



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

Autor: Túlio Augusto Pinho de Vasconcelos Chaves

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

**O PLANO DE URBANIZAÇÃO DE BELÉM:
CIDADE E URBANISMO NA DÉCADA DE 1940**

Belém – Pará
Abril de 2016

TÚLIO AUGUSTO PINHO DE VASCONCELOS CHAVES

**O PLANO DE URBANIZAÇÃO DE BELÉM:
CIDADE E URBANISMO NA DÉCADA DE 1940**

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia – PPHIST da Universidade Federal do Pará – UFPA, para obtenção do título de Doutor em História Social da Amazônia.

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

Belém – Pará

Abril de 2016

TÚLIO AUGUSTO PINHO DE VASCONCELOS CHAVES

**O PLANO DE URBANIZAÇÃO DE BELÉM:
CIDADE E URBANISMO NA DÉCADA DE 1940**

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia – PPHIST da Universidade Federal do Pará – UFPA, para obtenção do título de Doutor em História Social da Amazônia.

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

Conceito: _____

Banca Examinadora:

Prof.^a Magda Maria de Oliveira Ricci – Orientadora

Doutora em História – UNICAMP

Universidade Federal do Pará – PPHIST

Prof.^a Celma de Nazaré Chaves de Souza Pont Vidal – Membro

Doutora em Teoria e História da Arquitetura – Universidad Politécnica da Catalunya

Universidade Federal do Pará – PPGAU

Prof.^a Edilza Joana de Oliveira Fontes – Membro

Doutora em História – UNICAMP

Universidade Federal do Pará – PPHIST

Prof.^a Silvana Barbosa Rubino – Membro

Doutora em Ciências Sociais – UNICAMP

Universidade Estadual de Campinas – Unicamp

Prof. Aldrin Moura de Figueiredo – Membro

Doutor em História – UNICAMP

Universidade Federal do Pará – PPHIST

Prof. Antônio Mauricio Dias da Costa – Membro

Doutor em Ciência Social – USP

Universidade Federal do Pará – PPHIST

A Alessandra e Mel, pelo amor e presença incondicional.

AGRADECIMENTOS

Agradecer é a parte mais difícil e, ao mesmo tempo, mais gratificante do processo que culminou com a presente tese.

Agradeço, primeiramente, a Deus que, em meio a tantos percalços, desafios e vitórias me fez chegar até aqui.

Aos meus pais, Cláudio e Aloma, pelo amor sempre disponível, cujas palavras são insuficientes para mensurar.

Aos meus irmãos, Wagner e Lígia, que a cada desafio mostram seu amor, presença amiga e fraternal.

Aos meus avós, Antônio Maria Chaves (*in memoriam*), Graciema Chaves, Evandro Ribeiro da Silva (*in memoriam*) e Therezinha de Jesus Pinho da Silva, pelos exemplos de vida e dedicação.

À Prof^a. Dr^a. Magda Maria de Oliveira Ricci, pela orientação refinada, sempre atenciosa e comprometida, cujos ensinamentos foram muito além do campo acadêmico. Seguimos longa jornada que se iniciou em 2008, em minha monografia de conclusão de curso e culminou com a presente tese. Agradeço-lhe imensamente as horas dispensadas à orientação deste trabalho, bem como pela compreensão dos percalços do caminho.

À Universidade Federal do Pará, através do Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia (PPHIST), pela acolhida, apoio financeiro e infraestrutura necessária ao desenvolvimento desta tese.

Um agradecimento especial a Lilian Lopes, secretária do PPHIST, pelo auxílio em diferentes momentos ao longo do Doutorado e, especialmente, no período de elaboração da tese.

Aos professores Mauro Cezar Coelho, Wilma de Nazaré Baía Coelho, Rafael Ivan Chambouleyron, Franciane Gama Lacerda e Márcio Couto Henrique, pelas disciplinas ministradas ao longo do doutoramento que muito contribuíram na elaboração desta tese.

Aos professores Aldrin Moura de Figueiredo, Edilza Fontes, Nazaré Sarges e Leila Mourão, pelas críticas sempre refinadas e construtivas na Qualificação desta tese e orientação quanto aos novos rumos tomados.

À turma de “Graduação em História de 2005”, à do “Mestrado de 2009” e à do “Doutorado de 2012”, cuja amizade e contribuição nos campos acadêmicos e afetivos foram imprescindíveis.

À Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (Unifesspa), meu local de trabalho, pelo aprendizado constante e liberação nos momentos necessários para a realização desta pesquisa.

Ao amigo Dirlenvalder Loyolla, pelo apoio nos momentos finais de revisão e formatação desta tese.

Aos amigos e colegas de trabalho do Instituto de Estudos do Trópico Úmido, que lidaram com a sobrecarga de trabalho gerada nos momentos de afastamento para a elaboração desta tese.

Em especial, agradeço aos amigos Eduardo Salgueiro e Laécio Rocha de Sena. Juntos, enfrentamos desafios impossíveis de serem descritos nesta seção de agradecimentos; espero levar nossa amizade ao longo da vida.

Intencionalmente por último, agradeço à minha esposa, amiga e companheira de jornada, Alessandra Chaves, que dividiu comigo absolutamente todas as emoções, boas e ruins, do processo de construção desta tese, cujos obstáculos foram imensos. Agradeço-lhe a companhia e a paciência nos momentos de angústia. A certeza de seu amor e apoio me motivou a enfrentá-los e a tornar possível este momento.

RESUMO

Esta tese associa um significativo Plano de Urbanização de Belém – elaborado na década de 1940 pelo urbanista e prefeito de Belém Jerônimo Cavalcanti – com os embates sociais, políticos e econômicos de uma época de muitas mudanças na Amazônia, no Brasil e no mundo Ocidental. O Plano foi elaborado durante a guerra mundial, no contexto dos Acordos de Washington e em pleno Estado Novo. A Amazônia passou repentinamente a ocupar um lugar central na política Vargasista, trazendo de um lado a nostalgia da época áurea da borracha e, de outro, claros sinais de que esse novo momento era muito específico e diferente. Do francesismo ao americanismo, dos *bonds* elétricos, aos ônibus *zeplins*, dos trilhos, ao asfalto, dos palacetes, aos arranha céus. Tudo era modernização, mas tudo parecia tão diferente: os modelos haviam se transformado. Se o urbanista que aceitou esse desafio era conhecido nos círculos dos *clubs* de engenharia e de arquitetura carioca, era, porém, inepto politicamente. Seu Plano previa a completa reestruturação da cidade, indo da modernização no setor de abastecimento e nos mercados, até transformações profundas nos serviços públicos, meios de transporte e vias de circulação. Contudo Cavalcanti e suas ideias não resistiram à crise política mais simples. Apesar do pouco tempo e do precário tato político, o plano deixou raízes e vale ser lembrado especialmente, porque ocorria num momento histórico de construção e afirmação do Urbanismo enquanto campo científico de poder no Brasil e na Amazônia. Suas ideias foram muitas vezes referenciadas e, em momentos chaves, desenvolvidas, mesmo que a contrapelo. Contudo sua história inicial ainda estava quase sem voz. Essa tese, assentada em muitas fontes, mas especialmente em jornais e relatórios de época - discute os debates antigos e novos entre a Belém da Bela Época e a nova Belém do urbanista Cavalcanti.

Palavras-Chave: Belém; Urbanização; História da Amazônia; Cidade; Modernidade; Era Vargas.

ABSTRACT

This thesis combines a significant Belém's Urbanisation Plan – developed in the 1940's by the urban planner and mayor Jeronimo Cavalcanti – with social, political and economic struggles of an era of many changes in the Amazon, in Brazil and in the Western world. The Plan was elaborated during the Second World War, at the time of the Washington Agreements and during the Estado Novo. Suddenly, the Amazon began to occupy a central place in the Vargas policy, bringing a kind of a nostalgia for the golden age of rubber as well as a kind of a impression that the new moment was very specific and different. There was a French pattern and after that there was a North American standard; there were trams, zeppelin buses, rails, asphalt, Italian pallazi, skyscrapers. Everything was related to modernization, but everything seemed very different: the models had become. The urban planner who has accepted that challenge was known in circles of engineering and architecture in Rio de Janeiro; however, he was inept in the political field. His plan provided the complete restructuring of the city, ranging from the modernization of the supply industry and markets, to profound changes in public services, transport and roads. However, Cavalcanti and his ideas did not resist the simplest political crisis. Despite the short time as a mayor and his precarious political tact, his plan left roots and worth to be remembered especially because it occurred in a historic moment of construction and affirmation of Urbanism as a scientific field of power in Brazil and, especially, in the Amazon. His ideas were often referenced and, in important moments, developed, even if people did not agree with them. However, its early history was still unclear. This thesis – based on many sources, but especially in newspapers and period reports – discusses the old and new debates between Belle Époque's Belém and the new Belém created by the urban planner Cavalcanti.

Keywords: Belém; Urbanization; History of the Amazon; City; Modernity; Vargas Era.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	12
PARTE I: A AMAZÔNIA, A GUERRA E OS NORTE-AMERICANOS.....	27
CAPÍTULO 1: OS NORTE-AMERICANOS E A BORRACHA AMAZÔNICA: UMA VISÃO INTERNA.....	32
CAPÍTULO 2: A AMAZÔNIA, A II GUERRA E A BATALHA DA BORRACHA: DRAPEJA NA AMAZÔNIA A FLAMA DO ENTUSIASMO	44
PARTE II: BELÉM: A URBANIZAÇÃO EM UM NOVO TEMPO.....	77
CAPÍTULO 3: UMA CIDADE EM CRISE: SÍMBOLOS DA <i>BELLE ÉPOQUE</i> NA DÉCADA DE 1940.....	81
CAPÍTULO 4: O PLANO DE URBANIZAÇÃO DE BELÉM	101
CONSIDERAÇÕES FINAIS	195
REFERÊNCIAS.....	201

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura - 01	Comparativo de rendas do Estado do Pará – 1925-1927	p. 34
Figura - 02	Destino de exportações, 1928.....	p. 34
Figura - 03	Funcionários da Ford em Belém no ano de 1928	p. 37
Figura - 04	A destruição do relógio de ponto de Fordlândia.....	p. 41
Figura - 05	Casas em Fordlândia: década de 30.....	p. 42
Figura - 06	Getúlio Vargas na Amazônia em 1940.....	p. 47
Figura - 07	O Interventor Magalhães Barata	p. 55
Figura - 08	Chegada do Interventor Magalhães Barata em Belém	p. 58
Figura - 09	A propaganda do Governo para recrutar os soldados da borracha	p. 62
Figura - 10	A propaganda do Governo para recrutar os soldados da borracha	p. 62
Figura - 11	A propaganda do Governo para recrutar os soldados da borracha	p. 62
Figura - 12	Planta da pista do aeroporto de Belém.....	p. 63
Figura - 13	O aeroporto de Belém em construção – 1944	p. 64
Figura - 14	O aeroporto de Belém em construção – 1944	p. 65
Figura - 15	Avião da Panair sobrevoando a cidade na década de 1940	p. 65
Figura - 16	O “Grande Hotel”.....	p. 66
Figura - 17	Comercial da rede “Intercontinental”	p. 67
Figura - 18	Comercial do whisky Canadian Club no “Grande Hotel”, em Belém	p. 68
Figura - 19	Mapa da América do Sul com rotas aéreas passando por Belém e Manaus	p. 70
Figura - 20	Avião transportando mercadorias.	p. 71
Figura - 21	O governo Magalhães Barata, “Amazon Boss”.	p. 72
Figura - 22	O problema da malária no interior da Amazônia.....	p. 72
Figura - 23	A exploração de borracha da Amazônia.....	p. 72
Figura - 24	Reservatório Paes de Carvalho	p. 82
Figura - 25	Os “novos caminhões tanque” adquiridos pela prefeitura de Belém em 1949.....	p. 86
Figura - 26	Caldeiras da Pará Electric na década de 1930	p. 88
Figura - 27	A degradação da Pará Electric.....	p. 88
Figura - 28	Os bondes de Belém segundo Andrelino Cotta	p. 89
Figura - 29	Os bondes de Belém segundo Andrelino Cotta.....	p. 89
Figura - 30	Os bondes de Belém segundo Andrelino Cotta	p. 90
Figura - 31	Inauguração do Corpo Municipal de Bombeiros – 24 de fevereiro de 1904..	p. 91
Figura - 32	Os velhos carros do Corpo de Bombeiros em Belém – 1949.	p. 92
Figura - 33	Avisos da SAEPA, regularmente publicados na imprensa avisando sobre a matança ou não de gado nos matadouros da capital	p. 95
Figura - 34	A cidade ideal de Le Corbusier – 1922.....	p. 110
Figura - 35	Desenhos de Le Corbusier.....	p.110
Figura - 36	Plano “Voisin” de Le Corbusier	p. 112
Figura - 37	Projeto do Ministério da Educação e Saúde.....	p. 116
Figura - 38	Projeto da Avenida Presidente Vargas – Rio de Janeiro.....	p. 121
Figura - 39	Copacabana no início do século XX e em 1937	p. 127
Figura - 40	Imagem de capa do livro Ruídos urbanos, de Jerônimo Cavalcanti	p. 128
Figura - 41	O prefeito de Belém Jerônimo Cavalcanti	p. 130
Figura - 42	As crises da “Belém atual”, em 1945.....	p. 140
Figura - 43	Área reservada para abastecimentos de Belém	p. 144
Figura - 44	Planta de localização dos mercados	p. 146
Figura - 45	Demarcação de áreas alagadas.....	p. 148
Figura - 46	O novo plano de avenidas: a teia radial	p. 150

Figura - 47	O plano de zoneamento de Belém	p. 152
Figura - 48	Conjunto residencial do funcionário público	p. 153
Figura - 49	O Novo Bairro Industrial.....	p. 155
Figura - 50	O bairro operário da Sacramento	p. 156
Figura - 51	Localização das áreas de lazer	p. 159
Figura - 52	Disposição da área verde da capital após o Plano	p. 162
Figura - 53	Hexágonos indicando a localização de escolas.....	p. 162
Figura - 54	A localização da Cidade Universitária	p. 164
Figura - 55	A nova disposição do Centro de Belém.....	p. 166
Figura - 56	Maquete do novo centro comercial de Belém.....	p. 168
Figura - 57	Os ônibus “Zepelins”, fotografados pela Revista <i>Life</i> na década de 1950	p. 170
Figura - 58	O “Clipper” de Nazaré	p. 171
Figura - 59	O reservatório da João Balbi	p. 172
Figura - 60	O Mercado Público de Mosqueiro	p. 173
Figura - 61	Inauguração da Vila Teta – 1947	p. 174
Figura - 62	Inauguração da Vila Teta – 1947	p. 174
Figura - 63	Inauguração da Vila Teta – 1947	p. 174
Figura - 64	Inauguração da Vila Teta – 1947	p. 174
Figura - 65	Rua da FEB - 1947	p. 175
Figura - 66	Rua da FEB – 1947.....	p. 175
Figura - 67	Avenida Padre Eutíquio.....	p. 175
Figura - 68	A Avenida 15 de agosto em 1944	p. 188

A ideia de cidade ideal está profundamente arraigada em todos os períodos históricos, sendo inerente ao caráter sacro anexo à instituição e confirmado pela contraposição recorrente entre cidade metafísica ou celeste e cidade terrena ou humana. [...] A cidade real reflete as dificuldades do fazer a arte e as circunstâncias contraditórias do mundo em que se faz (ARGAN, 1995, p. 74).

APRESENTAÇÃO

O orgulho urbano é feito da imbricação entre a cidade real e a cidade imaginada, sonhada pelos seus habitantes e por aqueles que a trazem à luz, detentores do poder e artistas (LE GOFF, 1998, p.119).

Estudar o espaço urbano é somar pesquisa e teoria ao tema do mundo real e seu caráter imaginário, sonhado ou projetado. Sua junção é tão intrínseca que qualquer tentativa metodológica de separação resvala na negação de uma identidade urbana.

Apesar da indivisibilidade, não é recente o debate sobre a existência/separação entre as cidades reais e imaginárias. Ressaltou-se em diferentes temporalidades a figura do “urbano” enquanto arquétipo, como tradutora de uma sociedade, seus hábitos e costumes em meio ao tempo. Dessa forma, na longa duração da história urbana é que se inscreve o debate entre o real e o ideal. A cidade seria uma mistura de acontecimentos palpáveis vistos nas edificações, avenidas, casas, prédios públicos e na imaterialidade de sonhos e projetos, executados ou não. Como lembra João Antônio de Paula (2001, p. 21):

As cidades são tanto os dados imediatos, suas materialidades quanto o impalpável dos sonhos, dos desejos. Essas cidades imaginárias são dimensões paralelas, evocadas pela fantasia e, no entanto, tão reais como a cidade pedra e cal, na medida em que são o fermento e o instrumento de formação, da busca do melhor modo de viver, mas solidário e prazeroso.

Para a construção desta tese o debate sobre a cidade e seu universo Real e Imagético fazem parte de uma escolha metodológica; a opção por seguir o que se convencionou chamar de “História Urbana” centrou este estudo tanto nas práticas quanto nas representações sobre a cidade. De um lado, a primeira parte com as mudanças de mundo concretas e reais: a Segunda Guerra, a relevância dos Acordos de Washington, a presença norte-americana e a política varguista que, em poucos anos, trouxe novamente a Amazônia e sua borracha para o centro do debate nacional e até internacional. De outro lado, as mudanças reais e as imagéticas na cidade de Belém, com planos e projetos, papéis e debates, que ora entravam em prática, ora se perdiam e se reconstruíam no imaginário de homens públicos, literatos e outros tantos atores e artistas sociais.

A capital do Pará que, no fim do século XIX e início do século XX vivera o auge da economia gomífera, vivenciava desde a década de 1920 uma forte crise econômica que gerou dificuldades em investimentos e manutenção dos serviços públicos. Ainda assim, percebia-se em seus administradores a busca por manter seu caráter de metrópole. Nesse período importante da história social do Brasil e da Amazônia o urbanista da prefeitura do Rio de Janeiro, então Capital Federal, Jeronymo Cavalcanti foi nomeado prefeito de Belém pelo Interventor Magalhães Barata, elaborando um “Plano de Urbanização da Cidade de Belém”.

Como será demonstrado, o “Plano de Urbanização de Belém” foi elaborado com vias a resolver parte dos problemas enfrentados no período e estabelecer parâmetros de um crescimento futuro, materializar um sonho de grandeza, de metropolização da capital. O plano, em si, foi quase uma utopia não realizada; nós o utilizamos como uma espécie de marco para recuperar alguns dos debates que foram percebidos na imprensa e literatura acerca da cidade e de seu lugar na Amazônia, no Brasil e na América na década de 1940, momento em que importantes projetos de cidade foram colocados em discussão. Ao longo da década o plano foi muitas vezes discutido dentro e fora do Estado pela imprensa, literatura, revistas, relatórios de governo e artigos acadêmicos, os quais se tornaram fontes importantes para o desenvolvimento deste estudo.

Sandra Pesavento (1995) concorda que se criou uma ideia de Metrópole associada a dados estatísticos sobre economia e população; para ela, a rigor, poucas capitais brasileiras estariam enquadradas nessa projeção, mesmo que descritas como tal por seus contemporâneos. Ainda segundo a autora, uma história cultural do urbano deve se debruçar não na confirmação ou negação de seu caráter metropolitano, mas sim na maneira através da qual esse processo se encaminhou historicamente através das representações de seus habitantes.

Neste sentido, esta tese realiza um importante cruzamento entre a Belém “real”, ou vivida, e aquela imaginada/representada por urbanistas, jornalistas e intelectuais. Buscamos perceber os intercruzamentos de seus projetos e sonhos e seus problemas reais e resistências, representados nos diferentes embates, propostas e lutas políticas que existiram nos anos de 1940.

Ulpiano Menezes (2001) demonstra que não há uma maneira única de tratar historicamente a urbe. O pesquisador lembra que a palavra “cidade” possui,

por sua pretensa universalidade, um sentido polissêmico que acaba por embotar sua historicidade:

[...] se em outros tempos já era complexo conceituar historicamente a cidade, em nossos dias dobrou a complexidade. A sociologia urbana, a antropologia urbana, já não sabem mais com precisão epistemológica, circunscrever seu objeto de estudo (MENEZES, 2001, p. 10).

A epistemologia da contemporaneidade não permite mais saídas teóricas monolíticas que tudo explicam e submetem a uma lógica explicativa estrutural:

No capitalismo avançado, a cidade e o urbano, não mas podem ser trabalhadas tranquilamente a partir de Marx (como expressão de um modelo de produção específico), nem de Weber (como base da associação humana), ou em Durkheim (como *locus* da divisão do trabalho). É mais fácil dizer o que não é urbano (MENEZES, 2001, p.10).

Desta maneira, estudos sobre a cidade e o urbanismo têm se filiado às linhas de estudos interdisciplinares, especialmente entre a Arquitetura, a Sociologia, a Antropologia e a História. Como essas fronteiras não estão definidas *a priori*, buscarei esclarecer, nas linhas que se seguem, algumas das precauções conceituais e de delimitação de campo de estudo que norteiam esta tese.

Este estudo objetiva compreender os meandros do mundo social, político e econômico amazônico no período entendido, tal como em Braudel (1988), como algo que vai bem mais além do “tempo presente”, mais imediato. Contudo, diferente da prevalência da duração longa e geográfica “braudeliiana”, a história urbana de Belém que aqui construo aproxima-se de uma história cultural, na perspectiva de compreender as relações entre o vivido e o representado em um processo histórico político e social da década de 1940; uma história cultural renovada que, como afirmam autores como Hunt (1992) e Chartier (1990), não é uma história da cultura, mas uma história que busca, a partir dela, a compreensão dos demais processos econômicos, políticos e sociais.

Nesse sentido, faz-se importante estabelecer um diálogo entre o campo da História Social e o da História Cultural. Sobre esses campos imbricados, Hobsbawm afirma que:

O historiador das ideias pode (por sua conta e risco) não dar a mínima para a economia e o historiador econômico não dar a mínima para Shakespeare, mas o historiador social que negligencia um dos dois não vai muito longe.

Inversamente, conquanto seja extremamente improvável que uma monografia sobre poesia provençal seja história econômica, ou que uma monografia sobre inflação no século XVI seja história das ideias, ambas poderiam ser tratadas de modo a torná-las História Social (HOBSBAWM, 2007, p. 88).

A vinculação entre história, economia, cultura e sociedade no campo da história social ganha destaque, principalmente, a partir das publicações e debates de E. P. Thompson (1998). Este autor, ao investigar as classes sociais como um processo em formação a partir da luta de classes e sua experiência analisa mais detidamente cultura/costumes e economia, ambas vinculadas à formação da consciência de classe e seu contexto nacional e religioso:

Uma cultura é também um conjunto de diferentes recursos, em que há sempre uma troca entre o escrito e o oral, o dominante e o subordinado, a aldeia e a metrópole; é uma arena de elementos conflitivos, que somente sob uma pressão imperiosa – por exemplo, o nacionalismo, a consciência de classe ou a ortodoxia religiosa predominante – assume a forma de um “sistema”. E na verdade o próprio termo “cultura”, como invocação confortável de um consenso, pode distrair nossa atenção das contradições sociais e culturais, das fraturas e oposições existentes dentro do conjunto (THOMPSON, 1998, p. 17).

Ao lado dessa história mais ampla e social renovada, esta tese também envereda pela história cultural mais atrelada às análises feitas por Roger Chartier, que aponta para este caminho de junção:

Pode pensar-se uma história cultural do social que tome por objeto a compreensão das formas e motivos – ou, por outras palavras das representações do mundo social – que à revelia dos atores sociais, traduzem as suas posições e interesses objetivamente confrontados e que paralelamente descrevem a sociedade tal como pensam que ela é, ou como gostariam que fosse (CHARTIER, 1990, p. 19).

Essa história sociocultural da cidade valoriza seu lugar a partir da convivência social ou da experiência dos agentes que a formam. Prática e representação, ação e escrita sobre o vivido, a experiência e sua descrição: a história sociocultural da cidade que pretendo trabalhar nesta tese valoriza seu lugar a partir da convivência social ou da experiência dos agentes que a formaram, ainda que não estejam em posição de igualdade. Nesse sentido de junção entre o real e o inventado ou representado, o autor mais lúcido talvez seja Michael de Certeau (1990) em *A invenção do cotidiano*, que destaca o espaço urbano como algo a mais do que um lugar. Nele refinam-se as formas de luta e resistência, cada vez mais

complexas e impossíveis de controlar. A cidade é, ao mesmo tempo, “a maquinaria e o herói da modernidade” (CERTEAU, 1990, p. 174).

A partir disso, e cada vez mais, esvai-se um conceito único de cidade, que por uma palavra definia, *a priori*, um modelo econômico, ou uma forma de dominação:

A linguagem do poder “se urbaniza”, mas a cidade se vê entregue a movimentos contraditórios que se compensam e se combinam fora do poder panóptico. A cidade se torna o tema dominante dos legendários políticos, mas não é mais um campo de operações programadas e controladas. Sob o discurso que a ideologiza, proliferam as astúcias e as combinações de poderes sem identidade, legível, sem tomadas apreensíveis, sem aparência racional, impossível de gerir (CERTEAU, 1990, 173).

Concordando com o autor supracitado, esta tese trabalha o discurso ou a “linguagem” do poder também por fora, discutindo práticas que se incluem na margem do cotidiano citadino, criando outras formas de organização social. O enfoque de Certeau nos leva justamente a destacar as formas práticas e cotidianas nas quais os sujeitos (políticos e sociais) se apropriam do espaço social.

A partir dessas definições, percebemos a cidade como fruto direto das sociabilidades e disputas diárias de seus agentes, de sua capacidade de seleção de vivências, de sonhos e de memórias. Oferecer um enfoque cultural à questão significa investir na concepção de que observar a cidade é compreender as diferentes representações espaciais criadas a partir dela pelos grupos que a habitam. Segundo Bernard Lepetit, a cidade acaba por se transformar em uma espécie de eufemismo de um momento histórico e de seus desafios:

A cidade e a sociedade são duas realidades coextensivas; a questão urbana e a questão social sucessivamente inventadas agora se sobrepõem com perfeição. A cidade é um eufemismo para todas as dificuldades do momento tomadas em conjunto. Aliás a polissemia da palavra *cité* empregada no discurso ministerial bem o indica: ela designa ao mesmo tempo o bairro desfavorecido em termos de empregos, de salários, de habitação, de equipamentos coletivos, e a comunidade social citadina inteira, em sua coesão e sua harmonia (utópicas que sejam) (LEPETIT, 2001, p. 60).

No presente estudo, as manifestações do urbano irão além dos dados estatísticos e materiais da urbe. Compreendemos que as transformações físicas que modificam a forma de uma cidade não são necessariamente causas ou consequências imediatas das conjunturas econômicas de uma região, ou de

alterações populacionais ou das mudanças de hábitos. Para entender a história da cidade é preciso saber que ela é mais que a soma exata de suas partes. A cidade, nessa perspectiva, “nunca é absolutamente sincrônica: o tecido urbano, o comportamento dos cidadãos, as políticas de planificação urbanística, econômica ou social desenvolvem-se segundo cronologias diferentes” (LEPETIT, 2001, p. 141-142).

A cidade, dessa forma, não possui uma natureza própria: é o resultado absoluto do social e de suas relações de poder. Como lembra Lepetit (2001, p. 50), é daí que decorre “uma consequência metodológica. A simples justaposição de vários estudos (demografia, economia, sociedade e cultura) resultaria no desmoronamento do sujeito”. Tais informações, ainda que contraditórias, refletem as concepções que indivíduos e coletividade atribuem ao mundo. A cidade, portanto, é obra coletiva que se reinventa a cada instante sendo, por isso, multifacetada. Por fim, essas interpretações da urbe se constroem a partir das diferentes experiências vividas no espaço e no tempo. Como condicionantes importantes, as dimensões espaciais e temporais são, por vezes, renegadas na interpretação tradicional do discurso historiográfico, em especial sobre a cidade, a qual, muitas vezes, é vista como simples cenário para uma história política e social (LEPETIT, 2001). Desse debate surge o problema desta tese e de seu diálogo com a história do urbano. Contudo, vem de outra origem e área e com outros propósitos a história do urbanismo e do patrimônio urbano.

Françoise Choay destacou-se como uma das primeiras historiadoras a encaminhar reflexões sobre o Urbanismo na historiografia contemporânea, através da obra **Urbanismo: utopias e realidades**, publicada em 1965, na qual analisa as origens do Urbanismo na França desde o fim do século XVIII e meados do século XX. Nesta obra fica evidente, desde o início, que a autora pontua a impossibilidade de ler o urbanismo como campo científico técnico onde impera a neutralidade, descartando qualquer olhar naturalista sobre cidade (CHOAY, 1965).

Segundo a autora, a palavra “urbanismo” é extremamente recente, estando profundamente ligada às transformações que o capitalismo causa à vida urbana ocidental. As discussões sobre o urbanismo teriam se iniciado especialmente na Inglaterra e na França do Século XIX, extremamente impactadas pelo crescimento urbano (fruto direto da industrialização acelerada e redimensionada

nesse período). Choay (1965, p. 3) ressaltou especialmente o caso de Londres, onde, em menos de um século, a população praticamente quintuplicou.¹

Segundo Choay, foi especialmente a partir do século XIX que as nações europeias passaram a organizar grandes intervenções em suas principais cidades, sendo Paris o principal símbolo dessas mudanças. Nascia, assim o que a autora chamou de pré-urbanismo, que buscava tanto o embelezamento, quanto o saneamento e o controle das práticas culturais e sociais populares:

Do ponto de vista estrutural, nas velhas cidades da Europa a transformação dos meios de produção e transporte, assim como a emergência de novas funções urbanas, contribuem para romper os velhos quadros, frequentemente justapostos, da cidade medieval e barroca. Uma nova ordem é criada, segundo o processo tradicional da adaptação da cidade à sociedade que nela habita. Nesse sentido, Haussmann, no desejo de adaptar Paris às exigências econômicas e sociais do segundo império, faz uma obra realista. E o trabalho que realiza, se prejudica a classe operária, choca as estrelas passadistas, incomoda os pequenos burgueses expropriados, contraria os hábitos, é, em compensação, a solução mais imediatamente favorável aos capitães de industriais e aos financistas (CHOAY, 1965, p. 4).

