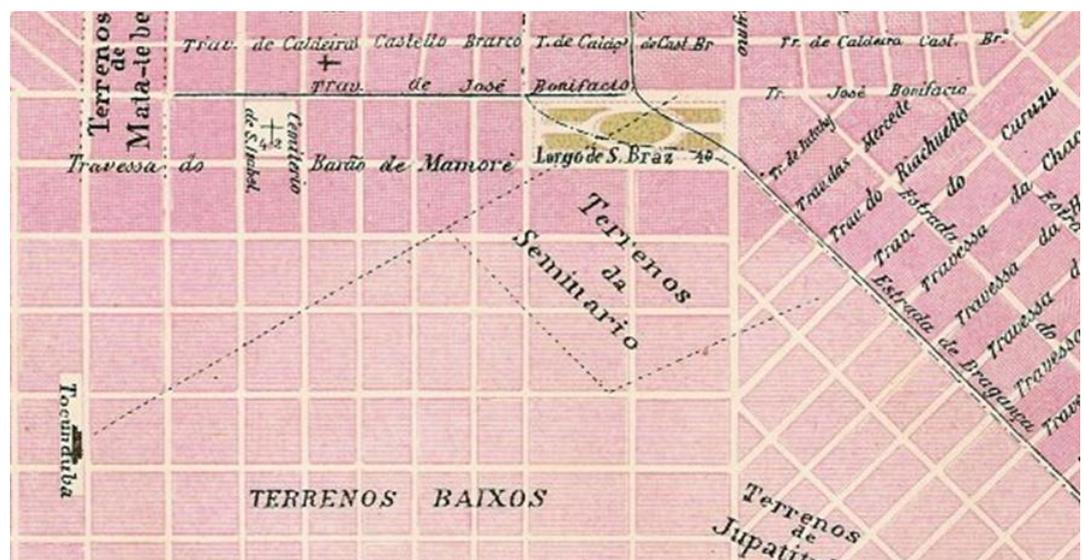
Um dos primeiros registros cartográficos do entorno constituído se encontra no levantamento da Planta da Cidade de Belém (figura 11) e os equipamentos urbanos existentes à época, mandada levantar pela Vereação do Quatriênio (1883-1886) e elaborada pelo engenheiro Manoel Odorico Nina Ribeiro (ANDRADE, 2010). A área destacada da planta (figura 12) indica o Largo de São Brás, de onde partem a Estrada de Bragança no sentido do interior do Estado, com o tracejado correspondente aos trilhos de ferro, assim como o canal-doca, mencionado na reportagem, ligando o Largo ao rio Tucunduba, no bairro do Guamá, em sentido oposto. Não há indicação da estação na planta, mas apenas dos trilhos na estrada de Bragança.

Figura 11: Planta atualizada da Cidade de Belém, baseada no levantamento feito pelo engenheiro Manoel Odorico Nina Ribeiro, a pedido da Vereação do Quatriênio (1883-1886).



Fonte: álbum MDCCCXCIX AMAZONIA de ARTHUR CACCAVONI, publicação de 1899.

Figura 12: área destacada da planta, com o Largo de São Brás, em verde. À direita, a Estrada de Bragança, com indicação dos trilhos de ferro e à esquerda, o ramal do canal-doca ligando o Largo até o rio Tucunduba.



Fonte: álbum MDCCCXCIX AMAZONIA de ARTHUR CACCAVONI, publicação de 1899.

A proximidade entre mercado e estação permite uma primeira abordagem sobre a constituição do entorno histórico. Os produtos provenientes da zona bragantina que entravam pela estrada ferro e abasteciam Belém, tinham a feira como primeiro receptor de mercadorias, o que gerava uma dinamização na área, localizada à entrada do populoso bairro do Marco da Légua, delimitado por Antonio Lemos como a 1ª. Légua Patrimonial da cidade. O mercado se tornou, desta forma, um novo elemento polarizador, cumprindo sua função de espaço de trocas comerciais e abastecimento.

Retoma-se então a análise de Guàrdia e Oyón (2010), quando definem o mercado público como um unificador de coisas diversas. Um espaço urbano de Belém ganhava, com a construção do mercado, uma multiplicidade de sentidos entre arquitetura, comércio, transportes e vida social. A população por sua vez, vivenciaria uma nova forma de consumo similar ao modelo europeu, passando da forma tradicional de comércio no espaço aberto, a feira livre, para o comércio no espaço fechado, com sua organização interna, normas de higiene e certamente uma nova postura no ato de comercializar, lembrando que higiene e postura eram de fundamental importância para a política de modernização da gestão do Intendente. Era preciso acabar com a “retrógrada e incômoda feira” em frente à estação e causar boa impressão aos visitantes procedentes de outras localidades do país e do interior do Estado, como referenciado na reportagem de *A Província do Pará*, na data da inauguração.

O Mercado de São Brás é hoje um dos mais expressivos mercados públicos de Belém, em razão de sua importância como monumento, como patrimônio histórico edificado e como espaço comercial que supre as necessidades básicas de consumo dos moradores, na maioria, provenientes das áreas adjacentes. Sua arquitetura é destacada pela monumentalidade e pelo cuidado na iluminação no período da noite (figura 13), porém se faz visível a necessidade de restaurá-lo e de oferecer segurança ao seu entorno, em todos os momentos do dia. A insegurança é uma das queixas mais frequentes de seus usuários.

Destinado à venda de carne, peixe e hortifrutigranjeiros, o mercado foi perdendo progressivamente sua função comercial original, oscilando entre períodos de efervescência e abandono, com uma flutuante destinação de uso sempre sujeita à tomada de decisão do poder público e que, até o presente momento, não encontrou sua representatividade funcional como espaço de comércio na cidade de Belém.

Figura 13: mercado de São Brás na atualidade



Foto: Faustino Jr., disponível em www.tre-pa.jus.br, acesso em 16.04.2013.

Atualmente, o espaço se encontra ocupado por artesãos e comerciantes que oferecem produtos diversos aos consumidores, sendo frequentado por moradores do bairro e do Largo que guardam o mesmo nome, e por moradores distantes que se deslocam até o espaço, em razão de encontrarem produtos de sua preferência ou por manterem vínculos de amizade com os vendedores, conforme identificado nas entrevistas realizadas. Situado numa região limítrofe a outros bairros igualmente significativos e na confluência de três importantes avenidas (figura 14), o mercado mantém sua visibilidade, apesar de suas condições precárias de conservação.

Figura 14: Mercado de São Brás na atualidade, em destaque no círculo em vermelho, na confluência das avenidas Almirante Barroso, José Bonifácio e Magalhães Barata.



Fonte: álbum Sávio Castro, disponível em www.panoramio.com, acesso em 23.04.2013.

O bairro de São Brás começou a ser ocupado na década de 1920, do século passado, e seu crescimento está relacionado à expansão urbana da cidade em direção ao bairro vizinho, o Marco. De 1950 a 1960, o crescimento demográfico ficou estabilizado, mas era um bairro dos menos expressivos em termos de crescimento populacional, representando apenas 4,15%, em razão de alguns edifícios de apartamentos existentes nos bairros de Nazaré e São Brás (PENTEADO, 1968, p.208).

A primeira imagem da área no entorno do mercado é de intenso tráfego de veículos e pedestres, uma característica de zonas comerciais por estar localizado no início da principal avenida de saída que liga Belém à Região Metropolitana e à saída da cidade feira livre, vendedores ambulantes e edificações comerciais (figura 15).

Figura 15: vista aérea do Mercado de São Brás, com a fachada principal abrindo sobre a Praça Floriano Peixoto, à entrada da Avenida Almirante Barroso. Na área posterior, se encontram o estacionamento, a feira, o mercado de carne e o pavilhão de lanches construído, em 1922. Outros estabelecimentos comerciais margeiam o lado direito da avenida.



Fonte: arquivo Shirley Penaforte, 2012.

Com infraestrutura própria de comércio e serviços, no qual o mercado e a feira desempenham seu papel comercial, o bairro de São Brás está situado em zona mista contendo habitação comércio e serviços onde se mesclam construções de expressão antiga, moderna e contemporânea. Estas construções são parte da abordagem do entorno do mercado, porque se apresentam como construções que configuram temporalidades diferentes, ao longo da história desta área: o mercado público edificado no início do século XX, o terminal rodoviário, o conjunto residencial e a escola de ensino fundamental, edificados entre 1950 e 1970. O cruzamento destas temporalidades é definido por Lepetit (2001):

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 divertimento 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 (LEPETIT, 2001, p.138).

Neste cruzamento temporal de formas, práticas e construções, “as camadas do passado se sobrepõem na configuração de um presente com características de mosaico” (CASTELLANO, 2013, p.25), resultando num fato urbano, “um entorno mais limitado da cidade inteira, caracterizado por uma arquitetura própria, portanto por uma forma própria” (ROSSI, 2001, p. 18). Assim, as construções e praças do entorno do Mercado de São Brás compõem este mosaico de peças distintas.

Para este estudo, adotamos o conceito de entorno histórico, com objetos desenhados e construídos ao longo do tempo, com tipologias arquitetônicas diferenciadas e significados sócio-ideológicos que se tangenciam numa “trama de relações” (WAISMAN, 1972, p. 52). O conjunto mercado/entorno integrou a paisagem urbana da cidade de 1911 a 1950 e assistiu a chegada progressiva de uma nova expressão arquitetônica modernizante que se estendeu até a década de 1970.

Houve, neste momento, uma tentativa de ruptura com o passado, e lograda, em busca de inovações na infraestrutura da cidade: a substituição dos trilhos de ferro pela estrada de asfalto com a desativação da estação de trem, para dar lugar a uma estação rodoviária, a implantação de supermercados e a consequente mudança na forma de relação comercial direta comerciante/comprador, assim como a implantação de novos equipamentos urbanos voltados para habitação e educação. Trata-se de uma ação que já havia ocorrido em outras áreas da cidade, implementada por meio das intervenções arquitetônicas ou urbanísticas, motivadas principalmente pelo ideário de modernização.

O Mercado de São Brás, enquanto coisa edificada se configura como elemento polarizador e se integra ao entorno edificado, desempenhando sua função ao lado dos pequenos e grandes estabelecimentos comerciais que se disseminaram no início dos anos 70, os supermercados, e seu modelo inovador estruturado em cadeias de distribuição de alimentos.

CAPÍTULO 2 - AS TRANSFORMAÇÕES DO MERCADO E DO SEU ENTORNO

2.1- O IDEAL DE MODERNIZAÇÃO ENTRE 1930 E 1960

Enfatizou-se, anteriormente, a importância que o ideal de progresso teve na mentalidade do século XIX e seus reflexos na industrialização e na arquitetura, a partir da constituição de princípios que influenciaram a sociedade europeia e os países ultramarinos, entre os quais, o Brasil. As políticas públicas de modernização implantadas na gestão do Intendente Antonio Lemos, na cidade de Belém, buscaram o mesmo ideal, por meio de intervenções urbanas e de construções que afirmariam seu poder político, conferindo à cidade, entre 1890 e 1910, o status de capital da borracha. O Mercado de São Brás se encontra entre as mais importantes realizações arquitetônicas do referido período, possibilitando o reordenamento do espaço de consumo e a experiência da troca e da vida social sob o espaço coberto.

A Estrada de Ferro de Bragança, inaugurada em 1908 em sua extensão total, desempenhou um papel dinamizador na economia municipal e estadual, possibilitando o comércio de produtos alimentícios da região bragantina para a capital e o transporte de passageiros provenientes do interior do estado, tendo seu destino final na estação de São Brás. Ambos, estação e mercado, dinamizaram conjuntamente a área urbana denominada Largo de São Brás, um lugar de chegada, de partida e de passagem, ligando os primeiros bairros da cidade ao recém-criado bairro do Marco. O Largo se afirmaria mais uma vez em seu aspecto arquitetônico e como espaço de experiências humanas, entre 1950 e 1970, conhecendo um segundo momento de modernização da cidade.

O ciclo da borracha no Amazônia encontrou sua decadência, em razão da concorrência internacional imposta pela produção da borracha em larga escala na Ásia, iniciada pelos empresários holandeses e ingleses, a partir de 1910. As cidades prósperas do ciclo se esvaziaram, dentre as quais Belém, como descreve Penteado (1968):

Belém que já deixara de ser “a capital da borracha” ia conhecer uma das piores fases de sua existência que corresponde aos anos que se situam entre as duas grandes guerras mundiais, quando chegou inclusive a sentir acentuada decadência demográfica (PENTEADO, 1968, p. 161).

Se os anos entre guerras deixaram a economia da cidade de Belém debilitada e sem perspectivas, o mundo europeu buscava emergir dos episódios de destruição e crise econômica, no sentido de criar uma nova sociedade. Em meio às transformações, a cultura é atingida por uma profusão de ideias e questionamentos, conduzindo artistas e intelectuais a promover uma revolução estética na arte, o Modernismo, como sintetiza Argan (1993):

Por isso, mesclam-se nas correntes modernistas (grifo do autor), muitas vezes de maneira confusa, motivos materialistas e espiritualistas, técnico-científicos e alegórico-poéticos, humanitários e sociais. Por volta de 1910, quando ao entusiasmo pelo progresso industrial sucede-se a consciência da transformação em curso nas próprias estruturas da vida e da atividade social, formar-se-ão no interior do Modernismo as vanguardas (grifos do autor) artísticas preocupadas não mais apenas em modernizar ou atualizar, e sim em revolucionar radicalmente as modalidades e finalidades da arte (ARGAN, 1993, p.185).

A arquitetura e o urbanismo que haviam experimentado, no século anterior, as possibilidades de desenvolvimento oferecidas pela inovação dos materiais e técnicas construtivas, se insere no contexto do movimento, buscando assumir seu papel social e ao mesmo tempo expressar a modernidade. Os fundamentos baseados em princípios como “processos de secularização, industrialização, burocratização racionalizada, urbanização metropolitana” (MULLER, 2011, p.18), aliados à industrialização, se volta para a problemática das habitações populares, no sentido de solucionar os efeitos da explosão demográfica, criando espaços adequados para o homem.

Definidos os princípios, as pesquisas conduzidas pelos profissionais europeus, durante as duas primeiras décadas do século XX, apresentavam propostas estéticas que eliminavam os elementos cênicos, pictóricos, plásticos, ornamentais e antropomórficos, ou seja, rejeitando *a priori* toda e qualquer expressão que remetesse às formas clássicas. A nova expressão se expandiu para outros países, por meio de eventos na área, almejando se firmar como estilo internacional, o que Muller (2011) qualifica de dogmático e prescritivo. Este posicionamento dos profissionais europeus criou, posteriormente, visões errôneas sobre a arquitetura moderna produzida na América Latina, como se os trabalhos desenvolvidos no continente tivessem seguido uma homogeneidade e similaridade ao que se pretendia difundir internacionalmente.

A difusão e recepção da nova expressão arquitetônica no Brasil coincidiram com o período entre guerras e com o momento em que a política nacional tomava novos rumos. A

subida de Getúlio Vargas ao poder, em 1930, e a implantação do Estado Novo deram início a uma nova era pautada em ações que legitimassem o poder do governante. As intervenções na paisagem urbana, na infraestrutura dos serviços à disposição da coletividade e na modernização de edifícios públicos assumiram o ideal de modernização, pois o “governo de Vargas deseja imprimir sua marca nas formas da capital federal, e elege como uma de suas prioridades a construção de palácios para abrigar ministérios e órgãos públicos da nova administração” (CAVALCANTI, 2006, p.12).

A nova expressão arquitetônica, um símbolo de modernidade e progresso, apresentava um modelo que atenderia às aspirações políticas e pessoais do governante, como assinala Bruand (1991):

Que os edifícios públicos tenham tido tamanha importância na arquitetura brasileira contemporânea não é obra do acaso; o fenômeno pode ser explicado pela organização política do país, pela ampliação das necessidades dela resultantes e pelo prestígio que essa arquitetura assumiu junto aos governantes que viam nela um meio seguro de promoção social (BRUAND, 1991, p.26).

Desta forma, a arquitetura moderna brasileira começou a se desenvolver, por meio da vontade política e das aspirações pessoais de seu governante que buscou se cercar dos arquitetos que possuíam igualmente aspirações profissionais voltadas para a pesquisa e experimentação das possibilidades de inovação arquitetônica, sendo designados por Vargas para assumir cargos estratégicos na esfera pública e acadêmica.

Lúcio Costa que havia sido nomeado diretor da Escola Nacional de Belas Artes e outros arquitetos, nomeados na Secretaria do Patrimônio Histórico, se reúnem com Le Corbusier, à ocasião da elaboração do projeto para a sede do Ministério da Educação e Saúde, “marco e divisor de águas da revolução moderna na construção” (CAVALCANTI, 2006, p.12) e do início da difusão da arquitetura nacional, a começar pela esfera acadêmica.

As concepções corbuserianas influenciam o discurso de Lúcio Costa na ocasião do debate sobre os novos rumos da arquitetura brasileira e sobre o ensino acadêmico das artes que se encontrava ainda fortemente arraigado aos princípios tradicionalistas. Segawa (1998) relata o episódio de antagonismo:

A reorganização da ENBA prontamente gerou reações dos tradicionalistas. Christiano Neves, em São Paulo e José Mariano Filho, no Rio de Janeiro, publicaram agressivos artigos na imprensa. Mariano, antecessor de Costa na direção da escola, taxou a reforma como “orientação perniciosa”, com a transformação da ENBA num “centro propulsor das ideias derrotistas” como qualificava o pensamento de Le Corbusier “por iniciativa de um jovem inexperiente e ambicioso partidário extremado do estilo nacional até a véspera de galgar o ambicioso posto” (FILHO, 1943, p.54 in SEGAWA, 1998, p.78).

O ideal comum, entre o poder público e o saber profissional, no sentido de imprimir a modernidade por meio da obra de arquitetura, provoca assim, um embate entre os profissionais que coloca, frente a frente, arquitetura tradicional e arquitetura moderna, valores do passado e perspectivas de futuro, num país que passava por transformações econômicas e sociais, no âmbito de uma proposta política. Este movimento de reforma assumiu um caráter de ruptura com a tradição, encontrando, inicialmente, na “arquitetura pública - restringindo esta categoria para designar aquela produzida por e a partir do Estado” (MÜLLER, 2011, p. 14), um meio de expressão estética, dentro do ideal de progresso e modernização preconizado pelo Estado Novo.

A cidade de Belém recebeu influências da nova expressão, inicialmente “a partir do final da década de 1930 com evidente contribuição das ações políticas da Revolução de 1930 e, posteriormente, do Estado Novo e seu processo modernizador” (CHAVES, 2009, p.65), dando origem aos primeiros edifícios públicos e privados. As primeiras manifestações desta arquitetura com referências modernas surgiram nos projetos de engenheiros como Judah Levi, entre 1938 e 1946, como define Chaves (2011):

O processo de verticalização sentido em Belém na década de 1940 tornou-se símbolo do crescimento urbano da cidade do 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 (CHAVES, 2011, p.29).

Neste sentido, criou-se um eixo de edifícios na Avenida Presidente Vargas, como nas grandes capitais do sudeste que associavam modernidade à verticalização, desenvolvimento à constituição de uma área central com ar metropolitano, capitais que por sua vez reproduziam um estilo internacional, “uma característica bem geral da mentalidade do latino-americano, da parte sul do continente – característica que começa a ser revertida – o desprezo pelo passado e o entusiasmo pela modernidade, por tudo o que represente, de modo superficial – o progresso

(WAISMAN, 2011, p.65). O entusiasmo continuou a partir de 1950, “quando a região sofre os influxos das políticas de desenvolvimentistas e de industrialização adotadas a partir desta década” (CHAVES, 2009, p.65), como a construção da rodovia Belém-Brasília. Waisman (2011) se refere à dificuldade em definir periodizações no século XX, apontando a pluralidade e coexistência de orientações arquitetônicas diversas na América Latina que dificultam uma delimitação e assinalando décadas relevantes:

Algumas delas aparecem fortemente caracterizadas, como a década de 1960, por exemplo, ou a década de 1950. Esta observação válida para a arquitetura dos países centrais, também o é para os nossos que, à sua maneira e com maior ou menor atraso, retomam ou reelaboram as correntes universais do pensamento arquitetônico. (Aqui a década de 1960, por exemplo, estendeu-se até 1975 ou 1976 (WAISMAN, 2011, p.62).

Na cidade de Belém, a década de 1950 foi o momento máximo das expressões com referências modernas quando “as transformações também incidiriam na construção de outras tipologias, como escolas e edifícios institucionais” (CHAVES, 2009, p.66), a exemplo do Sul do país, a partir de “uma cadeia de valores político-sociais que potencializa a obra pública com a imagem do progresso” (GORELIK, 2011, p.11). Neste momento, as políticas habitacionais do Estado Novo alcançam o Estado do Pará e sua capital, momento em que o arquiteto Edmar Pena de Carvalho, funcionário do Instituto de Aposentadorias e Pensões-IAP, órgão federal, apresenta suas concepções para habitações populares, incorporando elementos da Arquitetura Moderna Brasileira.

Esta nova arquitetura que pretende ser moderna segue o princípio da reelaboração das correntes universais arquitetônicas (WAISMAN, 2011), assumindo suas particularidades que para Müller (2011) é o produto resultante das condições híbridas nos processos de modernização na América Latina. Assim, para compreender a arquitetura realizada em Belém, no período definido nesta dissertação, 1950-1970, é necessário considerar alguns fatores, como as particularidades econômicas, geográficas e políticas do contexto latino-americano, brasileiro e amazônico.

A década seguinte, 1960, teve como marco desenvolvimentista a construção da rodovia Belém-Brasília, objetivando integrar a Região Norte às demais regiões do país. Os projetos de modernização estavam inseridos em políticas públicas subjacentes ao Plano de Metas do então Presidente Juscelino Kubitschek, que constituiu comissões técnicas, tendo o planejamento, a estratégia e a tomada de decisão como elementos fundamentais para a

concretização de seus objetivos. O setores de transportes e energia se tornaram prioridade e Belém recebeu o impacto das transformações em sua principal via de acesso, com a substituição definitiva da estrada de ferro pela rodovia, com impactos na paisagem urbana do entorno do Mercado de São Brás que se estenderam, efetivamente, até a década de 1970 (WAISMAN, 2011).

Este capítulo apresenta inicialmente as transformações ocorridas a partir do ideal de modernização preconizado pelas políticas fixadas, entre 1930 e 1960, buscando compreender a apropriação gradual de um espaço urbano da cidade, pelo poder público. Em seguida, procura-se reconstituir a articulação entre os fatos históricos e os fatos arquitetônicos que configuraram um adensamento com construções de expressão modernizante que se adensou em torno do Mercado de São Brás, entre 1950 e 1970, motivando a escolha deste recorte temporal para análise, e conclui-se com o estudo das relações tipológicas entre o mercado público e as novas arquiteturas.

2.2 – UMA HISTÓRIA DE TRANSFORMAÇÕES

Durante o período entre guerras, no qual Belém conheceu uma das suas piores fases (PENTEADO, 1968), o mercado de São Brás continuou recebendo produtos da zona bragantina para comércio e abastecimento das feiras locais. Em 1939, na gestão do prefeito Abelardo Condurú, é inaugurado um pavilhão anexo (figura 16), destinado à venda de peixes e mariscos. A imprensa local destaca a iniciativa da gestão municipal, a arquitetura de traços neoclássicos, as condições satisfatórias de higiene das instalações e a importância da construção para o desenvolvimento da cidade:

A Prefeitura de Belém acaba de concluir a construção de um pavilhão anexo ao Mercado de São Braz e destinado, exclusivamente, à venda de peixes e mariscos. Essa obra satisfaz plenamente a todas as exigências da higiene e das modernas construções e seria digna das cidades mais adiantadas. É um pavilhão isolado, de forma rectangular, ocupando uma área de 420 metros quadrados, isto é, 30 metros de frente por 14 de fundos.⁵

⁵ Fonte: Jornal *A Folha do Norte*, de 05.06.1939.

Figura 16: construção anexa ao mercado, destinado à venda de peixe e mariscos, publicada à data da inauguração.



Fonte: Jornal *A Folha do Norte*, de 05.06.1939.

No final da década de 40, o contexto político nacional seguia as políticas públicas consolidadas após a Revolução de 1930. As relações entre Governo Federal e Estados foram regulamentadas, refletindo um papel estratégico no mecanismo político-institucional implantado. O poder federal intencionava realizar mudanças na esfera econômica e necessitava da cooperação dos governos estaduais, no sentido de criar uma articulação entre poderes executivos.