Nesse contexto, ao longo do século XIX percebem-se grandes intervenções urbanas, aberturas de largas avenidas, construções de estações ferroviárias, parques e jardins, teatros e museus; também nasciam espaços como hospícios, escolas profissionalizantes e asilos. Em grande medida, o sentido dessas reformas era disciplinar o acesso da população em geral – e dos pobres e dos trabalhadores em particular – aos locais públicos, domesticar e disciplinar modos de vida e “embelezar” (ou criar) novos padrões estéticos e funcionais para os grandes centros urbanos.

A partir da década de 1920, esse pré-urbanismo passaria por transformações e institucionalizações no seio da sociedade capitalista. O urbanismo se diferenciaria de sua fase anterior, quando deixava de ser obra hegemônica de generalistas (de homens de letras e da política, de militares-engenheiros ou de médicos-sanitaristas) e passava a mãos mais específicas, especialmente às dos novos e formados engenheiros e arquitetos. Era o surgimento do urbanismo de

¹ Maria Stella Bresciani (2004) demonstra em sua obra **Londres e Paris: o espetáculo da pobreza**, o impacto da “multidão” e de seu fluxo caótico aos olhos de uma geração de intelectuais como Baudelaire, Victor Hugo, Zola, Dickens, e Edgar Alan Poe. Homens que, em seu tempo, retrataram as mudanças pelas quais passavam as capitais da França e da Inglaterra.

caráter “científico” e supostamente “despolitizado”. Choay lembra que o trabalho de Le Corbuisier nas primeiras décadas do século XX foi fundamental para a fundação disciplinar do urbanismo. Cria-se ali um modelo de urbano que abandonava o imperativo oligárquico que privilegiava sobremaneira a estética e o civilizacional, avançando rumo às soluções ditas mais “utilitárias” ou tecnicamente “práticas”.

Nesse sentido, um novo ciclo de crescimento urbano e industrial, multiplicação desmensurada do automóvel e, por conseguinte, a criação de avenidas de transporte rápido alterava, sobremaneira, a antiga lógica da cidade *belepoquiana*. Exigia-se, agora, mais do que projetos para locais públicos e novas instituições; nasciam planos e estudos mais detalhados e sofisticados para cidades inteiras. Planos urbanos que levassem em conta as inúmeras variáveis do urbano; surgem mapeamentos como o de perfil de população, história da cidade, relação centro-periferia. Ao longo desse momento se multiplicavam na Europa e nos Estados Unidos os grandes “Planos de Urbanização”, visando dar às cidades o fluxo cada vez mais rápido da sociedade capitalista.

Especialmente a partir da década de 1930, o discurso técnico urbanista ultrapassava as fronteiras norte-americanas e europeias e chegava com muita força ao Brasil. O novo governo encabeçado por Getúlio Vargas percebeu no urbanismo grandes possibilidades de afirmação de um projeto de governo baseado no incentivo à indústria e à disciplinarização do trabalhador. Ganhava força a ideia de que a cidade e o urbano seriam o polo central de desenvolvimento político e social e que o campo, em grande medida, seria local de atrasos culturais e sociais a serem superados. Durante esse período, inúmeros projetos de urbanismo nasceram no Brasil; alguns foram executados, outros não, dentre os quais podemos citar os famosos Planos de Prestes Maia, para São Paulo, e de Alfred Agache para o Rio de Janeiro². Para além destes conhecidos planos de urbanização e áreas centrais e mais densamente povoadas no Brasil, havia outros; o que nasceu por aqui estava nesse contexto de formação de um novo campo técnico de estudos também. Contudo, ele esteve inserido numa continuidade da história da ocupação-colonização da Amazônia e de suas crises econômicas e políticas.

² MOREIRA, Fernando Diniz. Urbanismo, modernidade e projeto nacional: reflexões em torno do Plano Agache. Disponível em: <<http://www.docomomo.org.br/seminario%206%20pdfs/Fernando%20Diniz%20Moreira.pdf>>. Acesso em: 26 de dezembro de 2015.

A Amazônia, em grande medida, foi compreendida por uma história de ocupação e urbanização a partir de “surto devassadores ligados à valorização momentânea de produtos no mercado internacional, seguidos de longos períodos de estagnação” (BECKER, 2001, p. 135). Economicamente, existem tais surtos; no entanto, ficar preso a esta explicação limita nosso alcance de análise.

As décadas de 1920, 30 e 40, períodos tradicionalmente reconhecidos como épocas de “decadência”³ após o fausto da economia gomífera, apresentam outras faces importantes e que devem fazer parte da nova história social da Amazônia. Para além de uma suposta economia limitada a produtos extrativistas primários com baixo valor no mercado, os homens e mulheres que viviam na Amazônia apresentam igualmente faces múltiplas de percepção cotidianas desta realidade, percebidas tanto na nostalgia de um passado *bellepoquiano*, quanto na valorização dos novos tempos da modernidade contemporânea.

Em minha trajetória como pesquisador tenho me debruçado sobre aspectos da história urbana de Belém em períodos de certa “estagnação” econômica. Para minha monografia de conclusão de curso, intitulada **O Solar do Barão do Japurá e a questão patrimonial em Belém**, realizei ampla pesquisa documental sobre as representações que cercaram demolições de algumas edificações da cidade entre as décadas de 1950 e 1960, concentrando-me no caso da demolição do antigo solar do Barão do Japurá e a polêmica sobre sua demolição. Esse estudo demonstrou que, em linhas gerais, existiam discursos complexos que cercaram a formação de uma cultura de defesa ao patrimônio histórico da cidade em período anterior à institucionalização da questão, com a criação de órgão e de uma política patrimonial mais sofisticada (CHAVES, 2009).

Já em minha dissertação de mestrado busquei, inicialmente, compreender o problema em um espaço temporal maior, ampliando a pesquisa para a década de 1940. Nesse período, pesquisei em fontes que versavam sobre o processo de verticalização em Belém e demonstraram novas possibilidades de estudo que culminaram com a elaboração da dissertação: **Isto não é para nós? Um estudo sobre verticalização e modernidade em Belém entre as décadas de 1940 e 1950.**

³WEINSTEIN, Barbara. **A borracha na Amazônia: expansão e decadência, 1850-1920.** São Paulo: Hucitec/Edusp, 1993.

Essa dissertação demonstrou a importância do arranha-céu em meio a tentativas de modernizar a cidade de Belém. Tal conceito foi fundamental em um período complexo da economia amazônica, com uma presença oscilante do poder estatal, o qual buscava, na imagem de uma avenida repleta de grandes edifícios, garantir não um desenvolvimento econômico e urbano em si, mas a imagem e o *status* de metrópole para cidade de Belém no instante em que seus velhos ícones da “bela época” davam sinais de envelhecimento (CHAVES, 2011).

No corpo de fontes pesquisadas, inúmeras outras questões demandaram aprofundamento de análise, em especial as outras tentativas de modernização focadas no serviço de tráfego, iluminação e abastecimento, bem como a chegada de um novo modelo de desenvolvimento urbano profundamente baseado nos ideais norte-americanos e sua complexa relação com os projetos da *Belle Époque* de tradição mais parisiense e londrina. Sobre a complexidade da questão, mostra-se infrutífero estudar tais modelos de cidade simplesmente pela sobreposição do antigo que sai e do moderno que chega impulsionado e balizado por estrangeirismos e por surtos econômicos.

Especialmente em Belém, a mítica cidade da *Belle Époque* é constantemente citada e remorada nos períodos subsequentes à década de 1910 como modelo de grandeza, beleza e eficiência: um tempo idílico de uma Belém europeia e civilizada. Mesmo que outros modelos de desenvolvimento fossem planejados ou até empreendidos na cidade, a presença desse passado mítico mostrava a sua força. Como analisou Braudel (1988, p. 113), referindo-se ao caso similar de Veneza, o passado e o presente não se excluem, mas se superpõem e vivem juntos na cidade:

O milagre é que esses pontos de referência que nunca têm a mesma idade, vivem juntos e se confundem, remexem o passado, misturando-o infinitamente. Não linguagens diferentes, mas linguagens feitas de todas; não uma época, mas superposições de épocas.

Durante a pesquisa realizada em minha dissertação de mestrado, encontrei grandes dificuldades para localizar e ler, na íntegra, os Planos Urbanos de Belém, apesar de encontrar farta referência a eles nos jornais. Na tentativa de responder a essas ausências, que também são políticas, nasceu a questão central desta tese: o que queriam os novos urbanistas e os políticos que os apoiavam

naquele momento de guerra em que Belém e a Amazônia se redefiniam no cenário nacional e mundial?

Na historiografia amazônica ainda são poucos os que estudam essa temática, em especial na temporalidade escolhida. Em termo de história urbana, destaca-se a tese de mestrado (já editada em livro) de Maria de Nazaré Sarges intitulada: **Riquezas produzindo a Belle Époque** (SARGES, 2002), a qual foi precursora de muitos estudos sobre urbanidade. Nela se buscou compreender a relação entre o ciclo clássico da borracha e o processo de remodelação urbana em Belém entre 1870 e 1912, desatrelando-se os estudos econômicos sobre a borracha daqueles apenas voltados para os dados da balança comercial e do modo de produzir, a exemplo de economistas como Roberto Santos (1980)⁴.

Outro estudo relevante para a análise dos agentes sociais e culturais da Belém da *Belle époque* é a dissertação (publicada, posteriormente, em forma de livro) de Aldrin Moura de Figueiredo. Estudando o mundo da cultura, folclore e da medicina, sobretudo pela análise dos intelectuais, o autor inaugura um campo de trabalho sobre a história social da linguagem. Em sua **Cidade dos Encantados**, Figueiredo percebe uma Belém que vai além do que desejavam as autoridades e agentes disciplinadores da época e penetra mais profundamente na cultura popular e na forma pela qual os homens de letras da época viam as práticas e cultura do povo amazônico. Nesse sentido, Figueiredo aprofunda a crítica de que a história da cidade de Belém devia ser vista somente pelos seus surtos econômicos. Os sujeitos (fossem eles letrados ou os pajés) atuavam com o dinheiro da borracha, mas com autonomia de direção, com ideias próprias, impuseram projetos disciplinadores, encontrando também resistências e disputas no campo estético e da arte. Dessa forma, o estudo de Figueiredo aprofunda as análises iniciadas pelo trabalho pioneiro de Sarges (2002). Para Figueiredo (2008), tais estudos deviam atrelar os conflitos urbanos com as práticas e os pensamentos intelectuais modernos. Assim, o autor estudou os conflitos entre pajés e médicos, analisando os discursos dos literatos, jornalistas e romancistas, demonstrando que o moderno e o civilizado conviviam e conflitavam com práticas tradicionais de cura, mesmo na Belém da *Bela Época* (FIGUEIREDO, 2008).

⁴ SANTOS, Roberto Araújo de Oliveira. **História econômica da Amazônia: 1800-1920**. São Paulo: T. A. de Queiroz, 1980.

Outras obras importantes, ainda que não apresentem o espaço urbano como natureza principal do estudo, apontaram significativas contribuições à história urbana em Belém. Franciane Lacerda realiza estudo sobre a migração nordestina no início do século XX. Nele, especialmente no capítulo IV, a autora analisa a relação entre estes migrantes e a cidade de Belém, mostrando como o ato de migrar contribuiu para a construção de uma cidade de múltiplas identidades, inclusive com um bairro mais cearense. Contudo, os migrantes também fizeram vir à tona o surgimento de inúmeros problemas sociais e políticos⁵.

Nesta mesma direção há o estudo da historiadora Edilza Fontes⁶, a qual analisa a dinâmica do trabalho e indústria de panificação em Belém entre as décadas de 1940 e 1950. Seu quinto capítulo, especificamente, intitulado “Belém Revisitada”, cuida da relação dos agentes históricos estudados com o espaço urbano, redefinindo questões centrais da cidade, como a questão da ocupação do espaço citadino e seus ofícios, o problema do transporte e moradia dos trabalhadores, em geral, e os da indústria da panificação, em especial. A história dos trabalhadores da panificação também nos ajuda a perceber que na cidade de Belém posterior a 1910 também existiam espaços de disputa entre o centro urbano e as periferias da cidade, entre ocupações e projetos urbanos.

Finalmente, com os estudos de Fontes, Lacerda e Figueiredo, a cidade de Belém, entre 1900 e 1950, deixava de ser percebida como um certo reflexo do jogo de poder político e econômico, da civilização sobre a égide oligárquica e dos projetos Lemistas ou Lauristas. A riqueza da Bela Época e a posterior pobreza e nostalgia explicadora dos fracassos políticos e sociais passavam a incluir resistências, disputas e conflitos sociais. Nasceram outros olhares para a cidade de Belém e seus moradores: ora vindos das periferias e dos bairros de migrantes e dos trabalhadores (como os cearenses), ora dos movimentos sociais e culturais (como o dos padeiros e dos pajés). Destaca-se que esse conjunto de trabalhos, direta ou indiretamente, enfrenta em seu rol de questões problemas ligados ao espaço urbano fugindo ao perigo muito comum à historiografia tradicional que é compreender a cidade como simples “cenário” para história, como lembra Lepetit (2001).

⁵ LACERDA, Franciane Gama. **Migrantes Cearenses no Pará: faces da sobrevivência (1889-1916)**. São Paulo: USP, 2006. (Tese de doutorado).

⁶ FONTES, Edilza. **O pão nosso de cada dia: trabalhadores, indústria da panificação e a legislação trabalhista em Belém – 1940-1945**. Belém: Paka-Tatu, 2002.

Apesar desses estudos atualizados sobre história social e cultural da Amazônia, dentro do campo da história política e econômica do Pará e sua economia até os anos de 1940, existem alguns estudos clássicos que ainda direcionam explicações econômicas quase unilaterais para o entendimento das relações sociais, crescimento e planejamento das cidades locais e, em especial, para Belém. Há estudos de longa duração, como o clássico trabalho de Roberto Santos sobre a história econômica da Amazônia⁷, sobre a economia da borracha, de Bárbara Weinstein (1993), ou sobre o fordismo na Amazônia, de Francisco de Assis Costa (2012).⁸

No campo da História Ecológica, destaco também o trabalho **A luta pela borracha no Brasil**, de Warren Dean, que oferece uma análise da experiência ambiental advinda da economia da Borracha na Amazônia⁹.

No que tange ao terreno político nos anos de 1940, destacam-se autores como Carlos Rocque, que analisa a política Baratista no Pará da época de Vargas como uma profunda mudança política e social¹⁰. No campo da história da cidade de Belém e de sua urbanização, é muito comum haver críticas à modernização da cidade em comparação ao que ocorria no mesmo período no Brasil. Assim, é corriqueiro se efetivar comparações desiguais e em tom de defasagem com a cidade do Rio de Janeiro e de São Paulo, ícones nacionais da modernidade no período.¹¹

Nesse campo, há ainda trabalhos que lidam com temáticas mais pontuais para os anos de 1940 e 1950. Maurício Costa analisa a questão da mídia e do nascimento de músicas de festas e de uma cultura de baile na Belém dos anos de 1940 e 1950¹². Nas pesquisas de Costa, destaco o importante lugar oferecido ao

⁷ SANTOS, Roberto. **História Econômica da Amazônia (1800-1920)**. São Paulo: T. A. Queiroz, 1980.

⁸ COSTA, Francisco de Assis. **Grande Capital e Agricultura na Amazônia: a experiência Ford no Tapajós**. Belém: NAEA, 2012.

⁹ DEAN, Warren. **A luta pela borracha no Brasil: um estudo de história ecológica**. São Paulo: Nobel, 1989.

¹⁰ Nomenclatura que designa o movimento político ligado ao Governador Magalhães Barata. Sobre a questão, ver obras como: ROCQUE, Carlos. **Depoimentos para a história política do Pará**. Belém: Mitograph, 1981.

¹¹ Ver Penteadó (1968).

¹² COSTA, Antônio Maurício Dias da. Festa e espaço urbano: meios de sonorização e bailes dançantes na Belém dos anos 1950. **Rev. Bras. Hist.**, vol. 32, n. 63, São Paulo, 2012.

espaço urbano de Belém como um importante elemento de compreensão das sociabilidades e cultura musical do período.

Celma Pontes e Jussara Derenji analisaram, por diferentes prismas, a arquitetura moderna e o Modernismo no Pará e deram especial atenção ao caso específico de Belém¹³. Com muitos documentos e rico material pictórico e/ou musical, estas autoras contribuíram para ampliar o leque de estudos sobre o período e desvendar uma Belém diferente daquela da virada do século XIX. Entretanto, esses trabalhos, por serem pautados pela leitura dos clássicos estudos econômicos e políticos da *Belle époque* e de sua crise, terminaram por analisar o momento imediatamente posterior à *Bela Época* como um momento da carência e da “falta”, sempre fazendo duras comparações com o período anterior e/ou com o suposto atraso de Belém em relação a outros espaços dentro dos anos de 1940. Neles, aparentemente, a segunda época da borracha não teria gerado uma riqueza aparentemente tão importante quanto a primeira.

Apesar dos muitos autores, livros e temáticas já desenvolvidas sobre o período, ainda assim subsiste a diminuta quantidade de uma literatura mais centrada no campo da história cultural e urbana de Belém dos anos 40. Todavia, se contrapõe a esta carência pontual a imensa quantidade de fontes encontradas sobre o período e sobre a qual se construiu esta tese. Nela, há fontes jornalísticas, relatórios de governo, iconografias da cidade, além da literatura regional de época os quais abordam a questão do crescimento urbano de Belém de forma ampla e multifacetada. Todo esse rico material aqui utilizado possibilitou compreender, em meio à cultura local, as especificidades da região amazônica, bem como sua convivência (nem sempre harmoniosa) com os símbolos anteriores de múltiplas temporalidades, sobretudo da época da borracha na virada do século XIX para o XX.

A tese está dividida em duas partes, as quais somam quatro capítulos ao todo. A primeira parte revê o ambiente econômico e social amazônico na década de

COSTA, Antonio Maurício Dias da; Do Nacional ao Local: o meio musical paraense na 'Era do Rádio' (1940-1950). **Revista Estudos Amazônicos**, v. 10, p. 194-215, 2013.

COSTA, Antonio Maurício Dias da; Festa e espaço urbano: meios de sonorização e bailes dançantes na Belém dos anos 1950. **Revista Brasileira de História** (Online), v. 32, p. 381-402, 2012.

¹³ VIDAL, Celma Chaves Pont. Modernização, inventividade e mimetismo na arquitetura residencial em Belém entre as décadas de 1930 e 1960. **Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo**. V. 2, n. 8, São Paulo, 2008. Ver também: DERENJI, Jussara da Silveira. Modernismo na Amazônia: Belém do Pará, 1950/70. Disponível em: <www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.017/838>. Acesso em: 29 de novembro de 2014.

1940 em seu formato mais amplo. Em seu capítulo inicial percebe-se o forte impacto do projeto de Ford na Amazônia, bem como dos investimentos no contexto da II Guerra Mundial, dos Acordos de Washington e da retomada de Belém como espaço central ao capitalismo mundial. Esta análise é feita recuperando-se a historicidade e as incertezas daquele momento. Nada que remonte à percepção de tal projeto como que fadado ao fracasso, ou para que se encontre nele os pontos de comparação com o anterior da *Belle Époque*. A ideia é a de se compreender as expectativas que levaram à busca de um novo modelo, agora mais americanizado, para a cidade de Belém; algo que buscasse relacionar a velha economia gomífera, renovada com a guerra, com novas questões de desenvolvimento, modernidade e projetos governamentais varguistas e norte-americanos, bem como começasse a entender a historicidade do novo modelo e as devidas comparações temporais e espaciais que ocorreram durante o processo histórico.

O terceiro capítulo abre a segunda parte da tese apresentando uma análise mais social/cultural da cidade de Belém nos primeiros anos da década de 1940. Ocupa-se da recepção das mudanças econômicas e políticas vindas de fora e planejadas e ou implantadas em Belém, compreendendo tanto as crises e tentativas de modernização quanto sua relação com as representações espaciais através de relatórios de governo e fontes jornalísticas. A ideia, aqui, é perceber como intelectuais, políticos e muitas outras vozes expunham o cotidiano da cidade e seus problemas em tempos de renovações e expectativas de muitas mudanças.

Finalmente, o quarto capítulo analisa o “Plano de Urbanização de Belém” elaborado em 1944 por Jeronimo Cavalcanti. Este plano será analisado a partir de sua relação com o contexto econômico e político amazônico, sua relação com a política varguista de urbanismo, bem como os conflitos políticos locais e as representações sentidas na cidade através da imprensa e literatura.

PARTE I: A AMAZÔNIA, A GUERRA E OS NORTE-AMERICANOS

Era uma vez uma região tropical, bela e cheia de promessas, um “paraíso de riqueza além dos sonhos dos homens”, que atraía o interesse de caçadores de fortuna de todos os cantos da terra. Mas essa bela região atolada pelas maldições da história e da cultura, sofria de uma tecnologia arcaica e de insuficiência de capital. Por isso ficou adormecida, num sono profundo atemporal. Até que um dia o príncipe charmoso, que por coincidência era a imagem de Henry Ford, conferiu-lhe um beijo, seu abundante capital e extraordinárias inovações tecnológicas; a região finalmente se levantou, despertado para se unir ao príncipe charmoso no caminho do progresso (WEINSTEIN, 2007, p. 156).

O trecho acima foi escrito por Barbara Weinstein no artigo “Modernidade Tropical: visões norte-americanas da Amazônia na véspera da Guerra Fria”. Ele apresenta a face de uma Amazônia de conto de fadas esboçada no documentário **The Amazon awakens (O despertar da Amazônia)**, produzido no ano de 1944 pelo estúdio de Walt Disney em parceria com o “*Office of the Coordinator of Inter-American Affairs*” (Agência do coordenador de assuntos Inter-americanos), podendo ser apontado claramente como um dos frutos da chamada “Política da boa vizinhança”.

Essa paródia de um conto de fadas que compara a Amazônia ao “*El Dorado*” demonstra fortes indícios dos interesses gerados no mercado norte-americano sobre a Amazônia no período. Segundo Weinstein, o filme **The Amazon awakens** visava atingir o público norte-americano, distribuídos em instituições educacionais e associações comerciais buscando, fundamentalmente, incentivar investimentos do setor privado norte-americano na Amazônia (WEINSTEIN, 2007, p. 158).

Essa influência, em especial no tocante à Amazônia, baseava-se no que Weinstein chama de “teoria da modernização”. Elaborada por sociólogos americanos, segundo a autora, essa base teórica ganhou força principalmente no contexto da II Guerra, baseando-se na ideia universal de tendência para o progresso econômico a partir do estímulo de capital e da tecnologia estrangeira. Ainda segundo Weinstein:

[...] O documentário indica repetidas vezes que a aspiração humana “universal” para o progresso e para uma vida melhor é atributo dos habitantes da Amazônia. Sua potencialidade para a modernidade e o progresso é definida como adormecida, dormente, mas latente inerente – quer dizer, já presente na sua cultura e até no seu cotidiano. Para despertar

e realizar esta potencialidade plenamente só faltava o estímulo do capital e a tecnologia estrangeira (WEINSTEIN, 2007, p. 156).

Para além das possibilidades econômicas infinitas, o documentário demonstra especial interesse sobre as cidades da Amazônia. Em sua trajetória, parte de Iquitos, na Amazônia peruana, passando por Manaus, Fordlândia e, por fim, chegando a Belém. Como lembra Weinstein (2007), era um passeio no “caminho para a modernidade” (p. 162). Ainda para a autora:

Como era de se esperar em um filme dedicado à representação da Amazônia como uma sociedade pronta para entrar na modernidade, uma porção extraordinária passa-se nos centros urbanos (um contraste dramático com o filme típico sobre a região) (WEINSTEIN, 2007, p. 162).

As representações que se buscavam passar desses centros urbanos era nitidamente associá-los a uma sociedade em pleno processo de modernização. Iquitos era apresentada a partir de imagens tais como:

[...] Filas de alunas em uniforme, mulheres bonitas com roupas da moda, praças, prédios e hospitais bem modernos, não faltando referências ao “*smart set*” – a “turma sofisticada” – local. Enfim, a vida cotidiana de Iquitos, malgrado alguns toques de exotismo, é tratada como pouco diferente da rotina diária da classe média de uma cidadezinha típica norte-americana. Nesta visão de Iquitos, não há pobreza nem decadência (WEINSTEIN, 2007, p. 162).

Já em Manaus, que segundo a autora era normalmente conhecida nos EUA como uma relíquia curiosa do ciclo da borracha, “mera sombra do esplendor de outrora no meio da floresta tropical” (WEINSTEIN, 2007, p. 163) era apontada agora como:

Emblemática da modernidade incipiente, do despertar da Amazônia. E caso o público não estivesse suficientemente atento para captar essa mensagem, o “passeio” pela cidade era acompanhado pelo motivo musical de um trem em movimento, como a sincronizar a vida cotidiana de Manaus com os ritmos da modernidade industrial. Longe de apresentar a imagem de uma cidade em declínio, na qual a floresta vai invadindo uma metrópole decadente, o filme nos mostra as forças tecnológicas afastando a floresta para criar mais espaço e acomodar uma urbe em expansão. Em cena particularmente apta para que se determine a época do filme, testemunhamos uma máquina escavadora utilizada na construção do aeroporto de Manaus esforçando-se por derrubar uma gigantesca árvore tropical que literalmente bloqueava o caminho do progresso. O cineasta aproveita o máximo desta cena, aumentando a tensão enquanto a árvore resiste à força da máquina; finalmente, a resistência revela-se inútil, e a

árvore sucumbe (sob os aplausos silenciosos da plateia) ante o poder do homem e da tecnologia (WEINSTEIN, 2007, P. 163).

Por último, chegando a Belém:

[...] Assistimos novamente a cenários que combinam o exótico e o bem-conhecido na cidade amazônica. É interessante notar que até o clima de Belém é vigorosamente elogiado – não somente a floresta tropical encerrava uma modernidade incipiente, mas ela não era *tão* tropical como as pessoas imaginavam (caso algum espectador continuasse acreditando na incompatibilidade entre clima tropical e construção da modernidade). E um pequeno detalhe: assistindo ao filme, uma pessoa poderia tranquilamente concluir que nunca chovia no vale do Amazonas. Na Amazônia “*imagineered*” pelos Estúdios Disney, o tempo era sempre bom e os céus, sempre azuis. A cidade de Belém, como o principal porto do Baixo Amazonas, ilumina outro pressuposto do documentário. A filmagem prolongada dos barcos em descarga acentua a ideia de que os elementos materiais da modernidade provêm do exterior. Os nativos compartilham esta aspiração supostamente “universal” pelo progresso, e a região (especialmente nas cidades e na Ford-lândia) já detinha os elementos essenciais da vida moderna. Contudo, uma plena modernização só poderia materializar-se através da venda dos recursos locais “super-abundantes” em troca de ciência, conhecimento e bens providenciados pelas economias mais avançadas (WEINSTEIN, 2007, p. 165).

A produção do documentário se liga diretamente ao despertar de interesse dos EUA pela borracha em tempos de guerra¹⁴. Em grande medida, a impossibilidade do acesso à produção de borracha asiática e a crescente necessidade deste produto para a produção industrial norte-americana leva os olhos do governo estadunidense para a Amazônia. O documentário visava, portanto, incentivar o capital privado a promover mais investimentos na Amazônia.

Este incentivo, no entanto, esbarrava em várias formas de visualização da Amazônia pela elite política norte-americana; as visões otimistas, no entanto, não eram as únicas faces e nem resumiam as expectativas dos norte-americanos para a Amazônia. No artigo “A Amazônia no imaginário norte americano em tempos de Guerra”, o historiador Seth Garfield (2009) estuda as diversas formas que os americanos se referiam à Amazônia; segundo ele:

As representações norte-americanas da Amazônia foram moldadas por uma mistura de imagens desgastadas: a atração pelo *El Dorado*, o coração das trevas tropical registrado em livros de viagem e *jungle books*, inclinações isolacionistas e anti-europeias, o mito construído da fronteira norte-americana, a fé no poder transformador da ciência, a sedução ou o pavor

¹⁴ Segundo Weinstein (2007), o documentário apresenta o mundo urbano amazônico como civilizado e evoluído com claro interesse de conquistar investidores norte-americanos para projetos econômicos para a Amazônia.

pelo emergente Estado de bem-estar social. Velhas expressões sobre *El Dorado* ou o “inferno verde” assumiram novas conotações nessa era turbulenta, informando e sendo informadas pelas políticas públicas. Mais que um lugar, a Amazônia era também um símbolo cultural de esperança ou desilusão para os norte-americanos, uma pedra de toque para ansiedades mais profundas relacionadas a questões de raça, classe e nação. De fato, a análise histórica ressalta as forças materiais e ideológicas que moldaram a visão norte-americana da floresta tropical, revelando as mudanças e continuidades nas percepções contemporâneas da Amazônia nos Estados Unidos (GARFIELD, 2009, p. 23).

Ainda segundo Garfield (2009, p. 23), o interesse pela Amazônia foi motivado pelo já antigo comércio da borracha. Na década de 1940, os EUA produziam, sozinhos, mais da metade dos produtos industriais e 75% dos veículos motorizados do mundo. Em praticamente todas essas indústrias a borracha aparecia como produto de fundamental importância. Mesmo com o desenvolvimento da borracha sintética, esta ainda representava 4% de toda a produção. Os outros 96% (que correspondiam a algo em torno de 1.025 toneladas) provinham praticamente todas da Malásia Britânica, com uma porcentagem ínfima vinda da Amazônia (GARFIELD, 2009, p. 23).