Um segundo momento de modernização se inicia em Belém, começando em 1950, na gestão federal do Presidente Getúlio Vargas, sob a influência da corrente modernizadora da arquitetura pública e prosseguindo até 1970, na gestão do Presidente Juscelino Kubitschek. Neste período, novas construções foram implantadas no entorno do Mercado de São Brás, em duas áreas específicas. A primeira corresponde à área delimitada pela poligonal de abrangência do entorno histórico (figura 17), tombada posteriormente pelo Departamento de Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural do Governo do Estado do Pará, pela Lei n. 4855-03

de Setembro de 1979, onde se encontram a caixa d'água em ferro (1898), o mercado de São Brás (1911), o conjunto IAPI (1950) e a escola Benvida de França Messias (1951):

A área de entorno tem por delimitação, a área limitada pela poligonal, que tem início na interseção da Av. Governador José Malcher com a Trav. Praça da Leitura; dobra à direita e segue por esta, até sua interseção com a Avenida Cipriano Santos; dobra à esquerda e segue por esta, até sua interseção com a Rua Dr. Deodoro de Mendonça; dobra à direita e segue por esta, até sua interseção com a Rua Farias de Brito, dobra à direita e segue por esta, até sua interseção com a Av. José Bonifácio; dobra à esquerda e segue por esta, até sua interseção com a Av. Gentil Bittencourt; dobra à direita e segue por esta, até sua interseção com a Trav. Castelo Branco; dobra à direita e segue por esta, até sua interseção com a Av. Gov. José Malcher; dobra à direita e segue por esta, até sua interseção com a Trav. Praça da Leitura, início da poligonal.⁶

Figura 17: área delimitada pela poligonal de abrangência do entorno histórico, contendo a caixa d'água em ferro (1898), o mercado de São Brás (1911), o conjunto IAPI (1950) e a escola Benvida de França Messias (1951).



Fonte: Google Earth, 2013, com indicações da autora.

⁶ Fonte: Secretaria de Cultura do Governo do Estado do Pará, Processo: Nº 407/81 – 06 de Março de 1981 Lei: Nº 4855-03 de Setembro de 1979 Diário Oficial: 02 de Julho de 1982 Livro de Tombo nº 03 – Livro de Bens Imóveis de valor histórico, arquitetônico, urbanístico, rural, paisagístico, como: obras, cidades, edifícios e sítios urbanos ou rurais. Termo de Aditamento e Ratificação: Diário Oficial nº 28.988 de 18.06.99 Termo de Retificação de Entorno: Diário Oficial nº 30.011 de 20.08.2003

A segunda compreende a área onde se localizava a antiga Estação Ferroviária Belém-Bragança (1884-1965) que deu lugar ao Terminal Rodoviário de Belém, inaugurado em 1970, e que se encontra em atividade até os dias atuais (figura 18).

Figura 18: área onde está situado o Terminal Rodoviário de Belém, no mesmo local onde funcionava a Estação Ferroviária Belém-Bragança, desativada em 1965.



Fonte: mapa base extraído do Google Earth, com indicações da autora.

Assim, foram selecionadas, para esta análise, o Mercado de São Brás (1911), o conjunto habitacional do IAPI (1950), a Escola Municipal Benvinda de França Messias (1951) e o Terminal Rodoviário (1970), como referências da arquitetura pública moderna em Belém, localizadas numa zona distante dos bairros centrais.

O processo de transformação iniciou quando as ideologias nacional e local compartilhavam o populismo. De um lado, Getúlio Vargas implementava sua ditadura que reprimia politicamente a população e ao mesmo tempo realizava reformas que beneficiavam os trabalhadores urbanos e a industrialização. De outro, o Interventor Joaquim de Magalhães Barata, implementava o Baratismo no Estado do Pará, centralizando múltiplas funções na sua figura: governador, prefeito, promotor, juiz e advogado, se aproximando da população, com a realização de audiências públicas no Palácio do Governo.

A pactuação entre as diferentes esferas de poder permitiu a implementação das políticas populistas do Estado Novo nas capitais brasileiras, o que significava legitimar o compromisso com as massas. Bonduki (1994) destaca a política de habitação social como uma das estratégias de condução das massas populares urbanas:

Como a habitação sempre representou um grande ônus e um problema dos mais graves a ser resolvido pela classe trabalhadora urbana, visto o aluguel da moradia consumir uma parcela considerável do salário, a formulação pelo Estado de um programa de produção de moradias e de uma política de proteção ao inquilinato tinha ampla aceitação pelas massas populares urbanas e mostrava um governo preocupado com as condições de vida da «população menos favorecida» (grifo do autor) (BONDUKI, 1994, p.717).

As reformas trabalhistas do governo levaram à criação e implantação de uma concepção de habitação social, destinado aos servidores do Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários, objetivando dar moradia barata e financiada aos seus usuários, conforme destaca Baron (2011):

A intervenção do Estado apareceu em um momento que ficou provado que a iniciativa privada, que até então produzia habitações para serem alugadas, se mostrou incapaz de atender a demanda e os valores dessas habitações eram incompatíveis com os salários dos trabalhadores (BARON, 2011, p.110).

Assim, o Estado assumiu o controle da produção da habitação social no país, ao mesmo tempo em que elaborava códigos de posturas, visando reordenar o espaço urbano e corrigir as deficiências de higiene sanitária que davam seus primeiros sinais, em decorrência do fluxo migratório e do crescimento populacional das cidades, com o processo de industrialização que se iniciara lentamente no Estado de São Paulo, a partir de 1937.

O conjunto habitacional do Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários IAPI foi uma das primeiras intervenções do Estado Novo na habitação social, criado pela Lei n. 367, de 31.12.1936, em seu artigo 6º, conforme trecho da publicação original:

Lei nº 367, de 31 de Dezembro de 1936

Crêa o Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários Subordinados ao Ministerio do Trabalho, Industria e Comércio, e dá outras providências:

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil:

Faço saver que o Poder Legislativo decreta e eu sanciono a seguinte lei:

*Art. 6º O Instituto manterá, a título de aplicação de fundos e bem assim como benefício aos próprios associados, carteiras de empréstimos simples, hipotecários e de financiamento de casas para moradia.*⁷

Desta forma, a política de habitação social solucionaria dois problemas ocasionados pela recente industrialização, a questão da moradia e a carência de infraestrutura de serviços públicos para a população. Castriota (2009) assinala a importância desta política de reordenamento para a arquitetura brasileira:

É importante também observar que, em 1950, o IAPI atingia uma maturidade institucional de intervenção na questão habitacional, baseada no conhecimento teórico e na experiência concreta... isso significa a inclusão, junto às moradias, de escolas, serviços de assistência médica, centros comerciais, estações de tratamento de esgoto, dentre outros serviços. Dessa forma, pode-se perceber que, como órgãos determinantes na política habitacional no período de 1940 a 1950, os IAPI's introduziram inovações, novas implantações e tipologias de projetos habitacionais que fizeram parte da produção da arquitetura moderna nacional (CASTRIOTA, 2009, p. 42).

Como outras capitais brasileiras, Belém recebeu a implantação de um exemplar do conjunto habitacional IAPI, no final da década de 40, obedecendo as principais diretrizes de elaboração do arquiteto Rubens Porto, assessor técnico do Conselho Nacional do Trabalho – órgão do Ministério do Trabalho responsável pela normatização, fiscalização e aprovação de procedimentos dos IAPI's: “construção em blocos, standardização dos elementos construtivos e uso racional dos materiais, edificação isolada do traçado existente na cidade e solução racional da planta” (BONDUKI, 1998, p.150 apud BARON, 2011, p.114).

O conjunto habitacional foi construído no Largo de São Brás, em área distante da zona central da cidade, próximo ao mercado, em posição perpendicular à Avenida Tito Franco, atual Avenida Almirante Barroso que substituiu posteriormente o caminho da linha ferroviária. (figura 19). A organização espacial do conjunto configurava a disposição em blocos paralelos e simétricos, cercada por vegetação e se inspirava na concepção das cidades-jardim propostas por Ebenezer Howard em seu livro “*Tomorrow, a Peaceful Path to Real Reform*” publicado em 1898. Uma das primeiras experiências de implantação desta tipologia, já tinha se

⁷ Fonte: <<http://www2.camara.leg.br/>>, acesso em 10.07.014.

concretizado em 1941, por meio das ações do Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Comerciários - IAPC, como assinala Freitas (2012):

As cidades jardim promovidas pelo Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Comerciários (IAPC), embora bastante distantes do modelo Howardiano, cumprem o papel de harmonizar as contradições sociais emergentes, constituindo-se como um dos modelos adotados pelos Institutos para a consolidação dos direitos dos trabalhadores urbanos no Brasil - importante bandeira do Estado Nacional Moderno, a partir do movimento de 1930 (FREITAS, 2012, p.2).

Figura 19: conjunto IAPI Belém, em fase de construção no ano de 1950. No canto superior esquerdo, pode-se ver a caixa d'água em ferro do século XIX e no canto inferior esquerdo a atual Praça da Leitura, no Largo de São Bras.

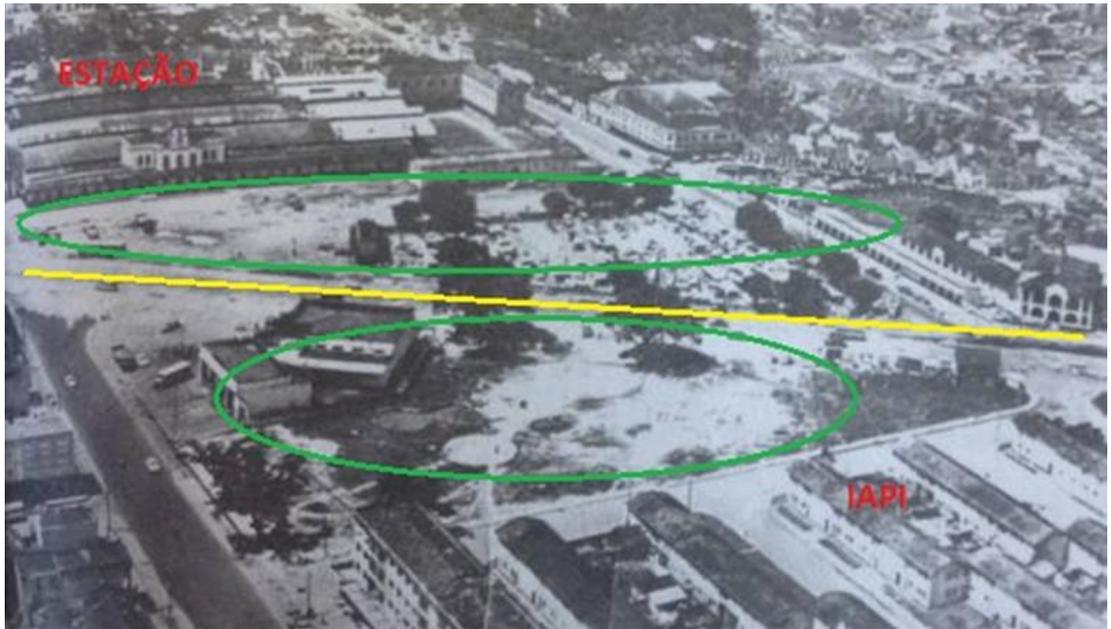


Fonte: Jornal *O Liberal*, de 22.10.1950.

O bairro de São Brás apresentava uma diminuição em seu quadro populacional entre 1950 e 1960, que o colocavam em 19º lugar, com aumento populacional de apenas 4,15%, a menor taxa perante os demais, segundo estatísticas apresentadas por Penteado (1968). Ao final da década, o mapa indicativo da concentração urbana indicava uma tendência de

crescimento que se efetivou, elevando o bairro à 9ª. posição. Esta variação mostra que a expansão urbana em direção ao Largo de São Brás mostrava resultados demográficos, associados à implantação de novas construções como o IAPI, próximo à Estação de Ferro Belém-Bragança (figura 20).

Figura 20: imagem do Largo de São Brás no início da década de 1960, onde é possível ver o conjunto IAPI Belém, a Estação de Ferro Belém-Bragança, duas praças públicas, as atuais Praça do Operário e da Leitura, nos círculos em verde, separadas pela Avenida Almirante Barroso, linha amarela.



Fonte: <www.nostalgiabelem.com>, acesso em 16.07.2014.

Antigos moradores do IAPI Belém, desde sua inauguração, trazem na memória, experiências relacionadas ao estilo de vida no conjunto habitacional e à estação ferroviária:

Vim prá cá com dois anos de idade, em 1952. Tenho 74 anos de idade. Quando eu tinha 5 anos, lembro que ainda estavam construindo algumas casas. Meu pai foi um dos pioneiros aqui do IAPI. Aqui tudo era mato e esta vila era considerada um lugar para pessoas de condição financeira bem baixa, porque era bem barato. Era um lugar onde as pessoas tinham medo de morar porque era rodeado de mato. Era a matinha. Essa vila do IAPI era considerada o fim do mundo de Belém (Graça Martins, moradora do conjunto habitacional do IAPI, desde a década de 1950).

[...] a moradia era excelente porque era tudo aberto. Não tinha grades, muros, as luzes dos postes eram aquela luzinha amarela. Vinha um senhor com um pedaço de madeira, acendia a luzinha lá em cima. Eu em criança e adolescente brincava. Eram muitas crianças. Tinham as festas juninas. Não havia ladrões, estupradores... (Graça Martins, moradora do conjunto habitacional do IAPI, desde a década de 1950).

[...] meu pai era funcionário da estação de trem. Eu ia pequeno prá lá quando ele tinha que fazer serviços ordinários. Lembro bem dela. Andei no trem, fomos prá Castanhal. Mas era muito longe prá eu lembrar de tudo. Tenho uma leve lembrança das histórias que meu pai contava prá gente porque ele viajava muito. Ele era da Tesouraria. Viajava para fazer pagamentos. (Guilherme Souza, morador do IAPI, nas décadas de 1950 a 1960).

Projetado pelo arquiteto Edmar Penna de Carvalho, “arquiteto e funcionário do Instituto” (CHAVES, 2009, p.72), o IAPI Belém configurava blocos simétricos, com unidades geminadas e fachadas uniformes nas quais foi introduzido o combogó, elemento vazado que permite a ventilação da área de acesso aos apartamentos superiores (figura 21).

Figura 21: bloco com unidades geminadas do conjunto habitacional do IAPI, com indicação dos combogós de ventilação nas fachadas, como solução arquitetônica. Projeto: Edmar Penna de Carvalho



Fonte: foto da autora, 2014.

Com o passar dos anos, ocorreram intervenções dos proprietários nas unidades: variação nas cores das fachadas, inclusão de garagens cobertas, grades de proteção nas janelas e algumas delas transformadas em espaços comerciais (figura 22). Conforme relato de uma

antiga moradora, nos primeiros anos do conjunto, não era permitido fazer alterações no projeto, mas atualmente é difícil encontrar uma unidade que tenha se mantido fiel ao projeto original:

Eu já tenho quase 50 anos aqui. Quando cheguei, a vila era toda gramada. Era como um condomínio. Você não podia mover nada do lugar, depois as casas foram vendidas para os locatários, aí as pessoas começaram a modificar as casas, mas esta é uma estrutura muito boa (Selma Vieira, moradora do conjunto desde o final da década de 1960).

Figura 22: unidades geminadas do conjunto habitacional do IAPI que sofreram alterações em suas fachadas e que se tornaram espaços de comércio



Fonte: foto da autora, 2014.

A criação de uma infraestrutura de serviços urbanos junto aos IAPI's (Castriota, 2009), se encontrava no âmbito das políticas habitacionais implementadas por Getúlio Vargas. As transformações econômicas e sociais tinham como objetivo a construção do “novo homem” (grifo nosso) para um Estado Novo. Um homem detentor de valores como nacionalismo, civilidade e ordem. O governo objetivava consolidar estes princípios e a educação pública serviria de instrumento na formação das massas, em prol do surgimento da mentalidade preconizada, como assinala Rosa (2007):

A educação, na retórica do governo, era considerada um dos problemas mais urgentes de solução no Brasil. Com o auxílio do Ministério da Educação e do Departamento de Propaganda (posteriormente DIP - Departamento de Imprensa e Propaganda), o regime autoritário, principalmente durante o Estado Novo, articulou uma dupla estratégia de atuação na área cultural, voltada tanto para as elites intelectuais como para as camadas populares. (ROSA, 2007, p.20)

Nesta perspectiva, ergue-se no conjunto do IAPI uma unidade educacional em 1951, a Escola República dos Estados Unidos, posteriormente Escola Municipal de Ensino Fundamental Profa. Benvinda de França Messias (figura 23), em área adjacente ao conjunto habitacional, projetada igualmente por Edmar Penna de Carvalho. As fachadas apresentam um arranjo volumétrico, formas trapezoidais e retangulares, e uso de elementos como o combogó e o *brise-soleil*⁸ como solução para o conforto ambiental em seu interior.

Figura 23: Escola Municipal Benvinda de França Messias, na atualidade, em frente ao mercado, integrando o conjunto habitacional do IAPI (vista a partir do mercado).



Fonte: foto da autora, 2014.

Na área interna, pilotis, rampas e escadas trabalham para compor estruturalmente e esteticamente a planta livre. A partir de seu interior, a imagem do entorno se abre com suas vias, construções e toda a dinâmica do Largo de São Brás. Os espaços livres como o pátio, as rampas laterais e os jardins permitem uma visualização contrastante: de um ângulo, a

⁸ O *brise-soleil* é um entre vários tipos de dispositivos de proteção solar. É um elemento construtivo constituído por lâminas geralmente paralelas, externas à edificação. Pode ser classificado pela sua tipologia (horizontal, vertical ou combinado), pela mobilidade (móveis ou fixos), e pela sua expressão arquitetônica. A função primordial desses elementos é impedir que a incidência da radiação solar direta atinja as superfícies verticais da edificação, principalmente as transparentes ou translúcidas, interceptando os raios solares (GUTIERREZ; LABAKI, 2005, p.875).

modernidade do conjunto IAPI, com casas geminadas, formando um bloco contínuo; de outro, no ponto extremo da rampa de acesso ao andar superior, a imagem do mercado de São Brás, com sua linguagem clássica, sua grande cobertura, um espaço fechado, com colunas simétricas e poucas aberturas de acesso.

A escola se encontra em atividade até os dias atuais, com 441 alunos em seu quadro discente. O último Projeto Político Pedagógico desenvolvido pelos professores, em 2012, define o tombamento da escola como o reconhecimento da gestão municipal à arquitetura do século XX:

O tombamento da escola em 1994 marca o posicionamento do Município no reconhecimento das manifestações artísticas e culturais do século XX, uma das mais representativas do mundo, ao se citar, por exemplo, a obra de Oscar Niemeyer, Lúcio Costa, os irmãos Roberto, Afonso Reidy, Osvaldo Bratke, entre outros. Belém apresenta um dos mais representativos acervos da Arquitetura modernista da Região Norte do país, uma produção arquitetônica que trata especialmente do período de 1950 a 1970.⁹

A implantação do conjunto habitacional e da escola pública, no início da década de 50, inaugurou um novo tempo no Largo de São Brás, no qual os moradores começaram a vivenciar o modo de viver e habitar estimulado pela ideologia nacional: o novo homem inserido na coletividade com os serviços públicos a seu dispor. No entanto, os traços do passado estavam presentes, com a imagem do mercado público do início do século XX, aproximando os moradores de sua destinação de uso:

[...] comprávamos todos os dias (no mercado). Peixe, carne, frutas, verduras. A estrutura era bem bonita, mas parecia um pouco abandonado. Depois fizeram uma reforma, mas agora está precisando de uma grande reforma (Selma Vieira, moradora do conjunto desde o final da década de 1960).

Lá não era só mercado. O meu pai, por exemplo, tinha conta nas mercearias do mercado porque ali tinham lojas comerciais tipo mercearia e que vendiam arroz, feijão, nos cantos do mercado e ainda tinha o mercado de carne que não era o que é hoje. Me lembro bem. Todo mundo de São Brás tinha conta. Acho que nem existia a feira da 25. Toda a população que morava no entorno fazia uso do mercado com certeza. Só tinha ele ali (Guilherme Souza, morador do IAPI, nas décadas de 1950 a 1960).

⁹ Fonte: Projeto Político Pedagógico da Escola Municipal Benvinda de França Messias/2012

A Estação de Ferro Belém-Bragança, por sua vez, continuava desempenhando sua função econômica, com a via férrea que possibilitava o escoamento dos produtos alimentícios que abasteciam a cidade e como ponto de ligação entre a capital e o interior do Estado, proporcionando experiências contadas hoje por antigos usuários:

Na época da EFBB, eu ainda era menina e viajei no trem, mas não para Bragança, para Icoaraci olhando toda a mata que tinha no caminho da Almirante Barroso. Era uma diversão a estrada de ferro. Só mato lá por trás. A parte de trás da estação era esconderijo de ladrão, mas não eram ladrões como hoje. Eram ladrões que roubavam roupas, roubavam leite das portas das casas. Aqui em casa fomos agraciados com alguns gatunos. Meu pai saía correndo atrás deles prá lá, pois era atrás da estação que eles se escondiam. (...) eu convivi com a estação ainda menina. Era soturno, o trem só rodava durante o dia. A noite não tinha mais. Era uma escuridão só. Não tinha iluminação (Graça Martins, moradora do conjunto habitacional do IAPI, desde a década de 1950).

A paisagem de abandono descrita pelos moradores deu lugar, em 1970, a intervenções articuladas entre o projeto de implantação de uma estação rodoviária, em substituição à ferroviária e à ampliação da Avenida Tito Franco, transformando completamente a paisagem urbana do Largo de São Brás.

Os trabalhos de ampliação da referida avenida haviam iniciado em 1929 (figura 24), na gestão do Governador Eurico de Freitas Vale (1929-1930) e do Intendente Antonio Faciola (1929-1930), no âmbito de suas gestões, com a abertura da antiga Estrada do Marco, uma via paralela à via férrea (figura 25), permitindo que trens, veículos e outros meios de transporte trafegassem conjuntamente, ao longo de décadas, até que se concretizasse a extinção da linha ferroviária e a remoção dos trilhos pela administração federal.

Figura 24: trabalhos de ampliação da Avenida Tito Franco



Fonte: arquivo Haroldo Baleixe, disponível em <www.haroldobaleixe.blogspot.com.br>, acesso em 20.07.2014.

Figura 25: trecho da Estrada de Ferro, em 1929, à esquerda, paralela à antiga Estrada do Marco.



Fonte: arquivo Haroldo Baleixe, disponível em <www.haroldobaleixe.blogspot.com.br>, acesso em 20.07.2014.

A iniciativa do Intendente mereceu destaque na imprensa local, às vésperas de sua inauguração, com referências à qualidade do material utilizado na pavimentação da avenida:

Construiu uma estrada de rodagem no eixo da Avenida Tito Franco, desde a Praça Floriano Peixoto, completamente macadamizada. Determinou que fosse experimentado o asfalto conhecido sob a designação de "Road Oil" para proteção e impermeabilização da parte superficial dessa estrada¹⁰

Em 1949, na primeira gestão do Governador Moura Carvalho (1947-1950), foi dada continuidade aos serviços com a duplicação da avenida, sob um contrato entre a Prefeitura de Belém e o Departamento de Estradas de Rodagem, órgão que recebia subvenções do Fundo Rodoviário Nacional). O projeto de construção compreendia o trecho paralelo à via férrea que ligava o Largo de São Brás ao final da 1ª. Léguas Patrimoniais, atravessando o bairro do Marco. Este era o bairro mais populoso de Belém, na época, com 11,67% da população absoluta e sofreria um aumento considerável, entre 1950 e 1960, conforme dados da Inspeção Regional do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (PENTEADO, 1968, p. 211), ocupando a 2ª posição entre os mais populosos da cidade.

¹⁰ Fonte: Jornal *O Correio do Pará*, 1929.

A imprensa noticiava, de um lado, *Avenida Tito Franco: da velha estrada do Marco a uma das mais belas artérias do Brasil*, enaltecendo a grandeza física da avenida, matéria que foi contestada por meio de outra publicação, *A verdade sobre a avenida Tito Franco, o que o povo necessita saber*, informando que o projeto implicava em aumentar o gabarito da avenida, sem dar a devida atenção ao impacto sobre as benfeitorias situadas às margens desta. Outro questionamento levantado se referia à remoção dos trilhos e à transferência da estação de São Brás para o Entroncamento, projeto do Governo Federal aguardado pela população:

Mas os obstáculos de maior monta que se anteviam ainda não foram removidos, como seja o da transferência da Estrada de Ferro de Bragança e sua estação para o Entroncamento, pois é necessário que se saiba que não é de agora que o Governo do Estado e os representantes deste no Congresso Nacional vêm se debatendo para conseguir aquele objetivo, tanto mais quando a sua obtenção, atualmente, não irá impedir que se escôem mais dois ou três anos para que as novas instalações ferroviárias se vejam concluídas, ficando assim livres os terrenos da avenida Tito Franco.¹¹

As obras da Avenida Tito Franco envolviam interesses comuns entre Estado e União. A transferência de domínio de propriedade da linha ferroviária, que havia passado do Governo Estadual para o Governo Federal, em 1922, através do Decreto n. 15.563, de 13 de julho de 1922, “com o propósito de encampá-la como ferrovia federal” (ANDRADE, 2010, p.51), permitindo que a União tomasse decisões quanto a sua destinação:

Decreto nº 15.563, de 13 de Julho de 1922¹²

Resolve adquirir a Estrada de Ferro de Bragança, de propriedades do Estado do Pará, dal-a em arrendamento ao Governo do dito Estado.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização constante do art. 2º, n. VII, da lei n. 4.230, de 31 de dezembro de 1920, revigorada pelo artigo 38 da Lei n. 4.440, de 31 de dezembro de 1921, resolve adquirir a Estrada de Ferro de Bragança, de propriedade do Estado do Pará, afim de incorpora-la ás linhas federaes e, bem assim, dar a dita estrada em arrendamento ao Governo do referido Estado, na conformidade das clausulas que com este baixam, assignadas pelo ministro da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 13 de julho de 1922, 101º da Independencia e 34º da Republica.