Muitos setores industriais norte-americanos, ainda que preocupados com a instabilidade da região, acreditavam no potencial econômico da Amazônia (desde que cuidadosamente tutelados pelos EUA). Nicholas Roosevelt acreditava que a tecnologia moderna, como o transporte aéreo, poderia resolver inúmeros problemas produtivos da região, reduzindo custos de produção e recolocando a Amazônia como local inesgotável de recursos naturais e reafirmando seu *status* de *El Dorado*.

Ainda assim, Garfield lembra que tal discurso não era unânime. Muitos outros grandes industriais não acreditaram na possibilidade de desenvolvimento da região. Transcrevendo falas da companhia *Goodyear*, que já tivera experiência na Amazônia algumas décadas antes, “o estabelecimento de *plantations* de borracha na Amazônia para satisfazer as necessidades de borracha dificilmente seriam consideradas uma solução prática” (GARFIELD, 2009, p. 33).

Independentemente disso, interessa-nos perceber que a Amazônia se encontrava na pauta norte-americana em pontos que iam além da “Política da boa vizinhança”.

Referindo-se ainda ao **The Amazon awakens**, Barbara Weinstein acredita existirem férteis campos de estudo da presença norte-americana na

Amazônia, “especialmente no sentido das representações da região e da história das relações Estados Unidos – América Latina” (WEINSTEIN, 2007, p. 156).

CAPÍTULO 1: OS NORTE-AMERICANOS E A BORRACHA AMAZÔNICA: UMA VISÃO INTERNA

A história da borracha na Amazônia é longa; a história de sua crise, mais longa ainda. Ela quase sempre esteve entrelaçada ao câmbio e a problemas na produção. Nas mensagens dos governadores, a queda dos preços da borracha aparecia como justificativa recorrente para as dificuldades orçamentárias da administração pública e para a incapacidade de realizar investimentos. Segundo o governador Jerônimo Coelho:

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

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

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

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

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

Nos anos de 1920 até 1930 todos falavam em crise. Em 1921, o então governador do Estado Antônio Emiliano de Souza Castro afirmava:

Dahi, a arrecadação de 1910, no valor de 20.255:070\$604, borracha a 10\$855 o kilo, em contraste com a do primeiro semestre de 1921, no valor de 3.657:524\$062, a borracha a 1\$450 o kilo. Por isso, a faustosa vida de outrora e a penúria angustiosa dos dias de hoje. A decantada sabedoria do passado e a suposta inópia do presente (CASTRO, 1921, p. 3). [sic]

O lado econômico desta crise é conhecido, mas envolvia uma mudança no eixo central e uma economia mundial que se americanizava. No início dos anos vinte, a tentativa de aumento do preço da borracha pelos ingleses leva a uma política de redução de produtividade na Malásia britânica afetando diretamente a indústria norte-americana que já iniciava uma recessão. Neste contexto, a borracha amazônica começou a parecer aos EUA como uma possibilidade real de investimentos, ocorrendo ligeiro aumento nas exportações da borracha amazônica.¹⁵

O governador Emiliano de Souza Castro, em 1921, escrevia em seu relatório de governo que as esperanças para a restauração da economia da região vinham dos EUA. Sem o mercado interno e nem o europeu, o governador reconhecia que: “restava-nos um único – o de New York” (CASTRO, 1921, p. 4).

O crescimento das exportações para os EUA fica evidente nos relatórios de governo dos anos seguintes; no entanto, um novo problema aparecia: ainda que as exportações crescessem e o preço da borracha melhorasse, os problemas com as formas de extração da borracha, ainda baseada no extrativismo, não garantiam que as metas de produção seriam atingidas. O mesmo governador, em 1923, alertava:

Não nos iludamos com as perspectivas auspiciosas do momento porque até hoje, em matéria de borracha, nada mais incerto que o dia de amanhã, privados que estamos de uma organização tal qual nos assegure produção farta e barata (CASTRO, 1923, p. 24).

Ao lado da “incerteza” do amanhã estavam os problemas para produzir látex de forma sistemática e organizada. A instabilidade do mercado amazônico e de sua produção baseada na coleta, e não na plantação, leva a novas e seguidas quedas, impactando diretamente a economia da região. A tabela seguinte demonstra as rendas públicas do Estado do Pará seguindo em queda nos anos seguintes.

¹⁵ Sobre a questão, ver Weinstein (1993): WEINSTEIN, Barbara. **A borracha na Amazônia: expansão e declínio, 1850-1920.** 1993. São Paulo: Hucitec/Edusp, 1993.

Figura 1: Comparativo de rendas do Estado do Pará, 1925-1927.

EXÊRCÍCIOS	RENDA ORDINARIA	EXTRAORDINARIA	C/APPLICAÇÃO ESPECIAL	TOTAL
1925....	13.479:611\$486	312:536\$763	2.192:649\$359	15.984:797\$608
1926....	11.008:634\$176	520:439\$138	2.303:772\$892	13.832:846\$206
1927....	10.679:026\$360	533:531\$184	2.195:939\$049	13.408:496\$593

Fonte: PARÁ, Governo. *Relatório de Governo. Dionysio Ausier Bentes*, 1928, p. 180.

Em 1928 o governador Bentes novamente denunciava que a crise que se abatia não seria mais da queda do preço da Borracha; segundo o mesmo:

As causas da redução de renda foram a desvalorização da borracha, não obstante o aumento de sua produção, e a reduzida safra de castanha, muito embora seu preço tivesse sido bastante animador, o que caracteriza a instabilidade das indústrias extrativas na Amazônia (BENTES, 1928, p. 41).

A economia extrativista caminhava lado a lado com a crise econômica e cambial. A par disso, a dependência da economia norte-americana só aumentava, conforme demonstra a tabela que se segue.

Figura 2: Destino de exportações, 1928.

PAIZES	BORRACHA	CAUCHO	BALATA	TOTAL
1—America... ..	3.213.551	1.011.073	142.690	4.367.314
2—Allemanha.....	653.767	119.953	214.985	988.705
3—Brasil (sul)....	518.653	121.110	14.850	654.613
4—Inglaterra	375.588	20.980	16.926	413.494
5—Hollanda.....	128.440	—	16.205	144.645
6—França.....	76.155	305.210	26.322	407.687
7—Belgica.....	10.220	21.883	—	32.103
8—Hespanha.....	8.030	3.080	—	11.110
9—Italia.....	2.210	—	—	2.210
	4.986.614	1.603.289	431.978	7.021.881

Fonte: PARÁ, Governo. *Relatório de Governo. Dionysio Ausier Bentes*, 1928, p. 182.

Eurico Valle (1930), o último governador antes da ascensão varguista, retomava os mesmos tópicos, com o agravante mundial do estouro da Bolsa de Nova York, em 1929:

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

O tom de crise subia e medidas mais draconianas foram tomadas. Eurico Valle parecia entender que a pomposa estrutura pública criada nos tempos de alta do valor da borracha não se sustentava:

Nossa vida de outrora, tão fácil e abundante de recursos, habituou-nos a uma situação que hoje dificulosamente podemos manter. Creámos um aparelhamento político-administrativo e fundamos grandiosas e dispendiosas instituições para as quaes os recursos agora têm sido, em dados momentos, irremediavelmente insuficientes. Podemos assegurar que em outros tempos assumimos aqui responsabilidades administrativas que, ainda hoje, outras unidades de nossa federação republicana, com orçamentos muito mais altos do que os nossos daquela feliz época, não se atrevem a contrahir (VALLE, 1929, p. 5). [sic]

As esperanças eram então colocadas nos EUA que, mesmo em crise, ainda eram os principais compradores da Amazônia. O anúncio das intenções de Henry Ford foi então visto como a tábua de salvação para a região. E o mesmo governador Vale já anunciava em seu relatório:

No Valle do Tapajós, já se vão adentrando os trabalhos que a empresa dirigida pelo archimillionario Sr. Henry Ford, ali estabelece, afim de desenvolver, de preferencia, o plantio da borracha e outras matérias primas, utilizadas nos seus auto-motores; que já se encontram muito bem encaminhadas as negociações para a localização de japoneses, no Acará e Guamá com intuito de polycultura, mas tendo em vista, principalmente o algodão (VALLE, 1928, p. 71). [sic]

O Pará tornava-se, rapidamente, local de produção para matérias-primas essenciais à indústria e o látex havia de ser produzido de outra forma.

1.1 FORD E FORDLÂNDIA: A VISÃO DE FORA PARA DENTRO

A solução para a crise, para norte-americanos e brasileiros, parecia ligada não apenas ao aumento da produção, mas à necessidade de torná-la mais eficiente e planejada. Segundo Barbara Weinstein (1993), Henry Ford olhava para a Amazônia com a ideia de financiar uma nova forma de produção baseada na experiência inglesa no oeste da Ásia algum tempo antes. Segundo a autora, ficava claro que o principal objetivo era burlar os rotineiros problemas causados pelo domínio inglês da borracha asiática para alimentar a crescente indústria automobilista.

Segundo o historiador norte-americano Greg Grandin, no livro **Fordlândia: ascensão e queda da cidade esquecida de Henry Ford na selva**, a construção de uma cidade em moldes norte-americanos em plena floresta amazônica se materializou na busca por barateamento da produção. Nesse sentido, Ford buscava investir para dominar a produção de todas as peças de seus automóveis. Dentre os principais investimentos chamava a atenção a aquisição de grandes áreas de floresta para a produção dos acessórios de madeira e para a produção de soja (GRANDIN, 2010, p. 71).

Crendo que a indústria poderia resolver qualquer problema do campo, Ford investiu na compra de grandes propriedades rurais nos EUA, onde pudesse realizar um grande sonho de unificar campo e indústria. Devido à crescente necessidade de mão-de-obra, Ford passou a investir na criação de vilarejos ordenados e afinados com a produção industrial (GRANDIN, 2010)¹⁶.

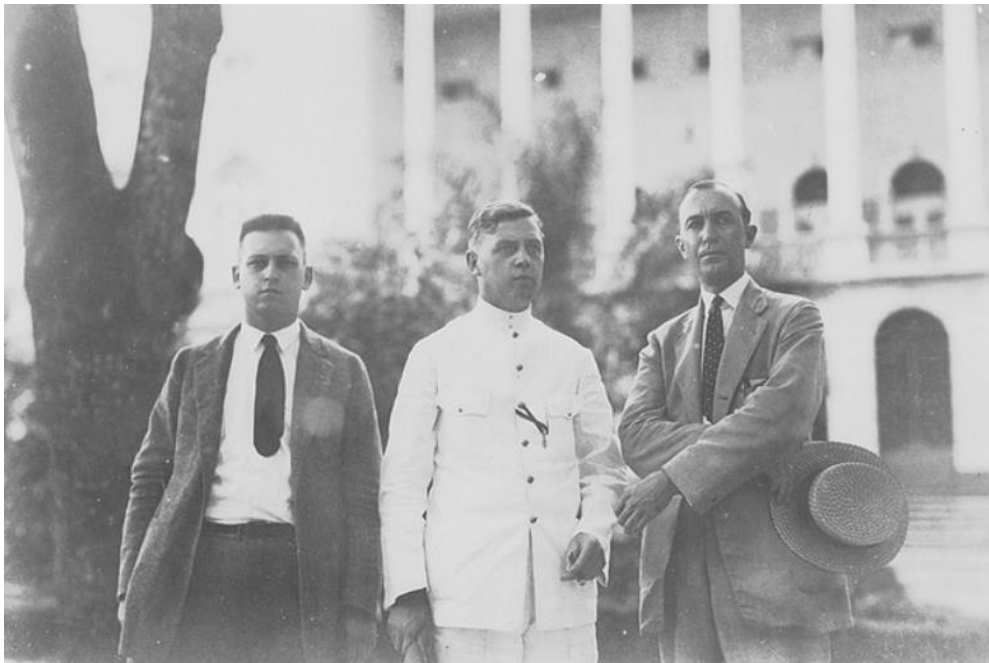
Ainda segundo Grandin (2010), Ford enviou para a Amazônia o botânico da Universidade de Michigan Car D. La Rue para verificar a viabilidade da produção de látex na região. A descrição do botânico La Rue fez da Amazônia parece ter sido

¹⁶ A construção de Fordlândia está ligada economicamente à tentativa de Ford de resolver o problema do instável mercado asiático de borracha. A demanda por borracha era crescente e a indústria norte-americana precisava dela como do petróleo. Inicialmente, a empresa planejou financiar a plantação de seringueiras na Flórida; no entanto, o simples boato iniciou um verdadeiro surto de especulação imobiliária, pressionando Ford a considerar a plantação de borracha na Amazônia, seu lugar de origem (GRANDIN, 2010, p. 40). A construção da cidade não teve um interesse unilateral da Ford para sua execução. Greg Grandin (2010, p. 40) afirma que se criou uma “conspiração” que envolvia funcionários da Ford, o diplomata brasileiro José Custódio Alves de Lima, William Schurz, adido comercial dos EUA no Brasil e Jorge Dumont Villares. Este grupo se empenhou em convencer Ford das vantagens que teria na Amazônia, descrevendo-a como um território novo em que pudesse implantar seu sonho civilizador.

feita para impressionar Ford, dando destaque à pobreza da região, descrevendo o seringueiro como aquele que estava em “pior situação do que escravos em qualquer país escravagista decente uma vez que escravos, como os cavalos, tinham de ser tratados com decência para que fossem lucrativos” (GRANDIN, 2010, p. 100)

Ainda para La Rue, sírios desciam o rio com “mercadorias da pior qualidade por até vinte vezes o valor de varejo enquanto compravam nozes e látex muito abaixo do valor de mercado” (GRANDIN, 2010, p. 100). Complementava o quadro dizendo: “morrerão todos” (GRANDIN, 2010, p. 102). Interessante notar que a única fotografia que pude localizar de La Rue na Amazônia estava longe de retratá-lo na selva entre os sírios exploradores. Ele se fazia fotografar na cidade de Belém tendo como pano de fundo o icônico Teatro da Paz.

Figura 3: Funcionários da Ford em Belém no ano de 1928; ao centro, o botânico D. La Rue.



Fonte: The Henry Ford Archive.

Disponível em: <http://www.flickr.com/photos/thehenryford/4327435717/in/photostream/>. Acesso em 07 de Abril de 2014.

Segundo Grandin (2010, p. 100), Ford ficou muito impressionado com as informações, pois reconhecia o sistema: como antissemita, quando leu *sírio*, provavelmente leu *judeu*. Ford passou a ver a Amazônia como “um novo espaço de

liberdade” em que pudesse associar campo e indústria, testar o poder da tecnologia em um local até então considerado incontestável, sem judeus ou sindicatos.

Ainda segundo o autor, a partir desse fato se conformou a formação da conspiração e corrupção que envolvia, além de La Rue, Villares, Shurz, Lima e inúmeras autoridades locais, como o governador Dionísio Bentes e o prefeito de Belém Antônio Castro¹⁷.

Para iniciar os trabalhos, Ford enviou dois navios repletos de equipamentos, um médico, um engenheiro, eletricista, um químico, um contador e vários gerentes. Segundo Grandin (2010), só não tinha um agrônomo, um botânico, um microbiologista, ou qualquer outra pessoa que pudesse saber algo de seringueiras silvestres e seus inimigos. Blakeley, representante da Ford na Amazônia, foi autorizado a gastar até 12 milhões (GRANDIN, 2010, p. 144).

Mal se iniciou a construção da cidade, a floresta teria mostrado seu “poder”. Blakeley e Villare, apesar de alguns alertas, iniciaram as obras na estação úmida; com muitas chuvas, as queimadas se mostravam inviáveis:

Quando eles tentavam queimá-las, chuvas diárias apagavam o fogo, deixando pilhas ensopadas de lixo calcinado. Assim, tiveram que usar uma grande quantidade de querosene para iniciar uma segunda queimada, maior do que qualquer outra já vista no Tapajós ou na maior parte da Amazônia a selva foi virada do avesso à medida que as chamas se erguiam a mais de trinta metros (GRANDIN, 2010, p. 146).

Os navios enviados pela Ford com suprimentos não conseguiam chegar, pois a baixa do rio impedia que os enormes navios saíssem de Santarém. O resultado foi o absoluto caos, pois não havia comida, suprimentos de trabalho, tratores, dentre outros itens. Para Grandin (2010), Ford (que se orgulhava da limpeza e higiene de sua fábrica de Detroit) deve ter ficado estático ao ler que em Fordlândia:

¹⁷ Das terras indicadas como ideais, metade foi cedida pelo governo do Pará; a outra metade pertencia a Villares, sendo repassada a Ford pela quantia de cento e vinte e cinco mil dólares (GRANDIN, 2010, p. 117). Em outras palavras, Ford precisou pagar por terras que conseguiria gratuitamente. Além disto, conforme o autor, não foi pequena a quantidade de dinheiro usada para subornar as autoridades locais, que muitas vezes também solicitavam empregos e favores da Ford (GRANDIN, 2010, p. 116). O contrato de concessão foi organizado por Samuel Macdowell, advogado e revendedor da Ford em Belém, dando total direito de exploração e isenção de impostos. O contrato foi ratificado pelo legislativo estadual graças à intervenção do Governador Dionísio Bentes e, segundo o autor, algum dinheiro. O contrato era extremamente vantajoso para a Ford, e mesmo tendo que pagar as terras de Villares, a companhia não esperava conseguir tanto (GRANDIN, 2010, p. 117).

Não há saneamento, nem latas de lixo, mosca aos milhões, sujeira por toda parte, cascas de banana e laranja e água de lavagem de louça atiradas diretamente ao solo. De 104 homens, cerca de trinta doentes, nenhuma morte, mas muita malária, as moscas abundam na cozinha em todos os alimentos e sobre as mesas e pratos tanto que quase não se pode vê-los. Não há telas de proteção contra mosquitos, para dormir, nem redes (GRANDIN, 2010, p. 145).

Assim que Ford foi alertado pelo Departamento de Estado Americano das fraudes e subornos feitos para a aquisição de Fordlândia, bem como do terrível relato de sua construção, chamou Blakeley aos EUA e o demitiu. Ainda em 1927, a corrupção que envolveu a concessão à Ford veio à tona na imprensa nacional e internacional criando problemas entre a Ford, o Governo Federal e o novo governador do Pará Eurico de Freitas Valle, que prometia rever a isenção de impostos dada a Ford.

No decorrer da construção, outros inúmeros problemas assolavam a cidade que surgia. Nesse processo, contratar trabalhadores era uma tarefa difícil; o estilo de trabalho sazonal ao qual os seringueiros estavam acostumados fazia com que os trabalhadores desaparecessem nas matas assim que ganhassem algum dinheiro. Ford não chegara a pagar os cinco dólares diários vigentes em Detroit, mas enviou instruções para que se pagassem salários 25% a 35% maiores que os pagos na região. Como escrevia James Murray, recrutador de Fordlândia, “não existe nenhuma escala salarial fixa [...] o que o caboclo ganha é secundário para ele”. Era, portanto, impossível traduzir essa diferença em termos de dinheiro, uma vez que, segundo Grandin (2010, p. 163), grande parte da economia no rio “era calculada em espécie e crédito”.

A administração de Fordlândia pensou em elaborar políticas para incluir índios que habitavam o entorno da região, mas foram desaconselhados (GRANDIN, 2010, p. 165). Em grande medida, adaptavam-se melhor os trabalhadores vindos de fora, especialmente do Nordeste; ainda assim, era preciso fazer seis mil contratações para manter uma folha de pagamento de dois mil (GRANDIN, 2010, p. 166).

Além disso, segundo Grandin (2010), Ford não via com bons olhos as notícias sobre pequenas aldeias que se formavam no entorno com seus bordéis, bares, restaurantes e comércios em geral, “todos imundos” e que alimentavam uma quantidade cada vez maior de pessoas (GRANDIN, 2010, p. 168). Esses lugares também recebiam muitos interessados na venda de bebida alcoólica, graças à

imposição da Lei Seca que, em vigor nos Estados Unidos, foi transportada à Fordlândia como política da empresa (GRANDIN, 2010).

Ford determinou que se comprassem as terras em volta e indenizassem seus moradores. No entanto, a aquisição era feita caso as terras tivessem documentação correta, uma raridade em terras amazônicas. As poucas que eram vendidas se viam em meio às disputas por agregarem grande quantidade de pessoas que se recusavam a sair.

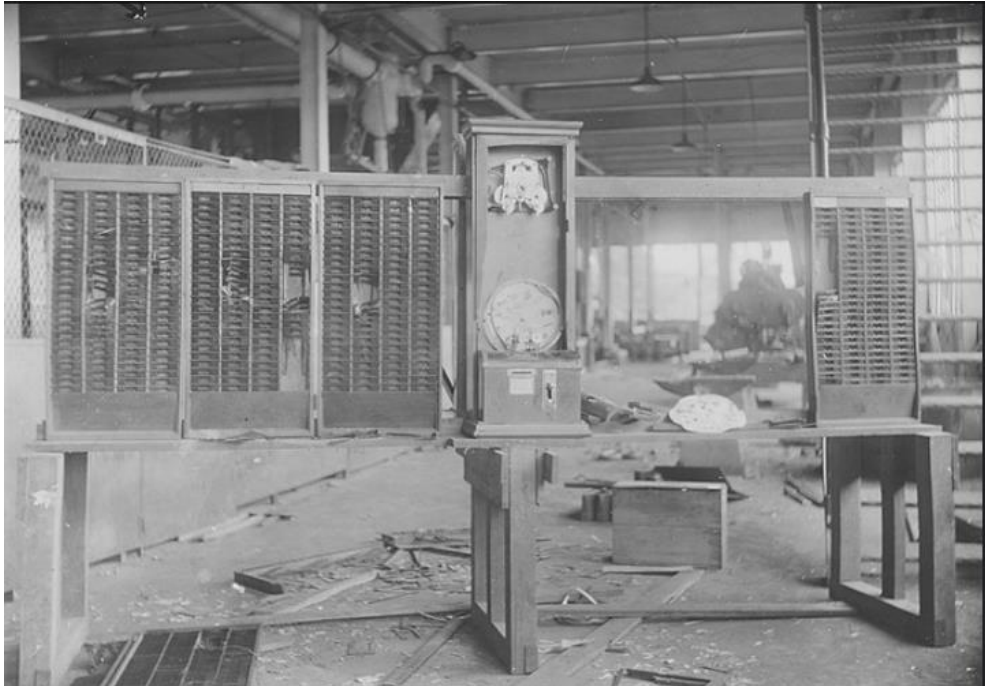
As doenças limitaram bastante o acesso à mão de obra. Inúmeros males eram motivo para a não-contratação; ainda assim, os adoecimentos eram constantes. Além das tradicionais doenças tropicais, como a malária, as doenças venéreas eram constantes graças à grande prostituição existente na região. O hospital havia sido preparado para atender o trabalhador, sua esposa e três filhos; no entanto, a quantidade de filhos por casal era gigantesca, o que enchia os hospitais de crianças frequentemente desnutridas (GRANDIN, 2010, p. 170).

As dificuldades com o governador Eurico de Freitas Valle fizeram com que se acirrasse a fiscalização e com que muito do material fosse apreendido, o que ocorreu com as primeiras sementes importadas. Para resolver o problema, foram plantadas mudas locais, mas essas mudas foram plantadas sem conhecimento técnico devido e em um solo profundamente afetado pelas queimadas e pela grande quantidade de combustível. A comercialização de madeira idealizada por Ford se mostrava inviável, pois a alta umidade e a espera pela formação de um lote passível de exportação empenava e estragava a madeira.

Em 1930, a cidade parecia iniciar seu funcionamento; as greves, lutas de faca e levantes praticamente tinham desaparecido. Os contatos com os índios *mundurucus* garantiam fornecimento de semente nativa e as seringueiras atingiam mais de um metro e oitenta. Apesar desta boa notícia, uma grande rebelião abalou o funcionamento da cidade.

Cansados da intensa fiscalização, da rigidez da implantação dos horários e ao polêmico relógio de ponto, os trabalhadores se revoltaram com a dedução salarial da alimentação, que além de tudo não agradava a muitos por incluir, por exemplo, pêssegos enlatados, farinha de aveia, arroz integral, dentre outros. A extinção do serviço de garçons que serviam os funcionários na mesa foi o estopim da revolta que gerou grande destruição e fuga dos gerentes sobre os gritos “Matem todos os americanos!” (GRANDIN, 2010, p. 233-235).

Figura 4: A destruição do relógio de ponto de Fordlândia.



Fonte: The Henry Ford Archive:

Disponível em: http://www.flickr.com/photos/thehenryford/432_8166940/in/p_hotostream/. Acesso em 07 de Abril de 2014.

Após o conflito, Fordlândia estava em ruínas e os danos eram estimados em mais de 25 mil dólares. Novos investimentos vieram, tentando melhorar a infraestrutura providenciando a abertura de um pequeno núcleo comercial, composto de uma padaria, um salão de barbeiro, uma sapataria, um alfaiate etc. Buscando melhorar o problema de moradia, a Ford mandou que demolissem os galpões de alojamento e construiu mais de duzentas “casas modernas” para os trabalhadores e suas famílias. Doravante, dever-se-ia dar prioridade a homens casados em vez de solteiros.

As casas, no entanto, acabaram por gerar mais insatisfação, pois graças à obrigatoriedade de telas nas portas e janelas para evitar insetos, do piso de concreto e dos tetos em metal revestidos de amianto, essas moradias eram descritas como um verdadeiro inferno. Segundo Grandin (2010, p. 278), ao visitar a região, um padre teria dito que os gerentes da Ford “nunca souberam de fato em que país estavam”.

Figura 5: Casas em Fordlândia: década de 30.



Fonte: SENA, 2008, p. 100

Disponível em: <http://periodicos.ses.sp.bvs.br/pdf/chci/v4n2/a05v4n2.pdf>. Acesso em 14 de Março de 2015.

As obras, no entanto, não conseguiram reverter o insucesso do projeto. A técnica de plantação em série não se adaptava à região; a primeira leva de sementes não floresceu. A segunda, mesmo crescendo com algum sucesso, não resistiu às pragas, lagartas, formigas e fungos (GRANDIN, 2010). O patologista e botânico James Weir foi chamado para avaliar a plantação e concluiu que os seis anos e os mais de sete milhões de dólares gastos tinham sido inúteis. Buscando não perder o empreendimento, em 1934, representantes da Ford em Belém trocaram a área de Fordlândia por Belterra (GRANDIN, 2010, p. 311).

Belterra foi, então, construída nos mesmos moldes da cidade anterior, centrada numa praça, com igreja, salão de recreação, um cinema ao ar livre, um campo de golfe, uma piscina, uma caixa d'água e geradores eólicos de eletricidade.

A nova cidade seguia o modelo de "vida saudável", cheias de jardins, gramados impecáveis e bons serviços de saúde e educação (GRANDIN, 2010, p. 320). O terreno de Belterra era plano, o que facilitava o desenho de ruas planas, calçadas simétricas repletas de bangalôs verdes e brancos; na cidade foram implantados hidrantes e postes de iluminação (GRANDIN, 2010, p. 321).

Segundo a correspondência estudada por Grandin (2010), a vida em Belterra era descrita como mais branda; era uma cidade menos isolada, mais próxima a um subúrbio norte-americano. A plantação foi feita misturando mudas asiáticas e mudas que haviam, aparentemente, resistido às pragas em Fordlândia. Ainda assim, o ataque das lagartas foi inevitável. Tentando mobilizar os trabalhadores a retirá-las com a mão, em apenas cinco horas foram queimadas mais de 250 mil lagartas (GRANDIN, 2010, p. 327). Grande investimento foi feito na elaboração de agrotóxicos que conseguiram acabar com as formigas, mas não a “praga das folhas” que rapidamente destruiu 70% das copas fechadas (GRANDIN, 2010, p. 327).

Com a chegada da Segunda Guerra, mesmo sendo incentivada pelo governo Vargas e pelo governo norte-americano, o impacto da praga em Belterra foi enorme. Em 1941, quando da visita a Belterra e Fordlândia pela Walt Disney para a elaboração do documentário **The Amazon awakens**, já havia fortes indícios que o projeto tinha sérios problemas. Ainda assim, a cidade é mostrada como altamente organizada e produtiva como deveria ser no futuro a própria Amazônia. O projeto, que consumiu mais de vinte milhões de dólares, resistiu até o fim da guerra, quando a cidade foi finalmente vendida ao governo brasileiro em 1945, pelo preço da indenização dos funcionários.

CAPÍTULO 2: A AMAZÔNIA, A II GUERRA E A BATALHA DA BORRACHA: DRAPEJA NA AMAZÔNIA A FLAMA DO ENTUSIASMO

Os resultados aquém do esperado em Fordlândia e Belterra mudavam o foco e a forma de se encarar o problema da borracha na Amazônia. Nos anos de 1940 a borracha deixava a esfera privada e passava a se tornar uma política de Estado, tanto do governo norte americano como do governo brasileiro. O nacionalismo e a guerra ajudavam a ampliar as mudanças.

Esse interesse se alinhava à tentativa norte-americana de consolidar sua liderança na América Latina. A “Política da boa vizinhança” consistia na construção de um novo modelo de relações internacionais e comerciais com a região, a partir do qual se abandonaria as intervenções armadas e se reconheceria a plena soberania política da região. Como lembra Santos (2007, p. 33), procurava-se criar, sob vários aspectos, “uma ilusão de que na América existia uma harmoniosa comunidade de nações soberanas, unidas pelos mesmos ideais de amizade, progresso, justiça e liberdade”.

As contradições dessa política eram imensas. Em especial, no caso brasileiro, era evidente que esses ideais eram conflitantes e, em muitos momentos, incompatíveis. No contexto Pré-Segunda Guerra Mundial, ficou evidente a ligação do modelo varguista com o nazismo alemão e o fascismo italiano. A política externa de Vargas, no entanto, evitou uma clara definição, transitando entre uma forte ligação com a Alemanha e crescente participação do mercado norte-americano na pauta comercial brasileira. Como bem lembra Pinheiro (2004, p. 23):

Até que fosse inevitável uma definição, a política externa brasileira procurava contemplar os interesses e as ideias dos que, dentre suas elites, apostavam na continuidade da aproximação dos Estados Unidos, partidários que eram da democracia liberal, do livre comércio e da manutenção do eixo agroexportador da economia: e dos que visualizavam uma aproximação da Alemanha não apenas a concretização dos seus ideais antiparlamentares, como, principalmente, a possibilidade de incremento do processo industrial via intervenção estatal.

A importância alemã também se mostrava na economia amazônica; se os EUA se encontravam na liderança da importação de produtos amazônicos, a Alemanha seguia em segundo lugar na pauta de exportação.¹⁸

¹⁸ Ver tabela da página 33 (Figura 2).

Esta indefinição, no entanto, não se manteria eternamente. Os atentados à base norte-americana de Pearl Harbor marcam a entrada definitiva dos EUA na Guerra, e o afundamento de navios brasileiros por submarinos alemães nos primeiros anos da década de 1940 pressionariam o governo brasileiro a tomar partido de um dos lados.

A adesão brasileira ao lado dos Estados Unidos na guerra se materializou de outras maneiras, nos chamados “Acordos de Washington”, conjunto de acordos de caráter militar e econômico feitos entre as duas nações em março de 1942 (MORALES, 2002).

Ao todo, quarenta e um acordos foram realizados ao longo do período, dos quais vinte e um versavam sobre a borracha amazônica; em grande medida, buscavam a melhoria da estrutura de produção e financiamento da borracha amazônica por parte do governo federal brasileiro, bem como a garantia de compra da borracha amazônica pelos norte-americanos (MORALES, 2002, p. 67).

É importante lembrar que desde a década de 1920 os EUA já possuíam certo conhecimento das dinâmicas locais de produção de borracha já que além dos projetos de Fordlândia e Belterra, os norte-americanos já eram os maiores compradores da borracha Amazônica.

Para regulamentar e acompanhar a questão, o governo dos EUA criou a *Rubber Development Corporation* (RDC), empresa responsável pela compra da borracha crua ou manufaturada, acompanhamento da produção, fornecimento de alimentos, navios e demais utensílios necessários. O contrato com o governo brasileiro garantia a compra de toda a borracha que a Amazônia conseguisse produzir até dezembro de 1946.

No tocante ao governo brasileiro, esse novo olhar para a Amazônia buscava revigorar um mercado que outrora trouxera vultosos lucros, mas que neste novo contexto precisava renascer de outra maneira. Em grande medida, apresentava-se, agora, capitaneado pelo poder público federal a partir de novos métodos de relacionamento com os entes federados.

2.1A POLÍTICA VARGUISTA PARA A AMAZÔNIA: DA MARCHA PARA O OESTE AOS ACORDOS DE WASHINGTON

Segundo Berta Becker (2001), antes da década de 1930 é praticamente inviável a compreensão de políticas públicas federais para a Amazônia. Não se quer dizer com isso que no início do século XX o governo republicano tenha ignorado a lucrativa indústria da borracha. No entanto, em tempos da política dos governadores e de liberalismo federativo vigorante, o governo federal se manteve distante de uma intervenção efetiva na economia e sociedade da região. Também é notável compreender que a cada fracasso nas negociações com o Estado do Pará, ficava mais distante a política com os governadores. Como se é possível perceber nos relatórios dos governadores do Estado do Pará na década de 1920, cada qual buscou soluções (políticas e econômicas) de caminhar por si próprios.

A própria relação com os EUA em tempos anteriores aos Acordos de Washington era também marcada por muitos entraves. Os acordos escandalosos relativos à compra de terras por Ford, os problemas estruturais para a montagem de Fordlândia, a falta de comprometimento e de apoio em Belterra: tudo isso criava certo distanciamento entre os americanos e os governadores paraenses.

Segundo Becker (2001), apenas a partir da década de 1940 que foram percebidas políticas de desenvolvimento econômico para a região profundamente ligadas a entes externos, especialmente ao governo federal. Nas palavras da autora:

A fase inicial do planejamento regional (1930-1960) correspondeu à implantação do “Estado Novo” por Getúlio Vargas, e foi muito mais discursiva do que ativa. Foi a necessidade de unificar o mercado nacional, associada ao avanço da industrialização, que desencadeou a abertura da região (BECKER, 2001, p. 136).

Em outras palavras, o governo de Vargas marcou a tentativa de implantação de um novo modelo econômico e social para a Amazônia. Como dissemos anteriormente, mesmo com o insucesso das cidades planejadas por Ford, acreditava-se que a modernização das formas de plantio, de acesso à mão-de-obra (“soldados” nordestinos que foram recrutados para a Amazônia¹⁹) e de transporte conseguissem reverter a crise e deslanchar a produção de látex amazônico.

¹⁹ MORALES, Lúcia Arrais. **Vai e vem, vira e volta**: as rotas dos soldados da borracha. São Paulo: Annablume/Fortaleza, 2002.

A ampliação do papel do Estado brasileiro na Amazônia, dessa forma, não deve ser percebida apenas pelo interesse norte-americano pela borracha. Uma nova política federal para a região se coadunava com um novo modelo de relação entre Estados e governo federal, especialmente nas regiões mais distantes do sul e sudeste brasileiro. Para além dos aspectos econômicos, havia também uma mudança de paradigma sobre a região Amazônica. Segundo a historiadora Maria Verônica Secreto (2010), a Amazônia figurou como um importante marco para a política de expansão do Estado brasileiro e pela ideia de “ocupação dos espaços vazios”. Conforme a autora, em uma espécie de releitura do bandeirantismo colonial:

Num discurso pronunciado em Belém em 1933, Vargas afirmava que o desafio maior para a Amazônia era o de transformar a exploração nômade em sedentária, e para isso era necessário povoá-la, colonizá-la, fixar o homem na terra. Em Manaus em 1940, em outro discurso, que ficaria conhecido como “Discurso do Rio Amazonas”, Vargas disse aos Amazonenses reunidos no Ideal Club daquela cidade que, sem demora, eles estariam incorporados ao corpo da nação (SECRETO, 2010, p. 262).

Figura 6: Getúlio Vargas na Amazônia em 1940 – Fotografado pela Revista *Life*.



Fonte: Revista Life.

Site: <http://time.com/photography/life/>.

Acesso em 20 de novembro de 2015

Como se observa na fotografia de Vargas em visita à Amazônia, publicada na revista **Life**, ficava evidente o acompanhamento da questão pela mídia norte-americana. Nela o Presidente observa um ouriço de castanha, como que a observar o renascimento da economia da Amazônia.

Ainda para Secreto (2010), o “Discurso do Rio Amazonas” foi inflacionado pelo Departamento de Imprensa e Propaganda de Vargas, o DIP, e transformado em uma espécie de *marco histórico* para um novo lugar para a Amazônia. Na imagem anterior, percebe-se o Presidente em visita à Amazônia no ano de 1940 observando, junto a militares, um ouriço de castanha. Na fotografia da **Revista Life**, via-se a personificação de um governo que finalmente tentava se aproximar da Amazônia. Ainda que, na prática, pouco tenha sido feito até o início da década de 1940, a região passou a ganhar um lugar especial na propaganda varguista desde contextos anteriores aos Acordos de Washington. Como lembra Rômulo de Paula Andrade:

No decurso dos anos 1930 e, especialmente, no limiar dos anos 1940, ocorreram mudanças nesta concepção, que, visando atender às novas diretrizes governamentais para a região, passou a valorizar o homem até então concebido por trás da selva: o caboclo. Dois fatores colaboraram como aumento de citações à Amazônia nos primeiros anos da década de 1940: o programa de governo “Marcha para o Oeste”, que definiu a Amazônia como um lugar a ser ‘conquistado’ pelo poder central, e a viagem de Getúlio Vargas à região em 1940. (ANDRADE, 2010, p. 454)

A questão do desenvolvimento da Amazônia ficou relegada ao longo da década de 1930, especialmente devido ao ambiente de incertezas e conflitos que se conformaram após a chegada de Vargas ao poder, às revoltas constitucionalistas e à elaboração da **Constituição** em 1934. Ainda segundo Andrade (2010), a Amazônia apenas voltou à pauta governamental com relevâncias após o golpe do Estado Novo, em 1937, e o lançamento do programa de governo intitulado “Marcha para o Oeste”, em 1938, buscando integração das mais longínquas regiões do Estado Brasileiro à economia nacional.

Em 1940, Cassiano Ricardo escreve a obra **Marcha para Oeste: A influência da bandeira na formação social e política do Brasil**, onde oferece especial atenção a essa nova política de Vargas, vendo-a como uma reedição do bandeirantismo colonial que ganha, sobre a sua ótica, uma grande plasticidade podendo ser usado do século XVIII ao XX. Como lembra Secreto (2010, p. 118):

A originalidade de Ricardo consiste em ter elaborado o conceito de *bandeirismo* com tal plasticidade que permite ser adaptado ao longo da história. Podemos citar como exemplo dois capítulos: “O neobandeirismo do século XIX” e “As bandeiras do século XX”. Nestes casos, o bandeirismo é transformado, anacronicamente, num conceito com o qual se pode interpretar toda a história do Brasil.

Sobre a questão, segundo Maria Verônica Secreto, ainda que o governo Vargas não tenha concebido esse plano exclusivamente para a Amazônia, foi nela que se criou um de seus mais fortes elos de construção imaginária. Parecia, aos olhos dos propagandistas governamentais, ser a Amazônia uma das mais complexas regiões a serem “integradas” à nação (SECRETO, 2010).

O periódico varguista **Cultura Política**²⁰, um dos mais importantes meios de divulgação intelectual do Estado Novo, representa uma importante fonte sobre os projetos que o governo federal apresentava para o desenvolvimento da Amazônia em contexto anterior aos Acordos de Washington. Andrade (2010) e Secreto (2010) identificam tal periódico como um dos que mais contribuíram para a formação ideológica visando a construção de um plano para a Amazônia, especialmente a partir do início da década de 1940, já que a partir de 1942, com o acirramento da guerra, os temas militares passaram a monopolizar os interesses da revista.

Em pesquisa realizada sobre o periódico foi possível confirmar o interesse na Amazônia, especialmente entendendo no governo federal a mola propulsora de um futuro melhor para a região. Em tempos de ditadura, a figura de Vargas era, por

²⁰ “No Estado Novo, a questão da cultura passou a ser concebida em termos políticos. O regime criou seus próprios aparatos culturais, que difundiam a ideologia oficial para o conjunto da sociedade. Entre as revistas destinadas a fazer a propaganda do regime incluíam-se **Cultura Política, Ciência Política, Estudos e Conferências**. Dos Jornais e outras de caráter mais efêmero como **Brasil Novo** e **Planalto**. Dirigida por Almir de Andrade, **Cultura Política** era a revista oficial, diretamente vinculada ao DIP. Por ocasião do quarto aniversário do Estado Novo, o próprio presidente Vargas enfatizou a importância de seu caráter doutrinário na construção das diretrizes do Estado Nacional. **Cultura Política** circulou de março de 1941 até outubro de 1945. Era uma publicação bem divulgada, vendida nas bancas de jornais do Rio de Janeiro e São Paulo. Seus colaboradores eram bem remunerados, recebendo normalmente o dobro do que pagavam as demais publicações. Conforme explicitava seu próprio subtítulo, **Cultura Política** era uma “revista de estudos brasileiros”, destinada a definir e esclarecer as transformações socioeconômicas por que passava o país. Além de relatar minuciosamente as realizações governamentais, a revista funcionava como uma espécie de central de informações bibliográficas, noticiando e resenhando todas as publicações sobre Vargas e o Estado Novo”.

Fonte: <<http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos37-45/EducacaoCulturaPropaganda/CulturaPolitica>>

vezes, exaltada como “os olhos de quem quis ver”²¹, de quem “falava a linguagem exata da realidade da Amazônia”²², o novo “conquistador da Amazônia”.

Ao se fazer uma observação geral entre os anos de 1941 a 1942, percebe-se certa constância nos discursos sobre a região. É possível perceber como que, “cientificamente”, o periódico buscava reafirmar muitos dos mitos que se criaram sobre a Amazônia, e que justificaram políticas feitas posteriormente. Em 1942, por exemplo, reportagem intitulada “Economia dos Estados”, ao falar do Pará, reiterava a necessidade de políticas públicas que incentivassem a agricultura na região que, especialmente naquele período, limitava-se à zona bragantina. Nesse sentido se reiterava o mito de uma “terra fértil”, que demandava apenas de homens para ocupar e produzir. Em muitas regiões da Amazônia, reclamava o periódico, produzia-se unicamente a “grosseira farinha de Mandioca a que chamam de farinha d’água”²³.

A reportagem vinha igualmente associada a dados populacionais que, em seu conjunto, reforçavam a ideia de um vazio que precisava ser ocupado²⁴, arquétipo que persistiu por décadas, especialmente ao longo do governo Vargas e da Ditadura militar brasileira (1964 -1985).

Em 1941, Francisco Galvão, deputado pelo Estado do Amazonas e um dos importantes intelectuais a pensar a ação varguista para a região, publicou um texto intitulado “Sentido Social da Amazônia”, onde tenta delinear como deveria ser a política de Vargas para a região naquele momento, onde a produção de Borracha deixava “de ser um problema regional para ser um problema nacional”²⁵, e não poderia ressurgir nesse novo tempo seguindo os mesmos moldes do início do século XX.

No início da década de 1940, o avançar da Guerra parecia reacender esperanças de que o investimento na produção da borracha seria novamente um grande propulsor do desenvolvimento na região capaz de proporcionar a “incorporação” efetiva da região à nação Brasileira.

²¹ **Revista Cultura política**. Edição 03, 1941, p. 114.

²² **Revista Cultura política**. Edição 09, 1941, p. 164.

²³ **Revista Cultura política**. Edição 09, 1942, p. 156.

²⁴ Ver: TAVARES (2012); SECRETO (2010).

²⁵ **Revista Cultura política**. Edição 01, 1941, p.151.

É possível perceber, no entanto, que grande parte das preocupações apontadas já eram bastante discutidas internamente na Amazônia, especialmente ao observarmos os relatórios de governo dos anos vinte no Pará. Como exemplo, Galvão elenca ao menos quatro questões que haviam de ser muito bem pensadas para o futuro da Amazônia: o transporte, o saneamento, o comércio e o homem.

Sobre o problema do transporte na Amazônia, defendia a necessidade de grandes investimentos que “aproveitassem com maior facilidade os grandes Rios da região”²⁶. Apenas com um moderno sistema de transporte seria possível a viabilidade econômica da Amazônia.

Sanear era, para o autor, sinônimo de ocupar definitivamente a Amazônia, acabando com a ocupação provisória e nômade, fixando o homem na terra e o incentivando a produzir, melhorando o acesso à saúde pública e acabando com a malária.

Sobre o fortalecimento do comércio, o periódico defendia que só se podia falar em comércio efetivo quando se acabasse de uma vez com o regime de escravidão do homem amazônico. Segundo tal concepção, ali todos seriam escravos, tanto o trabalhador quanto o empregador; o homem que ganha o látex das árvores e o que embarca a borracha nos transatlânticos. Um e outro algemados às correntes dos *trusts*. Nessa lógica, é o “exportador que dita o preço” (GALVÃO, 1941, 152).

O caminho sugerido por Galvão era estabelecer legalmente o preço e o método de compra através do poder público, enfrentando com mais coragem os *trusts*, a quem o autor atribuía a culpa pelo baixo preço da Borracha (GALVÃO, 1941, p. 151).

Finalmente, sobre o homem era necessário dotar a Amazônia de uma nova estrutura de educação e saúde que amparasse o “caboclo”:

Assista-se o trabalhador da “*jungle*”, com o que lhe falta – Saúde e Educação – Que o nômade eterno, dormindo nas sapopembas ou nos tapiris, rompem dos igapós, vadeando restinga, se encarregará do milagre do rejuvenescimento econômico da Amazônia. (GALVÃO, 1941, p. 152).

²⁶ **Revista Cultura política**. Edição 01, 1941, p. 151.

Era necessário apenas dotar o homem amazônico de educação, saúde e cultura; um verdadeiro trabalho de civilização do homem amazônico já que, segundo Galvão, não haveria necessidade de “braço estrangeiro”.

Ainda que os apontamentos não sejam novidade, é preciso notar que sua presença em um dos principais periódicos nacionais de divulgação do regime demonstra não somente o crescimento da preocupação governamental com a crise da economia amazônica, mas também o aprofundamento das reflexões sobre possíveis linhas de ação para seu enfrentamento. Segundo esse autor, os erros do passado mostraram que apenas “inundar a Amazônia de dinheiro” não era a solução, sendo também necessário conhecer profundamente o “solo em que se pisava”²⁷.

Segundo Andrade (2010) outros intelectuais de peso do regime varguista, como Alberto Rangel e Alfredo Ladislau, escreveram importantes textos sobre a Amazônia nesse período. Analisados em conjunto, parecia a todos que uma das principais ações do governo deveria ser em olhar para o “Caboclo”, prevalecendo um discurso civilizatório. Neste quesito, Andrade (2010) demonstra como os textos de Euclides da Cunha foram constantemente recuperados:

[...] convergem para a mesma solução sobre um possível reencontro da Amazônia com o seu ‘destino histórico’: a presença efetiva dos poderes centrais para que o homem pudesse se sobrepor à natureza e, assim, incorporar a região à marcha histórica do Brasil. (ANDRADE, 2010, p. 457)

Ao se observar os discursos feitos por Vargas sobre a Amazônia, principalmente após 1941, Andrade demonstra como nessas falas persistia um discurso civilizatório, marcado pela relação homem e natureza. No discurso de Getúlio Vargas, “a história da Amazônia era também uma história do homem em constante conflito com a natureza, porém, em sua fala, o homem saíra vitorioso deste confronto” (ANDRADE, 2010, p. 460).

Ainda que, intelectualmente, a Amazônia continuasse sendo discutida pelo Estado Novo, foi apenas com os Acordos de Washington que, de fato, políticas públicas foram efetivamente postas em prática. É fundamental compreender, no entanto, que os implementos financeiros vindos na década de 1940 com o capital norte-americano foram de fundamental importância para implementação e

²⁷ **Revista Cultura política**. Edição 03, 1941, p. 116.

aceleração dessas novas políticas para a região, gestadas, em sua maioria, nos anos anteriores aos acordos com os EUA.

Ainda assim, os Acordos de Washington não podem ser lidos como uma mera soma a políticas anteriores, já que a considerável injeção de capital e o imediatismo de aumento da produção de látex alteraram em vários níveis a política de colonização da Amazônia realizada de acordo como os princípios da Marcha para o Oeste, especialmente, segundo Secreto (2010), retornando a uma política nômade de ocupação da Amazônia, baseada no extrativismo.

De qualquer forma, a imprensa local e nacional comemoraram entusiasticamente os acordos, como possibilidade material de que neste novo contexto a Amazônia voltasse a viver a economia dos dias de glória de décadas anteriores:

Coroado de êxito este novo empreendimento resultante dos “Acordos de Washington”, a Amazônia terá assegurado seu completo ressurgimento econômico. (O ESTADO DO PARÁ, 14 de Julho de 1943, p. 8)

O Radical, um dos principais jornais representantes da imprensa varguista na década de 1940, alardeava na capital federal a importância da Amazônia para o governo a partir de 1943, com a assinatura dos tratados de Washington²⁸ com o título “Drapeja na Amazônia a flama do entusiasmo”:

A Amazônia é um mundo novo que se abre para a civilização, mas um mundo em toda sua plenitude de força, hostil ao homem que não tiver coragem de penetrar-lhe os mistérios e olhar de frente para extrair-lhe as riquezas, suas florestas imensas e suas artérias caudalosas tudo ali assombra o homem, dominando-o pela magnitude dos espetáculos nunca vistos. Só os audaciosos e aos perseverantes esse mundo se descobre em meses. Só os fortes conseguem compreender a luta que isso exige. A Amazônia é diferente de tudo. Nenhuma outra região do mundo pode servir de termos de comparação ao vale imenso [...] O Estado do Pará, dominado a boca do grande rio que é a grande artéria vital do vale amazônico é naturalmente a válvula que regulará sempre todos os empreendimentos do homem neste mundo novo. Um homem, o único estadista brasileiro que realmente conhece seu país e que vai auscultar ele próprio as necessidades e as possibilidades de cada pedaço deste território [...] Este homem é o presidente Getúlio Vargas (**O Radical**, 01 de Junho de 1943, p.16).

²⁸ QUELER, Jefferson José. A propaganda dos seguidores de Getúlio: aspectos da participação política na campanha presidencial de 1950. Disponível em: <<http://www.anpuhsp.org.br/sp/do wnloads/CD%20XX%20Encontro/PDF>>. Acesso em: 12 de agosto de 2014.

Getúlio Vargas, o Estado Novo, e a batalha da borracha pareciam finalmente garantir a existência desse novo entusiasmo, que parecia reunir as condições de crescimento e desenvolvimento para Amazônia. Era preciso um Estado forte com homens fortes para capitanear esse desenvolvimento.

Se no governo federal a figura de Vargas representava essa força, localmente era necessário indicar um novo Interventor para a região; alguém que, como Vargas, conseguisse personificar o poder de um Estado forte. Nesse sentido, é novamente indicado como interventor federal na região o então Major do Exército Brasileiro Magalhães Barata, um dos mais famosos personagens políticos do Século XX no Pará, que já fora governador do Estado entre 1930 e 1934, e que saiu após rompimentos políticos dentro do próprio grupo de poder em contextos anteriores ao Estado Novo em 1937 (FONTES, 2013, p. 146)²⁹.

2.2 O RETORNO DE MAGALHÃES BARATA

O contexto pós-revolucionário apresenta-se como um conflituoso período da história política do século XX na região Norte. Inicialmente derrotada no Pará, a Revolução de 30 não conseguiu apaziguar o mundo político amazônico, marcado por lutas de antigas oligarquias, graves conflitos sociais e crise econômica. Nesse contexto, a figura de Magalhães Barata representa peça chave para compreender o contexto político da Amazônia nas primeiras décadas do século XX.

Personagem importante das lutas tenentistas, Barata tornou-se particularmente famoso na política paraense após a vitória da Revolução de 1930, quando foi indicado Interventor logo após a destituição do então governador Eurico Vale. Desde jovem, Barata participou diretamente de vários dos conflitos políticos ocorridos no início do Século XX, especialmente no contexto que se seguiu à queda do Intendente Antônio Lemos, em 1912.

²⁹ FONTES, E. J. O. Cultura e política dos anos trinta no Brasil e as memórias do interventor do Pará, Magalhães Barata (1930 – 1935). 2013. Disponível em: <<http://revistaestudospoliticos.com>>. Acesso em: 16 de agosto de 2014.

Figura 7: O Interventor Magalhães Barata.



Fonte: Faculdade de Arquitetura - FAU
Site: <http://fauufpa.org/>. Acesso em 14
de Outubro de 2015.

O historiador Walter Pinto (2012), ao estudar as revoltas constitucionistas no baixo Amazonas, lembra que Magalhães Barata conseguiu certo êxito no início de seu governo, em 1930. Isso, de um lado, por buscar incluir parte das antigas oligarquias em sua gestão; de outro, por sua preocupação em construir uma imagem ao mesmo tempo forte e próxima das populações pobres do Pará.

Ainda segundo Pinto, Magalhães Barata usou como estratégia implementar políticas bastante populares em seus primeiros meses de governo; dentre elas, o congelamento dos alugueis não superiores a 300 mil réis, desapropriação de grandes terrenos na área urbana, distribuição de lotes, criação de assistência jurídica gratuita e as constantes viagens ao interior do Estado (PINTO, 2012, p. 33).

O jornalista Carlos Rocque (1983), em **A formação revolucionária do Tenente Barata**, analisa as razões da grande popularidade da figura de Barata,

atribuindo a ela um novo estilo, abrindo as portas do Palácio para audiências públicas onde recebia enorme quantidade de pessoas, intervindo nas mais variadas questões do cotidiano como uma espécie de juiz popular.

Michele Rocha da Silva estudou em sua dissertação de mestrado as inúmeras cartas que eram enviadas ao Interventor, as quais eram um dos requisitos para se conseguir audiência. Segundo a autora, em determinados momentos, a imprensa noticiava mais de 500 pessoas aguardando audiências com Barata, muitas delas realizadas na própria residência oficial, “o que mostra a identificação de uma cultura política brasileira tão comum em estabelecer a extensão da política pública para a vida privada, ou mesmo de misturar as duas coisas” (SILVA, 2010, p. 47).

As constantes viagens ao interior eram também uma de suas marcas; em tais viagens, como lembra Rocque: “Andava de cavalo, de canoa, de motor, enfim, muito naturalmente, tornou-se ídolo do caboclo, do homem do interior, que via no tenente, depois capitão e no major Barata, um amigo, um igual” (ROCQUE, 1983, p. 17).

Ainda que parte da elite Belenense fosse contrária a Magalhaes Barata, sua ação junto aos bairros de periferia da cidade teve também algum êxito. Em visitas constantes aos bairros mais pobres e com o incentivo à criação de associações cívicas, Barata garantia sua imagem de interventor eficiente e atento aos problemas da população mais carente.

Como bem lembra Pinto, essas medidas foram importantes estratégias usadas por Barata para garantir sua imagem perante à população local, seguindo moldes similares aos de Getúlio Vargas:

O apoio da massa viria por meio de medidas de alcance popular, divulgadas amplamente pelos jornais, quase sempre mantidos sobre censura. Essa estratégia mostrou-se bastante eficiente na construção do mito “Magalhães Barata”, o “pai dos pobres” aquele cuja “simplicidade reflete a alma popular”, epíteto também atribuído a Getúlio Vargas, o que evidenciava certa identificação entre o modo de fazer política de ambos. (PINTO, 2012, p. 32)

A popularidade do interventor não o livrou de problemas junto à classe política local. Nas eleições de 1934, o seu Partido, o PSD, mesmo conseguindo maioria na Câmara de Deputados, em meio a uma crise política, não conseguiu

apoio para indicar Barata novamente ao Governo. Edilza Fontes ao analisar o mundo político que se seguiu à conflituosa eleição de 1934, afirma que:

O major Magalhães Barata enfrentava problemas após as eleições de outubro de 1934, quando elegeu a maioria dos deputados estaduais, 22 de uma totalidade de 31, através do Partido Liberal, que foi organizado pelo bloco vencedor em 1930. O PL foi pensado para dar sustentação política ao interventor e para concorrer às eleições de 1934, já que os tenentes não conseguiram fazer um partido nacional. Em abril de 1935, o interventor não conseguiu ser indicado indiretamente para governo do Estado do Pará e abre-se uma crise política, que leva ao fim a primeira interventoria de Magalhães Barata no Pará. (FONTES, 2013 p. 132)

Edilza Fontes (2013), analisando texto publicado por Magalhães Barata em sua saída do governo em 1935, demonstra como o então interventor construiu uma memória de traição intimamente ligada ao ideal revolucionário. A traição seria atribuída por ele a setores civis das oligarquias locais, traidora da Revolução de 1930 e movida por interesses próprios.

Ficou evidente, após a saída de Barata, uma forte divisão política que perdurou nos anos seguintes. Mesmo fora do Estado, Barata continuou intervindo na política local, mantendo reuniões e comissivos constantes. Ao longo dos anos era comum a organização de eventos de grande porte toda vez que Barata vinha oficialmente a Belém, desde a recepção no Cais do Porto a festejos em Cafés clubes e restaurantes da cidade (ROCQUE, 1983).

Em 1943, Magalhães Barata retornava ao poder com amplas garantias de Getúlio Vargas, como representante desse novo momento para a Amazônia. Seu retorno, portanto, mostra as articulações que continuaram existindo junto ao Presidente Vargas. Segundo o jornal **O Radical**, ao relatar a chegada de Magalhães Barata em Belém para sua posse como Interventor em junho de 1943:

O presidente voltou ao vale amazônico disposto a integrá-lo no grande surto nacional de progresso e riqueza [...] para enfrentar a Amazônia só homem de entusiasmo e dinamismo também amazônicos. O presidente não trepidou e chamou para novamente dirigir o Pará o coronel Magalhães Barata, amigo, leal e revolucionário cem por cento (**O Radical**, 01 de Junho de 1943, p. 16).

Figura 8: Chegada do Interventor Magalhães Barata em Belém – 1º junho de 1943.



Fonte: *O Radical*, 01 de Junho de 1943, p. 16.

As palavras de **O Radical** corroboram a imagem fotográfica que representava o novo interventor numa montagem interessante: ele estava no barco e tinha ao fundo o rio caudaloso da Amazônia e seus caboclos apreciando o referido retorno. É interessante ressaltar que mesmo tendo chegado de avião à capital, Magalhães Barata não se dirigiu ao centro de automóvel; preferiu chegar de navio, mantendo a tradicional cerimônia de chegada do governador do Estado no cais do porto. Sua chegada foi seguida de missa e inúmeras homenagens e festejos das principais instituições sociais e econômicas locais.

Segundo Rocque (1983), o retorno de Magalhães Barata foi marcado pelo discurso do triunfo. Voltava após o que chamava de “traição”, em contexto ditatorial (pós Estado Novo) e com promessas de bastante dinheiro para enfrentar os desafios de administrar o Estado. Ainda para Rocque, marcou seu discurso de posse a ideia da construção da paz entre as forças políticas, nos bastidores, o interventor voltava “com espírito de vingança” (ROCQUE, 1983, p. 51).

Diferente de sua primeira interventoria, onde a primeira ação foi denunciar a “bancarota” em que se encontravam as contas públicas (PINTO, 2012), Barata vinha agora responsável por capitanear os vultosos investimentos federais feitos na região e aumentar o frágil papel do Estado brasileiro na Amazônia através da criação e/ou fortalecimento de inúmeras instituições federais. Política e economicamente foi, de fato, um momento de bastante euforia para parte considerável da população paraense que parecia poder voltar a sonhar com um futuro de prosperidade econômica.

Dentre as novidades de maior impacto no período estão o Banco de Crédito da Borracha, os Serviços de Navegação da Amazônia e de Administração do Porto do Pará (SNAPP), o Serviço Especial da Mobilização de Trabalhadores para a Amazônia (SEMTA), a Superintendência de Abastecimento do Vale Amazônico (SAVA) e o Serviço Especial de Saúde Pública (SESP).