EPITACIO PESSÔA.

J. Pires do Rio.

Homero Baptista.

¹¹ Fonte: Jornal *O Liberal*, de 14.02.1952.

¹² Fonte: <http://www2.camara.leg.br>

Entre a remoção dos trilhos e a duplicação da avenida, ambos, Governo Federal e Governo do Estado, trabalhavam no sentido de dar melhores condições de tráfego à avenida, tendo o Departamento de Estradas e Rodagens como órgão responsável pela execução das obras. A duplicação da avenida foi efetivada (figura 26), possibilitando que trens e veículos trafegassem paralelamente, por duas décadas, até que se concretizasse a extinção da linha ferroviária e a remoção dos trilhos pela administração federal, o que de fato se concretizou, na década de 1960.

Figura 26: Avenida Almirante Barroso, duplicada na década de 1950.



Fonte: arquivo Nádya Albuquerque, disponível em <www.nostalgiabelem.com>, acesso em 15.09.2014.

Um ano depois foi anunciado pela imprensa o projeto geral da nova estação rodoviária na Praça Floriano Peixoto, próximo ao conjunto IAPI, objetivando abrigar os passageiros das linhas de ônibus provenientes do interior do Estado. Pretendia-se alcançar uma concepção arquitetônica com características similares às estações americanas. Procedeu-se então a uma concorrência pública aberta pela Prefeitura Municipal de Belém, tendo a firma

M. da Silva Marques como vencedora. A assinatura do contrato teve a presença dos envolvidos no processo, entre eles os comerciantes paraenses, representantes dos automóveis e peças Hudson e do Automóvel Clube do Brasil:

Hoje, entretanto, para dar melhor idéia ao público paraense do que irá ser esse grande empreendimento, ilustramos esta notícia com o cliché do projeto em perspectiva da Estação, cujo início das obras terá lugar dentro de mais alguns dias, na praça Floriano Peixoto, ao lado conjunto residencial do Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários.¹³

O esforço conjunto para a implantação do projeto comprova que a construção de estradas, avenidas e estação rodoviária envolvia interesses mútuos entre a administração pública, federal e estadual e a iniciativa privada. As políticas de industrialização da Era Vargas estimularam o setor automobilístico do país, com a criação da Companhia Siderúrgica Nacional de Volta Redonda (RJ), em 1947, e o setor automobilístico encontrara seu lugar no parque industrial. Weiss (2006) destaca que “no final da década de 40, de acordo com os dados da Metal Leve, o Brasil possuía cerca de 30 mil veículos, em sua maioria fabricada nos Estados Unidos, mas havia também carros alemães, ingleses e italianos”; era necessário incentivar a produção nacional para fugir da crise capitalista originada nos países envolvidos na Segunda Guerra Mundial, dos quais o Brasil importava veículos.

Por razões desconhecidas, fossem políticas ou econômicas, a implantação do projeto não se concretizou, mas as políticas públicas no setor de transportes continuavam se desenhando. Com a criação do Plano de Metas, no governo do Presidente Juscelino Kubitschek (1956-1961), começou-se a investir na expansão da rede rodoviária nacional, com a construção de grandes rodovias, a exemplo da Belém-Brasília. Buscava-se a unidade nacional, por meio de construções de rodovias, integrando as regiões Norte e Sul, e ao mesmo tempo tentando estimular a utilização de veículos automotores.

Construída a Rodovia BR-010 (Belém-Brasília), surgiram as primeiras linhas rodoviárias e o sistema de transporte baseado em trilhos já não condizia com os ideais da nação. Em 26.12.1964, ficou determinado que 31.12.1965 seria a data máxima de funcionamento da Estrada de Ferro Belém-Bragança. Sua extinção se deu através do Decreto

¹³ Fonte: Jornal *O Liberal*, de 03.03.1953

nº 58.992, de 4 de agosto de 1966, e as atividades foram encerradas em 31.12.1965, completando 84 anos de atividades:

Decreto nº 58.992, de 4 de agosto de 1966

Dispõe sobre a implementação da política governamental de supressão de trechos ferroviários antieconômicos de que trata a Lei nº 4.452 de 1964, de 5 de novembro de 1964. Ver tópico

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o artigo 87, item I, da Constituição Federal, DECRETA:

Art 1º A substituição de trecho e ramais ferroviários antieconômicos por estrada de rodagem será programada de acordo com as estimativas das disponibilidades financeiras a que se refere a Lei nº 4.452, de 5.11.64, observados os procedimentos constantes deste decreto.¹⁴

Enquanto se concretizava a extinção da estrada de ferro, projetos eram desenvolvidos no sentido de ampliar a Avenida Almirante Barroso, antiga Tito Franco, acrescentando a terceira pista, resultado de um plano estudado pelo Departamento Municipal de Estradas de Rodagem, vinculado à Prefeitura Municipal de Belém, na gestão de Stélio Maroja (1966-1970), que divulgava publicamente suas ações. Na mesma reportagem, se anunciava os trabalhos para a construção da quarta pista:

Considerada uma das artérias mais bonitas da cidade, a avenida Almirante Barroso terá a sua terceira pista concluída, num trabalho realmente destacado do Departamento Municipal de Estradas de Rodagem. A terceira pista da Almirante Barroso (antiga Tito Franco), virá dar maiores facilidades ao trânsito, quando começar a receber um número de viaturas cada vez maior, por ser a única artéria de escoamento para a zona da Estrada de Ferro e outras localidades, como, por exemplo, Icoaraci, Aeroporto, etc.

A quarta pista está desde já recebendo as atenções da direção do DMER, e será iniciada tão logo terminada a terceira.¹⁵

A extinção da estrada de ferro, dando lugar a uma avenida, não representou somente a substituição dos trilhos pelo asfalto, das locomotivas pelos automóveis, em nome do

¹⁴ Fonte: <<http://presrepublica.jusbrasil.com.br>>

¹⁵ Fonte: *Jornal O Liberal*, 28.06.1966

progresso almejado, mas uma parte significativa da história da relação comercial entre a capital do Estado e zona bragantina se encerrava. A logística de transportes que vinha se desenhando, aos poucos, anunciava o começo do intercâmbio com outras cidades do interior do Estado e demais regiões do país, tendo a Belém-Brasília como eixo principal de comunicação.

Figura 27: Avenida Almirante Barroso, no início da década de 1970, com quatro pistas em funcionamento



Fonte: cartões postais EDIOURO, disponível em <www.nostalgiabelelem.com>, acesso em 28.08.2014.

Ao final da década de 60, a Avenida Almirante Barroso estava totalmente concluída (figura 27), se firmando como a única via de entrada e saída da cidade. O fluxo da avenida desencadeou uma vitalidade no Largo de São Brás, e em torno do mercado, que posteriormente o transformou em área de confluência com mais duas importantes avenidas, Magalhães Barata e José Bonifácio, e no sentido de acesso à zona central da cidade. O Mercado de São Brás, situado à esquerda deste percurso, era um marco visual perceptível a todos que se deslocavam naquela direção (figura 28).

Figura 28: início da Avenida Almirante Barroso, no início da década de 1960, em direção ao centro da cidade, com o Mercado de São Brás, ao fundo.



Fonte: acervo Rogério Neves Jr., disponível em <www.nostalgiabelem.com>, acesso em 28.08.2014.

A conclusão da Avenida Almirante Barroso com suas quatro pistas se deu no mandato do Presidente Emílio Garrastazú Médici (1969-1974), momento em que se implantava o Plano de Integração Nacional (PIN), instituído pelo Decreto-lei n. 1.106 em 16 de junho de 1970, que objetivava a “expansão da fronteira econômica para o Norte, aproveitando a região amazônica, correspondente à 42% da área do território nacional, vista à época como um vasto território com potencial econômico mas ainda pouco explorado” (LOUREIRO, 2010, p.2).

As mudanças na infraestrutura eram necessárias e a culminância das intervenções veio com a implantação de um terminal rodoviário no lugar da estação ferroviária, no Largo de São Brás, ponto de origem e destinação das futuras linhas rodoviárias. Os estudos preliminares iniciaram em 1967, num esforço conjunto entre o Departamento de Estradas e

Rodagem-PA e técnicos do Rio de Janeiro. Posteriormente, o governo estadual criou a Federação dos Terminais do Pará – FTERPA, através da Lei n.52, de 20.08.1969, e iniciou um processo de desapropriação de áreas no entorno da antiga estação, em favor do Departamento de Estradas e Rodagens-DER.

A inauguração ocorreu em 29.07.1970, na gestão do Governador Alacid Nunes e contou com a presença do Ministro dos Transportes, Mário Andreazza¹⁶. A imprensa local deu um destaque significativo ao evento, em razão da qualidade e relevância do equipamento público que estava sendo entregue à cidade e seus habitantes, a terceira maior estação rodoviária do país, depois das estações do Rio de Janeiro e São Paulo¹⁷. A localização no Largo de São Brás foi uma decisão baseada supostamente em critérios técnicos que não foram explicitados, porém foi previsto no projeto uma área reservada para carga e descarga de produtos que abasteceriam o comércio local:

As conveniências técnicas provaram que realmente São Braz era o ponto ideal para a construção de uma estação de passageiros.

Na ala direita, entre a fachada principal e o apêndice de serviços, há um pátio descoberto, com área aproximada de 144m², reservado ao estacionamento de veículos pesados (carga e descarga) que deverão abastecer o comércio local.

O projeto seguiu a concepção que fazia referência a um modernismo tardio. Um grande espaço coberto, totalizando 14.900m² com planta retangular, lajes em concreto armado, sustentadas por pilotis, simetria entre as linhas horizontais e verticais, se destacando na paisagem urbana, por suas dimensões e expressividade arquitetônica. (figura 29).

¹⁶ Jornal *A Folhada Norte*, de 29.07.1970.

¹⁷ Jornal *O Liberal*, de 29.07.1970

Figura 29: Terminal Rodoviário de Belém, no início da década de 1970, localizado à Praça do Operário.



Fonte: cartões postais EDIOURO, disponível em <www.nostalgiabelem.com>>, acesso em 17.07.2013.

O lay-out interno trouxe inovações em seu programa de necessidades, como jamais existira na cidade. Um edifício com três pavimentos, trinta lojas internas e externas, restaurantes, sanitários coletivos e privativos, guarda-volumes, doze unidades de guichês, um grande salão para circulação do público, salas administrativas para os órgãos de apoio e um pavimento exclusivo para a administração da estação. O acesso ao prédio se dava pela parte frontal, para o público, e nas laterais para os veículos de transporte e descarga¹⁸.

O entorno ganhava neste momento o único e mais importante equipamento urbano de infraestrutura de transporte rodoviário da capital, trazendo uma nova dinâmica ao Largo de São Brás: fluxo de pessoas, vendedores ambulantes, veículos particulares, transportes públicos (ônibus interestaduais e táxis), se desenvolvendo às proximidades do mercado público (figura 30). A magnitude do projeto foi sentida pelos moradores da área:

¹⁸ Jornal *O Liberal*, de 29.07.1970

O que eu consigo lembrar foi a expectativa de uma melhoria, de um intercâmbio com os outros interiores. Facilitava muito a chegada de ônibus. Era uma alegria. Havia uma empolgação. Os moradores do IAPI ficaram muito empolgados porque era o progresso chegando. Abriu estradas para interiores que eu não conhecia e nunca tinha ouvido falar. O Terminal Rodoviário deu um impulso muito grande para os interiores do Pará... (Graça Martins, moradora do conjunto habitacional do IAPI, desde a década de 1950).

Figura 30: área de embarque /desembarque e estacionamento, em frente ao Terminal Rodoviário de Belém, próximo à Praça do Operário.



Fonte: imagem disponível em <www.nostalgiabelem.com>, acesso em 23.08.2013.

A implantação da estação rodoviária guardava em suas entrelinhas, a intenção do governo federal em abrir vias para o Norte, no âmbito do Projeto de Integração Nacional. A vinda do Ministro dos Transportes envolvia três propósitos: inaugurar a estação, o trecho asfáltico da Belém-Brasília entre Anápolis e Jaraguá e anunciar a vinda do Presidente Emílio Médici, no mês de outubro seguinte, para inaugurar a Transamazônica.¹⁹ Estas ações eram correlatas, no sentido de fazer avançar os grandes projetos para a Região Norte, dentro de uma ideologia de desenvolvimento, como a construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí e o Projeto Ferro Carajás, cujos estudos de implantação já haviam iniciado.

¹⁹ Jornal *A Folhada Norte*, de 29.07.1970.

Com a inauguração, em 1970, se encerra um período de quarenta anos de transformações ao longo da Avenida Tito Franco, abrindo uma via de comunicação entre Belém e o interior do Estado, conforme o relato da antiga moradora. Os trens e os trilhos deram lugar aos transportes coletivos e às estradas que permitiriam descobrir a geografia regional, desconhecida até aquele momento.

As construções apresentadas, objeto deste estudo, se originaram do saber profissional (WAISMAN, 1972), transformando a paisagem urbana do Largo de São Brás e concretizando o ideal de modernização iniciado em 1930, com continuidade nos governos seguintes, estabelecendo novos modos de vida, o que se configurava quando, no início da década de 1970, os habitantes daquela área se confrontariam com um novo estilo de morar, de se educar e de se deslocar.

Figura 31: vista aérea do Largo de São Brás, atravessado pela Avenida AlmiranteBarroso, no início da década de 1970, com o Mercado de São Brás (no círculo em amarelo), o conjunto habitacional do IAPI e a Escola Municipal Benvinda de França Messias, à direita da avenida, em frente ao mercado e o Terminal Rodoviário de Belém, à esquerda, á Praça do Operário



Fonte: arquivo José Maria de Castro Abreu Júnior, disponível em < <http://fauufpa.org>,>, acesso em 09.07.2012.

Esta dinâmica de desenvolvimento urbano e arquitetônico fez do Mercado de São Brás “um autêntico centro de interrelações econômicas, reproduzindo em pequena escala, em seu entorno, a mistura de atividades que haviam conhecido seus dias, os velhos mercados ao ar livre” (GUÀRDIA & OYÓN, 2010, p.54).

Esta nova configuração foi o resultado das intervenções realizadas de forma pontual, mas que ao seu término, criaram uma particularidade no contexto da cidade: o espaço urbano tinha se tornado um conjunto arquitetônico formado espontaneamente, tendo a Avenida Almirante Barroso como via de acesso em dois sentidos, em direção à saída da cidade e as áreas centrais de Belém, como mostra a imagem anterior (figura 31). O Largo de São Brás havia se transformado, em 1970, num mosaico de peças distintas, a partir de sucessivas intervenções, mas estas peças se relacionam, o que será analisado a seguir.

2.3 – ARQUITETURA, IDEOLOGIA E SERVIÇOS PÚBLICOS: UMA TRAMA URBANA

2.3.1 – CONSIDERAÇÕES SOBRE NOÇÃO DE TRAMA HISTÓRICA

O recorte temporal entre a implantação do conjunto IAPI Belém, em 1950, e a inauguração da estação rodoviária, em 1970, tem como objetivo mostrar uma sucessão de intervenções do poder público que transformou o entorno do mercado de São Brás, em vias de expansão em direção ao bairro do Marco, limite da 1ª Léguas Patrimonial da cidade de Belém; uma ocupação que se processou em diferentes tempos e ritmos, resultando num adensamento de construções com naturezas distintas.

Ao discorrer sobre o tempo das teorias de auto-organização, no âmbito da história urbana, Lepetit (2001) aborda a mudança de rumo inesperado e a complexidade de evolução dos sistemas e as possibilidades de análise de sua historicidade. “A primeira segue uma trajetória temporal, em que cada sequência depende das precedentes, mas não as reproduz de forma idêntica” (LEPETIT, 2011, p.138) e a segunda analisa a “historicidade como um processo temporal complexo, no sentido de que o sistema vê seus elementos surgirem de uma pluralidade de tempos descompassados cujas modalidades de combinação geram mudanças a cada instante” (LEPETIT, 2011, p.138).

A pluralidade de tempos e as mudanças resultantes que transformaram o Largo de São Brás conduziram a uma reflexão sobre a existência de uma trama histórica subjacente a este objeto de estudo, que envolve arquitetura, ideologia e serviços públicos, pela forma como as ações ocorreram, ou seja, num descompasso temporal que não permite situar o Largo de São Brás na categoria de espaço urbano planejado.

Considera-se que “todo o material com que trabalha a arquitetura é histórico” (WAISMAN, 1972, p.64) e a história é constituída por fatos, pontuais, sucessivos ou simultâneos no binômio espaço/tempo, numa mistura humana que Veyne (1930) define como trama histórica:

Os fatos não existem isoladamente, nesse sentido de que o tecido da história é o que chamaremos de uma trama, de uma mistura muito humana e muito pouco “científica” (grifo do autor) de causas materiais, de fins e de acasos, de um corte de vida que o historiador tomou, segundo sua conveniência, em que os fatos têm seus laços objetivos e sua importância relativa... um corte transversal dos diferentes ritmos temporais, como uma análise espectral; ela será sempre trama porque será humana, porque não será um “fragmento de determinismo”, (VEYNE, 1930, p.28).

A compreensão da história urbana do espaço edificado no entorno do mercado e suas relações intrínsecas, implica inicialmente em desvendar a articulação entre os fatos históricos articulados, dentro de um “conjunto emaranhado: a trama dos acontecimentos” (AURÉLIO, 2013, p.683). A ação humana produziu “fatos arquitetônicos” (ROSSI, 1995, p.26) criando um sistema auto-organizado, dentro de uma cronologia, resultando no adensamento de uma arquitetura modernizante no entorno de uma construção com elementos classicizantes.

Do ponto de vista metodológico, ao se escolher a análise que segue a cronologia, não haveria o recorte, a transversalidade, os fins e os acasos, mencionados por Veyne, nem o emaranhado de acontecimentos que caracterizam a noção de trama, em sua definição literal, e a ideia que se pretende defender, neste momento, se opõe à abordagem cronológica dos fatos históricos. Defende-se que o entorno edificado do Mercado de São Brás foi a consequência de fatos históricos e arquitetônicos que se cruzaram no tempo e no espaço, constituindo uma “trama urbana” (MONTANER, 2005, p. 131) ao seu término.

Uma trama parte de um acontecimento inicial que desencadeia uma série de eventos intercalados. Neste sentido, não se deve atribuir à construção do conjunto habitacional IAPI, em 1950, como o marco da constituição do entorno, tanto urbano quanto arquitetônico, É fundamental, para entender este adensamento construtivo, articular fatos anteriores e cortes transversais que contribuíram para a referida constituição.

2.3.2 – A TRAMA URBANA E SEUS PONTOS: O MERCADO E OUTRAS OBRAS PÚBLICAS

Definiu-se então, o início do funcionamento da Estrada de Ferro Belém-Bragança, em 1884, como o primeiro ponto da trama histórica que se engendrou, primeiramente, por sua importância no aspecto da mobilidade urbana e relevância econômica na região ao longo de seis décadas; segundo, por sua localização e importância na criação do principal eixo de comunicação entre a cidade, o interior do Estado e as demais regiões do país, permanecendo mesmo após a extinção da linha ferroviária.

A escolha de sua localização se deu por decisão governamental, nos limites da Lei n. 658/1870, no marco da 1ª. Léguas Patrimonial, com a denominação de Estação Central São Brás, em posição geograficamente estratégica entre a zona central e o bairro do Marco, o único bairro planejado até aquele momento. Esta ação seguia uma política de construção de ferrovias que partiu da iniciativa de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá em implantar a primeira estrada de ferro do país, no Rio de Janeiro. Andrade (2010) destaca os interesses nacionais e internacionais na construção de ferrovias, como transporte moderno e eficiente.

Em 1884, a imagem da cidade correspondia à descrição feita pelo governador Pedro Vicente de Azevedo, em seu relatório de 1875, “como sendo uma grande capital, com comércio ativo e laborioso e ricos e suntuosos prédios, retrato muito diferente daquele da primeira metade do século XIX ”(PENTEADO, 1968, p.134). As décadas seguintes seriam marcadas pela gestão de Antonio Lemos (1897-1911), seguindo o modelo pautado no pensamento francês de urbanização, embelezamento e higienização.

O segundo ponto desta trama histórica se dá com a construção do mercado, na Praça Floriano Peixoto, “que tinha anteriormente o nome de Largo de São Brás, denominação mantida tradicionalmente pelo povo” (CRUZ, 1992, p.111). Por determinação legal, no âmbito de suas últimas ações, sua construção era um modelo de arquitetura importada que incluía a adoção de uma arquitetura inspirada em padrões europeus que contribuísse para a afirmação de uma ideologia política progressista e assim o legitimar politicamente. O mercado gerou uma dinâmica de relações sociais e comerciais, expandindo o Largo de São Brás, em outras direções, como havia acontecido nas capitais europeias, onde “os mercados

cobertos eram, no início do século XX, polos funcionais importantíssimos para estruturar os bairros, para “construir cidade” (grifo do autor) (GUÀRDIA & OYÓN, 2010, p.53).

Belém não possuía um sistema de transportes planejado e a combinação linha ferroviária/mercado, poderia contribuir para que a cidade se tornasse um agente polarizador na Região Norte. Esta lógica de expansão urbana que segue a relação de troca é explicitada por Salgueiro (2001), dentro dos princípios da economia política francesa que relaciona comércio e cidade:

A reflexão sobre a ideia de cidade como agente de polarização de uma região, organizando o sistema de trocas – a cidade capital como “nó” de comunicação – é um dos princípios da economia política francesa que se generaliza, aparecendo aqui e acolá na reestruturação do espaço (SALGUEIRO, 2001, p.147).

Comércio e mobilidade urbana se desenvolveram, no Largo de São Brás, a estação de 1884 e o mercado de 1911, e suas respectivas atividades, se fundem num único momento, iniciando a transformação do espaço urbano. O mercado público gerou a substituição da troca comercial ao ar livre, a feira, pela troca sob o espaço coberto. Mas o ajuntamento de barracas ao redor de um mercado público parece ser automático e esta configuração retorna anos depois. Capitais europeias como Paris e Barcelona, tinham vivenciado a dinâmica de comércio espontâneo ao redor de seus mercados.

Em 1939, quase trinta anos após a construção do mercado, a gestão municipal inaugura um pavilhão anexo destinado exclusivamente à venda de peixes e mariscos. Fontes históricas mostram que havia mais uma vez, uma intenção política subjacente nesta iniciativa. Poderia-se supor que a necessidade de abastecimento havia aumentado, em função do aumento da população, mas “sua população chegou mesmo a diminuir, aproximando-se em 1940, ao número de habitantes que possuía na primeira década deste século... todavia Belém mantinha um certo ar de prosperidade” (PENTEADO, 1968, p. 166, 167).

A concepção arquitetônica deste anexo assimilou os princípios arquitetônicos dos mercados cobertos do século XIX, com suas normas de organização espacial interna e higiene similares àquelas da edificação principal, associados aos valores inerentes do classicismo: a nobreza, a tradição, o conservadorismo e o sentido de continuidade que se expressam nas antigas formas.

No início do século XX, a crise do progresso que se esboça, determina novas atitudes em face do passado, do presente e do futuro. A ligação ao passado começa por adquirir formas inicialmente exasperadas, reacionárias” (LE GOFF, 1990, p.220). Nesta exasperação, o futuro já havia começado a perturbar sutilmente a acomodação confortável do passado e a trama histórica fixa seu terceiro ponto. Em 1929, os trabalhos de abertura da Estrada de Rodagem Tito Franco, como foi chamada inicialmente, já haviam iniciado no extremo oposto do Largo de São Brás, em linha paralela à via férrea.

Um paralelo físico e um cruzamento temporal se desenham, pois dois sistemas de mobilidade urbana com naturezas muito distintas iriam circular literalmente lado a lado, por mais de três décadas, permitindo que a população tivesse um novo meio de locomoção, o automóvel, enquanto os trens faziam seu percurso habitual. A cidade recebia os reflexos econômicos da crise mundial nos anos pós-1ª. Guerra Mundial. Belém que sofrera o declínio da borracha se encontrava sem perspectivas de desenvolvimento, como descreve Penteado (1968):

Sem luz pelas ruas, sem dispor de água em quantidade suficiente às suas necessidades, sem energia para que houvesse um desenvolvimento industrial razoável, a capital do Pará, paradoxalmente, não decaía: estava como estagnada na sua evolução, à espera de que um novo surto de progresso, consequência de fatores que até então desconhecia, lhe trouxesse condições socioeconômicas para transformá-la em uma grande cidade (PENTEADO, 1968, p.163).

O novo surto de progresso chega na década de 50 e começa a se refletir na cidade e no Largo de São Brás com a construção do conjunto habitacional IAPI, a escola Benvinda de França Messias e o anúncio da possibilidade de implantação de uma moderna estação rodoviária, reproduzindo a concepção arquitetônica das estações americanas. Havia, desde então, o interesse em se alcançar a capital, por meio de uma estrada de rodagem, mas a estação chega somente vinte anos depois, com a implantação do Terminal Rodoviário de Belém.