2.2 A GUERRA, VARGAS E OS NORTE-AMERICANOS: POLÍTICAS E NOVAS INSTITUIÇÕES PARA A AMAZÔNIA

O início dos anos de 1940 foi de grandes mudanças para a região amazônica: criação de instituições, reformulação de outras e nacionalização de algumas. O Banco de Crédito da Borracha foi criado em 1942 com claro objetivo de financiar a produção do látex amazônico, bem como realizar a compra e a venda final da produção pelo preço tabelado, substituindo o antigo sistema das casas aviadoras existentes em Belém e Manaus. Já o Serviço de Navegação da Amazônia e de Administração do Porto do Pará (SNAPP) havia sido criado em 1940 em substituição à antiga “*Booth Line*” e ao “*Port of Pará*”, empresas de capital privado de origem inglesa que desde o início do século XX administravam a navegação e os principais portos da Amazônia. A criação da empresa teve clara justificativa de modernização e nacionalização do transporte na Amazônia, problema entendido como um dos principais a serem vencidos na economia gomífera, agora

capitaneados pelo Estado. Percebe-se a ideia de que a privatização desse serviço poderia comprometer a segurança nacional em tempos de II Guerra Mundial³⁰.

A nova empresa recebeu capital para a modernização e adaptação dos portos para a exportação da borracha. Por outro lado, a RDC trouxe dos EUA uma grande quantidade de navios e lanchas para integrar o corpo de transporte de pessoas e mercadorias para a Amazônia. Em Belém este problema era considerado um dos mais crônicos:

E quando há pouco mais de um ano o governo brasileiro e o americano assinaram o célebre acordo que assegurava até 1946, um mercado excelente para toda a nossa produção disponível de borracha, nem por isso o otimismo foi geral. Era que todos sabiam que nos faltavam os meios de transporte, que não bastavam produzir: era preciso encaminhar (**Folha Vespertina**, 25 de Agosto de 1943, p. 01).

Segundos dados da mesma reportagem, em 1943 chegaram a Belém e foram colocadas a serviço do SNAPP sete navios com capacidade para três mil passageiros e duzentas toneladas de carga, além de centenas de lanchas *Higgins*³¹ vindas diretamente dos Estados Unidos (**Folha Vespertina**, 25 de Agosto de 1943, p. 01).

Outro problema considerado crônico era o acesso à mão-de-obra. A experiência em Fordlândia já alertava às autoridades sobre a complexidade da dinâmica de trabalho na Amazônia. Tentando resolver esse problema, o governo federal instituiu o Serviço Especial da Mobilização de Trabalhadores para a Amazônia, o SEMTA.

Criado como parte direta dos Acordos de Washington e peça urgente para a produção da borracha, o governo norte-americano disponibilizou mais de US\$ 2.400.000,00 (dois milhões e quatrocentos mil dólares). Segundo os termos do contrato:

1ª A Rubber Development Corporation se compromete a depositar em conta especial no Banco do Brasil, à disposição do Governo brasileiro, a importância de US\$ 2.400.000.00 (dois milhões e quatrocentos mil dólares),

³⁰ OLIVEIRA, Nilda Nazaré Pereira. **A economia da borracha na Amazônia sob o impacto dos Acordos de Washington e da criação do Banco de Crédito da Borracha, 1942-1950**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2001. (Dissertação de Mestrado)

³¹ Tipo de lancha militar produzida nos EUA durante a II Guerra mundial para transporte de soldados.

além da importância de US\$ 350.000,00 (trezentos e cinquenta mil dólares) que se comprometeu a entregar ao Departamento Nacional de imigração (DNI), nos termos da carta que dirigiu à Comissão de Controle dos Acordos de Washington, em 15 de dezembro de 1942;

[...]

5ª O recrutamento, encaminhamento e colocação de trabalhadores, mencionados na cláusula 3ª continuarão a ser feitos por intermédio do SEMTA e da SAVA, cabendo à Comissão prevista na cláusula anterior a administração geral desses serviços, bem como de acervo do SEMTA e da SAVA, até que o Governo brasileiro julgue conveniente e oportuno dar outra forma administrativa aos serviços de que é objeto o presente Acordo;

Rio de Janeiro, 14 de setembro de 1943³².

Tentando resolver o problema da mão-de-obra, o governo brasileiro recrutou mais de trinta mil trabalhadores que vieram (em sua maioria) da região Nordeste do país, principalmente de estados como: Piauí, Paraíba, Maranhão, Rio Grande do Norte e, especialmente, do Ceará. Segundo Morales (2002, p. 188):

Antes do SEMTA, a migração cearense para a Amazônia já era intensa. Não era um acontecimento episódico. Ao longo da década de 1930, o Estado a estimulou. Além disso, e não menos importante, há o fato de que no apogeu da borracha é desse Estado que partem os maiores contingentes de migrantes para a coleta da borracha. Portanto, havia ali uma história viva, um “Know-How” expresso não apenas na logística mas também no conhecimento das práticas que a colocavam em funcionamento.

Na década de 1940, a migração³³ passa para as mãos do governo federal. A propaganda oficial do SEMTA que buscava estimular a vinda desses trabalhadores visava, de um lado, relacionar o trabalho à lógica militar da guerra ao tratá-los como “soldados”, mesmo sem as garantias oficiais de um militar. Por outro lado, tentava afastar o medo do já conhecido sistema de aviação que mantinha os trabalhadores presos a dívidas impagáveis junto ao seringalista. Nessa perspectiva, garantia-se ao seringueiro o direito a 60% da borracha produzida, 50% da castanha

³² Disponível em: <<http://www3.dataprev.gov.br/sislex/paginas/24/1943/5813.htm>>. Acesso em: 10 de agosto de 2014.

³³ A migração nordestina para Amazônia tem sido alvo de muitos estudos no campo da história social nos últimos anos. Sobre a experiência dos migrantes cearenses na Amazônia, destacamos o trabalho da historiadora Franciane Lacerda, onde em sua tese de doutorado compreende a presença destes migrantes em espaços variados da sociedade indo muito além do trabalho no seringal, como na agricultura e, especialmente, no espaço urbano (LACERDA, 2006).

colhida, 50% da madeira cortada, direito a caça e pesca e um hectare de terra para o plantio (MORALES, 2002, p. 163).

Nessa altura se cria também a SAVA, Superintendência de Abastecimento do Vale Amazônico, programa que visava garantir o abastecimento de víveres para os seringais da Amazônia em tempos de guerra, onde alimentos simples, como carne, açúcar e leite faltavam até na capital. Segundo Wilkinson (2009), era objetivo também do governo norte-americano que a nova economia da borracha não repetisse o sistema de aviamento e a “escravização” do seringueiro. Visando transformar o sistema econômico e a complexa relação de trabalho no interior da Amazônia, a RDC incentivou que os navios e/ou aviões que exportavam borracha de Belém para os Estados Unidos voltassem carregados de insumos, cujo destino principal era o interior da Amazônia.

Essa medida visava baratear o acesso aos insumos básicos, o que não durou muito tempo devido aos riscos de afundamento por submarinos no período da Guerra. A dificuldade de acesso a tais insumos gerou a forte inflação dos preços de suprimentos, levando em grande medida a se repetir cenários similares aos do início do século XX.

Figuras 09, 10 e 11: A propaganda do governo para recrutar os soldados da Borracha.



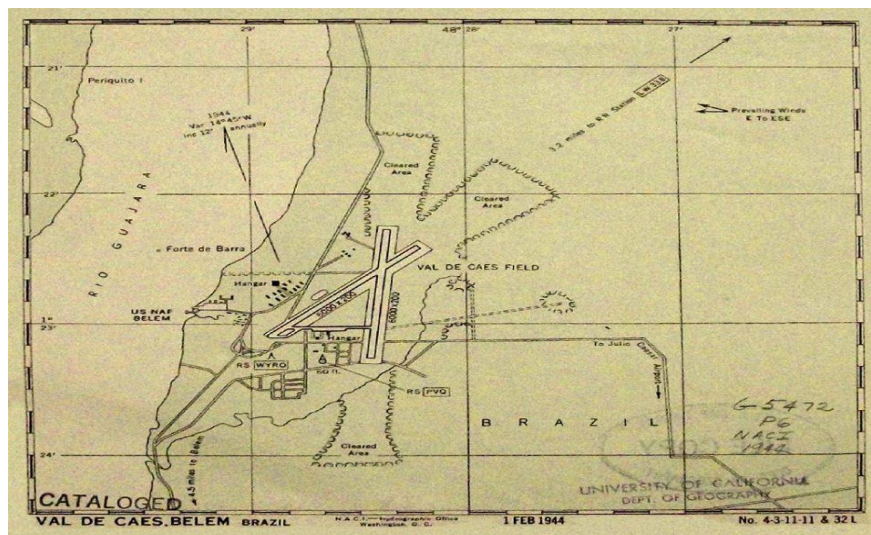
Fonte: Biblioteca IBGE

Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/disseminacao/biblioteca/atendimento.shtm>. Acesso em 20 de Outubro de 2015

Nas propagandas anteriores, feitas pelo suíço Jean Pierre Chabloz, se observa o destaque às garantias que seriam oferecidas pelo Estado ao novo seringueiro em tempos de guerra. Nelas estavam evidentes a ligação com as necessidades da Guerra, a proteção do governo federal e as garantias da posse de terra e da extração florestal.³⁴

Para completar o cenário, o Governo Federal criou também o SESP, Serviço Especial de Saúde Pública, que visava garantir a melhoria das condições sanitárias da Amazônia. Este serviço buscava controlar os surtos de malária que, no passado, dizimaram grande quantidade de seringueiros. Nesse contexto, foram estabelecidos cerca de trinta e quatro postos de saúde em vários rios e seus afluentes da Amazônia bem como a construção de postos em balsas flutuantes itinerantes (WILKINSON, 2009). Ainda dentro da política de facilitação de transporte, o governo dos EUA se responsabilizaram pela construção dos aeroportos de Belém e Manaus. Esses aeroportos visavam melhorar o acesso externo à região, acesso este limitado até então aos navios e aos hidroaviões. Em 1943 iniciava-se a construção do aeroporto de Val de Cans, em Belém, feito associado a uma base militar que servia de ponte aérea ao acesso à Europa em tempos de Guerra.

Figura 12: Planta da Pista do Aeroporto de Belém



Fonte: Sixtant – War II in The South Atlantic.

Disponível em: [http://www.sixtant.net/2011/artigos.php?cat=u.s-navy-bases-in-brazil-*\)&sub=u.s-navv-bases&tag=5%29usn-naf-belem](http://www.sixtant.net/2011/artigos.php?cat=u.s-navy-bases-in-brazil-*)&sub=u.s-navv-bases&tag=5%29usn-naf-belem). Acesso em 12 de fevereiro de 2015.

³⁴ Ver: MORAES, Ana Carolina Albuquerque de. Jean-Pierre Chabloz e a Campanha de Mobilização de Trabalhadores para a Amazônia (1943): cartaz e estudo preliminar em confronto. Disponível em: <http://www.unicamp.br/chaa/eha/atas/2010/ana_carolina_albuquerque.pdf>. Acesso em: 10/11/2014.

Figuras 13 e 14: O Aeroporto de Belém em Construção – 1944.



Fonte: Sixtant – War II in The South Atlantic.
Disponível em: [http://www.sixtant.net/2011/artigos.php?cat=u.s-navy-bases-in-brazil-*\)&sub=u.s-navv-bases&tag=5%29usn-naf-belem](http://www.sixtant.net/2011/artigos.php?cat=u.s-navy-bases-in-brazil-*)&sub=u.s-navv-bases&tag=5%29usn-naf-belem). Acesso em 12 de fevereiro de 2015.



Fonte: Sixtant – War II in The South Atlantic.
Disponível em: [http://www.sixtant.net/2011/artigos.php?cat=u.s-navy-bases-in-brazil-*\)&sub=u.s-navy-bases&tag=5%29usn-naf-belem](http://www.sixtant.net/2011/artigos.php?cat=u.s-navy-bases-in-brazil-*)&sub=u.s-navy-bases&tag=5%29usn-naf-belem). Acesso em 12 de fevereiro de 2015.

As fotografias contrastam o ambiente de trabalho no aeroporto, onde havia forte presença do caboclo local, com os recrutas americanos e seu almoço nas dependências da nova base aérea que se criava junto à pista de pouso e decolagem. Assim, percebe-se que os aeroportos eram locais de trabalho para ambos, mesmo que em condições diversas.

O aeroporto serviria, de um lado, como base para operações de Guerra e, de outro, para a aviação comercial da empresa norte-americana *Pan American Airlines*, que passaria a interligar essas cidades amazônicas ao resto do “mundo civilizado”, agora dividido pela II Guerra Mundial. Essas linhas comerciais regulares facilitariam o comércio incrementando o turismo para a região, sobretudo a partir da década de 1950. Antes da *Pan American Airlines*, a navegação aérea na Amazônia era feita pelos hidroaviões da *Condor Syndikat* que, em tempos de guerra, devido à sua origem alemã, teve suas atividades encerradas no Brasil em 1942 (TRIGO, 2002).

Figura 15: Avião da *Panair* sobrevoando a cidade na década de 1940.



Fonte: Biblioteca IBGE
Disponível em: http://www.ibge.gov.br/ho_me/disseminacao/biblioteca/atendimento.shtm . Acesso em 20 de Outubro de 2015

Na imagem anterior, provavelmente tirada do Reservatório Paes de Carvalho (na época, o ponto mais alto da cidade), observa-se o velho centro comercial e administrativo de Belém com destaque ao avião da *Panair* que sobrevoava a cidade. O contraste entre o avião moderno e o velho centro da cidade fica evidente. A construção do aeroporto e a diversificação da aviação civil e militar no período pareciam ser o prenúncio de um futuro de modernização da Capital.

Acreditando na real possibilidade de desenvolvimento da região pelos próprios norte-americanos, a *Pan American Airlines* adquiriu o melhor hotel de Belém na época, o *Grande Hotel*, que passou para mãos norte-americanas em 1943 (CHAVES, 2011).

Figura 16: O “Grande Hotel”.



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

O “*Grande Hotel*” de Belém representava uma das mais refinadas heranças da *Belle Époque*. Construído no início do século XX, de frente para a Praça da República, com seus elegantes salões, teatro, restaurante, tornou-se rapidamente um dos maiores pontos de encontro da alta sociedade paraense. A empresa Aérea *Pan Am*, além de dominar o mercado da aviação comercial, buscou diversificar seus negócios e aproveitar os investimentos governamentais para a integração com o restante da América e, em especial, com o Brasil. Nessa mesma linha, adquiriu a rede de hotéis norte-americana “*Intercontinental Hotels*”, na época restrita aos Estados Unidos, transformando-a na primeira rede de hotéis internacional (KAUFFMAN, 1995, p. 09-18).

Figura 17: Comercial da rede “*Intercontinental*”; destaque à presença do “*Grande Hotel*”.



Fonte: Life Magazine, 1949, p. 48.

Disponível em: <http://time.com/photography/life/>. Acesso em 20 de Março de 2015.

O interesse na criação de uma indústria hoteleira associada a uma companhia aérea seguia a mesma lógica de pensamento: a da criação de uma rede internacional de hotéis de médio e alto luxo na América Latina. Demonstrando o interesse despertado pela região amazônica, o primeiro hotel a ser adquirido pela rede *Intercontinental* foi o “*Grande Hotel*” em Belém. Observe-se a imagem anterior,

propaganda do hotel na década de 1950, onde é destaca-se a proximidade com a natureza. Do hotel, segundo a lógica proposta, observar-se-ia, confortavelmente, a natureza amazônica intocada; o anúncio publicitário, destinado ao turista norte-americano, omitia que o hotel estava no centro da cidade.

É conveniente lembrar que, para os habitantes de Belém, o hotel de formas clássicas era uma referência à Europa e à civilidade do centro urbano; para o turista norte-americano, a edificação tornava-se uma referência à Amazônia e seu exotismo.

Na imagem abaixo, percebe-se o anúncio do *Whisky* canadense *Canadian Club*, exposto na revista **Life** em abril de 1944 e trazendo a imagem com os dizeres “*In Belém I found Canadian Club*”³⁵; além de destacar a farta possibilidade de se encontrar a bebida nos lugares mais distantes, a propaganda destacava ao público norte-americano o exotismo da floresta amazônica demarcado na presença da Arara e nas árvores ao redor, a fotografia omitia sua origem na “terrace” do grande hotel, um dos mais elitizados pontos de encontro da sociedade, em pleno centro de Belém.

Figura 18: Comercial do *whisky Canadian Club* no “Grande Hotel”, em Belém.



Fonte: Life Magazine, 17 de Abril de 1944, p. 129.

Disponível em: <http://time.com/photography/life/>. Acesso em 20 de Março de 2015.

³⁵Tradução sugerida: “Em Belém eu encontro *Canadian Club*”.

O destaque da mídia norte-americana para a região também foi noticiado na mídia local. Entre 1942 e 1943 os jornais de Belém acompanhavam com entusiasmo as notícias sobre a borracha, e já começavam a enfatizar como essa novidade aparecia em jornais norte-americanos, como no *The New York Times*:

O programa da borracha estabelecido pelo governo brasileiro e norte-americano, em março de 1942, nos acordos que entre si afirmara em Washington, veio revelar a Amazônia com extensão territorial, potencial de riquezas e possibilidades de vida, em condições de comportar a solução de graves problemas mundiais de pós guerra. É o que diz o *New York Times* (**O Estado do Pará**, Terça feira, 3 de agosto de 1943, p. 2).

Os jornais também relatavam a ideia de progresso e seu ritmo na Amazônia, que parecia ter fôlego para prosseguir mesmo com o fim da guerra. Eram notícias como as três que se seguem:

O impulso inicial está realizado, cabendo a população da Amazônia a marcha para o progresso (**Folha Vespertina**, 22 de agosto de 1943, p. 1).

Quando a guerra terminar e o mundo reconquistar o ritmo de progresso do passado estará a Amazônia em plena fase de prosperidade e a paz abrirá possibilidades ainda maiores para este vale riquíssimo, um dos maiores patrimônios da nossa terra (**Folha Vespertina**, 25 de agosto de 1943, p. 1).

O esquema de reerguimento da Amazônia não é pois, somente uma política de guerra, mas um plano geral e fecundo de opulência da região, que vigorará durante a guerra e prosseguirá em paz (**O Estado do Pará**, 9 de dezembro de 1943, p. 3).

Este ambiente contribuiu para a criação de uma expectativa de reavivamento, agora renovado e modernizado, da economia da borracha. Parecia que o destino empurrava a Amazônia para um novo ciclo de desenvolvimento. O termo “opulência” da reportagem anterior é sintomático de um sonho de reviver a opulência de outros tempos.

Nos EUA, reportagens também anunciavam, em tom de euforia, os investimentos na Amazônia. A revista norte-americana **Life Magazine** apresentava a Amazônia em várias reportagens e propagandas.

Em maio de 1943 saiu uma reportagem especial intitulada “*Battle of rubber*” (“Batalha da borracha”), assim como Walt Disney representou a região como um futuro eldorado. A revista, que era uma das de maior circulação no EUA, anunciava o esforço de guerra norte-americano para adquirir a posse da borracha. Em virtude da guerra, o esforço prometia resolver a ameaça de falta do produto, que

sem dúvida, muito afetaria a economia da nação. Nela surgia ainda um mapa da América do Sul, onde as rotas aéreas que passavam por Belém e por Manaus interligavam várias partes do continente sul-americano, tanto aos EUA, que nem sequer apareciam no mapa, quanto ao Caribe, o qual também era forte alvo da “Política da boa vizinhança”, especialmente pela presença norte-americana em locais como Cuba ou Panamá.

Figura 19: Mapa da América do Sul com rotas aéreas passando por Belém e Manaus.



Fonte: Life Magazine: 24 de maio de 1943.

Disponível em: <http://time.com/photography/life/>. Acesso em 20 de Março de 2015.

À similaridade do que estava no mapa, a reportagem da **Life Magazine** iniciava demonstrando a área de atuação da “*Battle of rubber*” que não envolvia só o Brasil, mas parte da Colômbia, Venezuela e Peru. Ficava evidente que a lógica era polarizar o cenário: de um lado demonstrar a complexidade da região descrita como um belo “hell-hole”, uma espécie de “buraco infernal” e, de outro, as infinitas possibilidades da tecnologia. Um ambiente aterrador onde apenas a mais alta tecnologia americana poderia adentrar (**LIFE**, 1943, p. 23). As muitas fotografias

revelam o claro contraste entre a floresta, os rios, a tecnologia e modernidade norte-americanas.

Figura 20: Avião transportando mercadorias.



Fonte: Life Magazine: 24 de maio de 1943.

Disponível em: <http://time.com/photography/life/>. Acesso em 20 de Março de 2015.

Nas imagens acima, cada um dos serviços acordados com o governo brasileiro é revelado e propagandeado; SEMTA, SESP, os aeroportos e tudo o mais, com seus políticos e acordos, cabiam nas imagens da nova ação americana na América do Sul. Segundo a reportagem, a Amazônia produzia a borracha de melhor qualidade. Esta, no entanto, precisava viajar mais de 1.000 milhas por barco, trem, avião para chegar aos EUA. As imagens mostradas do seringal oferecem um tom um pouco diferente do documentário de Walt Disney, que circula mais pelo meio urbano amazônico.

Figura 21: O governador Magalhães Barata (“Amazon Boss”)



American Amazon boss is Basil Chambers (center), of U.S. Rubber Development Corp. (RDC), here conferring in Belém with João Alberto (left) and Colonel Barata, Interventor of the State of Pará. Chambers commanded the Ribbonschneider squadron in World War I, is now a man in a terrible hurry.

Figura 22: O problema da malária no interior da Amazônia



The battle against disease is the first stage of the battle for rubber. Here a Brazilian doctor of the River Assistance Service takes blood pressure of second José Pereira in hut on Rio Negro. A million atabrine tablets are hauled out every month for malaria.

Figura 23: A exploração de borracha na Amazônia.



First trip for rubber latex is from outpost to the trader's headquarters.



At trader's store, on riverbank, worker trades his rubber latex for supplies and cash at rate of about 20¢ a pound. Government now limits operator to 15% profit on his supplies. This is Higinio's seringa.



A bigger boat takes 150-lb. biscuits to the railhead, or 600 miles by boat to Manaus.

Fonte: Life Magazine: 24 de maio de 1943.

Disponível em: <http://time.com/photoarchive/life/>. Acesso em 20 de Março de 2015.

A reportagem da **Life** destacava, contudo, a difícil vida no seringal. As imagens, juntamente com o texto, mostram também um cenário desolador e arcaico da vida no interior da Amazônia. Eram casas de sapé ou palha, eram homens de pés descalços ou transportando as balatas em canoas a remo. Havia ainda doenças

e perigos variados na selva Amazônica. Tudo isso contrastava com o avião preparado para embarcar a borracha aos EUA. Igualmente em contraste, percebe-se a figura do “Amazon Boss”, isto é, na época, o interventor do Estado Magalhães Barata, alinhadamente vestido e em reunião de planejamento feita em sala ricamente ornamentada.

O próprio mundo urbano amazônico é tratado com tom de exotismo. Faz-se referência à riqueza trazida pela borracha em outros tempos em vários momentos. Por exemplo, a cidade de Manaus é referenciada como “*ghost town of Manáos*” (“Cidade-fantasma de Manaus”), o que diz muito sobre as representações norte-americanas sobre as cidades amazônicas após a decadência da economia gomífera.

Tais reportagens jornalísticas demonstram que tanto do lado americano quanto do brasileiro observa-se o grande investimento em propaganda, na divulgação dos princípios de desenvolvimento contidos no acordo entre as duas nações. Percebe-se ainda que as expectativas geradas, especialmente na Amazônia, foram gigantescas. A análise feita até aqui serve de embasamento à compreensão do momento econômico e político que se vivia na Amazônia.

Os consideráveis investimentos dos EUA, as novas instituições que foram criadas, pareciam uma esperança incontestada de um futuro melhor. Como demonstrei pelos artigos de jornais, parecia certo que a elite paraense, que vivera sua *Belle Époque* alguns anos antes, esperava que a batalha da borracha conseguisse reposicionar a produção amazônica na lógica internacional, o que acabou por não se confirmar nos anos seguintes, sobrevivendo esta riqueza para além da guerra mundial.

O furor dos anos de 42, 43 e 44 foi muito intenso; no entanto, não se confirmou nos anos seguintes. O pouco resultado prático dos acordos, o fim da Guerra, em 45, a retomada da produção asiática e os avanços na produção da borracha sintética impuseram o fim ao sonho da elite da região.

Como acertado nos Acordos de Washington, o governo dos Estados Unidos cumpriram seus acordos comerciais até dezembro de 1946; nessa data entregaram sua estrutura para o governo brasileiro, levando consigo, no entanto, todos os aviões, navios e lanchas, que foram enviados de volta para os Estados Unidos.

As promessas de continuidade não se realizaram. Em 1947, o jornal **O Liberal** mostrava a articulação das elites amazônicas junto à associação comercial, visando pressionar o governo federal a manter o apoio à região. Em março de 1947, o banco da borracha anunciava que continuaria suas atividades mesmo após o fim da RDC (**O Liberal**, 3 de março de 1947, p. 1).

Nos jornais eram constantes as reclamações contra o governo federal, por não garantir a exclusividade da borracha Amazônica, em especial pela permissão de sua plantação em outros Estados do Brasil, como na Bahia e em São Paulo (**O Liberal**, 15 de Abril de 1947, p. 1). Em maio do mesmo ano anunciava-se que “até na Argentina se iniciaria a produção de borracha” (**Folha Vespertina**, 23 de Maio de 1947, p. 1). A elite amazônica percebia, gradativamente, que a produção de borracha não lhe era mais exclusiva no território nacional e nem mesmo no continente.

No avançar da década de 1940 e início de 1950, a produção industrial de borracha sintética disparava. Em 1950, o jornal **O Liberal** anunciava que a borracha sintética já chegava a 85% do uso³⁶ pelos norte-americanos. Apenas dois anos depois, em 1952, a imprensa local novamente anunciava que a produção de borracha sintética já excedia o consumo em 250.000 toneladas³⁷. Ficava cada vez mais claro que o sonho de um crescimento econômico advindo da borracha não era mais viável economicamente para região.

No mesmo ano, o antigo “Banco de Crédito da Borracha”, umas das mais importantes instituições federais criadas no contexto, muda de nome e passa a se chamar “Banco de Crédito da Amazônia”. A mudança de nomenclatura marcava também o fim do sonho da borracha enquanto alavanca central de enriquecimento. A Amazônia que, durante quase cem anos, fora a “Amazônia da borracha”, precisava encontrar um novo caminho.

Segundo Francisco de Assis Costa, mesmo com todo o investimento financeiro feito pelo governo Brasileiro e norte-americano no período, o impacto dos

³⁶ Intensifica-se a produção de borracha sintética (**O Liberal**, 29 de março de 1951, p. 2).

³⁷ Perspectiva do mercado da borracha (**O Liberal**, 17 novembro de 1951, p. 2).

acordos no crescimento da economia paraense foi pequeno, especialmente se comparado ao início do Século XX. Segundo o autor, de 1941 a 1945, a produção anual de borracha natural cresceu apenas 10.000 toneladas, atingido um nível apenas superior à metade do que fora em 1912 (COSTA, 2012, p. 110).

Excetuando a borracha, o impacto dos investimentos da economia da Amazônia foi quase nulo. Ainda segundo Costa, ao se analisar o setor produtivo paraense como um todo, fora a produção de borracha, a economia da região encolheu entre os anos de 1939 e 1953. No setor industrial, dados demonstravam que, nesse período, chegavam, em 1951, a ser apenas 72% do que fora em 1939; na agricultura, os resultados também foram negativos, sendo em 1949 apenas 66% do que fora em 1939 (COSTA, 2012, p. 112). Os dados observados demonstram, portanto, o fracasso dos acordos enquanto mola de propulsão econômica da Amazônia.

Os gastos federais na Amazônia, especialmente nos campos de saúde, saneamento e logística, ainda que muito impactantes, como previstos pelos acordos de Washington, tenderam a se estagnar após o fim dos acordos com os EUA e a saída de Vargas do Poder. Como uma herança econômica mais expressiva do período permaneceu o Banco de Crédito da Amazônia (COSTA, 2012).

Nessa mesma linha, Berta Becker (2001, p. 136) defende que em termos econômicos a década de 1940 foi mais “discursiva do que ativa”; as expectativas econômicas e políticas foram de grande impacto e, no entanto, o desenvolvimento econômico real mostrou-se muito pequeno.

As ponderações realizadas por Becker e Costa parecem claras em seu aspecto econômico; no entanto, é necessário ter por base que seus estudos se baseiam em dados quantitativos. Por eles, de fato, não houve ganhos significativos. No entanto, quanto a outros índices, a vida cotidiana da Amazônia sofreu grande transformação.

2.4 PARA ALÉM DO DISCURSO: A AMAZÔNIA PÓS-ACORDOS DE WASHINGTON

Certamente, restaram mais coisas do período além dos discursos. Ficou, sobretudo, mais uma significativa população migrante que alterou, em grande medida, a vida urbana e rural na Amazônia. Segundo Becker, como consequência real mais impactante destaca-se o aumento populacional, por conta das políticas de migração. Até fins da década de 1950 a população da Amazônia passou de 1 para 5 milhões de pessoas (BECKER, 2001). Belém, entre 1940 e 1960, teve sua população quase dobrada, passando de 208.706 mil habitantes para 359.988 em 1960 (PENTEADO, 1968, p. 207).

Ficou também o trabalho do planejamento estatal. Os grandes símbolos da antiga borracha foram estatizados e a relação com o governo federal alterou-se profundamente. O papel do Estado Brasileiro e de políticas públicas foi mais intenso e perceptível pela população amazônica gerando significativas mudanças culturais.