Neste momento, a trama histórica fixa seu quarto ponto e os fatos parecem descer numa espiral que envolve o mercado internacional, a política nacional e o contexto local, ou seja, a crise pós-guerra, o populismo e o baratismo. Nem a população, nem a cidade estavam preparadas para mudanças repentinas vindas do contexto externo. Lepetit (2001) analisa os descompassos que se cruzam no tempo presente das cidades:

A cidade, como vimos, nunca é absolutamente sincrônica: o tecido urbano, o comportamento dos cidadãos, as políticas de planificação urbanística, econômica ou social desenvolvem-se segundo cronologias diferentes. Mas ao mesmo tempo, a cidade está inteira no presente. Ou melhor, ela é inteiramente presentificada por atores sociais nos quais se apoia toda carga temporal (LEPETIT, apud SALGUEIRO, 2001, p. 145).

A afirmação de Lepetit (2001) de que a carga temporal se apoia nos atores sociais, deve-se entender no âmbito deste objeto de estudo, que forças externas colocaram o Largo de São Brás, numa situação antagônica. Um novo modo de habitar e de viver começava a se impor sobre as práticas sociais oriundas do século XIX, dentre elas as relações comerciais no mercado público e a forma de locomoção que ainda se desenvolvia nos trilhos de ferro.

A fala dos moradores do conjunto IAPI mostra o quanto seu cotidiano estava ligado ao mercado e à estação de trem. Salgueiro (2001) destaca as consequências deste encontro de práticas distintas na realidade:

As transferências de modelos são indissociáveis das condições de possibilidade ligadas às práticas locais que as transformam. Sabe-se que, após o tempo da leitura, vem o da realização. Das representações aos funcionamentos, a inserção das imagens ideais na realidade física de uma cidade (a aplicação das utopias em circunstâncias efetivas) supõe discrepâncias e discontinuidades. (SALGUEIRO, 2001, p.147)

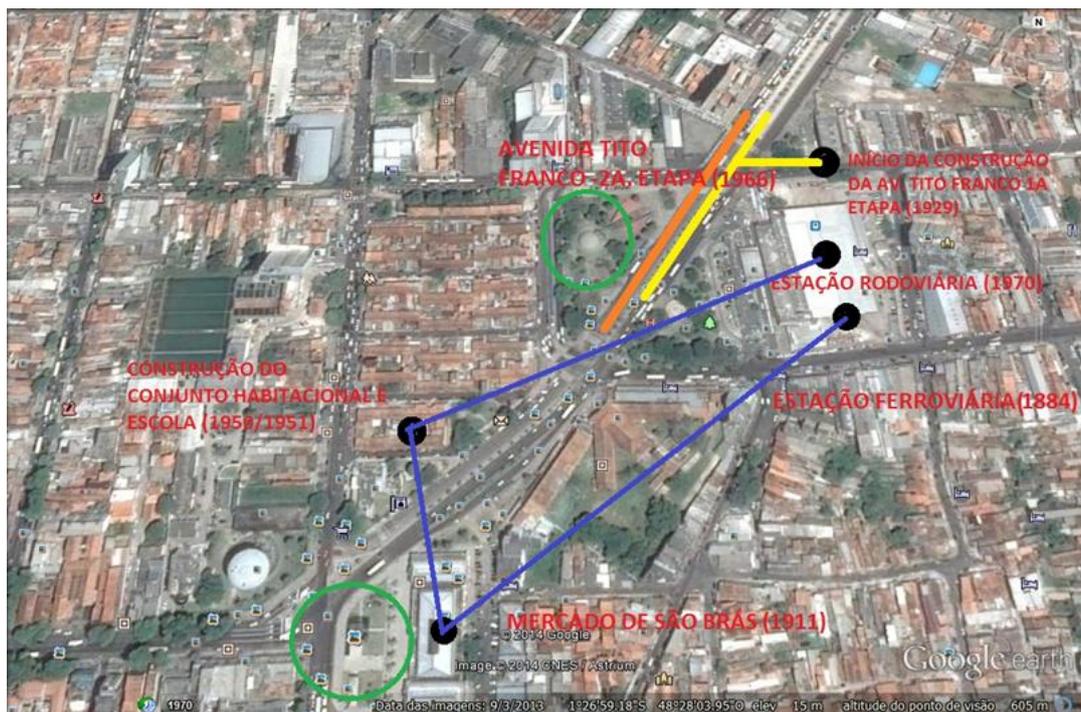
Discontinuidades e discrepâncias na cultura local e na morfologia do espaço urbano. O novo modo de habitar, em conjunto habitacional sujeito a normas, conforme relato dos antigos moradores, se diferenciava do anterior em casas térreas e com a liberdade do espaço da rua. Logo veio a formação espontânea de uma praça, ao lado do conjunto, que se tornou um espaço de convivência. A concepção modernista que privilegiava a criação de espaço entre os blocos, para o convívio social, não se mostrou suficiente e a praça se tornou uma extensão do conjunto.

A trama histórica e seus fatos desciam numa espiral, com sucessivas políticas públicas progressistas, integracionistas, pontuais e desconexas entre si, mas a trama urbana e seus fatos arquitetônicos se articulavam na horizontalidade espacial. A extinção da ferrovia, na década de 60, por decisão do governo federal, impulsionou a ampliação da Avenida Almirante Barroso, ex-Tito Franco. O progresso se aproximava da cidade, juntamente com o asfalto, fruto de uma ação iniciada em 1929, com a abertura da avenida, avançando ao longo do bairro do Marco.

Com a implantação da estação rodoviária em 1970, trama histórica e urbana se fundem, com a fixação de seu último e definitivo ponto e o Largo de São Brás, composto antes pela estação ferroviária, mercado e estrada de ferro, se configura em mercado, conjunto habitacional, escola, estação rodoviária e avenida arterial. A circulação na área se intensifica, em razão do fluxo de ônibus interestaduais, dos novos estabelecimentos comerciais vendedores ambulantes e usuários dos espaços públicos.

A nova configuração, estação rodoviária e avenida que se ligavam à rodovia, possibilitou que os governos federal e estadual trabalhassem, finalmente, para atingir seu intento, provocar um impacto territorial, abrindo as fronteiras para outras cidades do interior e para outras regiões do país. Os grandes projetos políticos, comerciais e industriais avançariam para a Região Norte, tendo a Belém-Brasília como eixo de ligação.

Figura 32: articulação dos pontos da trama histórica e arquitetônica que no plano físico resultou num adensamento construtivo, constituindo uma trama urbana



Fonte: mapa base extraído do Google Earth, 2014, com indicações da autora.

A trama histórica atinge seu objetivo: o avanço para o futuro por meio de construções e intervenções superpostas no espaço da cidade. Uma trama urbana que no espaço físico, como mostra a imagem anterior (figura 32), que se traduzia no adensamento de

edificações, com a particularidade de se constituir um “nó central” (LYNCH, 1969, p.84) onde se desenvolviam atividades de comércio, transportes, educação e habitação interligando o bairro do Marco à zona central.

A extinção da Estrada de Ferro Belém-Bragança se deu por motivos econômicos. Com o surgimento das primeiras linhas rodoviárias tornou-se impraticável a conservação da via e manutenção das locomotivas e vagões e a ferrovia começava a entrar em estado de decomposição (LEANDRO; SILVA, 2012, p.164). A retirada da via férrea foi mais que a supressão de um meio de locomoção. Este ato representou o fim de uma era, na qual o mercado público seria o único traço de memória do início do século XX uma resistência fragmentária do passado, como define Montaner (2013):

Em toda cidade, os momentos relevantes de sua história se sobrepõem em camadas, deixando ilhas de objetos, resistências fragmentárias, que remetem a globalidades passadas, já impossíveis de recompor. Toda cidade viva tem como missão servir de ponte entre o passado e o futuro, já que não pode existir futuro sem memória do passado. (MONTANER, 1997, p.163).

Entende-se que, na década de 1960, tanto o mercado, quanto a estação eram fragmentos de memória, mas a questão econômica prevaleceu, acarretando a retirada de um meio de transporte secular, pois o moderno transporte rodoviário que se instalava gradativamente apresentava um futuro promissor, para a região, no aspecto da mobilidade urbana e para o país, com a perspectiva da implantação dos grandes projetos nacionais.

O mercado permaneceu com sua história e sua relevância como equipamento urbano de abastecimento e comércio do bairro e da cidade, depois de reunir em seu entorno, durante duas décadas, exemplares representativos da arquitetura pública, praças, avenidas, com uma dinâmica de fluxo que permanece até o presente (figura 33), o que motivou este estudo de caso, no sentido de entender sua relação com o Largo de São Brás. Esta configuração possibilita que a análise prossiga num nível inferior da trama urbana, estabelecendo relações entre o mercado público e o entorno histórico.

Figura 33: o Mercado de São Brás e as construções com referências modernistas que se adensaram em seu entorno, entre 1950 e 1970



Fonte: mapa base extraído do Google Earth, 2014, com indicações da autora.

2.4 - A CONSTRUÇÃO DE UM DIÁLOGO

O Largo de São Brás se constituiu em um *lugar*, “uma totalidade de coisas concretas que possuem substância material, forma, textura e cor” (NORBERG-SCHULZ, 1965 apud NESBITT, 2008, p.444). O lugar possui um foco, aquele ponto para onde tudo converge, a coisa edificada em si: “em um contexto maior, tudo o que fica encerrado se torna um centro que pode exercer a função de “foco” (grifo do autor) para seu entorno” (NORBERG-SCHULZ, 1965 apud NESBITT, 2008, p.452).

Neste sentido, afirma-se que o Mercado de São Brás, um grande espaço fechado, se tornou o foco do entorno histórico, para onde convergiram novas expressões arquitetônicas e uma diversidade de atividades em novas relações, constituindo-se no que Waisman (1972) define como “unidade cultural” do entorno histórico:

Uma unidade cultural, pois, estaria constituída por um conjunto de atividades, fatos, problemas em termos gerais, de “objetos” (grifo do autor) do saber concernente ao desenho e à construção do entorno –, que encontram sua unidade em sistemas de valores e modos de ação e de pensamento suficientemente relacionados entre si como para diferencia-los das outras unidades culturais. Quer dizer, sistemas e modos que possuem um denominador comum, que surgem de atitudes vitais compartilhadas (WAISMAN, 1972, p.47).

A definição *conjunto mercado/entorno* constitui-se nesta unidade cultural, e se refere ao conjunto que começou em 1911, com a inauguração do mercado, e se consolida no período de 1950 a 1970 com as construções dessa época, já apresentadas. No interior da unidade existe uma “trama desenvolvida em vários níveis” (WAISMAN, 1972, p.43), cujos objetos, as construções, estão interligados por valores e ações que nascem a partir das concepções arquitetônicas, entendendo que “o saber profissional se mutila frequentemente a serviço de regimes totalitários, nos quais a construção do entorno não surge das necessidades vitais do homem, mas de requisitos políticos dirigidos à consolidação do poder do estado” (WAISMAN, 1972, p.47). Com efeito, este objeto de estudo trata de dois tempos da história urbana do Largo de São Brás, cujas intervenções se originaram da vontade política dos gestores públicos. No entanto, é necessário diferenciar os respectivos modos de ação, o que possibilita distinguir as unidades culturais que compõem o objeto de estudo (figura 34).

Figura 34: delimitação das unidades culturais no conjunto mercado/entorno



Fonte: mapa base extraído do Google Earth, 2014, com indicações da autora.

A primeira unidade cultural é o Mercado de São Brás, edificado entre 1910 e 1911, no âmbito de iniciativas de transformações urbanas de áreas da cidade de Belém, utilizando a estratégia de ordenar e embelezar a cidade, com o remanejamento da população menos favorecida para a periferia, dando espaço para as belas obras de arquitetura (SARGES, 2010).

Ao decidir pela construção de um novo mercado público, quando seu poder declinava juntamente com o ciclo da borracha, o Intendente fundamentou, em termos, as bases da força política que desejava impulsionar. Para isto, contratou profissionais competentes como Filinto Santoro, para que a tipologia do grande mercado coberto, estruturado em ferro e vidro e com um novo modelo de ordenamento espacial interno, transmitisse a mensagem ideológica do início do século XX: o progresso manifestado na realização de grandes obras.

A segunda unidade cultural compreende as construções de expressão modernista edificadas entre 1950 e 1970, o conjunto habitacional, a escola pública e a estação rodoviária, que emergiram igualmente por meio da iniciativa dos gestores públicos estaduais e municipais, mas de forma gradual, correspondendo às metas estipuladas em nível nacional, como as políticas trabalhistas, habitacionais e educacionais da Era Vargas (1930-1945) e o Plano de Metas de Juscelino Kubitschek (1956-1961), concretizadas em última instância por Emílio Garrastazú Médici (1969-1974).

Os discursos contidos na segunda unidade cultural propuseram mudanças que colocariam o país em direção ao progresso. O “novo homem” (Getúlio Vargas, 1930), “cinquenta anos em cinco” (Juscelino Kubitschek, 1956) e “integrar para não entregar” (Emílio Médici, 1970) guardavam em suas entrelinhas, o discurso da modernização e do progresso que incidiu nas principais capitais brasileiras, entre elas, a cidade de Belém.

Os objetos da segunda unidade cultural materializaram os diferentes discursos ideológicos, no *continuum* da história urbana do conjunto mercado/entorno. O progresso se fixa assim, como ponto de interseção da “trama de relações” (WAISMAN, 1972, p. 52) que se pretende compreender (figura 35).

Porém não se afirma que houve uma supremacia da ideologia sobre as necessidades do homem, ao contrário, sem o poder político e econômico que impulsiona as intervenções urbanas, não seria possível materializar bens e serviços públicos, e a arquitetura não cumpriria seu papel com seu principal cliente: o usuário do espaço.

Figura 35: as unidades culturais com seu ponto de interseção, a ideologia de modernização e progresso.



Fonte: mapa base extraído do Google Earth, 2014, com indicações da autora.

Em ambas as unidades culturais, o poder público se utilizou do saber profissional dos arquitetos e engenheiros, para consolidar sua força política. Oportunizando os recursos tecnológicos disponíveis no momento da produção industrial da sociedade a que serviam, em 1911, e posteriormente, entre 1950 e 1970, estes profissionais expressaram os aspectos funcionais e estéticos a que se propunha a expressão arquitetônica dos períodos analisados.

2.4.1 – OS OBJETOS E SUAS RELAÇÕES NA UNIDADE CULTURAL

Antes de adentrar o segundo nível da trama de relações, é pertinente fazer uma aproximação sobre os conceitos de *tipo* e *tipologia*, no sentido de facilitar a compreensão do projeto de arquitetura como uma ideia concebida (tipo) que se transmuta, originando séries de representações visuais variadas (tipologias) que parte de uma ideia primeira.

Ao estudar a natureza e seus elementos, os cientistas do século XVIII propuseram o uso do método como um mecanismo ordenador das formas e possíveis abstrações que delas

puddessem originar. Trabalhando com o binômio semelhança-diferença, utilizaram a ordenação progressiva para estudar os tipos de uma espécie e sua evolução, criando uma *tipologia* (grifo nosso). Entendendo que a natureza possuía tipos, foi estabelecida uma classificação do mundo inanimado que originou as conhecidas nomenclaturas (FEFERMAN, 2009).

Esta lógica alcançou igualmente a teoria da arquitetura, fomentando estudos voltados às tipologias arquitetônicas, baseados nas concepções projetuais, ao longo de sua história. Paralelamente, o aperfeiçoamento da representação visual por meio das geometrias analítica e descritiva deu novo impulso ao ensino da arquitetura. No início do século XIX, Jean-Nicolas Durand, arquiteto e professor na École Polytechnique, começou a trabalhar com as variações das composições arquitetônicas utilizando papel milimetrado seguindo uma tipologia, o que conferiu um caráter metodológico ao desenvolvimento de projeto arquitetônico.

A busca por um conceito-chave de tipo prosseguiu ao longo do século XIX. Quatremère-de-Quincy, arquiteto, escultor e acadêmico, publica os volumes de seu *Dictionnaire Historique de l'Architecture* (1832), estabelecendo a diferenciação entre tipo e modelo: “Tipo é a ideia genérica, platônica, arquetípica, é a forma básica comum da arquitetura; modelo é aquilo que pode ir se repetindo tal qual, como um selo que possui uma série de características recorrentes” (QUINCY, 1832 apud MONTANER, 1997, p.118).

A partir do desenvolvimento da Arquitetura Moderna, outros teóricos buscaram encontrar um conceito-chave para tipo e tipologia. Aldo Rossi, da escola italiana, resgatou o conceito afirmando a importância da herança histórica dos tipos para a constituição de uma trama que se constitui a partir dos elementos de uma tipologia como assinala Montaner (2005):

Esta posição vai ligada a uma atitude classificatória, baseada na crença de princípios imutáveis e de formas que permanecem ao longo dos séculos e sobre as quais se podem estabelecer critérios lógicos. Manifesta a importância da herança histórica e sobretudo, a relação de toda tipologia com a trama urbana (MONTANER, 1997, p.131).

A metodologia de Waisman (1972), para o segundo nível da trama de relações, propõe estudar as relações internas das unidades culturais, ou seja, entre os objetos, partindo de uma classificação em três séries tipológicas: as tipologias estruturais, as tipologias formais e as tipologias funcionais. Não se trata de uma classificação restritiva a um ou outro objeto, nem as

séries são excludentes entre si, pelo contrário, a autora entende que a análise deve abordar estrutura, forma e função de maneira integrada, expressando uma totalidade:

Se por outro lado levamos em conta o propósito deste trabalho, que não é, como já se disse o de analisar obras isoladas, mas o de criar métodos que permitam estudar a totalidade das construções que constituem o entorno, cujo estabelecimento de relações estruturais é necessário, então o critério tipológico aparece efetivamente como o mais apropriado para organizar a vasta variedade de fenômenos a considerar (WAISMAN, 1972, p. 67)

As tipologias estruturais partem do princípio que “materiais e técnicas construtivas, juntamente com a forma dão lugar à criação de tipos estruturais” (WAISMAN, 1972, p.72). As tipologias formais “tem a forma como o elemento da arquitetura mais obviamente expressivo da ideologia, porque se converte no objeto levando a especulações e manipulações ideológicas.” (WAISMAN, 1972, p.80) e as tipologias funcionais “se apresentam para nós como instrumentos válidos para a indagação proposta, já que constituem uma espécie de condensação das funções sociais, das necessidades e práticas sociais e dos modos de vida.” (1972, p. 100).

O objeto da primeira unidade cultural, o Mercado de São Brás, apresenta na origem de sua concepção, uma problemática histórica: a cobertura dos grandes espaços. Nos templos gregos e egípcios e no fórum romano, com seus edifícios públicos, “o espaço se constituía enquanto tal pela interação entre volumes” (Gideon, 2004, p. 25) e a monumentalidade ficava em evidência, pois deveria expressar o poder de seus governantes, mas, evidentemente, o espaço interno tinha uma grande importância para o desenvolvimento das relações comerciais e sociais. O mercado público do século XIX é uma referência à forma do grande espaço coberto da Antiguidade que segundo Waisman (1972) desempenham um papel no entorno edificado:

Estas antigas formas que permanecem em uso, ou que se repetem através do tempo desempenham um papel conservador no entorno; ao dar um sentido de continuidade à cultura em transformação ou em revolução, permitem assimilar grandes inovações sem intranquilizar a comunidade em demasiado, sem que seu entorno lhes aparente, de repente, estranho: atuam de um modo seguro contra a alienação (WAISMAN, 1972, p.84).

No entanto, o contexto da Revolução Industrial se diferenciava da Antiguidade, pois envolvia êxodo rural, explosão demográfica, expansão urbana, necessidade de abastecimento, renovação das técnicas construtivas, fenômenos impulsionados pela filosofia do liberalismo

econômico. As formas antigas eram familiares, mas a sociedade que se constituía aos poucos causava estranhamento, pelas demandas urgentes de organização espacial dos espaços fechados e abertos, para que as relações econômicas sociais não se desenvolvessem no caos.

A concepção arquitetônica dos mercados, galerias e pavilhões do século XIX era um desafio para o profissional que deveria encontrar soluções arquitetônicas que abarcassem o confronto entre espaço, estrutura e função, isto é, projetar um grande espaço (forma), com uma cobertura leve (estrutura), para abrigar um grande número de pessoas (função), como destaca Frampton (2005):

O livro de Durand, *Précis des leçons données à l'Ecole Polytechnique*, difundiu um sistema por meio do qual as formas clássicas, concebidas como elementos modulares, podiam ser organizadas à vontade para adequar-se a programas de construção sem precedentes, abrangendo mercados, bibliotecas e quartéis do império napoleônico. Rondelet primeiro, Durand depois, codificaram uma técnica e um método de projetos graças ao qual um classicismo racionalizado podia ser levado a adequar-se não apenas a novas exigências sociais, mas também a novas técnicas. (FRAMPTON, 2008, p.25).

O mercado herdou a inovação do ferro forjado que usado “junto com o envidraçamento modular, tornaram-se a técnica padrão de rápida pré-fabricação e construção de centros urbanos de distribuição: mercados, casas de câmbio e galerias” (FRAMPTON, 2005, p. 29). O autor destaca a rapidez de montagem dos *kits* pré-fabricados de ferro/vidro e o início de sua exportação para o mundo inteiro, em meados do século XIX. Sua utilização está presente nos lanternins da cobertura, nas escadas, nos quiosques de vendas, nas grades das portas e janelas, expressa nas formas decorativistas do Art-Nouveau, dando ao ferro mais que uma função estrutural, uma função estética.

Assim, a forma e estrutura do mercado interagem no espaço para que seja possível a realização de sua função: receber um grande número de produtos e usuários, para a realização de atividades comerciais, pois “a conformação do espaço e das funções no espaço constituem um “recorte” (grifo do autor) tanto na realidade espacial quanto na realidade social” (WAISMAN, 1972, p.106). O grande espaço coberto do mercado de São Brás respondeu à realidade das demandas de abastecimento da cidade de Belém, cuja população aumentara no ciclo da borracha, recebendo, estocando, comercializando e distribuindo, para as feiras locais, os produtos que chegavam da zona bragantina, desde 1911 até a década de 1970.

Esta função transcendeu os limites do espaço interno e o mercado se tornou um “unificador fictício de coisas muito diversas” (GUÀRDIA & OYÓN, 2010, p. 12). O fluxo de pessoas, com suas funções, necessidades, práticas e modos de vida, A figura 36, do início da

década de 70, sugere a existência de uma feira livre adjacente à edificação e que permanece até o presente, em outra configuração, lembrando que a intenção era de suprimi-la, à época da construção do mercado.

Figura 36: Mercado de São Brás, no início da década de 1970, com fluxo comercial em seu entorno



Fonte: disponível em <www.nostalgiabelem.com>, acesso em 23.08.2013.

As coisas diversas (GUÀRDIA & OYÓN, 2010, p. 12) e as construções diversas se adensaram no entorno. Os registros fotográficos permitem identificar o processo de adensamento construtivo ao longo do século XX, abrangendo não somente as edificações arquitetonicamente mais expressivas, mas também edificações menores. Possibilitam identificar igualmente o surgimento de praças, estabelecimentos comerciais, ruas e avenidas, atribuindo características similares ao entorno de outros mercados públicos no Brasil.

Em outros registros (figuras 37 e 38) do mesmo período, é possível identificar ônibus estacionados nas laterais da edificação, em situação que caracteriza sua importância como referencial para a mobilidade urbana.

Figura 37: Mercado de São Brás, na década de 1970, com indicação dos transportes urbanos estacionados na lateral



Fonte: disponível em <www.nostalgibelem.com>, acesso em 23.08.2013.

Figura 38: Mercado de São Brás, na década de 1970, com indicação dos transportes urbanos estacionados na fachada principal.



Fonte: disponível em <www.nostalgibelem.com>, acesso em 23.08.2013.

A segunda unidade cultural que compreende o conjunto habitacional, a escola e a estação, traz em seu conteúdo ideológico, a visão de que a sociedade deveria caminhar em direção ao futuro, numa perspectiva que caracterizou a transição entre os séculos XIX e XX, com suas transformações territoriais, sociais e tecnológicas, levadas a termo pela evolução do processo produtivo. Frampton (2008) assinala a transição como o início dos questionamentos do homem no contexto da industrialização:

Enquanto as mudanças tecnológicas levavam a uma nova infraestrutura e à exploração de uma maior capacidade produtiva, a mudança da consciência humana produzia novas categorias de conhecimento e um modo historicista de pensamento, reflexivo o bastante para questionar sua própria identidade (FRAMPTON, 2008, p. 3).

A consciência humana que reflete e questiona sua identidade, também questiona a própria cultura em transformação e os profissionais de arquitetura da primeira metade do século XX, procuraram responder às perguntas. A partir da inovação tecnológica, os profissionais encontraram nos materiais disponíveis, o ferro, o vidro e o concreto, a possibilidade de revolucionar a cultura artística em crise que intencionava se desligar das representações do passado. A arquitetura se tornou o elo entre o profissional e a sociedade, pois “uma tipologia formal implica uma certa tipologia de relações com o entorno físico que é sempre, ao mesmo tempo, um entorno cultural” (WAISMAN, 1972, p. 86).

O recorte no espaço se operou, por meio da integração da forma e das estruturas em concreto armado. As soluções arquitetônicas materializaram o espaço no qual as atividades contribuiriam para a criação da nova mentalidade, das novas práticas sociais e exigências da cultura, cujo resultado foi a criação de “genealogias e séries de obras modélicas, de tipos ideais que vão balizando a aventura épica da arquitetura moderna” (MONTANER, 1997, p.120).

Na Arquitetura Moderna “as formas, as superfícies e os planos não apenas moldam o espaço interno. Eles têm a mesma força que ele e vão bem além dos limites de suas próprias dimensões, como elementos constitutivos de volumes isolados no espaço (GIEDION, 2004). Pilares, lajes, vigas, brise-soleils, trapézios, rampas e combogós, as “obras modélicas” (Montaner, 1997) participavam esteticamente, funcionalmente e estruturalmente da construção. Os elementos formais e estruturantes dos objetos valorizam o espaço para o correto desenvolvimento das funções “pois é na elaboração das tipologias de coordenação das funções que função, forma e conteúdo se encontram e coincidem”. É neste ponto, em que se define

portanto, a unidade e a coerência de uma obra” (WAISMAN, 1972, p.107)., entendendo coordenação de funções como a articulação entre forma, estrutura e a função do espaço da edificação.

Elementos que vão além, como os blocos simétricos, alinhados e equidistantes do conjunto habitacional que destacam o espaço de convivência necessário às relações de vizinhança, se estendendo para a praça; os pilares internos da escola que delimitam o pátio de recreação e abrem para os jardins laterais, como um prolongamento, para o desenvolvimento das atividades lúdicas; a laje contínua da estação rodoviária que destaca a horizontalidade do espaço interno necessário para o alinhamento de boxes e do espaço externo para o posicionamento de veículos e a praça frontal que se torna um espaço de vitalidade, com pedestres e vendedores.

As soluções arquitetônicas materializaram o espaço no qual as funções intrínsecas aos objetos, habitação, educação e transportes, práticas sociais renovadas, contribuiriam para a criação de um novo espírito de cidadania, dentro dos princípios ideológicos, como a fé no progresso, o propósito de formar um novo homem e a integração nacional.

Aos profissionais envolvidos coube assimilar a mensagem da sociedade e traduzi-la em suas concepções arquitetônicas. O arquiteto decodifica a mensagem interpretando-a por meio de instrumentos – intelectuais e técnicos – que maneja, enquadrando-a dentro das exigências do processo de produção e estabelecendo uma seleção e uma hierarquização que correspondem a sua particular ideologia arquitetônica (WAISMAN, 1972, p.110).

Neste momento, as etapas do projetar, envolveram mecanismos exteriores, as políticas públicas e o desenvolvimento do processo produtivo. Apesar das diferenças de contexto, pode-se afirmar que a ideologia do progresso, a inovação tecnológica e a oferta de serviços públicos são pontos de interseção, nos dois tempos estudados, se manifestando em ritmos diferentes.

A partir da compreensão dos conteúdos das unidades culturais, pode-se partir para a análise da influência do mercado, uma obra de arquitetura com traços clássicos, sobre o entorno edificado num período de vinte anos, marcado por profundas mudanças na cultura do país, o que se constitui no objetivo principal deste trabalho.

Do ponto de vista empírico, a convivência entre duas expressões arquitetônicas diferenciadas, no mesmo espaço urbano, foi fruto da decisão de gestores públicos, em eleger

arbitrariamente um espaço na cidade e nele registrar suas ações, por meio de grandes obras, o que de fato ocorreu, em 1911, e de 1950 a 1970.

A questão que se impõe agora é entender, por exemplo, como edifícios verticais modernos se elevaram em torno de uma basílica, como é o caso do Largo de Nazaré ou como praças e um centro comercial ao ar livre se fixaram em torno do Palácio Antonio Lemos, em Belém do Pará. Estas situações são utilizadas como exemplo, para mostrar que o Mercado de São Brás e seu entorno é um dos casos identificados no contexto da história urbana da cidade, no qual edificações de expressão modernizante coexistem com as construções de expressão eclética no mesmo espaço urbano.

Partindo do princípio de que “a obra de arquitetura, a de determinação espacial, é em si mesma uma questão de entorno total: a obra é o entorno, ou bem o germe da organização total do entorno” (WAISMAN, 1972, p.116). A partir do momento em que o mercado foi implantado na paisagem do Largo de São Brás, a praça, a estação de trem e a caixa d’água em ferro do século XIX, se integraram à construção, formando o entorno total, criando uma relação de pertinência, pois todo o conteúdo da paisagem do entorno do Mercado de São Brás se tornou uma extensão da edificação. No momento em que novas construções se agregam, começam também a pertencer à mesma extensão e o diálogo entre as obras se faz necessário. Ao citar Scully (1965), a autora destaca esta necessidade:

Pois dentro do mesmo conceito se desenvolve a ideia da necessidade de que cada novo edifício estabeleça um diálogo com os edifícios já existentes ao seu redor; uma relação que pode ser dialética, mas que de algum modo há de ajudar a constituir um todo vivo e harmônico que ganha existência na rua (SCULLY, 1965 apud WAISMAN, 1972, p.119).

O sentido de existência se dá na rua, por meio da interação entre os atores sociais que ao utilizarem os espaços físicos dos edifícios, transformam o espaço urbano em um lugar de encontro. Os moradores do conjunto, os frequentadores do mercado, os alunos da escola e os usuários da estação rodoviária não utilizam somente os serviços públicos inerentes a um edifício exclusivo, mas todos eles, de acordo com suas necessidades. É quando o diálogo se estabelece, a partir de suas funções, pelo encontro de pessoas em seus espaços internos e externos, avenidas, ruas, calçadas, praças e feira, tendo o usuário como vetor que cria o nexo entre as construções.

O diálogo se firma igualmente pelo contraste entre duas expressões arquitetônicas, em razão de seus distintos conteúdos culturais. O passado classicizante do século XIX e a obra racionalista do século XX. Waisman (1972) afirma que esta relação é a situação mais frequente e a que tem merecido mais esquematizações de estudo, pois a “obra clássica, como a racionalista, tem aspiração de eternidade ou de atemporalidade” (WAISMAN, 1973, p.122).

.O Mercado de São Brás é a obra clássica, com “aspirações de eternidade”, e ao conceber os edifícios modernos, os profissionais quiseram, primeiramente, expressar, um respeito ao entorno existente com seu edifício principal; segundo, atribuir ao conjunto mercado/entorno um sentido de continuidade no tempo, fazendo com que as obras modernas fossem tão históricas quanto o mercado clássico “pois a obra pretende superar o valor do instante” (WAISMAN, 1972, p.122), do momento em que são construídas.

O respeito se traduz pelo efeito da ressonância que o edifício principal provoca na concepção projetual dos edifícios circundantes. O grande espaço coberto da estação rodoviária tem o mesmo valor estrutural e funcional do grande espaço coberto do mercado público, pois ambos trabalham com o mesmo objetivo, solucionar a questão da cobertura das grandes áreas; os pilares que sustentam sua estrutura com toda a rigidez, aparentemente estática, adquire beleza no alinhamento simétrico, tal qual as colunas dóricas alinhadas do mercado.

Estas reflexões são pertinentes, no sentido de mostrar que não há supremacia de uma arquitetura sobre a outra, mas que ambas pretendem guardar seu sentido de continuidade na história, na união harmônica entre forma, estrutura e função. Sentido que se expressa na prática, por sua estética, mas igualmente pelo uso permanente de seus espaços, pela dinâmica e fluxos que se manifestam na rua como espaço público, a partir do interior das edificações, e pelo reconhecimento da sociedade sobre seu caráter histórico, o que aconteceu efetivamente com o tombamento da área pelo poder público.

As relações no entorno histórico não se restringem às construções, pois as atividades que decorrem de suas funções geraram vitalidade no espaço urbano, desde a sua constituição com inauguração do mercado. Assim, o entorno histórico é também um espaço de experiências que se processam até os dias atuais, o que lhe confere o sentido de lugar. No próximo capítulo, será tratado este aspecto, no intuito de verificar igualmente, o sentido de permanência do Mercado de São Brás, a partir dos fenômenos que se processam em seu interior e no entorno.

CAPÍTULO 3 - O MERCADO E ENTORNO: ESPAÇOS DE VITALIDADE

3.1 – OS TESTEMUNHOS ORAIS E A FOTOGRAFIA COMO FERRAMENTA DA HISTÓRIA URBANA

Quando se escolheu o Mercado de São Brás e entorno, como objeto de pesquisa, a motivação inicial partiu da valorização de uma construção pertencente ao patrimônio edificado da cidade, cujos aspectos arquitetônicos, econômicos e geográficos se tornaram um referencial no bairro em que está localizada. Num segundo momento, optou-se por estabelecer relações com as construções do período de 1950 e 1970, no sentido de reconstituir e compreender a história urbana de um espaço afetado por transformações em sua paisagem e arquitetura. A delimitação da área e a definição das construções para análise seguiu o critério de periodização, ou seja, expressões arquitetônicas que apresentavam os referentes claros da arquitetura moderna e do processo de modernização que se produzia no país, com as mudanças na primeira metade do século XX, e no critério de estreita proximidade física com o mercado público, até então visualizado como um monumento.

Apresentou-se, assim, no capítulo anterior, a constituição do entorno edificado, como o resultado de uma trama articulada entre fatos históricos e fatos arquitetônicos que influenciaram na dinâmica do espaço urbano denominado Largo de São Brás. As construções e suas funções responderam aos anseios do ideal de modernidade vigente das hegemonias dominantes, cujo momento auge foi o período da economia da borracha, atravessando um hiato de três décadas sem grandes realizações, sendo retomado no novo contexto político dos anos do segundo pós-guerra.

Seguindo a nova proposta arquitetônica, o conjunto mercado/entorno começou a se constituir no final da primeira metade do século XX, contribuindo para dar um novo sentido aos espaços ocupados por meio da inserção de novos edifícios. O Mercado de São Brás e a Estação Ferroviária Belém-Bragança foram equipamentos urbanos que propiciaram o desenvolvimento da sociabilidade no Largo de São Brás. Estas novas construções

A concepção da arquitetura moderna atribuiu novas representações aos espaços ao fazer um recorte que distinguiu a vida social em duas categorias de função, a função natural, aquela que o homem cumpre para sobreviver, e a função culturalizada que é o resultado da condensação das funções naturais expressas em uma determinada cultura que ao serem

captadas pelo arquiteto conduz à elaboração de programas de necessidade (WAISMAN, 1972).

Estas novas construções, escola, conjunto habitacional, estação rodoviária apresentadas nesta análise responderam objetivamente às demandas da sociedade. Suas respectivas funções, comércio, habitação, educação e transporte favoreceram os contatos interpessoais em seus espaços internos e externos, razão pela qual o Largo de São Brás se tornou um dos pontos de maior vitalidade na cidade de Belém.

Fontes históricas, como as matérias de imprensa, atestam a importância desta nova arquitetura para a chegada gradual do progresso almejado, por meio do reordenamento do espaço urbano dentro de uma conjunção de fatores políticos, econômicos e geográficos, relativos a diferentes tempos da história da cidade.

Esta é uma das possibilidades de se entender a história urbana da área em estudo. Pretende-se, a partir deste ponto, tomar outro caminho, baseado na definição que coloca a influência dos aspectos vivenciais e subjetivos que Giedion (2004) aponta, como o sentimento, na realidade que a história se propõe a desvendar:

A economia e a política foram tomadas como pontos de partida para explicar a estrutura de uma época, em todos os seus aspectos. A influência do sentimento sobre a realidade, e sua constante permeação em todas as atividades humanas, foi amplamente desconsiderada ou menosprezada. Ao traçar as interrelações entre os avanços na arte, na arquitetura e na construção ao longo de um determinado período, é precisamente a influência do sentimento que devemos enfatizar (GIEDION, 2004, p.43).

Relacionar arquitetura e construção com a subjetividade dos aspectos vivenciais implica em buscar compreender como forma, função e estrutura provocam reações, o que nos indica a buscar na Psicologia os fundamentos que auxiliem a análise da interação espaço/homem, em decorrência dos fenômenos e eventos que se processam no cotidiano. Assim, passa-se a abordar o objeto de pesquisa pela perspectiva do indivíduo nas atividades humanas e ao invés de se discutir somente o valor das atividades no espaço, direciona-se a discussão para os efeitos decorrentes dos fenômenos e das experiências no lugar, ou seja, aquilo que confere vitalidade às construções e à paisagem urbana.

Para o pesquisador, a consulta aos documentos escritos é imperativa, mas o que se propõe, neste momento, é apresentar a fotografia e os testemunhos orais como uma das possibilidades de aproximação da realidade, pois as imagens podem fornecer indícios sobre comportamentos numa determinada época, auxiliando o trabalho comparativo entre diferentes

tempos de uma sociedade. O trabalho da Escola dos Annales demonstrou a necessidade da história de trabalhar com diversos tipos de documentos, incluindo a fotografia:

O novo documento, alargado para além dos textos tradicionais, transformado – sempre que a história quantitativa é possível e pertinente – em dado, deve ser tratado como um documento/monumento. De onde a urgência de elaborar uma nova erudição capaz de transferir este documento/monumento do campo da memória para o da ciência histórica (LE GOFF, 1990, p.549).

Estudos apontam que “cada vez mais de interesse dos historiadores, a fotografia ainda aponta problemas de ordem teórica e metodológica que cumpre enfrentar” (POSSAMAI, 2008, p.256), mas acredita-se, de maneira otimista, que o estudo da fotografia como documento, possa dar novos rumos à construção metodológica, pois ao mesmo tempo em que a cultura visual se expande na sociedade contemporânea, as imagens antigas vem conquistando seu espaço, sendo disponibilizadas em mídia digital. Este fenômeno atesta a importância da imagem para a compreensão da história social e urbana, principalmente, nos séculos XIX e XX, pois “imagens assim como textos e testemunhos orais, constituem-se numa forma importante de evidência histórica. Elas registram atos de testemunho ocular” (BURKE, 2001, p.17).

A imagem teve um importante papel na História, pois o Estado foi o principal contratante dos artistas nas Idades Antiga e Média, como uma das formas de registrar os grandes homens e seus feitos famosos. Reis, rainhas, políticos e suas famílias, batalhas, cerimônias oficiais e religiosas permeiam o acervo fotográfico das sociedades, transmitindo quase sempre o positivismo dos fatos, lugares e pessoas. Naquele contexto, o feio não era importante para o contratante e quando era registrado, intencionava-se mostrar uma transgressão e sua conseqüente coerção pelo poder, como é o caso das imagens talhadas em madeira, onde aparecem bruxas sendo queimadas pela fogueira da Inquisição ou a morte do inimigo pela espada do reino vencedor.

Com o advento da fotografia, na Idade Moderna, entra em cena o fotógrafo profissional. A imagem ganhou mais credibilidade, por sua exatidão, passando pelo período pós-Segunda Guerra Mundial, prosseguindo até a Guerra do Vietnã e finalmente alcançou o status de “fotografia-documento”, com a função de informar e “criando um forte vínculo com a imprensa” (ROUILLE, 2009, p.126).

Sabendo que toda interpretação textual ou visual, traz consigo a subjetividade do autor, com a fotografia, o risco de cair em abstrações e generalizações é iminente. A evidência

histórica se torna relativa, pois não há como extrair verdades absolutas. Kossoy (2012) esclarece sobre os limites de informação contida na fotografia:

A fotografia é indiscutivelmente um meio de conhecimento do passado, mas não reúne em seu conteúdo o conhecimento definitivo dele. A imagem fotográfica pode e deve ser utilizada como fonte histórica. Deve-se, entretanto, ter em mente que o assunto registrado mostra apenas um fragmento da realidade passada: um aspecto determinado. (KOSSOY, 2012, p.119).

Este aspecto determinado da realidade, em forma de fragmento, precisa se expandir e para que ele seja verossímil, as fontes escritas e os testemunhos orais podem preencher os vazios da imagem, com o objetivo de se aproximar o máximo possível do entendimento do passado. Em se tratando dos séculos XIX e primeira metade do século XX, o acervo fotográfico, na maioria em preto e branco, fornece elementos que despertam o instinto investigativo do historiador: pessoas e suas posturas, vestuário, alimentação, monumentos, paisagens, cenas do cotidiano, objetos de decoração e até mesmo animais.

A sociedade, seus atores e seus costumes, tão diferenciados do mundo contemporâneo, se desvelam na imagem como egressos de um mundo distante, inacessível pelo hiato temporal. A análise de uma fotografia conduz à abstração, ao imaginário e à busca pela suposta verdade histórica escondida.

Os registros fotográficos do Largo de São Brás, relativos aos períodos investigados são escassos, assim buscou-se fazer uma seleção de imagens para se somar a outros mais recentes, no intuito de identificar construções e cenas do cotidiano. O conteúdo das imagens revelou a existência de eventos pontuais ocorridos no entorno do mercado, com a participação da coletividade, não importando o grau de hierarquia dos indivíduos na sociedade vigente.

É possível identificar em seu conteúdo, as transformações arquitetônicas e urbanas, ao longo de cinco décadas, que constituíram a trama urbana apresentada no capítulo anterior. A análise visual a seguir, não pretende formular generalizações, nem tão pouco estabelecer verdades absolutas. O que se pretende efetivamente, neste capítulo, é buscar uma aproximação da realidade vivenciada no passado e no presente, associando aos testemunhos orais que permitam enxergar os traços de vitalidade que nasceram dos fenômenos sociais e seus atores e que conferem ao conjunto mercado/entorno os sentidos de lugar e permanência na cidade de Belém.

3.2 – UM LUGAR DE URBANIDADE

Ao se estabelecer um nível de análise, abordando atividades humanas no espaço, mas para as experiências humanas no lugar, esta envolve comportamentos, sensações e percepções, ou seja, o que significa entrar no “campo existencial” (CASTELLO, 2006, p.83). A teoria da arquitetura encontrou na abordagem fenomenológica de Norberg-Schulz (1965) os fundamentos para a elaboração do conceito de lugar em arquitetura que traduz a experiência sensorial no espaço geográfico ou no espaço construído. O autor aponta elementos como estrutura, fronteira e o retorno às coisas presentes nos lugares habitados, elevando o ambiente construído a um nível perceptivo.

Nesta perspectiva, o conjunto mercado/entorno se constituiu num *lugar*, a partir de suas construções que juntas formaram “uma totalidade de coisas concretas que possuem substância material, forma, textura e cor” (NORBERG-SCHULZ, 1965 apud NESBITT, 2008, p.444). Este lugar contém uma essência, o *genius loci* ou o espírito do lugar, um conceito romano retomado pelo autor, para explicar o ambiente como uma fonte de inspiração que leva o homem à abstração e ao entendimento da vida a partir dos fenômenos:

No curso da história, o *genius loci* (grifo do autor) tem se mantido como uma realidade viva, apesar de nem sempre ser designado por esse nome. Artistas e escritores buscam inspiração no caráter local e tendem a “explicar” fenômenos da vida cotidiana e da arte por referência a paisagens e ao contexto urbano (NORBERG-SCHULZ, 1965 apud NESBITT, 2008, p.454).

No mundo clássico, o *genius loci* precedia as construções. Aldo Rossi (1995) o entende como uma divindade que liga intimamente arquitetura e lugar:

Já aludi várias, no decorrer deste ensaio, ao valor do “locus”, entendendo com isso *aquela relação singular mas universal que existe entre certa situação local e as construções que se encontram naquele lugar* (grifo do autor). A escolha do lugar tanto para uma construção como para uma cidade tinha um valor preeminente no mundo clássico: a “situação”, o sítio, era governado pelo “*genius loci*”, pela divindade local, uma divindade de tipo intermediário que presidia tudo o que ocorria naquele lugar” (ROSSI, 1995, p.147).

Na arquitetura clássica, o "locus" se referia à arquitetura antiga e renascentista que circundam as praças italianas. A construção humana, e não apenas a paisagem, adquiriu valor de lugar e memória, conformando um sítio, ao qual Rossi (1995) denomina de fato urbano, um entorno mais delimitado da cidade que tem uma individualidade, governado por um espírito ou aura (CASTELLO, 2007, p. 20) que governa o espaço, o tempo e as memórias associadas.

É com base nesse conceito que no início do século XX, o lugar denominado Largo de São Brás configurava um fato urbano, um entorno composto de elementos singulares: uma caixa d'água em ferro, herança da era da borracha, um córrego que permitia o deslocamento fluvial, uma estação de trem, servindo de conexão com o interior do Estado e uma feira. Um lugar no qual o homem vivenciava a experiência da chegada e da partida, da troca e do convívio social. O *genius loci* governava as atividades de transporte, comércio e as relações interpessoais. A população da cidade era composta de comerciantes locais, de uma minoria de imigrantes europeus e de imigrantes nordestinos, numa região de clima tropical e economia baseada no extrativismo da borracha (SARGES, 2010, p.82).

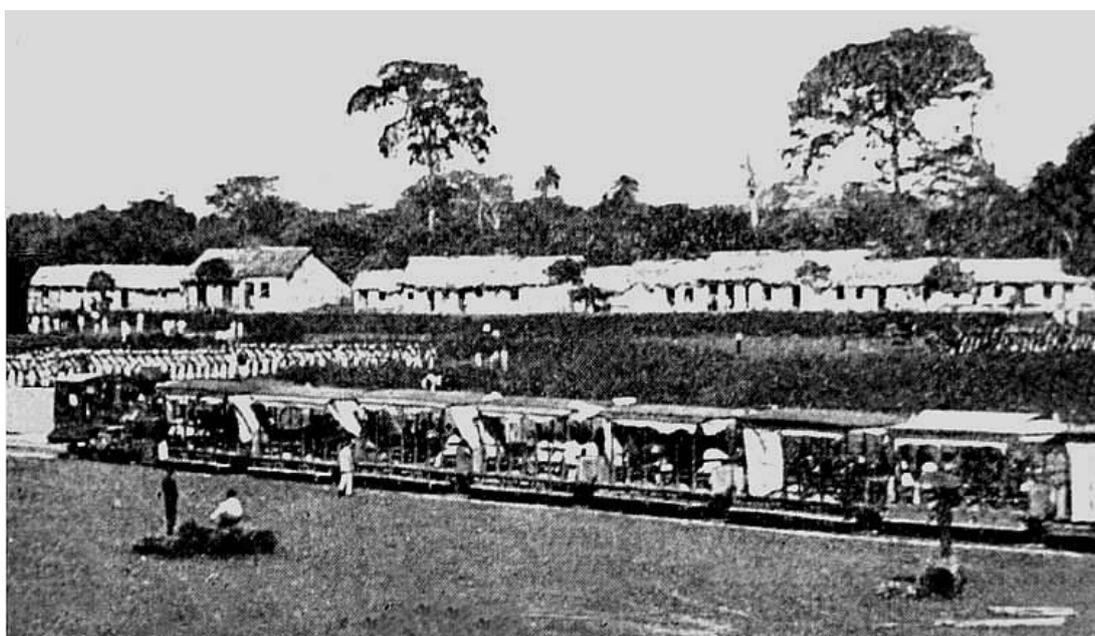
Figura 39: cartão postal, provavelmente do fim do século XIX, mostrando a revista da tropa armada no Largo de São Brás. Ao fundo, à esquerda, é possível identificar a caixa d'água em ferro (1884).



Fonte: cartões postais ARMANINO – Gênova, disponível em <www.nostalgiabelem.com>, acesso em 17.10.2012.

Um dos primeiros registros fotográficos do entorno do Largo de São Brás (figura 39), um cartão postal, provavelmente do fim do século XIX, mostra o momento em que é realizada a revista da tropa armada, um procedimento usual à ocasião de solenidades oficiais. Ao fundo, à esquerda, pode-se ver a caixa d'água em ferro, erguida em 1884, e casas simples que pertenciam supostamente à população menos favorecida. Ao centro, o bonde com passageiros, cuja visualização se torna mais nítida na imagem seguinte (figura 40).

Figura 40: área central da figura 39, ampliada, com destaque para o bonde que trafegava na cidade de Belém



Fonte: cartões postais ARMANINO – Gênova, disponível em <www.nostalgiabelem.com>, acesso em 17.10.2012.

Não é possível ver o extraquadro, a realidade além da imagem, a totalidade do entorno, como por exemplo, a estação de trem, o mercado, o homem comum. Não há verdade iconográfica. Boris Kossoy afirma que “a fotografia ou um conjunto de fotografias apenas congelam, nos limites do plano da imagem, fragmentos desconectados de um instante da vida das pessoas, coisas, natureza, paisagem urbana e rural” (KOSSOY, 2012, p.127), porém Braga (1916) é quem nos fornece uma descrição do Largo, em 1916, ao realizar um passeio de bonde pela cidade:

Chegamos depois á vastíssima praça Floriano Peixoto, antigo largo de São Braz, neste largo e no eixo da Avenida da Independencia eleva-se o bello edificio do Mercado, servindo a toda essa zona urbana, que se acha muito afastada do mercado municipal. O *tramway* (grifo do autor) volta-se para a esquerda, contornando a praça, tendo deixado á esquerda, no ângulo, o grande reservatório d'água potável. Esta vasta praça ainda está sendo devidamente tratada; fica ella próxima do bairro de canudos, habitado por trabalhadores. Ao deixar a praça, vamos entrar na extensa e bellissima avenida Tito Franco; antes, porém, podemos admirar a estação central da estrada de Ferro de Bragança (BRAGA, 1916, p.46).