Para este estudo também ficou uma herança a ser investigada: as modernizações feitas em Belém do Pará, à época, a principal capital econômica da Amazônia. No capítulo seguinte trataremos das promessas, das obras e investimentos feitos na capital mais populosa da Amazônia nos anos de 1940. Estudaremos o impacto dessas expectativas da chegada dos investimentos federais e norte-americanos sobre o mundo urbano. A cidade de Belém será, sobretudo, estudada visando perceber as estratégias utilizadas por seus governantes, intelectuais e arquitetos para representar o lugar da cidade perante o enfrentamento dessas novas expectativas de mudança.

Ainda que a *Belle Époque* vivida décadas antes se encontrasse reiteradamente como ponto de referência, a capital paraense não era mais a mesma dos anos de 1870 – 1912. Novas instituições, novos migrantes, novos agentes, novas expectativas e novos projetos de cidade se materializavam sobre o tecido urbano, como um texto escrito e reescrito sobre os anteriores.

PARTE II – BELÉM: A URBANIZAÇÃO EM UM NOVO TEMPO

Este Guajará é o Adriático, o senador é o Doge. Estamos celebrando as núpcias do senador com o Adriático. Era na festa veneziana em pleno Guajará com os gaiolas e vaticanos embandeirados, feéricos, os fogos cruzando o rio. As três painéis altas da caixa d'água vazias por dentro, por fora cheias de luz sobre a cidade. A sensação de que tudo acontecia mesmo em Veneza dominava a corte do senador. As embarcações pareciam fundir-se na chuva dos fogos. Veneza poderia, de súbito, boiar com o seu Adriático nas águas do Guajará. Ao clarão das girândolas e ao som das valsas a bordo D. Inácia olhava as águas iluminadas e atirava serpentinas, não mais Inácia Alcântara, mas dama Veneziana ou moura ao pé do Doge. Virgílio limitava-se a ver os fogos do cais, sozinho, a esperar que a mulher e as cunhadas voltassem de Veneza (JURANDIR, 1960, p. 9).

Apesar de se tratar de uma obra de ficção, o romance **Belém do Grão Pará**, escrito por Dalcídio Jurandir na década de 1960, é um bom exemplo do “ambiente” de Belém nas décadas seguintes à crise da borracha. A saga da família de Virgílio Alcântara, antes diretor do mercado de São Braz³⁸, funciona como uma tradução literária da urbe *démodé*, aqui similar à Veneza decadente.

Nos tempos de bonança em que o senador, o intendente Antônio Lemos³⁹, era como o Doge sobre o Adriático, os Alcântaras moravam em uma casa confortável na Vinte e dois de julho. Com a queda do Senador Lemos e a demissão de Virgílio do mercado, a família mudava para o modesto número 160 da Avenida Gentil Bitencourt:

Sessenta mil réis de aluguel e mais seis de taxa d'água, sem platibanda, meia vidraça, persianas, passeio ralo na frente e algum carapanã, podiam se dar por felizes naquele “ostracismo”, como dizia a D. Inácia, a senhora de seu Virgílio Alcântara (JURANDIR, 1960, p. 2).

Inconformados pela nova condição e por morarem à beira dos covões, referência às áreas baixas e periféricas da cidade, a família criada por Dalcídio Jurandir, que representa tantas outras reais, como uma forma de resistir a sua nova condição, mudou-se novamente da Gentil para a mais aristocrática Avenida de Belém, a Estrada de Nazaré, mas para uma casa alugada e quase em ruínas:

³⁸ Um dos principais mercados públicos de Belém, construído em 1910.

³⁹ Intendente Municipal de Belém entre os anos de 1897 e 1912. Ver: Sarges (2004).

[...] a mudança foi muito cedo, com extrema precaução, para que a estrada de Nazaré não ficasse a par do verdadeiro estado social da família Alcântara. Só uma coisa foi à tarde, pelas cinco: o piano (JURANDIR, 1960, p. 80).

No caminhar da obra o autor demonstra o incômodo da família com a nova moradia que definhava pelos sinais do tempo. Parecia dizer: “já dei cabo de minha vida, minha missão de ser habitado já acabou. Estou sobrando como habitação e vocês não passam de uma família fantasma” (JURANDIR, 1960, p. 108).

Sentiam falta da calma e da paz da Gentil, onde da janela contemplavam a rua. Na Estrada de Nazaré a lógica era outra, era de costume que as grandes janelas das casas e palacetes ficassem abertas ao final da tarde para que as famílias vissem e fossem vistas por quem passava andando ou de bonde. Na velha casa estavam expostos à fragilidade de sua situação. Na sala, o piano foi posicionado como melhor pudesse ser visto da rua.

Sentiam que a Gentil era sua habitação “legítima”; lá eram as “aparências”. A percepção, no entanto, não veio com a força de mudança; seguiram tentando se adaptar à velha casa e esconder aquilo que era possível, afinal, estavam “pertinho do Olímpia, do terraço do Grande Hotel, da melhor farmácia, dos passeios em torno da estátua da República, da Assembleia e do Teatro da Paz” (JURANDIR, 1960, p. 79).

Quando o óbvio aconteceu e a velha casa deu sinais de que em breve ruiria, Libânia, a empregada/agregada da família, foi de emergência à praça da República chamar os portugueses para carregar o piano para fora. Estes, ao chegarem e tirarem o piano, logo perguntaram: “aqui na calçada ou no leiloeiro? Libânia franziu a testa, indica-lhes ao pé da mangueira o lugar do piano” (JURANDIR, 1960, p. 192).

A mudança para o bairro de Nazaré era sintomática do novo estado da família em um novo tempo. Belém, agora, tinha de lidar com a ausência do dinheiro da borracha e da fausta era do senador e intendente Lemos que, em meio a conflitos políticos, havia perdido o poder em 1912. O poder que, segundo Dalcídio Jurandir, era quase tão grande como o Doge em Veneza.

A família Alcântara aparece como tradutora do estado da classe mais intermediária de Belém, que fora uma das que mais sentiu o fim da era inicial da borracha. O ano de 1912 ficou, então, marcado como ícone do início de um

agravamento sério. Não marca apenas a queda de preço da borracha amazônica, mas também do senador Lemos e de sua “Corte”.

Willi Bolle lembra que o romance de Dalcídio Jurandir não deve ser lido como referência a um período específico da história da cidade, já que mesmo em épocas de crescimento econômico uma imagem de decadência ainda parecia pairar sobre Belém:

Nesse sentido, estamos inclinados a afirmar, com base no texto de Dalcídio e na formulação cara à Benjamin, que Belém do Grão Pará não retrata nenhuma época específica de decadência. Pois, em termos de uma história de longa duração, os períodos anterior e posterior, inclusive os de ‘modernização’, sempre foram também de decadência e degradação. A concepção de um ‘tempo de decadência’ – em contraste a um tempo de ‘auge’ ou ‘esplendor’ – é, portanto, relativizada. Isso proporciona uma compreensão diferente da história: a queda da borracha no mercado internacional, a conseqüente crise econômica e o empobrecimento de famílias como os Alcântara talvez tenham sido apenas fenômenos de fachada, atrás dos quais avultam estruturas econômicas – políticos - sociais de longa duração, que foram encobertas por um período que se comprazia na ostentação do seu esplendor (BOLLE, 2008, p. 112).

A *Belle Époque* em Belém era a época de glória, “festa veneziana em pleno Guajará”. Para muitos dos beneficiados pelo dinheiro da borracha, “a queda do Senador Lemos era a causa de tudo. A borracha subira a tanto, graças ao Senador, em Palácio. Rolara a tão baixo preço graças ao Senador no chão” (JURANDIR, 1960, p. 9).

Dessa forma, a história da família Alcântara funciona como uma espécie de arquétipo para compreender a cidade que Dalcídio Jurandir conhecera quando de sua chegada a Belém nos anos 30. Uma cidade que parecia não conseguir lidar muito bem com seu passado de glórias e um presente de penúrias, preocupada que estava em salvar o “piano” do que todo o resto.

A historiadora Maria de Nazaré Sarges analisou, em sua tese de doutorado, o processo de construção da imagem daquele que talvez tenha sido um dos maiores mitos da história política paraense. Na obra, a historiadora demonstra o grande investimento feito pelo próprio Lemos na construção de sua imagem como gestor e como se tornou referência nas décadas que se sucederam à sua queda. Como lembra a historiadora: “Ainda prevalece na imagem dos paraenses “o mito do “velho” Lemos, o grande urbanizador, aquele que foi insuperável na capacidade de dedicar sua vida a uma cidade” (SARGES, 1998, p. 294).

Neste esforço na construção do mito desde os tempos da borracha, uma série de símbolos de modernidade e de rompimento com o passado “arcaico” da cidade foi construída. Em poucas décadas, entre o fim do século XIX e início do XX a cidade recebeu luz elétrica, bondes, grandes mercados públicos, serviço de água encanada, entre outras novidades da era moderna.

Nas décadas que se seguiram à crise da borracha e à queda de Lemos, esse furor de obras públicas, avanços sanitários e tecnológicos não seguiu o seu curso. Como tratado no primeiro capítulo, a elite belenense passou a investir grande expectativa no reaquecimento da economia gomífera nos anos 1920 e 1930. A interrupção de um caminho que parecia rápido e ascendente ao progresso deixou uma marca profunda, uma espécie de “cicatriz”⁴⁰ (para usar uma frequente metáfora sanitária dos urbanistas da época) na urbe belenense.

⁴⁰ Richard Sennett (2001) analisa o uso de metáforas médicas para os projetos urbanos a partir do século XIX. Termos como artérias, veias, circulação, respiração e cicatrizes, entraram no vocabulário urbanístico. Neste momento as descobertas científicas no campo da medicina foram constantemente associadas ao discurso dos urbanistas que ligavam o funcionamento da cidade ao do corpo humano.

CAPÍTULO 3: UMA CIDADE EM CRISE: SÍMBOLOS DA *BELLE ÉPOQUE* NA DÉCADA DE 1940.

A década de 1940 marca um importante marco neste universo crivado por novas expectativas de investimento e mudança. Parte desses símbolos será tratada neste capítulo com vistas a perceber como se encontravam na década de quarenta, e como se relacionavam com esse novo período e com as novas propostas de desenvolvimento para a cidade.

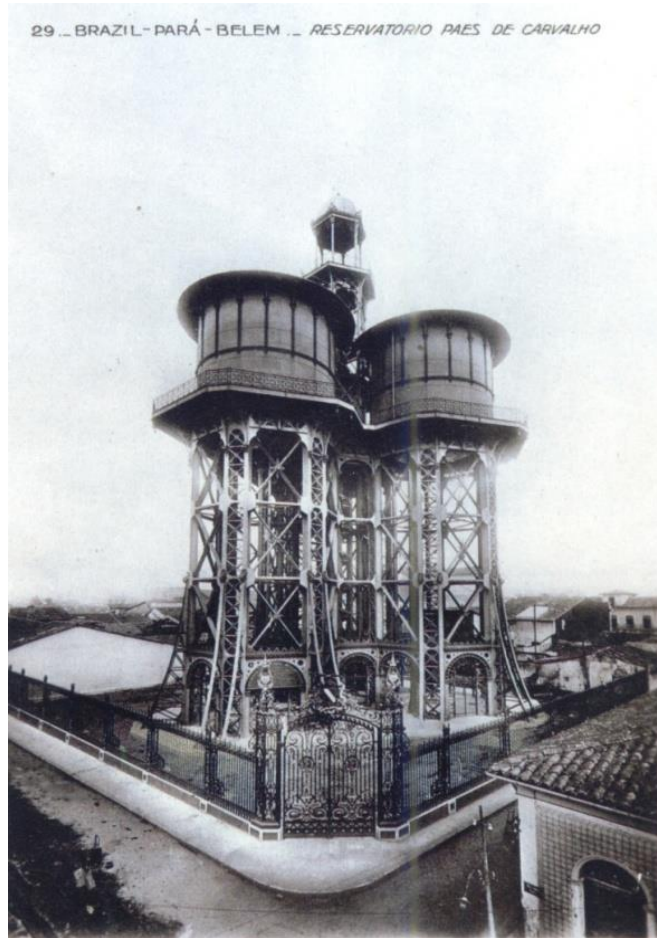
Para começar, opto por um símbolo já citado na epígrafe da parte II desta tese. Nela, Dalcídio Jurandir fala do que foi um dos maiores símbolos da época da borracha: as “três painéis altos da Caixa d’Água vazias por dentro, por fora cheia de luz sobre a cidade” (JURANDIR, 1960, p. 112). Neste trecho o autor refere-se ao reservatório Paes de Carvalho, reservatório de água construído no centro de Belém no início do século XX, durante o governo de Augusto Montenegro⁴¹.

O reservatório não era produto direto da administração de Antônio Lemos; no entanto, destacou-se no início do século XX como um dos mais impactantes símbolos do que o dinheiro da borracha podia trazer à capital paraense. Ele era composto por três cilindros instalados, fabricados pelas usinas metalúrgicas Boudet, Donon & Cie., em Paris (COSTA, 2001, p. 162).

Sua altura imponente fazia com que se destacasse na paisagem com sua enorme estrutura metálica que contava com três “pylones” hexagonais de vinte e cinco metros enlaçados por vigas de aço laminado a grandes treliças onde eram assentados três grandes cilindros adornados com placas de aço e molduras de ferro que mediam nove metros e vinte e dois de altura e dez metros e quarenta e cinco de diâmetro. Esse imenso reservatório tinha a capacidade total de armazenamento de dois mil e quinhentos metros cúbicos de água. No seu ponto mais alto elevava-se uma “elegante torre coroada por um pavilhão, que atingia a altura de cinquenta e cinco metros. Estando a mais de trinta metros acima do nível do mar”. A obra foi construída para ser mais do que um reservatório; era feita para ser o “ponto culminante da nossa cidade” (MONTENEGRO, 1908, p. 103).

⁴¹ Governador do Estado do Pará entre 1905 e 1909.

Figura 24: Reservatório Paes de Carvalho.



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

Sua construção em um dos lugares mais altos de Belém, próximo da Baía de Guajará, na época, única forma de chegada ou partida da cidade, fazia da construção mais do que um reservatório de água; tornava-o um monumento ao desenvolvimento da cidade, um grande marco de arquitetura vertical, que pelo menos por três décadas seria o ponto mais alto de Belém. O reservatório, em sua monumentalidade, deveria ser o prenúncio de modernidade ao visitante.

Segundo o relatório do governador Augusto Montenegro em 1908, o reservatório fora encomendado pelo governador Paes de Carvalho em fins do século XIX buscando resolver o problema de abastecimento de água no centro da cidade. Somente em dezembro de 1904 foi iniciada a construção das fundações, e em 1906 principiou-se a montagem⁴² com previsão de finalização em janeiro de 1908.

⁴² Para detalhes sobre este processo de planejamento e montagem ver: MONTENEGRO, 1906, p. 60.

Ao fim desse ano, Montenegro apresentava suas justificativas para a não inauguração. Segundo ele, o encanamento da linha de recalque apresentava problemas, pela simetria desigual do reservatório. Segundo o governador:

Se tivéssemos adoptado quatro pylones em lugar de três a distribuição das pressões seria mais uniforme [...] porém o espaço ocupado pelas fundações deveria ser superior ao que Estado obteve mediante grandes sacrifícios pecuniários; além de que o edifício perderia as linhas graciosas que actualmente apresenta (MONTENEGRO, 1908, p. 104). [sic]

Mesmo tentando, Montenegro não conseguiu inaugurar o reservatório em sua administração. Sobre esta construção, seus relatórios seguintes alternavam entre silêncio ou justificativas de falta de recursos para as obras.

Ainda apresentando uma série de defeitos, foi na administração de João Coelho, em 30 de junho de 1912, que o reservatório foi finalmente inaugurado. Para entregar reservatório afirmava o governador que:

A vista dos contínuos accidentes de ruptura todas as vezes que se tentava encher, pensou-se em fazer uma nova linha de recalque, empregando tubos mais resistentes [...] o plano que me apresentou aquele profissional era perfeitamente exequível e conduzia, fora de dúvida à solução final; mais não foi possível tentar realiza-lo, pelo ônus que acarretaria ao erário público [...] O actual diretor do nosso abastecimento apresentou-me o “avant-project” de um trabalho a ser executado para por em funcionamento o referido próprio do Estado, aproveitando a mesma canalização de recalque (COELHO, 1912, p. 65-66). [sic]

As intervenções sugeridas parecem não ter efetivamente contribuído para o bom funcionamento do reservatório. A crise na economia gomífera a partir de 1912 deve ter contribuído para o adiamento nos serviços de reparo do reservatório pelas décadas seguintes, já que nada se comenta sobre ele nos relatórios dos governadores.

Em 1938, com quase quarenta anos de idade e sem função prática, uma comissão foi formada pelo governador Magalhães Barata para verificar uma possível reestruturação do reservatório, tendo participado da referida comissão o já idoso engenheiro Francisco Bolonha, que cerca de quarenta anos antes projetara parte do reservatório. Esse relatório apontava o estado crítico em que se encontrava a estrutura do monumento com mais de mil e setecentos pontos de oxidação e com sua estrutura de resistência quase destruída (CRUZ, 1977, p. 564).

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

Durante o período de sua existência, o reservatório ganhou grande importância nas representações sobre a cidade, ganhando o apelido de “três panelas vazias”. Leandro Tocantins, em **Guia Histórico e Sentimental de Belém**, lembrava:

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

A Caixa d’Água nunca servira de reservatório, mas atendia perfeitamente seu papel simbólico. Tocantins (1987, p. 347) afirmava que quem chegava a Belém de vapor logo distinguia a Caixa d’Água entre as outras coisas, de modo que tal monumento rapidamente chegou a personalizar a cidade, “assim como o Pão de Açúcar, a Torre Eiffel, a Estátua da Liberdade, marcam o Rio, Paris e Nova York [...] e nada havia mais alto do que a Caixa d’Água”. O reservatório, segundo Tocantins (1987, p. 347), era um símbolo da época em que: “Belém imitava a Europa e o bom dinheiro da borracha corria a rodo”.

Sobre o reservatório, em sua obra **E o tempo passou**, Clovis Meira afirma que (1990, p. 108):

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

O reservatório era um símbolo, mas não só de um passado de glórias e riquezas; era também marca de sua decadência econômica. Um reservatório de bela

forma arquitetônica, mas sem função prática, se coadunava com a imagem de decadência que em muito representava a cidade. Sua presença na paisagem, enferrujado e sem função, era uma lembrança ao mesmo tempo do que o dinheiro da borracha pôde trazer e do que o presente não podia. Além da lembrança dos tempos áureos da borracha, restava à população conviver com a falta de água tanto na periferia quanto no centro da cidade.

Em muitos bairros da periferia de Belém, especialmente após o aumento populacional causado pelo incentivo à migração nordestina da campanha do “soldado da borracha”, a crise de abastecimento de água tornou-se evidente e constantemente reportada na imprensa local. No bairro do Guamá, como em muitos outros bairros da periferia da cidade, por exemplo, o acesso à água potável era feito por “tamborões” conduzidos por caminhões e distribuídos pela prefeitura. A irregularidade no serviço e os conflitos eram, portanto, inevitáveis.

A população, em muitas ocasiões, pressionava o poder público para a resolução do problema. Em 1949, durante a administração do prefeito Rodolpho Chermont, o mesmo defendia-se por não poder resolver plenamente a questão, dada a “falta de reservatórios de água na periferia da cidade” (*A Província do Pará*, 13 de agosto de 1949, p. 07). Na prática, ficava evidente a falta de estrutura para o serviço de captação e distribuição de água no período.

Como enfrentamento do problema, o prefeito mostrava, através da imprensa, a compra de caminhões tanque, que buscavam aumentar a capacidade de transporte de água e a redução de conflitos na sua distribuição. Segundo *A Província do Pará*:

Antigamente esse serviço era feito por tamborões conduzidos em caminhões, desperdiçando-se grande quantidade do precioso liquido, o prefeito Rodolpho Chermont aperfeiçoou essa distribuição que hoje é feita em carros tanque com capacidade para cinco mil litros (*A Província do Pará*, 13 de agosto de 1949, p. 11).

Figura 25: Os “novos caminhões tanque” adquiridos pela prefeitura de Belém em 1949.



Fonte: **A Província do Pará**, 13 de agosto de 1949, p. 11.

Não apenas a crise de acesso à água marcava a mudança dos tempos; outros ícones da época áurea da borracha mostravam seu envelhecimento. Assim como o reservatório, os serviços da concessionária de energia deixavam claro que os tempos tinham mudado. Ao longo da década de 1940 são constantes as reclamações quanto à precariedade dos serviços de fornecimento de energia elétrica.

Em 1944 o jornal **O Estado do Pará** perguntava “Onde está a energia elétrica?”. Lembrava o periódico que a quantidade de falhas no sistema levaria a cidade a um estado de “calamidade pública”, prejudicando todos os serviços públicos. Queixava-se o periódico da longa espera para que a energia “espertasse” para que se pudesse simplesmente imprimir a tiragem do jornal (**O Estado do Pará**, 05 de fevereiro de 1944, p. 2).

Quase três anos depois, em 1947, o jornal **A Província do Pará** continuava denunciando o estado precário da *Pará Electric*: das nove caldeiras construídas no início do século, apenas seis funcionam. As mesmas caldeiras construídas para produzir, cada uma, sete mil e duzentos *quillowatts*, quarenta anos

depois de construídas não chegavam a produzir quatro mil e quinhentos. Em outras palavras, na década de 1940 as caldeiras da *Pará Electric* não produziam metade da energia que geravam no início do século (*A Província do Pará*, 22 de março de 1947, p. 3).

Figura 26: Caldeiras da *Pará Electric* na Década de 1930

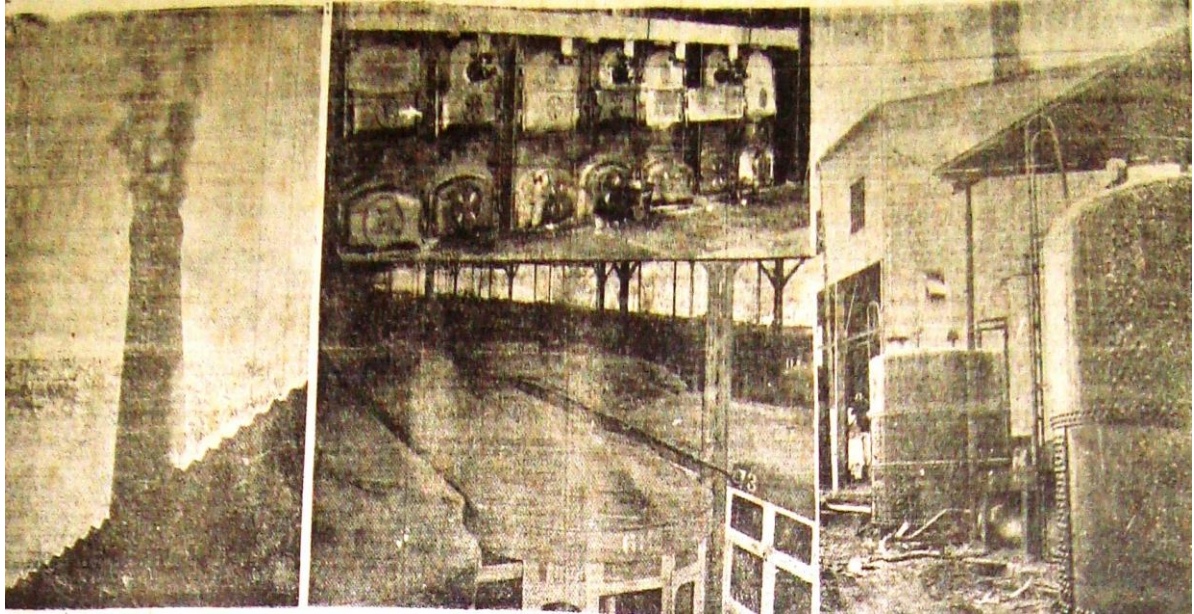


Fonte: Faculdade de Arquitetura - FAU

Disponível em: <http://fauufpa.org/2014/05/20/a-para-electric-entre-1933-e-1934-album-da-companhia/> . Acesso em 10 de Março de 2015.

O serviço de bondes sentia igualmente os efeitos dos problemas da empresa. Segundo *A Província do Pará*, dos cento e dois bondes que a concessionária possuía em suas garagens, apenas trinta funcionavam e de maneira precária. Dos seiscentos funcionários que chegaram a trabalhar nas oficinas de manutenção no início do século, não restavam mais do que quarenta e cinco. O serviço de telefone sofria igualmente a falta de manutenção e de funcionários, estando praticamente sem funcionamento. As dívidas da empresa chegavam a oitenta milhões de cruzeiros (*Província do Pará*, 22 de março de 1947, p. 3).

Figura 27: A degradação da “Pará Electric”



Fonte: *A Província do Pará*, 22 de março de 1947, p. 3.

Não é difícil imaginar os problemas diários sofridos pela população com a precariedade de seu único sistema público de transporte. Ao longo da década de 1940 era rotineiro encontrar reclamações nos jornais da capital sob os transtornos causados por problemas nos bondes na cidade, seja pela falta de energia, problemas de manutenção, dentre outros.

Ainda em 1941, a *Folha do Norte* denunciava que em várias partes da cidade o tempo de espera entre os bondes ultrapassava uma hora (Folha do Norte, Belém, 02 de abril de 1941):

A população trabalhadora cresceu e os bondes vão cada vez mais diminuindo [...] Não temos bondes! Há falta de bondes mas o operário, o funcionário público e o comerciante têm de chegar à hora certa nas suas repartições porque a falta de veículos não serve de justificativa aos nossos trabalhadores que teriam que cantar aquele samba do carnaval: Patrão, o trem atrasou [...] (*O Estado do Pará*, 14 de dezembro de 1942, p. 3).

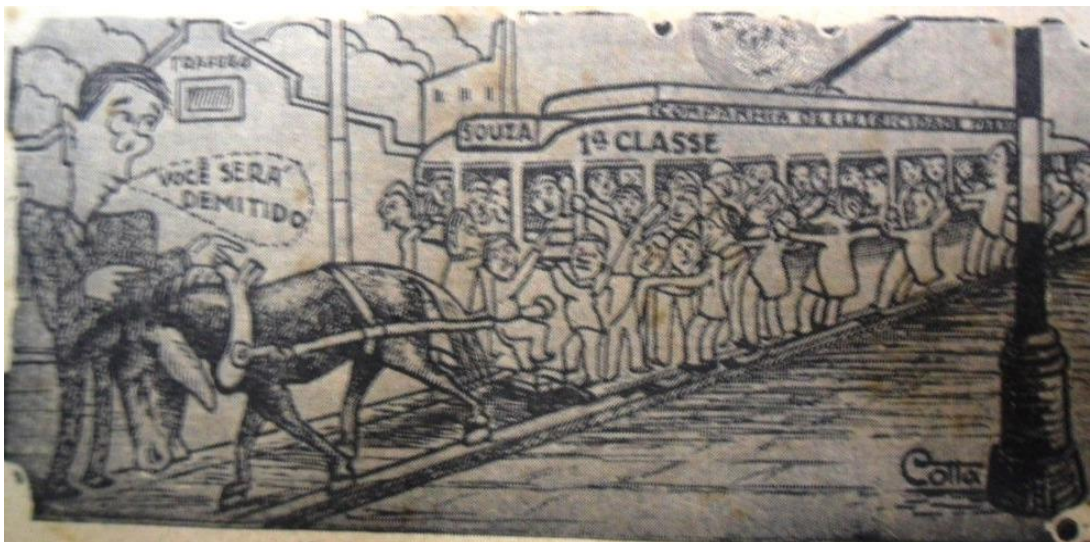
Com a diminuição do número de bondes e o aumento da quantidade de pessoas, a concessionária na tentativa de aumentar a capacidade de passageiros, retirava os bancos. No jornal *O Estado do Pará* se denunciava:

A Companhia de Eletricidade acaba de lançar mais uma dessas exóticas novidades com que nos brinda. Como uma pilhéria, quando não pela

exploração o nosso público. Agora a novidade não chega nem a ser um abuso porque é muito além, é desaforo, é provocação, é acinte. Trata-se duns bondes para condução de passageiros sem bancos, com uma trave no meio, como se fosse um veículo para transportar Animais (**O Estado do Pará**, 05 de fevereiro de 1944, p. 6).

No mesmo jornal, as charges de Andreilino Cotta (1944) ironizavam o estado do transporte público em Belém.

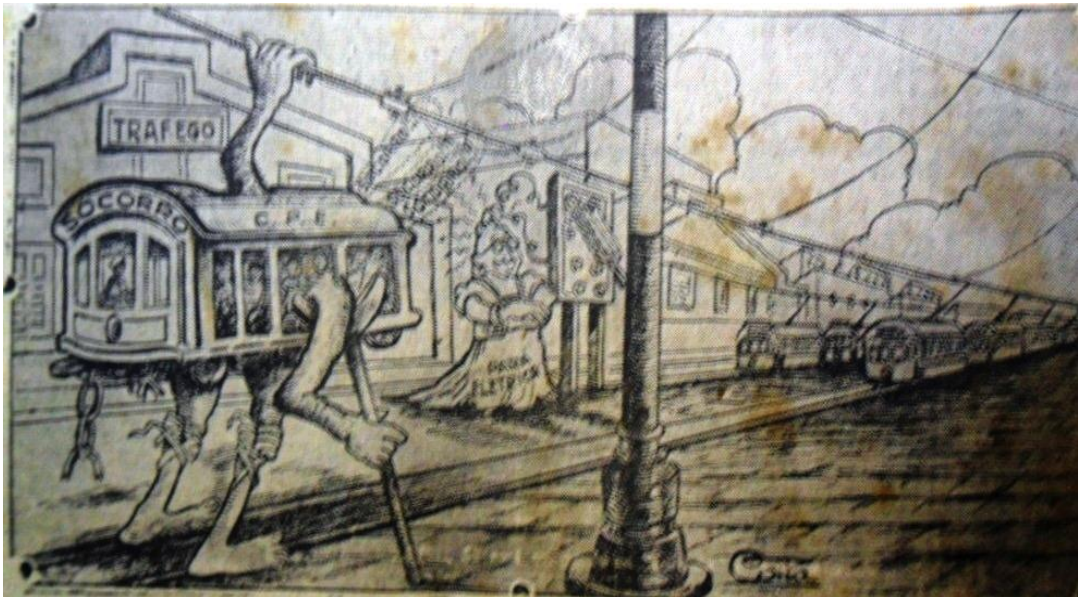
Figuras 28, 29 e 30: Os bondes de Belém segundo Andreilino Cotta.