Associando a descrição à imagem, as possibilidades de análise são variadas e a interpretação se desenvolve em função da apreensão subjetiva do leitor, no sentido de compor a imagem e a realidade além do quadro. As imagens acima não expressam uma dinâmica de eventos, mesmo sabendo que eles estavam acontecendo. Ela é estática, congelada num tempo do passado, mostrando serenidade e ordem no instante registrado, o que não significa que estes atributos retratam a verdadeira realidade da cidade.

A realidade além da imagem era de uma população menos favorecida, os imigrantes nordestinos que não seguiram para os seringais, enfrentava a difícil realidade do desemprego ou subemprego, além de serem obrigados a viver nas áreas mais distantes do centro e cumprir as normas de higiene e conduta imposta pela gestão de Antonio Lemos (SARGES, 2010, p.200).

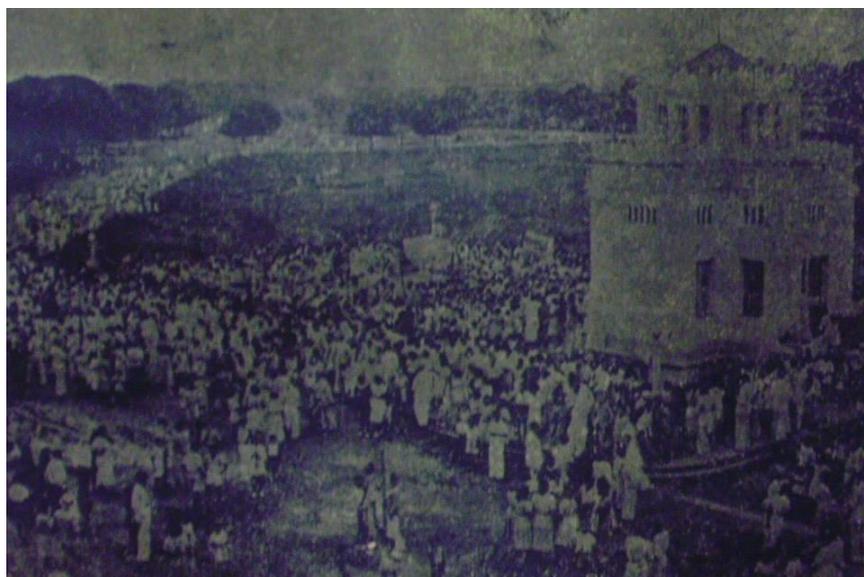
A construção de um mercado público de traços palacianos transformou o sítio e renovou o espírito do lugar onde o homem comum habitava e trabalhava. Uma arquitetura de raízes europeias numa cidade de raízes coloniais, na qual a percepção do homem comum do início do século XX era basicamente ligada à cultura local, suscita uma reflexão de caráter fenomenológico, sobre quais sentimentos foram evocados; aceitação ou repulsa, inspiração ou vazio, identificação ou estranhamento. Norberg-Schulz (1965) afirma que:

[...] os sistemas perceptuais se compõem de estruturas universais, inter-humanas, e também de estruturas condicionadas pela cultura e determinadas pelo lugar. É evidente que todo ser humano precisa possuir tanto sistemas mentais de orientação como de identificação (NORBERG-SCHULZ, 1965 apud NESBITT, 2008, p.457).

O Largo de São Brás possuía seus elementos referenciais, a caixa d'água em ferro (1884), o canal-doca que ligava a área ao rio Tucunduba, como mostra o mapa de Manoel Odorico Nina Ribeiro²⁰ e a Estação de Ferro Belém-Bragança, originados da cultura local e com a construção do mercado, os sistemas mentais de orientação mudariam, pois a partir de 1911 ele se tornaria o foco (NORBERG-SCHULZ, 1965) do entorno. Novos eventos e novos atores ocupariam o lugar, criando uma nova identidade, pois “na verdade, proteger e conservar o *genius loci* implica concretizar sua essência em contextos históricos sempre novos” (NORBERG-SCHULZ, 1965, apud NESBITT, 2008, p.454).

A imagem seguinte mostra uma batalha de confete, no Carnaval de 1941, realizada no bar Fortaleza, ao lado do Mercado de São Brás. Esta construção, juntamente com outra similar, existe até os dias atuais, onde funcionam respectivamente um bar e o posto da Secretaria Municipal de Economia que administram a organização do mercado e da feira. As batalhas de confete eram organizadas e transmitidas pelas rádios da cidade, indicando quem eram os favoritos a campeão (TEIXEIRA, 2011, p.6).

Figura 41: batalha de confete realizada às proximidades do Mercado de São Brás



Fonte: revista *Pará Ilustrado*, 1941, disponível em <www.nostalgiabelelem.com> 10.09.2014.

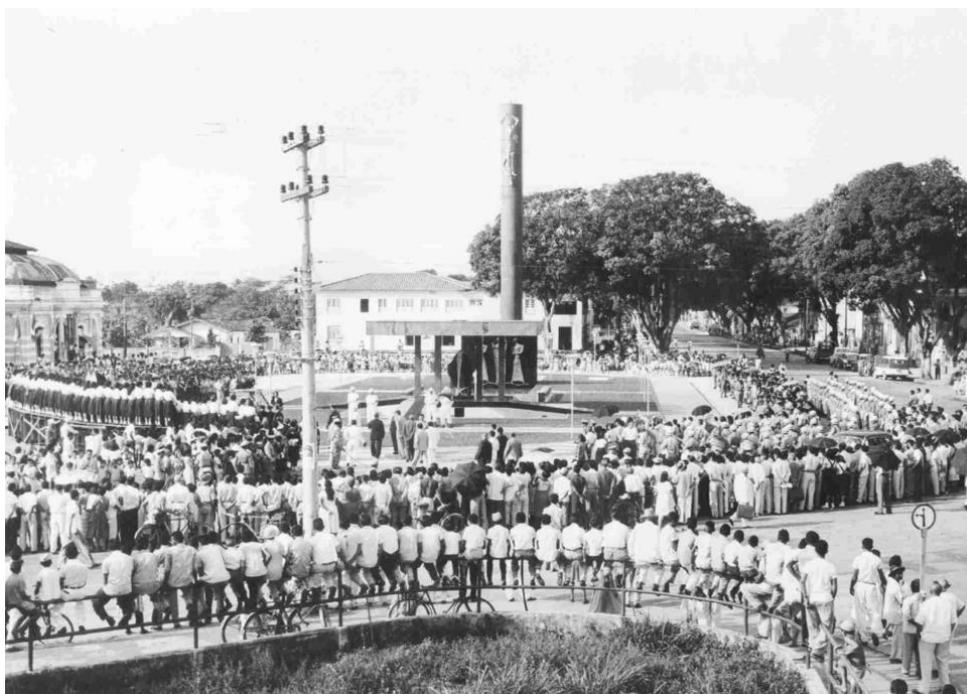
A postura contida dos participantes não expressa a alegria característica deste tipo de manifestação, provavelmente em razão das limitações impostas ao carnaval, no período do

²⁰ Idem p. 43

Estado Novo, quando “as autoridades não proibiram diretamente o carnaval, mas buscaram circundá-la, acredito que no intuito de prevenir possíveis irregularidades que pudessem ocorrer nas ruas principalmente no que se refere à conjuntura vigente” (TEIXEIRA, 2011, p.6). Assim, o espírito de lugar se manifestava em forma de festa com clima de ordem, diante das restrições do poder de polícia e não supostamente pela ausência de motivação dos participantes, como sugere a imagem.

Um novo contexto histórico que renova o espírito do lugar é o registro fotográfico de 1959, quando o Largo de São Brás se tornou palco de um evento oficial promovido pelo Estado, a inauguração do Monumento ao ex-governador Lauro Sodré, (figura 42), um acontecimento que ganha importante destaque na imprensa e na sociedade local, com a presença do governador Moura Carvalho, do poeta Bruno de Menezes e dos filhos do homenageado²¹. A solenidade foi realizada na Praça Floriano Peixoto, em frente ao mercado, que neste momento já havia conquistado sua representatividade no bairro e na cidade como espaço público de comércio.

Figura 42; inauguração do Monumento à Lauro Sodré, na Praça Floriano Peixoto, em frente ao Mercado de São Brás



Fonte: <www.nostalgiaelem.com>, acesso em 19.07.2012.

²¹ Fonte: Jornal *A Folha do Norte*, de 11.06.1959.

Neste evento em circunstâncias diferentes da imagem anterior, é possível perceber a mesma rigidez na postura dos participantes. O fotógrafo captou a horizontalidade simétrica do alinhamento das pessoas, compondo com a verticalidade das edificações, do monumento e das árvores. A rigidez pode ser uma tipificação de imagem que segue o critério de registro do fotógrafo, na qual “as pessoas retratadas podem ser vistas com maior ou menor distância, num enfoque respeitoso, satírico, afetuoso, cômico ou desdenhoso. O que vemos é uma opinião ‘pintada’, uma “visão de sociedade” num sentido ideológico, mas também visual” (BURKE, 2004, p.149).

O evento retrata o perfil de uma sociedade que atendia e as convocações oficiais, em sinal de respeito. A postura dos participantes e o modo de se vestir não permitem nítidas distinções. Rasmussen (1959) explica a semelhança entre pessoas de uma mesma época a partir de seu comportamento:

Nas fotos de uma época determinada, as pessoas se parecem muito entre si. Não é só uma questão de roupa ou penteado, mas também de poses e gestos e de sua maneira de se comportar em geral. Nas memórias da mesma época descobrimos que a forma de vida se harmoniza com a aparência exterior e também que os edifícios, as ruas e os povos estavam no tom do ritmo dos tempos (RASMUSSEN, 1959, p.29).

Procurou-se mostrar, até este ponto, a dinâmica de eventos que envolveu o Mercado de São Brás, porém é importante destacar um registro fotográfico da década de 1950 que remete à questão do transporte urbano, a partir da estação de trem e posteriormente, com os transportes públicos e automóveis, comprovando que os povos e as ruas estavam nos ritmos dos tempos, como analisa Rasmussen (1959). O próximo registro (figura 43) recuperam um meio de transporte que chegou em Belém na década de 1940, os zeppelins, que exerceram fascínio na população pelo seu aspecto perolado. A chegada desse modelo de transporte está relacionada historicamente com a presença de uma base aérea americana em Belém, após a Segunda Guerra Mundial e com a existência de uma oficina local que realizava seu acabamento externo (SOARES, 2014, p.7). Pode-se supor que havia uma estação de ônibus às proximidades do mercado, mas a imagem não permite afirmar esta situação. O registro foi feito em tempo chuvoso e não há, aparentemente, um fluxo de pessoas em seu entorno.

Figura 43: ônibus Zepellin estacionado em frente ao mercado, na década de 1950.



Fonte: acervo da Revista LIFE, disponível em <www.nostalgiabelem.com>, acesso em 19.07.2012.

O espaço físico do mercado e seu entorno se consolidaram como lugar, a partir destes registros, eventos e usos, mas os ritmos do tempo transformaram a arquitetura, os atores sociais e os fenômenos que se produziram nas décadas seguintes, porque “a forma de um lugar é sempre a forma de um tempo dos lugares; e existem muitos tempos na forma de um lugar” (ROSSI, 1995, p.68).

Sua passagem cria outros sentidos e nas últimas décadas do século XX e no início deste século, as atividades no entorno do mercado não se restringiam a eventos solenes organizados pelo poder público. As mentalidades e as posturas mudaram, trazendo um novo modo de expressão das massas que se apropriaram das praças públicas, organizando manifestações populares. Estas experiências conservaram e renovaram, mais uma vez o *genius loci*, (NORBERG-SCHULZ, 1965). Castello (2007) ao explorar as concepções de lugar, na virada do milênio, sob a ótica das, busca aproximar o conceito de lugar da realidade contemporânea, a partir da noção de urbanidade:

A urbanidade é uma qualidade típica e única do ambiente construído pelo ser humano. É nosso entendimento que a urbanidade é a qualificação vinculada à dinâmica das experiências existenciais conferidas às pessoas pelo uso que fazem do ambiente urbano público, através da capacidade de intercâmbio e de comunicação de que está imbuído este ambiente (CASTELLO, 2007, p.29).

Estes fenômenos que se produziram no entorno, nas últimas décadas do século XX e no início deste século, estiveram imbuídos de experiências existenciais: comícios políticos, concentração de categorias de classes trabalhadoras, espetáculos musicais, festas juninas, reunião de acampamento de sem-terra. Estes eventos analisados foram pontuais, desencadeados por circunstâncias políticas e econômicas, mas a urbanidade é uma característica do cotidiano dos espaços públicos, como descreve Castello (2007).

Cabe obviamente a ressalva de que a urbanidade como a entendemos aqui é aquela que se desenvolve no “public realm” das cidades. E que decorre da intensa interação dos fenômenos típicos da vida urbana, da dinâmica do cotejo das relações sociais e econômicas, da alteridade, da aventura, do aventurar-se da descoberta, de uma tessitura de eventos e de experiências. Ainda assim, também no campo da urbanidade é possível detectar variações, das quais, talvez a mais expressiva seja a que se refere ao âmbito “público” dos lugares da urbanidade. (CASTELLO, 2007, p.30).

Aventurar-se no Largo de São Brás significa partir da observação de como se desenvolvem as relações entre os espaços públicos e os habitantes da cidade. O chamado Complexo do Mercado de São Brás é constituído pelo mercado, o ponto focal da área, feira, mercado de carne e peixe e espaço gastronômico, guardando uma multiplicidade de fenômenos, por sua natureza pautada no modelo de troca do século XIX que coloca vendedor e comprador numa relação direta.

A complexidade não está apenas em seu nome, mas na dinâmica de sua urbanidade que conduz a questionamentos sobre a resistência de uma construção e seus valores intrínsecos, no contexto da cidade contemporânea, onde o consumidor mergulha num universo de experiências sensoriais, a partir dos odores misturados entre camarão seco, ração para animais, madeira e produtos químicos para a conservação de móveis. A variedade de cores e produtos, na maioria não perecíveis (figura 44), desperta a curiosidade, mas ao mesmo tempo contrasta com o tom branco amarelado e a umidade das paredes devido à falta de conservação.

Figura 44: interior do Mercado de São Brás, com a variedade de produtos, na maioria industrializados



Fonte: foto da autora, 2014.

Figura 45: detalhe do lanternim da cobertura do Mercado de São Brás, estruturado em ferro forjado e vidro.



Fonte: foto da autora, 2014.

A sensação é dúbia porque “as cores quentes e frias desempenham um papel importante em nossas vidas e expressam emoções e estados de ânimo muito diferentes” (HASMUSSEN, 1959, p.172), a curiosidade em descobrir as opções de produtos e a surpresa com o estado de conservação da construção. Esta alternância entre cores diversas e paredes escurecidas pela umidade domina o interior do mercado, o que poderia ser modificado por meio de uma revitalização, tirando proveito da luz natural que emana do lanternim da cobertura e elementos construtivos (figura 45) e assim o espaço ganharia luminosidade.

Caminhar em seu interior é descobrir um produto diferente, é “a surpresa que deve ser criada a cada curva, em cada corredor” (RENNÓ, 2006, p.102) e a cada vez que se dobra uma das suas esquinas: alimentos, roupas, bolsas, calçados, discos de vinil, CD’s e DVD’s e a oferta de serviços de concerto em geral, principalmente roupas e eletrodomésticos. Estes serviços se estendem nas lojinhas das laterais do mercado, onde se encontram bares e lojas de perfumes e ervas regionais. Não existe qualquer traço de modernidade no mercado, pelo contrário, existe uma aura de simplicidade.

O horário da manhã concentra as atividades comerciais, como na maioria dos mercados e feiras de gêneros alimentícios da cidade. Nas visitas realizadas em dias diferenciados, ao longo da pesquisa empírica, não se observou diferença no número de frequentadores entre os dias da semana e os sábados e domingos. O público feminino está presente em sua maioria, uma característica que remete à importância da mulher na vida social sob o mercado coberto e “tão menos devemos esquecer o impacto social e de gênero que supõe a criação de um poderoso foco de vida e sociabilidade, no qual a visibilidade das mulheres como compradoras e vendedoras no espaço público era definitiva” (GUÀRDIA & OYÓN, 2010, p.13). São mulheres, jovens e idosas, que frequentam assiduamente o mercado e algumas já o fazem há muitos anos:

[...] frequento o mercado há mais de quarenta anos, tem semana que eu passo sem vir, mas tem semana que eu venho todo dia e às vezes, três vezes ao dia... (Eurídice Roterdan, 65 anos, moradora do bairro de São Brás).

[...] frequento o mercado há uns 33 anos; venho aqui sempre (Raimunda Lameira, 74 anos, moradora do bairro de Canudos).

[...] venho todos os dias, fazer compra prá minha patroa... (Jaqueline Teixeira, 25 anos, moradora da Terra Firme).

Os consumidores masculinos são em menor número. Há muitos vendedores homens e os consumidores estão quase sempre conversando, bebendo sua “cervejinha” ou em simples estado de contemplação, o ócio criativo. As relações sociais se constroem na familiaridade e não apenas no aspecto comercial. O lugar existencial da fenomenologia transcende a formalidade da relação vendedor comprador. As motivações não são apenas econômicas, mas também afetivas:

Todo mundo me trata bem, aqui todo mundo é feliz (Jaqueline Teixeira, 25 anos, moradora da Terra Firme).

Amo! (o mercado). Aqui eu ainda tomo um bom raspa-raspa. O que eu gosto, eu só encontro aqui e em Mosqueiro. Nem lá no Ver-o-Peso eu encontro. Tenho bons amigos aqui. Muitos já estão em outro plano. Já desencarnaram. Parte da minha juventude está se acabando (José Maria Silva, 58 anos, morador do Coqueiro).

[...] aqui você não tem fila, aqui você é o freguês. Porque no supermercado você enfrenta fila, ninguém quer saber quem é quem. Aqui eu passo até por cima da cabeça do outro e digo: “Fulano! Paulinho, eu quero um prego, eu quero isso! Eu quero aquilo!” A gente que não é bem de situação, de saúde, a situação financeira, hoje a metade do povo vive desse jeito. Aí a gente é atendido mais rápido, tem a amizade, todo mundo te conhece, você conhece todo mundo. (Eurídice Roterdan, 65 anos, moradora do bairro de São Brás).

A afetividade e a familiaridade que os relatos expressam se manifestam pela identificação com o lugar, pois “é possível sentir-se “em casa” (grifo do autor) sem conhecer a fundo a estrutura espacial do lugar, isto é, o lugar é percebido por ter um caráter genericamente agradável” (NORBERG-SCHULZ, 1965 apud NESBITT, 2008, p.456).

O aventurar-se (CASTELLO, 2007) na descoberta prossegue na parte posterior externa do mercado. A feira, o pavilhão gastronômico, o mercado de carne e peixe, os veículos e as pessoas provocam uma confusão visual (figuras 46 e 47), ao mesmo tempo em que o som dos alto-falantes, rádios pessoais, o murmurinho das vozes, ou mesmo gritos, os odores de comida sendo preparada e dos produtos da feira, do monóxido de carbono dos veículos, tudo se mistura e se intensifica com o calor do local. Não há uma ordem aparente, mas certamente para os ocupantes do espaço, há a ordem que eles compreendem. Vargas (2010) destaca o aspecto confuso dos espaços de mercado no século XVIII e que ainda se reproduz no Complexo do Mercado de São Brás:

Quanto ao significado e imagem da atividade comercial, todos os espaços de mercado analisados no período reforçam a questão da diversidade e do congestionamento de imagens, sons, odores, mercadorias e pessoas que refletem a expressão máxima da vitalidade e do dinamismo do lugar. Desordem, confusão e multidão são fortes indicadores de sucesso do comércio, ou pelo menos seus requisitos essenciais (VARGAS, 2001, p.158).

Figura 46: estacionamento e feira situados na área posterior do Mercado de São Brás



Fonte: foto da autora, 2014.

Figura 47: a mesma área, vista sob outro ângulo, com a feira e o mercado de carne.



Fonte: foto da autora, 2014.

Se desordem e confusão são bons indicadores de sucesso comercial, por outro lado, assumem um aspecto negativo. Ao longo da pesquisa empírica, se presenciou o desentendimento entre uma vendedora e uma compradora, motivado por um suposto roubo da segunda, episódio que exigiu intervenção policial. Gritos, agressões e ameaças foram percebidos por todos que ali se encontravam e assim, com estas cenas supostamente recorrentes, o mercado se transforma num espaço de caos, “o lugar dos pequenos furtos, das palavras grosseiras e do ócio às vezes selvagem de uma multidão incontável” (GUÀRDIA & OYÓN, 2010, p.18).

Historicamente, as praças de mercado eram frequentadas pelos bons, e pelos maus, os pobres, os vagabundos, os meliantes e esta condição desencadeia cenas semelhantes. A pobreza, uma condição social que desencadeia a carência em todos os aspectos, mas sobretudo, a fome. O mercado público é um espaço de abastecimento, onde reina a aparente fartura de quem vende e de quem compra, um espaço que tem uma permeabilidade, “que convida à exploração e à descoberta” (VARGAS, 2001, p.156) e ainda que exista um poder de polícia no Complexo do Mercado de São Brás, a insegurança se estende por todo seu entorno, sendo percebida por seus usuários:

Até que aqui eu não tenho muito problema negócio de roubo durante o expediente né, à noite não, eu não sei como é que funciona. É perigoso passar por essas áreas... (Sr. Idenildo, servidor municipal e Administrador do Complexo de São Brás)

Aqui você tem que ver o horário. Depois de 1h ou 2h (da tarde), você tem que ter mais cuidado aqui na feira. É um perigo. O final da tarde é melhor... (Tatiana Coelho, 35 anos, compradora, moradora do Bairro de São Brás).

[...] a praça ali está abandonada, cheia de meliantes. Você não pode nem ir por lá, os caras ficam te atacando, querem dinheiro. Todas essas praças estão assim... (José Maria Silva, 58 anos, morador do Coqueiro).

As praças são o local preferido dos meliantes. Sem vitalidade, são ocupadas nas laterais por vendedores ambulantes e paradas de ônibus. A Praça Floriano, em frente ao mercado, não possui atrativos, apesar dos bares que funcionam nas laterais do mercado. A Praça do Operário, em frente à estação rodoviária, está envolta pela circulação de grandes ônibus, caminhões, táxis, veículos particulares e pessoas, e a Praça da Leitura, subutilizada, não cumpre o propósito que o nome indica, tendo a presença de indivíduos suspeitos transitando e ocupando a área central.

O conjunto do IAPI e a Escola Benvida de França Messias não transmitem o ideal de vida em coletividade, à qual se propunham, como descrito pelos antigos moradores, nas décadas de 50 a 70. As grades e cadeados mostram a insegurança do lugar e da cidade, ao mesmo tempo. A vida acontece em seus interiores e o entorno é dominado pelo fluxo do trânsito confuso nas vias do entorno que está diretamente relacionado ao trânsito da cidade. No interior da estação a dinâmica ocorre em função do ato de chegar e partir, mas as lojas de produtos e serviços em seu interior atraem consumidores diversos: passageiros, motoristas, funcionários, moradores do bairro e há aqueles que contemplam a paisagem sem nenhuma razão aparente.

O lugar vive assim entre dois tempos. O tempo do mercado e suas práticas econômicas e sociais oriundas do século XIX, que ainda se reproduzem apesar das mudanças na forma de consumo, e o ritmo acelerado de um grande centro urbano e seus problemas que impactam no cotidiano da cidade e do Largo de São Brás.

O conjunto mercado/entorno, sua história, arquitetura e memória resistem, na prática, a partir dos usos que os habitantes fazem de seus espaços e por esta razão merece uma discussão sobre sua permanência ao longo das últimas décadas.

3.3 – O SENTIDO DE PERMANÊNCIA

O Mercado de São Brás representou um importante centro de distribuição e comércio de alimentos para o bairro e para a cidade de Belém, de 1911 até o início da década de 1970, além de atrair para seu entorno edificações expressivas que marcaram um período da história da arquitetura em Belém. Uma tipologia do século XIX que concentrou “coisas muito diversas” (GUÀRDIA & OYÓN, 2010, p.12), como comércio, transporte, cultura e sociedade, sendo uma referência para a constituição de um espaço urbano.

A partir da década de 70, sob a influência das transformações mundiais nos modelos de consumo, o país passou a receber a implantação dos supermercados, “o mais radical desenvolvimento varejista” (VARGAS, 2001, p.241) que revolucionou o processo de compra e venda. “Os supermercados nasceram revolucionários, uma espécie de marco do capitalismo, e mudaram para sempre os meios de comercialização, tornando-se o símbolo máximo do

consumo mundial” (TOALDO; SOBRINHO; CAMARGO, 2009, p.454), se apresentando como um potencial concorrente para os mercados públicos cobertos.

As transformações na economia nacional prosseguiram nas décadas de 80 e 90, com um modelo derivado dos supermercados, os hipermercados, deixando o mercado público em posição cada vez menos relevante nas cidades, no que se refere à modalidade de consumo. Aos poucos, o modelo foi se instalando em Belém e algumas unidades se fixaram no bairro de São Brás. Isto impulsionou a mudança no varejo local, ocasionando uma queda progressiva nas vendas, sentida pelos vendedores mais antigos que trabalhavam no interior do mercado e que foram posteriormente remanejados para a feira:

A gente lá dentro, a gente fazia boa venda lá dentro do mercado quando eu estava lá, mas aqui com os supermercados elas caíram muito, as vendas... (D.Silvina dos Santos, vendedora na feira desde 1952).

Isto aqui em outra época era um círio, um domingo, sábado, segunda, mas naquela época não tinha supermercado, o supermercado hoje acabou com as feiras, por quê? Na feira, o cidadão não tem cartão, ele vem, se ele não tiver dinheiro ele não compra, a não ser que ele seja muito amigo, conheça mais... ”amanhã eu venho e pago” (falando do cidadão)... no supermercado você leva o cartão, enche dois, três carrinhos, você divide, paga em cinco, seis vezes e aqui não, então o supermercado, ele tirou 60% das feiras (Geraldo Lisboa, vendedor na feira de São Brás, desde 1962)

Teve uma queda, devido as grandes redes... quando chegou as grandes redes o Líder, o Grupo Yamada, o Grupo Formosa que entraram, e diminuiu antigamente funcionava aqui todos os estado, hoje nós estamos num estado bem reduzido sentiu muito pro pessoal que trabalha vendendo carne e peixe, porque devido as redes grandes que chegaram nas proximidades, então devido a essa facilidade. Devido à facilidade da conta, a forma de pagamento, parcelamento. E a segurança em si né, o conforto, que o cliente quer o conforto, ele quer se sentir seguro onde ele vá comprar (Sr. Idenildo, servidor municipal e Administrador do Complexo de São Brás).

Não se comparam operacionalmente ambos os espaços de consumo, mas indica-se que a chegada do novo modelo pode ter desencadeado o declínio do Mercado de São Brás, forçando a gestão municipal a encontrar novos sentidos para o espaço e lhe atribuir uma permanência oscilante entre recuperação e degradação que se reflete na sua dinâmica até os dias atuais.

Em 1986, a Prefeitura Municipal de Belém e o Governo do Estado iniciaram um projeto de reurbanização denominado Complexo de São Brás. A intenção era recuperar a praça Floriano Peixoto, construir a praça da Caixa d'Água, o Memorial Magalhães Barata e

reformatar o mercado que se tornaria um espaço cultural destinado à expressão artística e à comercialização de artesanato nas lojinhas laterais²². Este projeto se concretizou, a partir de sua reinauguração, em 30.12.1988, e no ano seguinte, o espaço reunia exposições, apresentações musicais, comércio de artesanato, o que atraiu turistas, e vida noturna nos bares instalados em algumas lojinhas laterais, onde anteriormente funcionavam as mercearias.

Esta tentativa inicial de revitalizar este espaço corresponde ao que Castello (2006) denomina como a clonagem de um lugar de urbanidade que se manifesta, em Arquitetura e Urbanismo, quando “os projetos de lugar podem, também, se valer da tática de estimular uma determinada percepção, introduzindo, de maneira intencional, novos elementos que irão integrar e integrar-se à estrutura ambiental projetada” (CASTELLO, 2006, p.84) que neste caso, objetivou atribuir novos usos ao mercado.

Criar intencionalmente um espaço cultural num equipamento urbano projetado para comércio significa atribuir funções específicas reservadas a teatros, centros de convenções e bares, o que Castello (2006) entende como clonagem de um lugar. A função principal, comércio de alimentos, deixou de existir e se deslocou para a feira e prédios anexos, criando uma concentração de atividades relacionadas ao abastecimento.

Os comerciantes, deslocados do espaço interior para o exterior, em barracas padronizadas aprovaram as mudanças no início, mas com o tempo manifestaram seu descontentamento, em razão da deterioração da estrutura em ferro galvanizado e má qualidade de sua cobertura²³ e no final de 1989, apenas um ano depois o Complexo já começava a ser depreciado. A sujeira na feira, o lixo acumulado por falta de coleta adequada, a escuridão durante a noite, pichações nas paredes do mercado, lâmpadas e refletores queimados eram as principais reclamações dos usuários.²⁴

Em 1991, os artesãos foram reconduzidos para o interior do mercado, compartilhando o espaço com eventos como exposições, feiras e atividades culturais,²⁵ mas a precariedade na infraestrutura do Complexo já anunciava um segundo momento de declínio provocado pela depreciação do local. Assim, ficou evidenciada a incompatibilidade das funções de comércio e eventos coexistindo, em espaços cuja conservação é imprescindível. Pode-se afirmar que a clonagem (CASTELLO, 2006) foi mal sucedida e o resultado colocou a

²² *Jornal dos Bairros*, Ano II, edição 348, de 09.01.1989.

²³ *Jornal dos Bairros*, Ano III, edição 511, de 04.09.1989.

²⁴ *Jornal dos Bairros*, Ano IV, edição 846, de 17.12.1989.

²⁵ *Jornal dos Bairros*, Ano V, edição 936, de 22.04.1991.

permanência do mercado em nova situação de risco e desta vez, a responsabilidade não seria do principal concorrente, o supermercado.

É importante lembrar que, historicamente, feiras e mercados são espaços permeáveis, ou seja, usuários, pedintes, veículos de descarga e alimentos acessam livremente as áreas adjacentes e suas práticas intrínsecas criam uma zona de desordem e confusão (VARGAS, 2001). Esta situação se estendeu pelos anos seguintes e em 1993, a Prefeitura Municipal de Belém, sob nova gestão, anuncia a elaboração de um estudo para reaproveitamento dos espaços do Complexo, objetivando criar um centro de conhecimento informatizado, denominado Centro Municipal de Informação, Educação e Cultura, para atender a população na área educacional.²⁶ A proposta tramitou, por um longo período, entre as esferas municipal e estadual, e em 1998, reformado e reinaugurado sob nova gestão, foi anunciado que o espaço continuaria a ser um mercado público, com uma de suas alas sendo utilizada como espaço cultural.²⁷

Percebe-se, até este ponto, a dificuldade na tomada de decisão quanto à destinação de uma das mais representativas construções do Pará, no sentido de garantir sua permanência. A falta de conhecimento sobre as possibilidades de integração mercado/cidade, sem a necessidade de dar novos usos ao espaço, ou as mudanças políticas que interrompem a continuidade das ações administrativas ou em último caso, a escassez de recursos financeiros, não permitiram que o mercado fosse reestruturado para fins comerciais e turísticos, mesmo que as mudanças na economia de varejo que se processaram em nível nacional e local, ao final do século XX, colocassem em risco sua permanência como monumento.

A importância do entorno histórico obteve ações de legalidade, como a Lei de Tombamento n. 4855-03 de setembro de 1979, do Departamento de Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural do Governo do Estado do Pará, que delimita a área abrangendo a caixa d'água em ferro do século XIX, o mercado e a escola Benvinda de França Messias, e o Decreto Municipal nº 26579 de 14 de abril de 1994 que dispõe sobre o funcionamento de feiras livres.

As intervenções de reestruturação física no mercado e de legalização patrimonial no conjunto mercado/entorno comprovam o reconhecimento do poder público pelo sua

²⁶ Jornal *O Liberal*, de 06.03.1993.

²⁷ Jornal *O Liberal*, de 09.05.1998.

importância histórica e arquitetônica. Waisman (1990) atribui o sentido de permanência de uma obra à sua condição de obra de arte, de monumento:

Mas, a diferença do acontecimento histórico, a consideração do fato artístico não se esgota no exame de suas circunstâncias históricas, pois sua permanência no tempo – sua significativa permanência no tempo – se deve a uma qualidade extra-histórica, isto é, seu valor artístico ou arquitetônico, sua condição própria de obra de arte, de monumento (WAISMAN, 1990, p.18).

A dinâmica da Estação Ferroviária Belém-Bragança, a decadência política de Antonio Lemos, a ideologia modernizante do Estado Novo e o desenvolvimentismo de Juscelino Kubitchek possibilitaram que se erguessem edifícios que são referências para a arquitetura da cidade. Mas as construções que remetem a uma determinada expressão arquitetônica não representam apenas períodos e materialidade artística. Elas são experimentadas no campo existencial (CASTELLO, 2008). Existem no mundo presente, mas proporcionam a experiência fenomenológica atemporal de experimentar o passado, por meio de suas formas, de seus espaços e funções, o que para Rossi (1995) dá significado à permanência:

Para essas considerações, devemos ter presente também que a diferença entre passado e futuro, do ponto de vista do conhecimento, consiste precisamente no fato de que o passado é em parte experimentado agora e que do ponto de vista da ciência urbana, pode ser esse o significado a dar às permanências: elas são um passado que ainda experimentamos (ROSSI, 2001, p.49).

Assim, o lugar de urbanidade (CASTELLO, 2007), é vivenciado no presente pelas práticas associadas ao passado. Comércio, transporte, habitação e educação garantem, desde o início do século XX, a permanência das construções e da dinâmica do conjunto mercado/entorno, com as influências peculiares do mundo contemporâneo: o concorrente supermercado, o tráfego urbano intenso e a violência.

A partir dos testemunhos orais, percebe-se que o passado é experimentado no exterior, nos espaços, e no interior da memória, nas lembranças daqueles que presenciaram a fase áurea do mercado e a constituição do entorno edificado, como o Sr. Paulo Menezes, vendedor no mercado desde 1949 e o mais antigo que se conseguiu identificar. Seu relato se aproxima de uma descrição que só pode ser encontrada em jornais da época:

Quando eu vim prá cá, o conjunto ainda nem existia. Não tinha o IAPI, não tinha o Lar de Maria, não tinha o Berço de Belém. Nada, (...) era cheio de carne aqui dentro e as laterais eram mercearias. Tinha loja de fazenda (tecido), tinham as costureiras. Hoje em dia não tem mais. É só roupa feita né? O mercado era bonito, tudo de mármore, piso de mármore, o telhado com telhas francesas, não tinha esse forro. No centro do mercado, tinha um chafariz, com uma águia que jogava água e de lá, a gente tirava água para lavar o mercado. O mercado era lavado todos os dias.

Ao conversar com o Sr. Paulo, percebe-se as lembranças ainda muito vivas de um período intenso envolvendo o mercado e a Estação de Ferro Belém-Bragança e ao mesmo tempo um pesar, pela situação de degradação em que se encontra aquele espaço. Este pesar é sentido por todos os vendedores antigos, seja pela situação de abandono ou pela queda nas vendas, mas as lembranças são ao mesmo tempo, um vínculo afetivo com o passado de um lugar que guarda histórias de vida.

O lugar de urbanidade é também o lugar da memória (CASTELLO, 2007, p.22) que permanece na história de sua arquitetura e na história vivenciada pelas pessoas, aquela que vem acompanhada de sentimentos positivos, como as amizades feitas: “olha o que significa pra mim, é uma parte da minha vida; aqui eu construí meu... fiz amizade, ganhei dinheiro; entendeu, e geralmente quando você trabalha numa parte que você faz boa amizade já faz uma boa parte da sua vida, então...” (Sr. Geraldo Lisboa, vendedor antigo) e negativos, como a sensação de derrota, “daqui... ah eu não gosto é de nada mais aqui, eu tô aqui porque eu já estou aposentado... prá mim agora não presta mais. Eu tô aqui pra cumprir tabela mesmo” (Sr. Xavier, vendedor no mercado de carne há 48 anos). Castello (2007) referencia Kevin Lynch, resgatando a importância da memória dos lugares:

Assim, como parece desejar ardorosamente Lynch, o lugar da memória será representativo tanto do patrimônio construído que é comumente listado pelos *cognoscenti* –comemorando sua importância histórica e arquitetônica –, como, também pelas memórias que as pessoas têm... (CASTELLO, 2007, p.22)

Os testemunhos orais mostram que a memória dos vendedores antigos, compradores e moradores do bairro está ligada à arquitetura do mercado e do entorno, à dinâmica do transporte ferroviário, ao comércio próspero entre 1950 e 1970, as relações sociais, aspectos que constituem os fenômenos associados ao mercado público, como equipamento urbano e “autêntico coração e fundamento da vida urbana, a condição mesma de possibilidade de cidade” (GUÀRDIA & OYÓN, 2010, p.14). Existe um desejo de continuidade que se

expressa na luta dos vendedores pela sua permanência, no sentido de solucionar os problemas de infraestrutura do Complexo, aos quais está sujeito há pelo menos duas décadas.

Em 2013, quando o mercado completou 102 anos, foi realizado um café da manhã com a presença de autoridades e usuários, momento em que foram anunciadas sua inclusão no Plano Plurianual “Belém 2014/2017” e a indicação para restauração, dentro do projeto “PAC Cidades Históricas” do Ministério da Cultura e posterior transformação em polo gastronômico e cultural.²⁸ Esta ideia foi contestada, num pronunciamento na Assembleia Legislativa, de um ex-prefeito de Belém e deputado estadual, sob argumento de que ao se fazer um investimento público num imóvel tombado para depois repassar sua administração à uma Organização Social, a população mais humilde deixa ter a possibilidade de acesso ao espaço público, como aconteceu em outros espaços da cidade.²⁹

O Brasil tem um exemplo similar de intervenção bem sucedida, como a que foi realizada no Mercado Central de Belo Horizonte. O projeto de revitalização foi pactuado entre os poderes público e privado, resultando na privatização do mercado, perpetuando assim um equipamento urbano na paisagem da capital mineira, como mostra Filgueiras (2006):

Apesar da modernização do Mercado estimular certo receio com relação à sua descaracterização, observamos que a singularidade deste lugar emerge, sobretudo, pela forma como incorpora elementos tipicamente modernos e contemporâneos à sua atmosfera tradicional e provinciana, atualizando as tradições que o caracterizam e que fazem dele o maior ponto turístico da cidade, o lugar, ou o “monumento”, mais representativo da cultura mineira (FILGUEIRAS, 2006, p.141).

O caso de Belo Horizonte mostra que é possível integrar o mercado público ao espaço urbano, seja por meio de uma ação pública ou compartilhada. A questão que se coloca está na elaboração de políticas públicas que vislumbrem o contexto histórico e cultural do bairro e da cidade, como sugere Vargas (2009):

[...] quando se intervém no espaço urbano, principalmente nas áreas urbanas centrais consolidadas, em processo contínuo de transformação, abandono e resgate, a compreensão desta origem e miscigenação de tempos e práticas deve-se apresentar como premissa para o projeto (VARGAS, 2009, p.92).

²⁸ Fonte: site da Prefeitura Municipal de Belém, disponível em <http://www3.belem.pa.gov.br>, acesso em 19.09.2014.

²⁹ Fonte: disponível em www.edmilsonbritoalmeida.com.br, acesso em 19.09.2014.

A alternância entre abandono e resgate está na origem dos problemas que colocam o mercado e o entorno frente a frente. De um lado, existe a dinâmica envolvendo o conjunto habitacional e a estação que se desenvolvem no contexto da cidade contemporânea. De outro, o mercado público com suas práticas que ainda se encontram fundadas no século XIX, com reflexos no tecido urbano: a falta de higiene, o fácil acesso de pessoas de classe menos favorecida, como os meliantes e pedintes, que induz e à falta de segurança.

Logo, não se trata de qual destino, ou função se deve atribuir à construção ou os meios empregados para a execução de seu restauro, mas como integrar dois tempos que se tangenciam na cidade. Para efeitos de comparação, o Mercado do Ver-o-Peso não se encontra na mesma situação de abandono, tendo encontrado seu sentido simbólico, entre a cidade, o rio e a região, como descreve Leitão (2013):

A maior riqueza do Ver-o-Peso está contida no lastro de memória da própria cidade que pode ser ali encontrado. Há muito deixou de ser apenas um porto e uma feira livre, na qual se negocia toda espécie de produtos comestíveis, industrializados, vestuário, artesanato, ervas, etc., para se consolidar como importante lugar de práticas culturais, onde o cotidiano regional e o imaginário amazônico se reproduzem e se perpetuam por meio das mais diversas atividades tradicionais – do preparo de alimentos ao uso de ervas com fins medicinais e místico-religiosos. Nesse sentido, o Ver-o-Peso é também um mercado de bens simbólicos, que alimenta o corpo, a alma e o espírito de uma cidade que mantém elos com o rio e a floresta (LEITÃO, 2013, p.13).

Se foram encontrados os elos que unem o Ver-o-Peso e a cidade, ao rio e à floresta, convém buscar, igualmente, os elos que unem o Mercado de São Brás, inicialmente ao seu bairro e posteriormente à cidade, os quais acredita-se estar, inicialmente, relacionados à antiga Estação de Ferro Belém-Bragança e às primeiras intervenções urbano-arquitetônicas no entorno.

Esta perspectiva de abordagem necessita de um trabalho de recuperação da memória do lugar que se encontra em sua arquitetura e na fala de seus atores passados e atuais, pois diferentemente do Ver-o-Peso, que ainda possui o rio e a floresta como elementos dinamizadores, o Mercado de São Brás não possui mais a estação ferroviária, restando apenas a herança arquitetônica da era da borracha, com a qual é necessário estabelecer as devidas conexões dentro da história urbana.

A última intervenção no sentido de revitalizar o Complexo, foi realizada em 2013, com a reforma da Praça Floriano Peixoto que meses depois, já se encontrava em estado de

abandono.³⁰ Recentemente, as chuvas invadiram o mercado, em razão das más condições do telhado e os vendedores foram obrigados a chegar mais cedo diariamente, para limpar o piso e as barracas, pois a concentração de consumo e produtos se encontra em seu espaço interno.

Os assaltos frequentes são outro motivo de reclamação, sobretudo porque segundo os vendedores, afasta os clientes que reclamam da precariedade na manutenção do local. A justificativa sobre o atual estado da construção se pauta em atrasos no processo licitatório para a execução do restauro.³¹ Os vendedores reiteram as solicitações feitas à gestão municipal, por meio da Associação dos Empreendedores, sob o seguinte argumento:

[...] porque São Brás não pode desaparecer, a feira, porque o mercado foi criado pro feirante, pro mercado municipal mesmo pra ser o feirante, o elemento, porque hoje o mercado aqui, eu considero o shopping do dia-a-dia do povão, por que aí vem do governador ao gari, e você entra aí e têm tudo; tem sapateiro, tem relojoeiro, a única coisa que falta aí é uma Caixa Eletrônica que é pro pessoal ter mais movimento, tem tudo, só isso que não tem (Geraldo Lisboa, vice-presidente da Associação de Vendedores do Mercado de São Brás e vendedor na feira de São Brás, desde 1962).

O Complexo de São Brás permanece, desta forma, entre o amparo da legalidade patrimonial, memórias, usos equivocados no presente, projetos passados não concluídos, projetos futuros não iniciados e sob o desejo de continuidade dos vendedores que dele tiram o seu sustento e dos compradores que por razões diversas, sejam elas econômicas, sociais ou geográficas, optam por usar seus serviços.

O espaço serviu de ponto de concentração de estudantes na ocasião das manifestações que se processaram no país em junho de 2013, contra o aumento das passagens dos transportes coletivos e outras reivindicações sociais. No que se refere às posturas, há um nítido contraste com as imagens das primeiras décadas do século XX. Os corpos estão mais soltos, pode-se ver alguns estudantes sentados no chão, as mãos dadas que expressam união e força, o olhar corajoso e desafiador do estudante, provavelmente indignado com a conjuntura social. Assim estavam as ruas e os povos, em junho de 2013, no tom e nos ritmos dos tempos, como definiu Rasmussen (1959).

³⁰ Jornal *O Diário do Pará*, de 27.04.2014.

³¹ Jornal *O Diário do Pará*, de 27.04.2014.

Figura 48; concentração de estudantes, em frente ao Mercado de São Brás, momentos antes da passeata, em junho de 2013.



Fonte: disponível em <http://noticias.uol.com.br>, acesso em 14.08.2014.

Uma ação cultural vem sendo realizada quinzenalmente, desde 2013, o Batuque do Mercado de São Brás (figura 49). São artistas que buscam incentivar a conscientização do público sobre o cuidado com a praça, estimulando a coleta de resíduos produzidos no evento e cultivando a valorização cultural e artística dos ambientes urbanos; “acreditamos que pela arte podemos contribuir com a construção de sociedade mais justa, mais inclusiva, onde as pessoas se reconheçam no espaço público urbano e queiram transformá-lo no lugar de uma verdadeira cidade (nia)”.³²

Figura 49: imagem do evento Batuque do Mercado de São Brás, na Praça Floriano Peixoto.



Fonte: <https://www.facebook.com/batuquecanalha/info>, acesso em 16.08.2014.

³² Fonte: página do evento Batuque do Mercado de São Brás, disponível em <https://www.facebook.com/batuquecanalha/info>, acesso em 16.08.2014.

Enquanto não se apresentam as medidas saneadoras, o Complexo de São Brás vive seu cotidiano comercial, social e artístico, o que mostra sua importância para aqueles que pelas razões apresentadas, sejam elas econômicas ou afetivas, atribuem um sentido para sua permanência. Apesar dos problemas que se apresentam, este espaço guarda a vitalidade que se mostrou entre imagens e testemunhos orais, comprovando que novos modelos de consumo, como supermercados e shoppings não tem a força que se supõe, para colocar a construção e seu entorno, numa situação completa de esquecimento. Espera-se que os gestores públicos tenham a percepção desta vitalidade, ao decidirem pela próxima destinação de uso, cujo projeto se encontra no Planejamento Plurianual de 2014.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O propósito deste trabalho consistiu em realizar um estudo sobre um momento de transição da arquitetura de Belém do Pará, no início da segunda metade do século XX, a partir de uma situação local, cuja história urbana foi impulsionada pela dinâmica de uma estação ferroviária e um mercado público coberto. Assim, se fez necessário estudar as relações comerciais e sociais desencadeadas por dois equipamentos urbanos que colocaram o bairro e o Largo de São Brás no tempo da modernidade preconizada por um ideal da nação. Ambos protagonizaram um enredo, cuja narrativa expressava a nutrição, a troca monetária, a comunicação, a interação entre os atores sociais e a integração entre cidade e território, de onde se extraiu uma primeira constatação, de que a proximidade entre o mercado de São Brás e a Estação de Ferro Belém-Bragança gerou o primeiro momento de vitalidade e a consequente valorização de uma área da cidade, considerada “o fim do mundo”, segundo os testemunhos orais.

Com a entrada de novos princípios ideológicos como a modernidade e a fé no progresso, o mercado público e a estação ferroviária continuaram contribuindo, literalmente, com os novos personagens que viriam se somar ao processo de constituição histórica do objeto pesquisado. A partir de 1950, história, arte, arquitetura e política, convergem para o Largo de São Brás novas práticas sociais, a habitação, a educação e o deslocamento em veículos automotores, que deveriam se incorporar àquelas existentes, o comércio e o deslocamento sobre trilhos. A transição que se processou no entorno do Mercado de São Brás

pela renovação da estética e dos usos que impuseram um novo modo de viver, sinalizando a modernidade futura.

Qualquer transição parece se realizar gradualmente, um processo que exige etapas e assim esta pesquisa foi conduzida no sentido de identificar as intervenções urbanas iniciadas no período estudado. No entanto, ao se descobrir uma ação anterior, o início das obras da Avenida Tito Franco, em 1922, e a intenção de se construir uma estação rodoviária no Largo de São Brás, decidiu-se estabelecer uma articulação entre as mesmas, no intuito de investigar sobre a existência de um encadeamento simultâneo entre fatos históricos nacionais e locais cujo contexto político-econômico refletiu na arquitetura de Belém do Pará, na metade do século XX. O conjunto mercado/entorno que se estabeleceu no Largo de São Brás é, portanto, o resultado de uma trama urbana, como especificado no desenvolvimento desta dissertação, cujo contexto político-econômico, de momentos distintos, refletiu na arquitetura local. A partir da introdução de um único personagem, o supermercado, a estabilidade comercial do Mercado de São Brás foi abalada, conforme se pôde comprovar nas entrevistas com os frequentadores, como relata a D. Silvina vendedora na feira desde 1952, “a gente lá dentro, a gente fazia boa venda lá dentro do mercado quando eu estava lá, mas aqui com os supermercados elas caíram muito, as vendas”. A premissa inicial foi de responsabilizar o concorrente intruso pelo declínio do espaço de consumo dominante, o mercado público. A pesquisa evidenciou que não somente o supermercado, mas a falta de entendimento acerca da importância arquitetônica de um equipamento urbano para o desenvolvimento do entorno e da cidade, conduziram o espaço a uma situação de sobrevivência, em todos os aspectos. Sem a implementação de políticas públicas preservacionistas, o poder público realizou ações pontuais no Complexo de São Brás que se esgotaram num curto espaço de tempo, sem um projeto de continuidade, comprometendo sua permanência.