Fonte: **O Estado do Pará**, 12 de março de 1944, p. 3.



Fonte: **O Estado do Pará**, 12 de março de 1944, p. 3.



Fonte: **O Estado do Pará**, 19 de março de 1944, p. 2.

Percebe-se nas charges uma tentativa de ironizar os serviços da concessionária e suas tentativas de enfrentamento da crise, muitas das vezes representada como uma dama antiga. As charges associam a ineficiência do serviço à antiguidade da empresa e à imagem feminina, numa clara relação machista que associava a inaptidão ao trabalho do mundo feminino e idoso. Note-se que a referência clássica das vestimentas da dama que representava a *Pará Electric* era sempre da *Belle Époque*.

Fica inerente também a crítica à ineficiência das soluções paliativas encontradas pela concessionária no sentido de sanear o problema do transporte público na capital, representadas nas tartarugas e burros que puxavam os bondes ou na decrepitude das instalações da empresa.

Os artigos dos jornais locais bem como as charges mostram como eram constantes a falta de energia e a interrupção nos serviços de telefone e bondes que ora não funcionavam por falta de energia, ora por falta de manutenção. A agonia da empresa, que justificava falta de recursos para a manutenção dos equipamentos, se prolongou até 1947, quando o contrato foi declarado “caduco” por ordem do então presidente Gaspar Dutra (**O Liberal**, 3 de setembro de 1947, p. 4).

O corpo de bombeiros de Belém foi um dos orgulhos da elite paraense no início do século XX, quando foi totalmente reestruturado na administração de Antônio Lemos. Em 24 de fevereiro de 1904, o então intendente, inaugurava as novas instalações com modernos carros e equipamentos importados da Alemanha. O velho intendente defendia que após os investimentos entregaria à capital paraense “se não o maior, ao menos o melhor quartel de bombeiros de todo o paiz” [sic] (LEMOS, 1905, p. 56).

Figura 31: Inauguração do Corpo Municipal de Bombeiros – 24 de fevereiro de 1904.



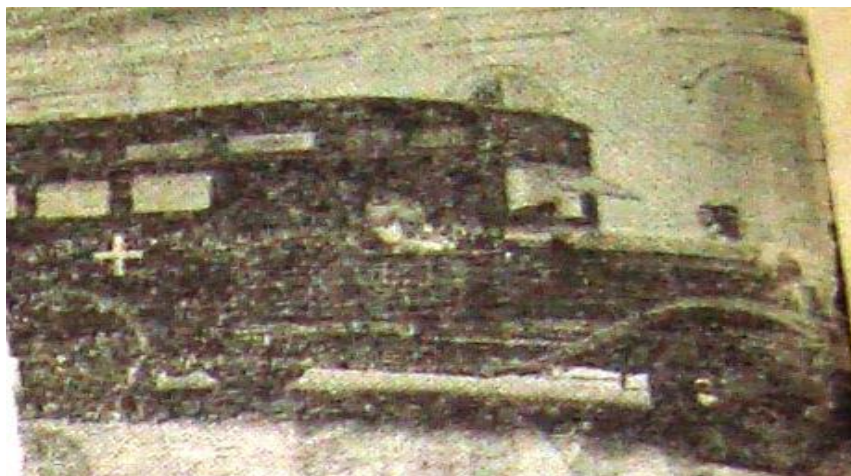
Fonte: LEMOS, 1905, p. 56.

Em contraste com a modernidade e melhorias anunciadas por Lemos em janeiro de 1947, a Associação Comercial do Pará recomendava, junto ao jornal **O Liberal**, que os comerciantes da capital investissem em “extintores manuais de incêndio” em face à “absoluta falta de aparelhamento contra incêndio no corpo de bombeiros” (**O Liberal**, 16 de janeiro de 1947, p. 2).

Em 1948, **A Província do Pará** denunciava que dos oito carros que o Corpo de Bombeiros possuía no passado, funcionavam apenas uma “velha ambulância”, um “carro tanque” e um “carro de transporte”; a única escada giratória era “montada em uma carroça de quatro rodas, pesada, e de difícil locomoção”, o

que inviabilizava seu transporte para pontos mais distantes da capital (*A Província do Pará*, 29 de agosto de 1949, p. 4).

Figura 32: Os Velhos Carros do Corpo de Bombeiros em Belém – 1949.



Fonte: *A Província do Pará*, 29 de agosto de 1949, p. 4.

Percebe-se que os investimentos feitos no início do século para dotar a cidade de serviços como água, bombeiros, luz elétrica e transporte (via bondes elétricos) eram insuficientes no período em questão, pois tanto produtos e serviços encontravam-se, então, totalmente desgastados, sem manutenção e obsoletos. A carência de recursos era o motivo normalmente alegado para este sucateamento.

3.1 CRISE NO ABASTECIMENTO

Nos primeiros anos da década de 1940 uma forte crise de abastecimento alimentar foi sentida pela população em Belém, levando à falta ou ao encarecimento de produtos.

Segundo o historiador Alerrandson Pinon (2007), com o início da Guerra muitos navios ou deixaram de fazer rota para a cidade ou aumentaram muito o preço das mercadorias em decorrência dos riscos de navegação em tempos de conflito, que passaram a se confirmar a partir de 1942. Muitos produtos simplesmente deixaram de ser encontrados nas feiras e mercados da cidade; outros tiveram seu preço aumentado.

Belém, como uma cidade cujo único acesso era marítimo, passa a sofrer com a escassez de inúmeros produtos. A repercussão na imprensa foi gigantesca; os comerciantes e atravessadores culpavam a guerra, enquanto o Governo culpava os “especuladores” por explorarem a população. As principais denúncias nos jornais se embasavam no aumento dos produtos locais, como peixe, camarão e açaí, por exemplo, que no contexto dos aumentos também tiveram seu preço alterado.

Em sete de março de 1942 o Jornal **O Estado do Pará** reclamava da alta do preço de itens como o pirarucu, o camarão, peixes e carnes salgadas: “a cada dia que passa, mais a mais ascendem na balança das cotações, sem uma razão plausível que o justifique”. Denunciava também a prática de leilões de produtos, o que devido à carência só aumentava o preço dos produtos. Um dos produtos mais reclamados era a “carne verde” que, por vezes, desaparecia por longos períodos dos mercados.

A situação se prorrogou por muito tempo percebendo momentos de grave carência de alimentos na capital. Tentando lidar com o problema o Governo criou em fevereiro de 1942 a Comissão de Abastecimento Alimentar, que buscava elaborar políticas de controle de abastecimento:

A essa comissão compete investigar as condições de trabalho, indústria e comércio e transporte, com o fim de conhecer a atual capacidade de fornecimento e stocks existentes; incrementar coordenar e melhorar os fatores da produção e sua circulação; regular o consumo e a exportação,

acautelando os legítimos interesses da economia popular e do intercambio paraense e nacional; suprir as deficiências das iniciativas particulares e organizações públicas; orientar a alimentação pública com padrões alimentares de acordo com padrões alimentares de acordo com as possibilidades econômicas e condições de trabalho de cada classe e as atividades agrícolas em função dessa exigência (**O Estado do Pará**, 07 de fevereiro de 1942, p. 3).

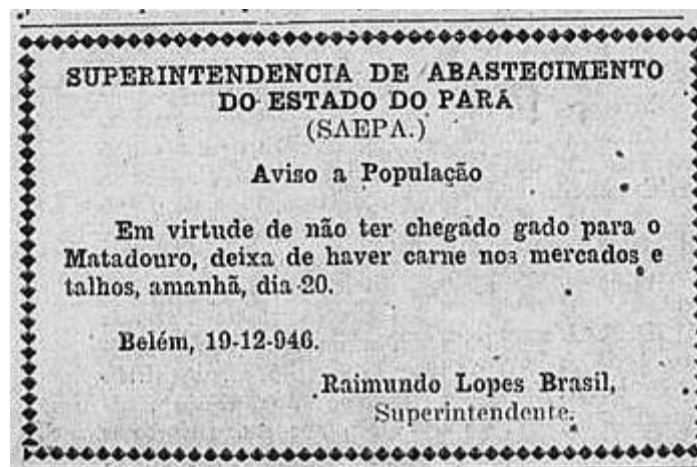
A comissão buscou utilizar como procedimento o controle sobre o abate de animais, sobre preços e atravessadores. Em uma rápida busca na imprensa da região é possível verificar como eram constantes as publicações de tabelas de preço, números de bois abatidos por dia, etc. A gravidade do problema se estendeu por alguns anos na capital. É certo lembrar que o problema do abastecimento não era novidade em Belém, sendo constantes pelo menos desde o século XIX. Na década de 40 somava-se uma cidade mais populosa, maior e mais dependente de produtos industrializados.

O historiador Geraldo Magela de Menezes Neto (2009), ao estudar a produção de Folhetos de Cordéis em Belém, no período, demonstra como o problema de abastecimento foi constante nestes documentos. Especialmente, demonstra a esperança de que o interventor Magalhães Barata conseguisse resolver o problema após a sua posse em 1943:

[...] a população via na volta de Barata uma “esperança” para resolver esse problema – Não se fala mais em crise,/ não se tem medo de fome. O nome de Magalhães Barata também era associado ao “trabalho”, Barata iria fiscalizar os alimentos que eram vendidos à população: até o pão vai crescer,/ vai deixar de ser bolacha (MENEZES NETO, 2009, p. 49).

Durante a interventoria de Barata foi intensificada a fiscalização e a pressão governamental sobre a produção e distribuição de alimentos nos mercados. De um lado buscavam controlar as atividades dos atravessadores; de outro, se buscava controlar a compra entre grandes comerciantes, donos de restaurante e a população. Nesse período foi criada a Superintendência de Abastecimento do estado do Pará, a SAEPA.

Figura 33: Avisos da SAEPA, regularmente publicados na imprensa avisando sobre a matança ou não de Gado nos Matadouros da Capital.



Fonte: *O Liberal*, 19 de dezembro de 1946, p. 1.

Como analisa Edilza Fontes (2002), os jornais do período se tornaram um importante espaço de reivindicação de direitos na forma de reclamações dirigidas às autoridades clamando por mais eficiência no controle de vendas e produção. Ainda segundo Fontes, a população pobre da cidade elaborou complexas estratégias de sobrevivência, como uso de crianças para reserva de lugares e “pernoite” nas filas, compras em conjunto etc. (FONTES, 2002, p. 223).

Inúmeras estratégias foram usadas pelo governo Estadual, como a distribuição de fichas, cartões, cupons etc., especialmente sobre a distribuição da carne verde. Em 1944, por exemplo, o jornal **Folha Vespertina** publicava a o racionamento de carne levando a permissão de consumo apenas três vezes por semana, com quantidade limitada por família (**Folha Vespertina**, 8 de maio de 1944, p. 3).

O controle, no entanto, não impedia as diversas táticas com que se burlava as políticas estatais. Em 1947, portanto, ao menos cinco anos após o início da crise, ainda encontrava-se bastante limitado o acesso à carne na capital. Nesse ano, após denúncia, foi flagrada matança clandestina de gado no pátio do “Central Hotel”, um luxuoso hotel de Belém, localizado na Avenida 15 de agosto, uma das mais importantes e movimentadas avenidas do centro da cidade. O “má exemplo” [sic] do Hotel foi muito comentado pela imprensa; agravava o caso, além do local

nobre e inusitado, “as proximidades da central de polícia”, situação esta que sugeria uma ideia do “desplante com que certos comerciantes primam por transgredir as determinações legais” (**O Liberal**, 10 de Abril de 1947, p. 4).

É preciso retratar que o assunto, como muitos outros do período, foi reiteradamente utilizado pelo mundo político da capital. Jornais como **O Liberal** buscavam amenizar o papel da interventoria na falta de controle dos problemas da capital enquanto em outros, como a **Folha do Norte**, os ataques à figura do interventor eram mais comuns.

O Liberal (que se intitulava abertamente um órgão do “PSD” da qual era filiado Magalhães Barata), por vezes, se via obrigado a reconhecer as crises que se abatiam sobre a capital. Em 1946, em coluna chamada “Batendo um papo”, assinada pelo pseudônimo “Jaquelino”, anunciava que em Porto Alegre haviam achado camundongos dentro de um pão. Relacionando o fato com Belém, dizia: “Ninguém ignora, que nós nessa capital estamos comendo grosso, estamos roendo do lado que o diabo rejeita”, no entanto, felizmente, “ainda não chegamos a este ponto” (**O Liberal**, 21 de dezembro de 1946, p. 2).

Como se pode perceber, a crise alimentar marcou o cotidiano da população belenense no período, alterando as sociabilidades, a relação com o governo estadual e a imprensa, de modo a constituir uma das questões mais encontradas na imprensa do período e uma grande preocupação das autoridades locais.

3.2 O ENDIVIDAMENTO PÚBLICO

Em 1944, o periódico varguista **Cultura Política** publicava nacionalmente um relatório realizado com base em auditoria das contas dos municípios brasileiros com vistas a verificar o grau de endividamento externo de suas principais capitais. Logo em sua apresentação, o relatório faz duras críticas à falta de controle do governo federal durante a Primeira República levando em conta que as dívidas eram feitas, ainda que indiretamente, em nome do governo brasileiro. Segundo o relatório: “Estados, Municipalidades, companhias ferroviárias e o próprio organismo do café

usaram e abusaram do crédito estrangeiro, operando diretamente com endosso da união. Qualquer pretexto servia para o apelo ao ouro amealhado no exterior” (**Cultura Política**, 1944, Edição 41, p. 64).

A reportagem chamava a atenção para Estados em que até três empréstimos eram tomados para pagar a mesma obra, capitais em que o pagamento mensal de juros era acima do contrato, e em muitas das quais o fato de que grande parte dos empréstimos tomados não se deu para a realização de obras ou serviços públicos e sim para cobrir *déficits* orçamentários e para o pagamento de amortizações de empréstimos anteriores.

Das capitais, três foram destacadas pela gravidade da situação. Belém ganhava o título de capital mais endividada do Brasil, seguida de Porto Alegre e Manaus. Segundo dados oficiais, Manaus comprometia 35% de sua renda com pagamento de empréstimos; em Porto Alegre, 50% da receita era encaminhada aos Bancos.

Em Belém, segundo o relatório, excedeu-se “Todos os limites imagináveis” com uma dívida que “representava 20 vezes a receita orçamentária do município”. Segundo o relatório: “A dívida pública da municipalidade de Belém” – diz a secretaria técnica da comissão de Estudos Econômicos e Financeiros – “estabeleceu um recorde no Brasil, sobretudo a externa que excedeu todos os limites imagináveis” (**Cultura Política**, 1944, p. 68).

A razão do *déficit* de Belém e Manaus era, segundo o relatório, facilmente identificável; estava na busca por melhorias urbanas no período auge da economia da borracha. Empréstimos de alto valor foram contraídos contando com a alta arrecadação do início do século XX. Com a queda do preço da borracha e a conseqüente diminuição do fluxo comercial e da arrecadação, os empréstimos se mostraram impagáveis. A inadimplência e o atraso nos pagamentos só contribuíam para agravar a situação, aumentando as dívidas e impedindo a contratação de novos empréstimos⁴³:

⁴³ “A municipalidade de Belém tomou no estrangeiro em 14 anos a quantia de £3.357.661 (valor inicial dos empréstimos), que representam pelo cambio médio dos anos em que foram contraídos, 54 milhões de 844 mil cruzeiros. Nesses 14 anos, os recursos extraordinários regularam em média anual

O Pará, sob a opulência da *Hevea Brasiliensis*, orientado pela política de realizações que imprimia o senador Antônio José de Lemos, sem olhar as despesas, sobretudo para transformar a cidade de Belém na “Princesa do Norte”, como a cognominaram pelo luxo com que era administrada, o Pará, sofreu a mesma imprevidência que sacrificou Manaus (**Cultura Política**, 1944, p. 68).

Ainda segundo o relatório, o governo buscava fazer o possível para contribuir no processo de saneamento das contas públicas dos municípios; Belém era o caso mais grave em um cenário nacional em que o endividamento era um problema crônico.

Percebe-se, então, a grave situação em que se encontrava a gestão municipal em Belém. Alto índice de endividamento, serviços públicos sucateados e abastecimento em crise. Para grande parte da população e autoridades públicas, havia a esperança de que os Acordos de Washington conseguissem reerguer uma cidade que poucas décadas antes estava entre as mais ricas do Brasil.

Sem dúvida alguma, foram tempos difíceis para uma população urbana que, anos antes, vivera o apogeu da borracha e que, agora, na década de 1940, via-se privada de inúmeros itens então considerados básicos para a vida numa cidade, tais como luz elétrica, transporte público e o abastecimento.

A situação parecia tão crítica que certo doutor chamado Epaminondas Paiva Menezes, médico na capital, empenhava-se em aparecer nos jornais

cerca de quatro milhões de cruzeiros, quantia superior a receita arrecadada. A primeira operação no valor de um milhão de esterlinos, foi efetuada a 3 de março de 1905 e teve por fim resgatar as apólices internas da Municipalidade..(£747.420) e promover obras públicas (£252.580). No ano seguinte, a 3 de outubro, a prefeitura de Belém concluiu um segundo empréstimo de 600.00 libras, ainda para obras públicas e melhoramentos da cidade. À 26 de fevereiro de 1912, realizou terceira operação de crédito, também de 600 mil libras, já agora para o fim de reembolso ou conversão de ordens de pagamento, liquidação da dívida flutuante e encampação do serviço de limpeza pública . à esse tempo o serviço dos empréstimos anteriores exigia a remessa anual de um milhão e 333 mil cruzeiros sobre uma receita arrecadada de 4 milhões 906 mil cruzeiros. Aumentando assim seus compromissos, em 1915 a municipalidade, para consolidar os cupões vencidos dos mesmos e encampar a concessão da Pará Improvements teve de apelar para um “funding”. O contrato foi assinado, como os anteriores, em Londres, e, propositalmente ou por ironia da sorte, a 15 de Novembro quando o Brasil comemorava o 27º aniversário do regime republicano. O Valor dessa operação foi de 885 mil libras, empenhando-se as tachas dos esgotos da capital paraense. Por fim de 1919 (30 de junho), não podendo reeditar o serviço de sua dívida externa, a prefeitura de Belém realizou um segundo “funding” no valor de 272.661libras, garantido pelas rendas gerais do município, já empenhadas nas três primeiras operações. Os negócios foram feitos sempre com o mesmo grupo, o Ethelburga Syndicate Limited que se celebrou em inúmeras transações do gênero entre nós” (**Cultura Política**, 1944, p. 68).

alertando para o cuidado com a saúde mental dos belenenses. Anunciava ele ao mostrar seus préstimos como terapeuta da psique:

Os abalos nervosos são os resultados dos mil obstáculos e dificuldades que se defrontam as populações da cidade, que se desenvolve para a realização de suas simples tarefas diárias. Nos dias atuais tudo nos é difícil, tomar um bonde, um ônibus, a fila da carne ou de peixe, esperar a luz da Pará elétrica etc. (**O Liberal**, 2 de dezembro de 1946, p. 5).

Na década de 1940, portanto, vivia a cidade um ambiente de faltas que davam margem à ideia de decadência, alimentada por inúmeros jornalistas e intelectuais que viviam dentro e fora da cidade.

Na década de 1940, como se percebe, a crise dos serviços públicos era evidente tanto na periferia quanto no centro da cidade. Se no centro faltavam o bonde e a luz elétrica, nas periferias as ausências eram ainda maiores, já que alguns desses serviços nem sequer existiam. Como na narrativa de Dalcídio Jurandir, a capital do Pará tinha vários “pianos” adquiridos em outros tempos e que, agora, eram carregados como fardos. Tal qual ocorria na família dos Alcântara, eles não podiam ser simplesmente descartados uma vez que já haviam se incorporado a uma identidade regional. Os problemas de acesso a água, luz elétrica e transporte público não eram de nenhuma maneira uma novidade, sendo constantes desde fins do século XIX, em graus variados e dependendo da região da cidade; no entanto, reapareciam, agora, trajados sob um novo tempo e novas perspectivas.

A cidade do ouro negro legara a seu presente um passado de símbolos que, naquela contemporaneidade precisavam ser ressignificados. A euforia dos Acordos de Washington não passou despercebida na cidade, que usou esse momento para repensar seus problemas e suas estruturas.

Os Acordos de Washington e o retorno de Magalhães Barata marcaram, portanto, muitas expectativas quanto a mudanças na estrutura urbana da capital do Pará, extremamente marcada por graves problemas e vivenciando constantes crises financeiras.

No mesmo momento, grandes capitais brasileiras, como Rio de Janeiro e São Paulo, elaboravam seus planos de urbanismo ressignificando a cidade,

demolindo quarteirões e abrindo grandes avenidas em um período onde a circulação urbana na era do automóvel destacava-se como o novo imperativo ao urbanismo.

CAPÍTULO 4: O PLANO DE URBANIZAÇÃO DE BELÉM.

Como apresentado no capítulo anterior, os investimentos vindos através dos Acordos de Washington, reacenderam antigas expectativas de melhoria no cenário econômico na Amazônia. Em Belém havia igualmente esperanças quanto à possibilidade de desenvolvimento e melhoria nos serviços públicos que pelo menos desde a década de 1930 amargavam a falta de manutenção e a ineficiência.

Em 1942, quando já se discutia a implantação dos Acordos de Washington e a possibilidade de se trazer de volta a pujança econômica de outros tempos, o Engenheiro Jeronimo Cunha Bueno, construtor da Cidade de Goiânia⁴⁴, em visita a Belém, falava à imprensa que o crescimento da cidade nestes novos tempos deveria buscar suas bases na ciência do urbanismo. O crescimento econômico que viria com a borracha deveria ser precedido de um completo replanejamento da capital do Pará, que deveria, como Goiânia, ser um reflexo da modernidade. O urbanismo, campo ainda em formação, aparecia como uma novidade no trato das reformas urbanas, baseada na racionalidade técnica.

A fala desse engenheiro oferece uma interpretação dos desafios que se mostravam à capital. Após conversar com autoridades locais, destacava que a construção do Aeroporto de Belém seria um importante avanço para a cidade em dois níveis; primeiro por colocar Belém em rota definitiva com o restante do Brasil, Estados Unidos e Europa, já que naquele tempo ainda eram poucas as cidades brasileiras que contavam com um aeroporto⁴⁵. Em um segundo nível, a construção do Aeroporto, no distante Val-de-Cans, na época arrabalde rural da cidade, abria novas frentes de ocupação muito além da primeira léguas patrimonial à qual Belém se limitava há muitas décadas:

⁴⁴ A construção de Goiânia, na década de 1930, marcou o cenário nacional.

⁴⁵ Segundo Silva (2001), em **O rastro da bruxa: história da aviação comercial brasileira no século XX**, a década de 1940 marcou a expansão nacional da aviação civil, marcada pelo início da construção de aeroportos no Brasil. O aeroporto Santos Dumont foi o primeiro grande aeroporto civil brasileiro inaugurado no início da década de 1940. Neste ponto, a construção do aeroporto de Belém e de Manaus deu-se no início de uma política de expansão de aeroportos civis pelo Brasil.

Entre a zona urbana antiga estende-se agora a própria cidade, que é enriquecida de novas e extensas áreas, como as demais zonas, sobretudo o centro e a parte portuária, necessitam de um plano geral e articulador, afim de que esse crescimento se processe logicamente. O urbanismo é indispensável para a capital do Pará, pois não só contribuirá para desenvolvimento, como será um fator de economia, evitando obras inúteis de vida efêmera (**O Jornal**, 02 de agosto de 1942, p. 4).

Penteado (1968) segue linha similar à defendida por Bueno. Segundo esse autor, ainda que o crescimento populacional tenha sido relativamente pequeno, uma série de fatores contribui para dar um “novo alento” à cidade na década de 1940: o movimento dos portos e do aeroporto, bem como a considerável política de militarização da cidade com a reserva de grandes áreas para as forças armadas em tempos de Guerra. Trindade Junior (1997) demonstra que nesse período, na altura do que era a primeira légua patrimonial da cidade, grandes áreas passaram a ser reservadas a instituições federais e militares, como Exército, Marinha e Aeronáutica.

O crescimento populacional de Belém nos primeiros anos da década de 1940 foi, de fato, muito pequeno. Segundo Penteado (1968, p. 207), a cidade perdeu cerca de 27.000 habitantes entre as décadas de 1930 e 1940. Ainda assim, o esforço de guerra e a política de incentivo à migração contribuíram para o retorno do crescimento urbano que, mesmo assim, foi bastante tímido ao menos até início da década de 1950.

O arquiteto Cristóvão Fernandes Duarte, ao analisar o período, lembra que a instalação de Bases Militares em Belém foi um importante fator a influenciar no urbanismo nas décadas posteriores à II Guerra Mundial, criando o que chama de “cinturão institucional” em Belém. Em sua opinião, a construção dessas bases e vilas militares trouxe alguns benefícios à cidade na década de 1940, ao alimentar o mercado de obras públicas; no entanto, representaram nas décadas seguintes “um obstáculo ao crescimento de Belém” (DUARTE *in*: PESSÔA, 2007, p. 57)⁴⁶.

No início da década de 1940, a abertura de novas áreas entre o aeroporto e o centro de Belém, a militarização de parte da cidade, e o aumento da circulação comercial, bem como a crise nos serviços públicos, contribuíam para a formação da

⁴⁶ DUARTE, Cristóvão Fernandes. Belém-Pa. *In*: PESSÔA, José. **Atlas de centros históricos do Brasil**. Rio de Janeiro: Casa da palavra, 2007.

ideia (junto à elite e autoridades políticas da região) de que era tempo de replanejar tudo e oferecer um novo ritmo à capital do Pará.

Ainda em 1943, logo após a posse de Barata no Governo do Estado, foi realizada em Belém a Conferência da Amazônia, sob a direção do então coordenador da mobilização econômica João Alberto de Lins e Barros. Estavam presentes autoridades de todos os Estados amazônicos, autoridades militares e norte-americanas, bem como autoridades federais das novas instituições criadas com os Acordos de Washington.

A conferência trazia como objetivo discutir aspectos operacionais dos Acordos de Washington, especialmente referentes ao lugar das forças armadas, arregimentação de trabalhadores, a organização do serviço das novas instituições etc. Essa conferência foi central para os rearranjos de poder locais e para a compreensão e intervenção nos modos de operação da extração de borracha na Amazônia.

Parte das discussões realizadas encontra-se relatada na revista **Cultura Política**. Nesse documento, algumas preocupações quanto à urgência em se resolver problemas da estrutura urbana em Belém já eram citados pelo governo federal:

Recomendar ao Governo do Estado do Pará a conviência de obter da companhia concessionária dos serviços de Luz e força transportes para a cidade de Belém e melhoria urgente de seus serviços, ou então a adoção de medidas para que esses serviços sejam melhorados e ampliados (**Cultura Política**, 1943, Edição 31, p. 134).

Pode se perceber que já na conferência a reorganização urbanística de Belém aparecia como questão importante a ser enfrentada. A nomeação de Magalhães Barata como interventor, em 1943, e o otimismo gerado pelos novos investimentos na região (tanto por parte de Washington como por parte do governo brasileiro) geravam novas perspectivas quanto ao lugar ocupado por Belém nesse novo contexto.

Destaca-se neste item que mudanças na capital do Pará apareciam como um item de importância fundamental para o futuro que se queria construir para a

Amazônia. Belém ganhava destaque no cenário nacional e internacional ligado à possibilidade de se reeditar o crescimento econômico do passado. A cidade, como se observou no tópico anterior, carecia não só de novos símbolos de modernidade que garantissem seu *status* de metrópole, mas de garantia igual de serviços já considerados básicos, como acesso à água, luz elétrica, transporte público, entre outros.

A importância de um novo modelo de desenvolvimento para Belém se materializou já na nomeação de Magalhães Barata. Na organização de seu novo governo, Barata trazia também um novo prefeito à capital, um prefeito “estrangeiro”, aparentemente sem ligação com os meandros políticos da região. Foi nomeado para o cargo o urbanista Jerônimo Cavalcanti, Engenheiro da Prefeitura do Rio de Janeiro, técnico especialista em urbanismo que vinha à capital com o objetivo de realizar um plano de desenvolvimento urbano para Belém.

Como se observou anteriormente, a vinda de Cavalcanti deu-se em contextos de formação nacional da cultura urbanística, tendo sido indicado a prefeitura de Belém um técnico que se intitulava um “urbanista” em um momento de formação de um novo campo técnico sobre a cidade, que nascia cercado de lutas e polêmicas.

A produção de Cavalcanti se vincula a um período em que muito se discutiu o papel de uma nova arquitetura como forma de traduzir urbanisticamente as mudanças pelas quais passava o Brasil.

O período marca igualmente um momento de formação do *Urbanismo* enquanto um campo com pretensões científicas com autoridade para pensar e transformar a cidade. O nascimento desse campo, como o de muitos outros, foi marcado por lutas de poder e afirmação de ideias tanto na Europa e Estados Unidos quanto no Brasil.

Nesse caso, as lutas de formação do campo urbanístico deu-se de maneira desigual, não valendo uma análise que o compreenda como uma ciência que se espalha em ondas do centro em direção à periferia. Até aquele momento,

nem na Europa nem no Brasil a ciência urbanística era um campo plenamente reconhecido e aceito.