O descaso público abriu, desta forma, um espaço para ações espontâneas como os eventos e as manifestações populares. Isto significa que o lugar permanece para quem o valoriza arquitetonicamente e socialmente. Ao longo da pesquisa empírica e analisando os testemunhos orais, percebeu-se que apesar do avanço das grandes redes de supermercado, com sua organização, conforto e apelo publicitário, ainda assim esses atributos não distanciam definitivamente os consumidores da forma primeira de consumo, sob o grande espaço coberto e nos caminhos da feira livre.

Mesmo com o tombamento da área pelo poder público, a situação em que se encontra o Mercado de São Brás, atualmente, se assemelha a uma administração “doméstica”, aquela

que se faz rotineiramente sem grandes inovações, sem acrescentar qualquer elemento que possa resgatá-lo do seu mundo de abandono e incertezas quanto ao futuro.

O complexo de São Brás configura-se como um *lugar* cujas práticas comerciais não se vinculam totalmente ao tempo presente, por não estar em consonância com o modelo de consumo preconizado, nem ao passado, pela ausência de um trabalho que restaure sua função original, sua arquitetura e conseqüentemente sua relação com o entorno, como se efetivou no século XIX até a década de 1970.

Esta configuração dificulta a apreensão do significado do mercado e entorno como espaços públicos de troca. No entanto, acredita-se, como contribuição deste trabalho, na sua permanência, a partir de um projeto que o coloque em relação com a sociedade em geral, por meio de ações que possam assegurar, definitivamente, sua qualidade e vitalidade, com a manutenção da segurança e higiene, requisitos essenciais para o Complexo do Mercado de São Brás. Porém, se faz necessário ouvir todos os interessados, governo, sociedade, assim como os “donos” do espaço, os vendedores, compradores, moradores e artistas, pois são eles que vivenciam o seu cotidiano, com pontos positivos e negativos, e que podem contribuir com sugestões para a permanência do lugar, a partir de suas experiências.

Poderá ser de grande valia, uma análise antropológica que permita interpretar como a transição transformou a vida dos habitantes do Largo de São Brás, mas os testemunhos orais apontam para uma fase tranquila entre a vida em coletividade e as relações no mercado público, além de que este último alcançou o ápice, no período analisado, com a chegada de novas construções e novos atores sociais, a partir de 1950.

O caminho de investigação escolhido para entender as transformações do entorno, teve como premissa a existência de uma trama histórica, entendendo que o mercado público foi importante para a formação das cidades. Assim, as fontes primárias, como jornais de época, os mapas e as fotografias foram ferramentas metodológicas indispensáveis no estabelecimento dos pontos da trama, inicialmente, para depois integrá-los ao espaço em estudo, no sentido de se verificar se houve ou não a existência de uma trama urbana, no entorno do espaço de comércio. A existência foi confirmada como apresentado nesta análise.

Desta forma, pode-se verificar a importância do mercado como foco do entorno e estabelecer as relações entre unidades culturais distintas, o mercado (1911) e as construções de expressão modernista (1950-1970) e afirmar que a tipologia mercado coberto atrai outras

expressões arquitetônicas ao seu entorno, cujo diálogo merece uma interpretação. Este foi o procedimento adotado no segundo capítulo que se considera o eixo principal da análise.

Os conceitos utilizados, lugar e permanência, objetivaram comprovar que o mercado público não se restringe às trocas comerciais, mas também às relações sociais que resultam em aspectos subjetivos como familiaridade, afetividade e memória, de onde decorre sua permanência no espaço urbano. Com base nestas experiências, o consumidor encontra motivações para continuar a frequentar e usufruir das especificidades que o local oferece, como por exemplo, alimentos frescos, contato social com os vendedores e um preço mais acessível.

A análise das imagens, a partir da fotografia, possibilitou encontrar indicações, mas não evidências concretas sobre os modos de vida ou fatos, havendo a necessidade de associá-las aos testemunhos orais e às reportagens de época. Ainda assim, a imagem contribuiu especificamente na identificação de eventos, comprovando que o Largo de São Brás e seu mercado foram palco de experiências humanas, em uma aproximação à abordagem fenomenológica, e ao conceito de urbanidade que entende o espaço público como um palco de experiências humanas.

Como a temática permite abordagens múltiplas, espera-se também que esta análise possa contribuir para o desenvolvimento da temática “Mercados Públicos”, lembrando da multiciência de que a tipologia encerra entre arquitetura, comércio, sociedade, gestão pública e espaço da cidade como abordado no início desta Dissertação.

Sugere-se em futuros trabalhos investigar conceitos como *centralidade* que coloca o mercado público em relação ao território da cidade, do Estado e da região, como o caso do Ver-o-Peso, ou com relação à questão de *gênero* que aborda o papel da mulher nos espaços de consumo. Estes conceitos podem trazer uma relevante contribuição para a história urbana do entorno dos mercados públicos, considerando que se trata de um estudo que envolve aspectos culturais do contexto social.

A relevância do estudo do Mercado de São Brás e seu entorno, para o campo disciplinar da história urbana e arquitetônica, está, em parte, em compreender a importância dos mercados públicos municipais de Belém, em aspectos como a criação de fluxos comerciais e sociais nos bairros em que estão situados, obedecendo a critérios de organização interna e externa, para que se evitem casos de abandono e deterioração, como o que está ocorrendo no referido mercado. Levando-se em conta fatores como estes, pode-se desenvolver

projetos de restauro e adequação funcional do espaço, mas também de revitalização do entorno, incluindo a malha viária, praças, segurança e transportes urbanos.

Conclui-se este trabalho, com a expectativa de que abra caminho para o desenvolvimento de pesquisas em novas abordagens sobre o Mercado de São Brás e colaborando dessa forma, com a construção de uma historiografia dos mercados públicos em Belém.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARGAN, Giulio. **Arte Moderna**. Companhia das Letras, São Paulo, 1993.

BENEVOLO, Leonardo. **A História da Cidade**. Editora Perspectiva, São Paulo, 2011.

BERJMAN, Sonia e FISZELEW, José. **El Abasto: un barrio y un mercado**. Buenos Aires. Corregidor, 1999

BRAGA, Theodoro. **Guia do Estado do Pará**. Typographia do Instituto Lauro Sodré, Belém-Pará-Brazil, 1916.

BRUAND, Yves. **Arquitetura Contemporânea no Brasil**. Editora Perspectiva, São Paulo, 1991.

BURKE, Peter. **Testemunha Ocular: história e imagem**. São Paulo, 2004

CASTELLO, Lineu. **A percepção de lugar: repensando o conceito de lugar em arquitetura-urbanismo**. Porto Alegre, PROPAR-UFRGS, 2007.

CAVALCANTI, Lauro. **Moderno e Brasileiro, A História de uma Nova Linguagem na Arquitetura**. Jorge ZAHAR Editora, Rio de Janeiro, 2006.

CLAVAL, P. A paisagem dos Geógrafos. In: ROSENDHAL, Z. & CORRÊ

CRUZ, Ernesto. **Ruas de Belém**. Edições CEJUP. Belém, 1992

FEFERMAN, Milton. **Leituras em Teoria da Arquitetura**, vol.1 – Coleção PROARQ/Beatriz Santos de Oliveira... [et al.], (orgs.) – Rio de Janeiro: Viana e Mosley, 2009

FRAMPTON, Kennet. **História Crítica da Arquitetura Moderna**. Editora Martins Fontes, São Paulo, 2008.

GIEDION, Sigfried. **Espaço, Tempo e Arquitetura**. Editora Martins Fontes, São Paulo, 2004.

GOITIA, Fernando. **Breve História do Urbanismo**. Editora Presença. Lisboa, 1982

GROAT, Linda e WANG, David. **Architectural Research Methods**. John Wiley & Sons, Inc. New York, 2002

GUÀRDIA, Manuel; OYÓN, José Luís. **Hacer ciudad a través de los mercados. Europa, siglos XIX y XX**. Museu d'Història de Barcelona, MUHBA, 2010

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Editora da UNICAMP, 1990.

LEPETIT, Bernard. **Por uma nova História Urbana**; seleção de textos, revisão crítica e apresentação Heliana Angotti Salgueiro. Editora da Universidade de São Paulo, 2001.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. Edições 70, 1ª. Edição, São Paulo, 1960.

KOSSOY, Boria. **Fotografia e História**. Atelie Editorial, São Paulo, 2001.

MARTINS, Walter. **Mercados Urbanos: transformações na cidade: abastecimento e cotidiano em Campinas - 1859-1908**, Editora UNICAMP, 1ª. edição, 2011

MIRANDA NETO. **O Dilema da Amazônia**. Editora Vozes, Petrópolis, 1979.

MONTANER, Josep. **La modernidad superada: arquitectura, arte y pensamiento del XX**. Editora Gustavo Gili, Barcelona, 1997

MÜLLER, Luis. **Modernidades de Província, Estado y Arquitectura en la ciudad de Santa Fé (1935-1943)**. Ediciones UNI, anta Fé, Argentina, 2011.

NORBERG-SCHULZ, Christian. **O fenômeno do lugar**. In: NESBITT, Kate, Org. **Uma nova agenda para a arquitetura: antologia teórica (1965-1995)**. Trad. Vera Pereira. São Paulo: Cosac Naify, 2ª edição. rev., 2008. pp. 444

PENTEADO, Antonio. **Belém do Pará, Estudo de Geografia Urbana**, 1º e 2º. volumes. Universidade Federal do Pará, 1968

RASMUSSEN, Steen. **La Experiencia de la Arquitectura: sobre la perception de nuestro entorno**. Editorial Celeste, Madrid, 1959.

RENNÓ, Raquel. **Do mármore ao vidro: mercados públicos e supermercados, curva e reta sobre a cidade**. Annablume, São Paulo, 2006.

ROCQUE, Carlos. **Antonio Lemos e sua época, História Política do Pará**. Editora Amada, 1973

ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade**. Martins Fontes, São Paulo, 2001.

ROUILLÈ, André. **A fotografia entre Documento e Arte Contemporânea**. Editora Senac, São Paulo, 2009.

SALGUEIRO, Heliana. **Cidades Capitais do Século XIX, Racionalidade, Cosmopolitismo e Transferência**. Editora EDUSP, São Paulo, 2001.

SINGER, PAUL. **Economia Política da Urbanização**. Editora Brasiliense, São Paulo, 1973.

SARGES, Maria de Nazaré. **Belém: riquezas produzindo a Belle Époque (1870-1912)**. Editora Paka-Tatu, 3ª. Edição, Belém, 2010

SEGAWA, Hugo. **Arquiteturas no Brasil**. EDUSP, São Paulo, 1998.

VEYNE, Paul. **Como se escreve a história**. Editora UNB, Brasília, 1930.

VARGAS, Heliana. **Espaço terciário: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio**. SENAC, São Paulo, 2001

WAISMAN, Marina. **La estructura histórica del entorno**. Buenos Aires, Nueva Visión, 1972

WAISMAN, Marina. **El interior de la Historia: historiografía arquitectónica para uso de Latinoamericanos**. Escala, Bogotá, 1990-1993

Capítulo de Livros

CAPEL, Horacio. Caminos de Modernización En La Europa Ultramarina. In: FERREIRA, Ângela; DANTAS, George (org.). **Surge et Ambula: a construção de uma cidade moderna (Natal, 1890-1940)**. Editora da UFRN, 2006

GORELIK, Adrián. La Modernidad Y Sus Supuestos. In: **Modernidades de Província, Estado y Arquitectura en la ciudad de Santa Fé (1935-1943)**. Ediciones UNI, anta Fé, Argentina, 2011

DISSERTAÇÕES E TESES

ANDRADE, Fabiano. **De São Braz ao Jardim Público -1887-1931: Um Ramal da Estrada de Ferro de Bragança em Belém do Pará. 2010**. Tese (Doutorado em História Social) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo - SP

BRUNO, Guilherme. **A permanência no lugar do consumo**. 2010. Dissertação (Mestrado em Memória Social e Patrimônio Cultural) – Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas.

FILGUEIRAS, Beatriz. **Do mercado popular ao espaço de vitalidade: o Mercado Central de Belo Horizonte**. 2006. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ

ROMANO, Leonora. **Edifícios de Mercado Gaúchos: uma arquitetura dos sentidos**. 2004. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

FONTES

Documentos jurídicos, administrativos, Leis

LEMOS, Antonio. **Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém**, em 07.03.1910.

Processo: Nº 407/81 – 06 de Março de 1981, Secretaria de Cultura do Governo do Estado do Pará disponível em <http://www.tecnocompbelem.net/secultbkip/>, acesso em 02.07.2014.

Lei nº 367, de 31 de Dezembro de 1936, disponível em <<http://www2.camara.leg.br/>>, acesso em 12.07.2014.

Projeto Político Pedagógico da Escola Municipal Benvinda de França Messias/2012

Decreto nº 15.563, de 13 de Julho de 1922, disponível em <http://www2.camara.leg.br>, acesso em 12.07.2014.

Decreto nº 58.992, de 4 de agosto de 1966, disponível em <http://presrepublica.jusbrasil.com.br>>, acesso em 16.07.2014.

Matérias de imprensa

Jornal *A Província do Pará*, de 21.05.1911. **Mercado de São Brás**

Jornal *O Correio do Pará*, 1929, **Trecho da reportagem sobre as obras na Avenida Tito Franco** disponível em www.haroldobaleixe.blogspot.com.br, acesso em 20.07.2014.

Jornal *A Folha do Norte*, de 05.06.1939, **Obra de utilidade da Prefeitura de Belém – o pavilhão anexo ao mercado.**

Jornal *O Liberal*, de 14.02.1952, **A verdade sobre a Avenida Tito Franco, o que o povo necessita saber.**

Jornal *O Liberal*, de 03.03.1953, **Arrojado empreendimento que honrará nossa capital**

Jornal *O Liberal*, 28.06.1966, **Com construção de mais duas pistas, Alm. Barroso será uma das mais belas do Norte**

Jornal *A Fohado Norte*, de 29.07.1970, **Ministro entrega ao público hoje 3º. maior Terminal Rodoviário do país**

Jornal *O Liberal*, de 29.07.1970, **Terminal: DER supre uma necessidade para o povo**

Jornal *A Fohado Norte*, de 29.07.1970, **Ministro diz que Médici vem à Belém.**

Jornal dos Bairros, Ano II, edição 348, de 09.01.1989, **Reinaugurado o Mercado de São Brás.**

Jornal dos Bairros, Ano III, edição 511, de 04.09.1989, **Padronização já não corresponde e feirantes reclamam.**

Jornal dos Bairros, Ano IV, edição 846, de 17.12.1989, **Obras para o Complexo de São Brás.**

Jornal dos Bairros, Ano V, edição 936, de 22.04.199, **Espaço do Mercado volta a ser ocupado pelos artesãos.**

Jornal O Liberal, de 06.03.1993, **Sobre a arquitetura paraense.**

Jornal O Liberal, de 09.05.1998, **São Braz de volta.**

Jornal O Diário do Pará, de 27.04.2014, **Chuva castiga Mercado de São Brás.**

Jornal O Diário do Pará, de 27.04.2014, **Idem.**

ARTIGOS DE REVISTA

BARON, Cristina. **A Produção da Habitação e os Conjuntos Habitacionais dos Institutos de Aposentadorias e Pensões – IAPs.** Revista TÓPOS, V. 5, N° 2, p. 102 - 127, 2011, disponível em <http://revista.fct.unesp.br>, acesso em 08.07.2014.

BONDUKI, Nabil. **Origens da habitação social no Brasil.** Revista Análise Social I, vol. xxix (127), 1994 (3.º), 711-732, disponível em <http://analisesocial.ics.ul.pt/>, acesso em 08.07.2014.

CASTELLANO, Pedro; DENIO, Benfatti. **As Naturezas Sobrepostas de Berlim: Impressões do Caminhar,** 2013, disponível em <http://periodicos.puc-campinas.edu.br/seer/index.php/oculum/article/view/359>, acesso em 27.09.2014.

CASTELLO, Lineu. **O Lugar Geneticamente Modificado,** 2006, disponível em http://www.ufrgs.br/propar/publicacoes/ARQtextos/PDFs_revista_9/9, acesso em 18.09.2014.

CASTRIOTA, Leonardo; ARAÚJO, Guilherme. Patrimônio, Valores e Historiografia: a preservação do conjunto habitacional do IAPI. *Arquiteturarevista* - vol.5, n.1: 38-54(janeiro/junho 2009).

CHAVES, Celma. **Referências modernas na arquitetura pública e privada na cidade de Belém entre 1938 e 1970**. Cadernos PPG-AU, Ano VIII, número especial, Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia, 2009.

MURILLA, Douglas e SALGADO, Ivone. **A arquitetura dos mercados públicos, tipos, modelos e referências projetuais**, disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.138/4113>, acesso em 23.05.2013.

TOALDO, Ana Maria; SOBRINHO, Zaki; CAMARGO, Shirley. **Processo de Formulação de Lay-outs em Supermercados Convencionais no Brasil**. Revista REGE, São Paulo – SP, Brasil, v. 17, n. 4, p. 451-469, out./dez. 2010, disponível em www.revistas.usp.br/rege/article/view/36719, acesso em 02.10.2014.

FREITAS, ML. **Habitação Social, Cidade jardim e Standard, A busca por um ideário pitoresco e racional-constructivo para o comerciário, Ulysses Hellmeister e a Cidade Jardim dos Comerciários**, 2012 disponível em www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/, acesso em 08.07.2014.

COELHO, Geraldo. **Na Belém da belle époque da borracha (1890-1910): dirigindo os olhares**, Revista *Escritos* n.V. Fundação Casa de Rui Barbosa, 2011, disponível em http://www.casaruibarbosa.gov.br/escritos/numero05/FCRB_Escritos_5_8_Geraldo_Martires_Coelho.pdf, acesso em 27.09.2014.

DERENJI, Jussara. **Mercado de São Brás**, disponível em http://www.usp.br/cpc/v1/imagem/download_arquivo/mesa_2_2_jussara_derenji.pdf, acesso em 03.03.2012.

LEANDRO, Leonardo; SILVA, Fábio. **A ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA E A COLONIZAÇÃO DA ZONA BRAGANTINA NO ESTADO DO PARÁ**, Novos Cadernos NAEA v. 15, n. 2, p. 143-174, dez. 2012, ISSN 1516-6481, disponível em <http://www.periodicos.ufpa.br>, acesso em 26.06.2014.

LEITÃO, Vilma (org.). **Estudos antropológicos no Mercado de Belém**. NAEA/UFPa., Belém, 2010

LOUREIRO, Bernardo. **O Plano de Integração Nacional de 1970 e as rodovias na Amazônia: o caso da região amazônica na política de integração Nacional**, USP-FAU, 2010, disponível em www.usp.br/fau/cursos, acesso em 04.07.2014.

NORA, Pierre. Entre memória e História: a problemática dos lugares. Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História-PUC/USP, n.10, dez/1993.

POSSAMAI, Zita. **Fotografia, história e vistas urbanas**, disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0101-90742008000200012&script=sci_arttext, acesso em 14.04.2012.

ROSA, Josineide. **A construção da Brasilidade: a política educacional no Governo Vargas 1930-1945**. Revista Multidisciplinar n.04 – DEZEMBRO DE 2007/ISSN 1980-5950, disponível em <http://www.uniesp.edu.br/revista/revista4/>, acesso em 20.07.2014.

SILVA, Luis Octávio. **História urbana: uma revisão da literatura epistemológica em inglês**, disponível em http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=s0250-71612002008300003&script=sci_arttext, acesso em 02.05.2013.

TRABALHOS APRESENTADOS EM EVENTOS

CHAVES, Celma e CLAUDINO, Ana Paula. **O mercado público em Belém: arquitetura e inserção urbanística**. *Anais do IV Colóquio Comércio e Cidade: uma relação de origem*. 2013. Uberlândia, Universidade Federal de Uberlândia (CD). ISBN 978-85-8089-041-9.

GUTIERREZ, Grace; LABAKI, Lucila. **Considerações sobre o Brise-Soleil na Arquitetura Moderna Brasileira**, ECAC-ELAC/2005, disponível em www.arq.ufmg.br/labcon/, acesso em 27.09.2014.

LEANDRO, Leonardo; SILVA, Fábio. **A ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA E A COLONIZAÇÃO DA ZONA BRAGANTINA NO ESTADO DO PARÁ**, *III Congreso Latinoamericano de Historia Económica y XXIII Jornadas de Historia Económica Simposio 5: Transportes y Servicios en los Mercados Regionales y Nacionales en América Latina (Siglos XIX y XX)*.

LEITÃO, Vilma. **Ver-o-peso: um mercado de coisas boas e belas**. *Anais do IV Colóquio Comércio e Cidade: uma relação de origem*. 2013. Uberlândia, Universidade Federal de Uberlândia (CD). ISBN 978-85-8089-041-9.

OLIVEIRA, Ana Alice. **Mercado Municipal de Pinheiros: do comércio tradicional ao delivery**. *Anais do IV Colóquio Comércio e Cidade: uma relação de origem*. 2013. Uberlândia, Universidade Federal de Uberlândia (CD). ISBN 978-85-8089-041-9.

SOARES, João. O ZEPELIM DE BELÉM: estudo de design baseado em registros históricos. 11°. P&D – Congresso Brasileiro de Pesquisa e Desenvolvimento em Design, 2014.

TEIXEIRA, Tatiane. **Carnaval Belenense em Tempos de Guerra (1935-1945)**, *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPU*, São Paulo, julho 2011, disponível em www.snh2011.anpuh.org, acesso em 01.10.2014.

VARGAS, Heliana. Do espaço da troca ao espaço do consumo: a permanência do local frente ao global. Anais do 53 ICA, Congresso Internacional de Americanistas- Arquitetura nas Américas, câmbios e continuidades da centralidade e estrutura da forma urbana, México, 2009.

VIEIRA, Sidney. **Fantasmagoria dos mercados públicos na Europa: a sobrevivência das velhas formas e as novas funções.** *Anais do IV Colóquio Comércio e Cidade: uma relação de origem.* 2013. Uberlândia, Universidade Federal de Uberlândia (CD). ISBN 978-85-8089-041-9.

OUTRAS FONTES DE INTERNET – sites e blogs

<[www.pt.wikipedia.org/wiki/Wikimedia Commons](http://www.pt.wikipedia.org/wiki/Wikimedia_Commons)>, acesso em 15.02.2014

<<http://www.gastronomica.org/emile-zolas-portrait-of-les-halles>>, acesso em 08.02.2014

<www.nostalgiabelem.com>, acessos em 12.04.2012, 19.07.2012, 17.10.2012, 16.04.2013, 17.07.2013, 23.08.2013, 28.08. 2014, 10.09.2014, 15.09.2014

<www.ter-pa.jus.br>>, acesso em 08.05.2013

<www.panoramio.com>, acesso em 23.04.2013

<www.haroldobaleixe.blogspot.com.br>, acesso em 20.07.2014

< <http://fauufpa.org>>, acessos em 09.07.2012, e 17.06.2014.

<<https://earth.google.com>>, acessos em 03.07.2014, 16.08.2014, 04.09.2014.

< <https://www.facebook.com/batuquecanalha/>>, acesso em 26.09.2014.

<www.klepsidra.net/>, acesso em 15.02.2014

<<http://historiainte.blogspot.com.br/>>, acesso em 15.02.2014

<<http://oficinadelatim.blogspot.com.br/>>, acesso em 15.02.2014

<<http://www.historiadomundo.com.br/>>, acesso em 15.02.2014

< www.parisenimage.fr>, acesso em 18.02.2014

<<http://noticiasuol.com.br>>, 14.09.2014

APÊNDICES

Entrevistados: vendedores antigos do Mercado de São Brás

Nome:

Idade:

Data: 17.12.2013

N. de entrevistados: 05 vendedores

1) O senhor trabalha há quantos anos?

2) E o senhor veio para cá quando?

3) E o senhor vendia o quê?

4) Em que ano foi isso mais ou menos?

5) O que é que esse Mercado aqui representa para o senhor?

6) E o senhor vendia o quê especificamente?

7) O senhor ainda viu a extração daqui de Belém – Bragança

8) O senhor passava muito por aqui

.

9) Quais os problemas que vocês encontram aqui no Mercado de São Brás

10) Que sugestões você daria para melhorar o Mercado?

Entrevistados: consumidores do Mercado de São Brás

Nome:

Idade:

Data: 14.05.2014 e 12.07.2014

N. de entrevistados: 07 consumidores

- 1) Em que bairro você mora?
- 2) Há quanto tempo você compra no mercado e com que frequência?
- 3) Por que você compra no Mercado de São Brás?
- 4) O que você mais gosta no mercado e o que você não gosta?
- 5) Você acha que o Mercado deveria ter outra utilização?
- 6) Que sugestões você daria para melhorar o mercado?

Entrevistados: moradores antigos do conjunto habitacional do IAPI (1950 a 1960)

Nome: Idade:

Número de entrevistados: 04 moradores

- 1) Há quanto tempo você mora no bairro de São Brás?
- 2) Em que ano você veio morar no conjunto do IAPI?
- 3) Como era a vida aqui no conjunto e no bairro?
- 4) Qual a lembrança que você tem da Estrada de Ferro Belém-Bragança?
- 5) Você lembra da época da construção do Terminal Rodoviário?