4.1 LE CORBUSIER, O DETERMINISMO GEOGRÁFICO E A FORMAÇÃO DO URBANISMO

Como lembra Choay (1992), diferentemente de reformas urbanas, já muito comuns nas cidades europeias desde o século XVIII, a palavra urbanismo está diretamente ligada a um modelo de intervenção urbana pensado nas primeiras décadas do século XX. Especialmente ligados ao nascimento de um campo científico que tem nos trabalhos de Le Corbusier um de seus principais expoentes.

Segundo esta autora é no século XIX que se intensificam as discussões teóricas sobre a cidade, em um momento chamado por ela de “pré-urbanismo” onde as crises urbanas vivenciadas no século XIX, percebidas no grande aumento populacional das cidades europeias e suas consequências na circulação, moradia, saneamento, levaram a um estranhamento quanto ao rumo tomado pelas urbes, muitas delas com estrutura medieval e que em pouco tempo tornaram-se grandes metrópoles industriais⁴⁷.

As reformas urbanas em meados do século XIX surgiram como uma reação a este crescimento rápido e desordenado que se vivenciou no período. Antoine Picon (2001), ao estudar a racionalidade técnica nas reformas de Paris no século XIX, lembra que desde fins do século XVIII ascende sobre outros um discurso técnico sobre a cidade, assentado especialmente sobre o desaparecimento da cidade fechada e fortificada para o estabelecimento de uma cidade de limites

⁴⁷ Maria Stella Bresciani enfatiza a chegada a capital inglesa no século XIX, como a “descida ao inferno”. Citando Engels em sua percepção de Londres na década de 1840, a chegada de navio na capital da Inglaterra era um espetáculo em dois sentidos, na “subida do Tâmesa em direção a ponte de Londres” era impossível não se impressionar com a grandeza da Inglaterra. Ao se chegar ao solo era igualmente impossível não “perceber o custo social do desenvolvimento econômico”, uma cidade onde a miséria se espalhava em ruas estreitas e sujas (BRESCIANI, 1982, p. 22).

“sempre provisórios”, capazes de se reestruturar e se adaptar ao crescimento econômico e populacional.

A partir desse momento o discurso técnico dos engenheiros de Estado ganhou cada vez mais autoridade sobre a cidade e suas esferas econômicas e de poder. Primeiro, para pensar adaptações pontuais como a construção de portos, pontes e avenidas; depois, para pensar a cidade como um todo. Cresceu nesse ponto na Europa a participação de engenheiros e arquitetos na reflexão sobre o que se faria com o espaço urbano e quais os novos imperativos da vida em cidade.

Neste “pré-urbanismo” do século XIX, descrito por Choay, muitas propostas e reflexões foram sentidas, especialmente na França, na Alemanha e na Inglaterra, lugares onde as cidades sentiram profundamente as transformações causadas pelo capitalismo. Essa autora tenta agrupar suas reflexões em dois grupos básicos: os humanistas e os progressistas⁴⁸. Em grande medida, como lembra Choay, são reflexões que se situam “na dimensão da utopia”, já que pouco se materializaram em efeitos práticos, ao menos no século XIX (CHOAY, 1992, p. 2).

A descrição dessas linhas de pensamento no século XIX demonstra a anterioridade da discussão urbana, que não pode ser confundida com o nascimento

⁴⁸ O “modelo progressista” foi associado pela autora às reflexões feitas por Proudhon, Owen, Fourier, Richardisson e Cabet, desenvolvendo-se eminentemente na França do Século XIX. A própria ideia de um modelo progressista demonstra sua íntima ligação com o espaço industrial capitalista e uma busca por adaptar a cidade a essa visão. O espaço do modelo progressista é amplamente aberto, rompido por vazios e verdes, como exigência da higiene (CHOAY, 1992).

A lógica e a beleza precisavam caminhar juntas; a grandeza e o impacto visual eram questões importantes para a afirmação de uma identidade nova. Nesse sentido, recusa a cidade do passado, compreendendo-a como uma etapa a ser superada. Nesta nova cidade a construção deve seguir modelos, padrões rígidos e definitivos porque frutos de reflexões feitas à exaustão (CHOAY, 1992). O “modelo culturalista” tem sua expressão nas reflexões de Ruskin e William Morris na Inglaterra, através de uma crítica ao desaparecimento das particularidades humanas. Para estes autores o indivíduo não podia ser tratado como máquina, estabelecendo, então, uma forte crítica à sociedade industrial e a um urbanismo que tratasse a cidade como indústria.

Não propunha, portanto, um rompimento com o passado, mas sua utilização como elemento de comparação. Nesse ponto, a cidade é mais um elemento cultural, necessitando de um urbanismo menos rígido e sistemático, menos modelar. Ruskin, por exemplo, criticava o geometrismo dos projetos urbanos contemporâneos a ele, e elogiava a irregularidade e a assimetria da cidade do passado, exaltava o manufaturado e repudiava o industrial.

Nesta linha de pensamento havia duras críticas ao caráter modelar e unitário das construções. Para Ruskin, não deveria haver construções iguais no espaço urbano. Ainda que houvesse algum estilo em comum, as construções necessitavam transparecer características de quem nela habitava (CHOAY, 1992, p. 14).

do urbanismo. É necessário ter cuidado, portanto, para não situar a preocupação do urbano como um fruto do século XX; falamos, aqui, do surgimento do urbanismo que, nesse sentido, teria nascido como ciência no início do século XX, ganhando uma perspectiva epistemológica, uma pretensa universalidade científica.

Esses modelos de pensamento tiveram grande importância para o processo de construção do urbanismo como campo de conhecimento e poder, ainda que o urbanismo progressista tenha sido, em um primeiro momento, aquele a ter suas ideias mais valorizadas. Especialmente porque nesse processo a reflexão sobre as intervenções urbanas passava das mãos de historiadores, filósofos e políticos para as mãos do técnico que, supostamente, exerce uma tarefa prática, baseada no atendimento de demandas estatísticas. Para Choay (1992), o principal expoente deste urbanismo foi o arquiteto suíço Charles-Edouard Jeanneret, mais conhecido pelo pseudônimo de Le Corbusier (1887-1965).

Le Corbusier fez parte de uma geração posterior às grandes reformas urbanas feitas na Europa na segunda metade do século XIX, e à entrada do tema urbano no mundo acadêmico. Segundo Barbara Freitag, Le Corbusier pode ser compreendido como um dos mais influentes arquitetos do Século XX, festejados por muitos como “o melhor que o planejamento urbano produziu no século passado”, ou aos olhos de opositores como Lefebvre, “o pior que pôde acontecer para o planejamento urbano nos últimos séculos” (FREITAG, 2015, p. 59).

Ainda para Freitag (2015), Le Corbusier não foi o único a pensar mudanças profundas na forma com que se estruturava uma política urbana no período, mas foi aquele cujos trabalhos tiveram mais impacto na divulgação e amadurecimento do urbanismo. Le Corbusier partia do princípio de que dever-se-ia estabelecer regras universais para a cidade e a casa na era industrial, regras que buscavam se sobrepôr a questões culturais e de classe conseguindo trazer mais fluidez, higiene e qualidade de vida para as cidades.

Essa concepção de urbanismo recebe grande influência do modelo “progressista” do século XIX, sob uma ideia de uma ruptura histórica radical com os modelos de cidade do passado. Com o advento da industrialização a cidade precisava se reinventar. As velhas cidades divididas em quarteirões e em ruas

estreitas pensadas para a circulação a pé não se adaptavam mais a uma população gigantesca com necessidade de circulação rápida na era do automóvel. Era o aprofundamento da era das multidões descritas por Baudelaire e Edgar Allan Poe já no século XIX, onde o caminhar lento e observador do “*Flaneur*” passava a ter um lugar cada vez menor.

No século XX o grau acelerado de transformações urbanas leva à busca de reflexões mais profundas sobre a vida em cidade e à organização de um modelo mais estruturado de reflexões que, segundo muitos, não tinham acompanhado a contento as transformações econômicas do mundo capitalista. Segundo Choay, a “cidade do século XX precisa realizar, por sua vez, a revolução industrial” (CHOAY, 1992, p. 20).

Segundo Benevolo (1999), a institucionalização primária do urbanismo teve íntima ligação com a organização dos “Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna”, CIAM, realizados a partir de 1929, em Frankfurt, na Alemanha, onde se passou a discutir e divulgar o urbanismo como uma questão chave para o enfrentamento dos principais problemas da sociedade contemporânea.

Em 1933, reunidos na cidade de Atenas, o grupo de engenheiros e arquitetos (dentre os quais fazia parte Le Corbusier) produz um documento que se pretendia histórico: a “Carta de Atenas”⁴⁹. Segundo Freitag, as ideias de Le Corbusier foram muito importantes para a construção do documento, o qual se tornou uma espécie de receituário das reformas urbanas, baseadas em quatro funções básicas: “função de habitar, função de trabalhar, função de circular e a função do lazer” (FREITAG, 2015, p. 59).

Tentava-se, portanto, conformar um modelo de cidade dividido em zonas distintas de moradia, trabalho, comércio e indústria, planejada em virtude da eficiência e fluidez de transporte, estruturados a partir de rígidos estudos de zoneamento. Era um rompimento com o passado urbano europeu e o caos do crescimento urbano. Era necessário repensar a cidade como um todo. Nesse ponto, faz-se importante perceber que não é a cidade que precisaria se adaptar a uma

⁴⁹ Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>>. Acesso em: 15/02/2015.

população, e sim o contrário; uma cidade que se baseia em princípios universais que devem ser seguidos por todos; moderno porque preocupado igualmente em doutrinar um novo modelo de vida na era da indústria e do capital.

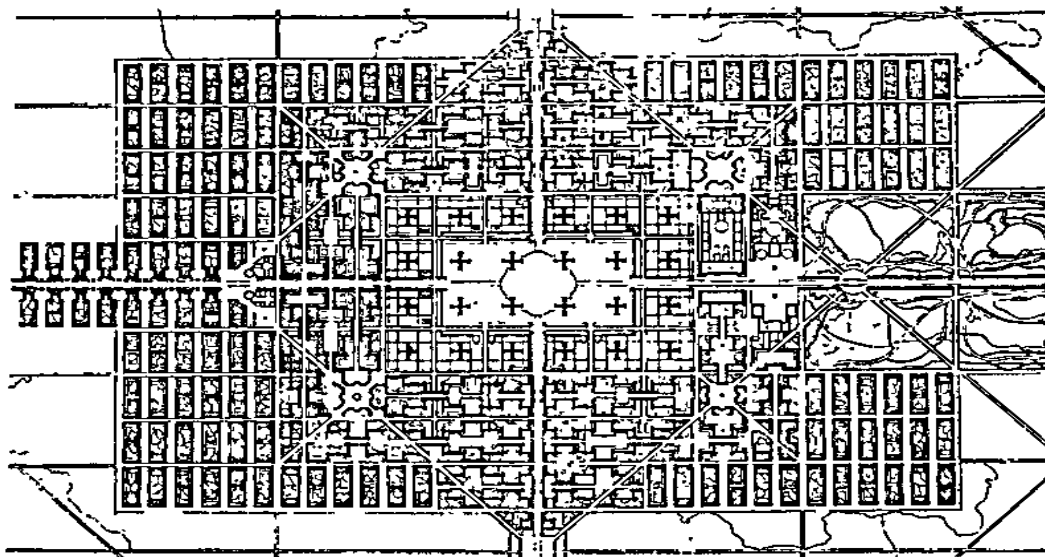
Algumas das ideias iniciais de Le Corbusier sobre essa cidade moderna foram apresentadas em 1922, quando divulgou seu projeto de “Cidade Ideal” milimetricamente calculada para receber três milhões de habitantes; o plano dividia a cidade em zonas rígidas e distintas de comércio, moradia e serviços, pensadas e distribuídas visando evitar concentração de tráfego. Uma cidade fruto de uma reflexão científica onde tudo era feito para garantir fluidez, moradia higiênica e eficiência dos serviços (BENEVOLO, 1999).

No projeto, várias soluções são sugeridas para resolver problemas comuns às grandes cidades europeias, como o trânsito e o crescimento do número de automóveis, a circulação, o acesso ao trabalho e ao lazer; a relação entre lugar de moradia e trabalho etc.

Nessa cidade, a verticalização aparece como elemento de ampliação da capacidade de habitação salutar com o aumento da iluminação e ventilação, além da ampliação de áreas verdes. Como lembra Freitag (2015, p. 61):

Para Le Corbusier, o espaço urbano ideal deve ser visto como um quadrado articulado, pelos vértices passam as estradas. Dentro do quadrado, as quadras constituem-se os quarteirões, interligados por “tesourinhas”. Essas ruas delimitam terrenos abertos, áreas verdes sobre as quais são erguidos modernos prédios [...] o importante para Le Corbusier é haver arejamento e muita luz, para eliminar – uma vez por todas – a sensação de aperto e constrangimento, escuridão e insalubridade.

Figura 34: A cidade ideal de Le Corbusier – 1922.

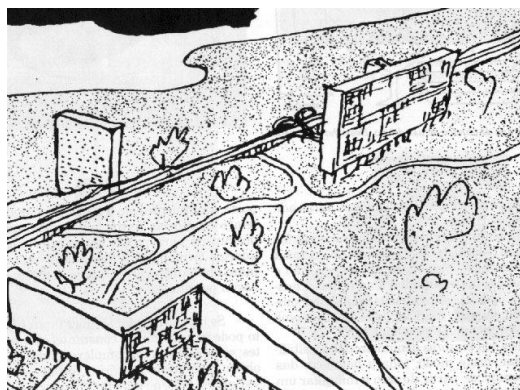
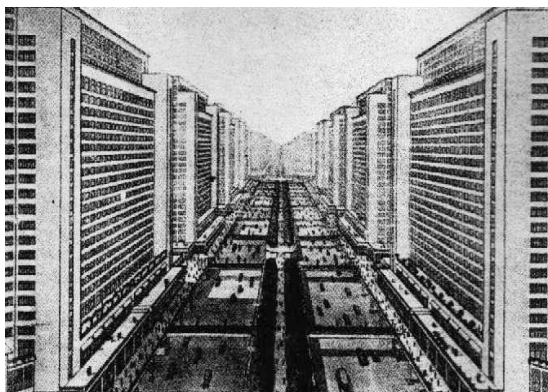


Fonte: Fondation LeCorbusier.

Disponível em: <http://www.fondationlecorbusier.fr>. Acesso em 4 de Dezembro de 2015

Nessa nova cidade percebe-se a tentativa de controle sobre a concentração de pessoas, já que cada bairro refletiria o lugar social dos indivíduos, o lugar do operário, do funcionário público, do comércio etc. A circulação entre tais setores aparecia como problema importante; neste ponto se observa o abandono do tradicional traçado em xadrez, com o uso de uma cruz ortogonal com avenidas que permitem rapidamente o cruzamento da cidade em todas as direções (FREITAG, 2015).

Figura 35: Desenhos de Le Corbusier



Fonte: Fondation LeCorbusier.

Disponível em: <http://www.fondationlecorbusier.fr>. Acesso em 4 de Dezembro de 2015

Na primeira imagem fica evidente a preocupação com a circulação de pessoas e automóveis, onde percebe-se como solução ideal a separação entre o lugar dos pedestres e o dos automóveis, dispostos em níveis diferentes. Questão entendida como solução importante para resolver os acidentes e congestionamentos urbanos, problemas cada vez mais comuns na vida em cidade. Nesse sentido, é importante refletir sobre o impacto do automóvel sobre as cidade a partir de fins do século XIX, quando esse tipo de veículo começou a se popularizar e fazer parte da paisagem urbana disputando espaço antes destinado somente ao pedestre.

Na segunda imagem observamos as características da urbe defendidas por Le Corbusier: uma forma de garantir iluminação e arejamento constantes bem como amenizar a concentração de pessoas, garantindo acesso próximo às áreas verdes e de lazer. Desta perspectiva surgem, também, inúmeros projetos de Le Corbusier ligados à ideia da unidade de habitação, segundo Benevolo (1999), muito usados nas construções pós-Segunda Guerra visando maximizar a moradia popular, marcados pelo uso de pilotis, fachadas livres e janelas horizontais. Nesse sentido, cidade e arquitetura ganham grande complementariedade; da cidade à casa, tudo deveria seguir novos patamares:

[...] a casa deveria ser concebida como um carro, seu detalhamento interior devia seguir o modelo de um ônibus ou uma cabine de navio... torna-se necessário agir contra a concepção (ultrapassada) da casa de antigamente que aproveita mal o espaço. É preciso conceber a casa como uma máquina de morar, ou seja, como objeto de uso (LE CORBUSIER, 1922, p. 10).

Uma das propostas mais conhecidas de Le Corbusier é a proposta de Remodelação do centro de Paris: o plano “Voisin”, que teve como base preceitos estabelecidos em seu plano anterior. Baseava-se em sua visão de cidade para alertar quanto à não-adaptação da capital francesa às realidades urbanísticas do século XX. No plano para Paris o rompimento com o passado fica evidente quando grande parte do centro da cidade seria demolido dando lugar a 18 torres de 200 metros de altura destinadas a empresas, órgãos públicos, moradia etc. (FREITAG, 2015, p. 61).

Figura 36: Plano “Voisin” de Le Corbusier.



Fonte: Fondation LeCorbusier.

Disponível em: <http://www.fondationlecorbusier.fr>. Acesso em 4 de Dezembro de 2015

Podemos observar a partir destes apontamentos que a obra de Le Corbusier teve um grande impacto sobre a produção urbanística do século XX; sua proposta de quebra com o passado e a oferta de um novo modelo impulsionaram o urbanismo no mundo ocidental, mesmo que grande parte de seus projetos não tenha sequer saído do papel⁵⁰.

A recepção das ideias de Le Corbusier tem ligação com um momento bastante particular da vida política brasileira, com a ascensão de Vargas ao poder em 1930. Vera Rezende (2012), em **Urbanismo na Era Vargas**, lembra que a chegada de Vargas ao Poder em 1930 leva a um novo modelo de intervenção do poder público Federal na gestão dos problemas urbanos das principais cidades brasileiras.

Rezende defende a tese de que foi no governo Vargas que se conformou uma política oficial de gestão e planejamento das cidades brasileiras, não mais ligada a ações individuais, mas a uma política federal. Segundo a autora, foi na Era Vargas que se institucionalizou no Brasil uma burocracia técnica sobre a cidade e o

⁵⁰ Como lembra Freitag (2015, p. 60): “Le Corbusier ficou mais célebre por suas não realizações que por suas realizações”.

planejamento urbano. Para a implantação de um novo modelo de integração nacional a cidade ganha espaço importante para a política varguista como possibilidade de contribuir para a implantação de um sonho civilizador (REZENDE, 2012).

A centralização política que se viu em grande parte dos setores da sociedade brasileira foi vista também na formatação de uma nova política para as principais cidades do Brasil. Como afirma Rezende (2012, p. 3):

O marco inicial do período é a Revolução de 1930, que traz Getúlio Vargas ao poder, quando é iniciado um processo de intensa centralização política e de decisões em mãos do governo federal, e em menor grau em mãos dos interventores estaduais e dos prefeitos nomeados. Busca-se, a partir de então, construir uma nova nação, sendo necessária, para alcançar esse objetivo, a promoção de reformas em diversos setores, como os de educação, saúde, finanças, administração pública e gestão urbanística.

Ainda segundo Rezende, uma política efetiva para o urbanismo a partir do Governo Federal foi possível apenas a partir de 1937 com o Estado Novo. Antes disso, a instabilidade política e social não permitiu a plena realização de inúmeros projetos urbanísticos. Analisando o caso do Rio de Janeiro, então capital federal, o período anterior ao Estado Novo foi marcado por políticas descontínuas. Segundo a autora, para realizar as mudanças que se almejava fazer, defendia-se a presença de um estado forte capaz de suplantar interesses individuais (REZENDE, 2012).

No entanto, antes mesmo da institucionalização da questão, engenheiros, urbanistas e intelectuais já discutiam a necessidade de um novo modelo de gestão dos problemas urbanos. Para Rezende, os Planos de Alfred Agache⁵¹ para o Rio de Janeiro em 1929, ainda que não executados, marcou um momento de profundas mudanças quanto às representações do que se queria para a Capital do Brasil e de novas ideias e concepções urbanísticas.

Nesse mesmo momento, em 1929, Le Corbusier faz sua primeira visita ao Brasil, realizando várias palestras e conferências sobre as ideias do CIAM. Um pouco antes, Alfred Agache havia lançado seu Plano de Urbanização do Rio de

⁵¹ Urbanista francês que fez o primeiro plano urbanístico do Rio de Janeiro em 1929, plano que acabou sendo abandonado com a revolução de 1930, que buscava oferecer uma outra marca a cidade (OLIVEIRA, 2008).

Janeiro, que foi duramente criticado por Le Corbusier, especialmente por sua forte ligação a valores do passado. Segundo Rezende (2012), o debate intelectual sobre o urbanismo gerado entre Agache e Le Corbusier contribuiu para criar na elite intelectual e política brasileira um ambiente de discussão mais efetiva sobre a questão urbana.

Como demonstra Rezende (2005), a própria contratação de Alfred Agache na década de 1920 já demonstra ser consensual entre a elite administrativa carioca a necessidade de projetos que alterassem por completo a dinâmica urbana da capital brasileira.

Já no início da década de 1930 foi criada a **Revista Municipal de Engenharia** e a **Revista do Clube de Engenharia**. Segundo Rezende (2012), estes periódicos de caráter técnico tornaram-se importantes instrumentos de divulgação dos ideais modernistas de Urbanismo. Nessas revistas, engenheiros e arquitetos discutiam temas como novas tecnologias construtivas, clima, problemas urbanos etc.

Ainda segundo Rezende (2012), na Prefeitura do Rio de Janeiro, especialmente na gestão de Henrique Dodsworth, sob o Estado Novo, passou a se investir na formação de um corpo técnico mais forte e atuante especialmente formado por engenheiros e arquitetos, com vistas a pensar soluções para os problemas urbanos da capital carioca. Nesse período foi criada a “Comissão do Plano da Cidade” com o objetivo de elaborar planos de melhoramentos no Distrito Federal (REZENDE, 2012).

As críticas ao Projeto de Agache para o Rio de Janeiro e os debates sobre as ideias de Le Corbusier passaram, portanto, a fazer escola entre engenheiros, arquitetos e intelectuais. No Rio de Janeiro da década de 1930, criou-se um ambiente propício para a popularização do modernismo na arquitetura brasileira.

No Brasil, segundo o arquiteto Lauro Cavalcanti (2006, p. 43), o impacto das ideias de Le Corbusier foi enorme, em especial porque sua proposta de cidade rompia definitivamente com a sociedade anterior, colocando-se ao lado da indústria

e da técnica em contraposição ao artesanal e manufaturado, proposta que ia ao encontro do que a Era Vargas propunha para o futuro da nação.

Ao mesmo tempo em que se coadunou aos interesses estatais, a ciência urbanística nascente influenciou bastante uma geração de engenheiros e arquitetos como Lúcio Costa, Oscar Niemayer, Vital Brasil, entre outros, que tornaram-se referência na arquitetura e planejamento urbano brasileiro nas décadas seguintes.

Lauro Cavalcanti (2006) busca compreender, em seu livro **Moderno e Brasileiro**, a trajetória que levou ao poder arquitetos modernistas, bem como sua vitória sobre estilos nacionais como o Neocolonial entre as décadas de 1930 e 1940. Ainda que o Neocolonial tenha prevalecido na arquitetura residencial, o modernismo galgou posições de destaque junto às esferas de Poder.

A influência de Le Corbusier no Brasil não deve ser vista como uma simples expansão em ondas de novos ideais vindos da Metrópole, visto que a essência do Modernismo brasileiro é justamente a negação das cópias vindas da Europa visando a busca pela gestação de uma cultura nacional a partir de uma junção de elementos externos e internos ressignificados através da Antropofagia. Como bem lembra Cavalcanti (2006), essa própria geração de arquitetos frisava sua nacionalidade e independência quanto a cânones externos destacando a necessidade de adaptação à cultura e realidades regionais.

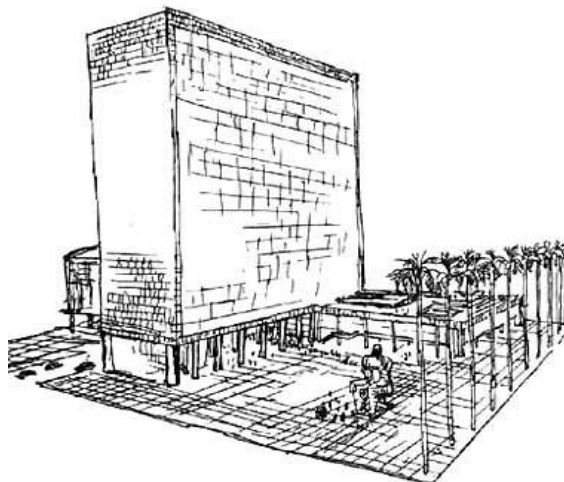
Ainda assim não se pode separar essa produção das questões discutidas na Europa daquele contexto; como lembra Cavalcanti (2006), foi um momento em que na Europa do entre-guerras havia pouco espaço para uma geração de arquitetos preocupados com uma renovação considerável nas formas construtivas como Le Corbusier, o que justifica, em parte, seu interesse pela América Latina, visto como espaço mais livre e aberto a mudanças. No Brasil, defende Cavalcanti, conformou-se uma arquitetura moderna que misturava elementos externos e internos. Segundo esse autor, as décadas de 1930 e 1940 representam um importante momento para a formação da arquitetura Moderna Brasileira, que tem um de seus marcos iniciais a “consultoria de Le Corbusier no prédio do Ministério da Educação e Saúde (1936) [...] chega a Maioridade por ocasião do projeto da

Pampulha (1943-1943) e atinge seu ápice na construção de Brasília (1956-1960)” (CAVALCANTI, 2006, p. 9).

A construção do prédio do Ministério da Educação e Saúde traduz bem o momento em que vivia a nação naquele contexto. Segundo Cavalcanti, na década de 1930, Getúlio Vargas buscou imprimir sua marca na Capital Federal em um momento de certo crescimento econômico pós Crise de 1929; escolheu, para isso, a construção de novos edifícios para seus ministérios e principais órgãos públicos que conseguissem traduzir em sua arquitetura a grandeza do Estado que representavam. Nesse sentido, foi lançada uma série de editais para selecionar projetos visando a construção de prédios e obras públicas modernas, como podemos citar o Ministério do Trabalho, da Fazenda, da Guerra e o da Educação e Saúde (CAVALCANTI, 2006).

Os variados estilos arquitetônicos escolhidos para as construções ministeriais demonstra, na opinião de Cavalcanti, o erro da crença em um “monolitismo” do Estado no campo da Arquitetura. Ao analisar os processos de seleção dos projetos ministeriais na década de 1930, Cavalcanti percebe um grande palco de lutas entre arquitetos, engenheiros, ministros e escritórios de arquitetura para afirmação de estilos e conceitos, demonstrando “lutas concorrenciais, agrupando-se e reagrupando-se a cada momento” (CAVALCANTI, 2006, p. 13).

Figura 37: Projeto do Ministério da Educação e Saúde.



Fonte: Arquivo Folha de São Paulo

Disponível em: http://www1.folha.uol.com.br/folha/galeria/album/p_20030728-oscar_niemeyer . Acesso em 02 de Dezembro de 2015.

Deste conjunto, o prédio do Ministério da Educação e Saúde – MES ganhou destaque ao escolher um projeto que priorizava linhas arquitetônicas diferentes do que se tinha visto até então no Rio de Janeiro. Segundo Cavalcanti (2006), o projeto vitorioso do edital, elaborado em linhas clássicas, não agradou o então Ministro Gustavo Capanema que, mesmo premiando o projeto vencedor do concurso, chamou um grupo formado por arquitetos modernistas como Lucio Costa, Oscar Niemayer, Carlos Leão, entre outros, para elaborar um projeto que rompesse com o passado e traduzisse um modelo de linhas modernas e genuinamente nacional (CAVALCANTI, 2006).

Em 1936, Le Corbusier volta ao Brasil para um ciclo de palestras e para a consultoria de elaboração do projeto do Ministério da Educação e Saúde; nesse ambiente de discussão de ideais modernistas intensificou-se a influência desse arquiteto junto a uma geração de arquitetos e engenheiros nacionais que, agora, viam uma primeira materialização de tais ideais.

É importante lembrar que muitos dos ideais modernistas, tanto na arte como na literatura e na arquitetura, já eram discutidos muito antes desses momentos; vale lembrar, nesse sentido, a própria Semana de Arte Moderna, de 1922. No entanto, tais ideais passaram a se institucionalizar e se ligar a uma política oficial na década de 1930.

Segundo Cavalcanti, na década de 1930 passou a existir um interesse comum da geração modernista com os trabalhos de Le Corbusier; havia para essa geração de arquitetos brasileiros um interesse nas obras de Le Corbusier que ultrapassava a questão estilística e se ligava a um conceito ético, destacando-se nesses profissionais uma espécie de etnocentrismo e determinismo espacial que buscava uma reeducação dos modos de viver e morar nas cidades, especialmente ligado à moradia popular. Como afirma o autor:

A eliminação dos ornatos, a estrutura aparente, a planta livre, a ideia de protótipo e a possibilidade de produção industrial, muito mais que opções formais, eram apresentadas como justificativas éticas do movimento moderno. Não só as casas do rico e do pobre seriam igualmente despojadas, como haveria possibilidade deste despojamento, produzir casas operárias em longa escala. Gostar ou não das formas modernas deixa de ser um direcionamento estilístico para se tornar uma necessidade política e social (CAVALCANTI, 2006, p. 13).

A moradia popular passou a ser uma reivindicação importante do movimento moderno, já que no mesmo momento em que se começava a discutir novas possibilidades para arquitetura e seu poder civilizador, Gilberto Freyre lançava **Casa Grande e Senzala**.

Segundo Cavalcanti, essa geração abraçou as ideias de Freire quanto à “Democracia Racial”, encontrando no conceito de “Casa industrial” de Le Corbusier uma possibilidade de luta contra as precárias moradias populares das grandes cidades brasileiras, especialmente negras e indígenas. A casa e a arquitetura moderna seriam, portanto, elementos civilizadores de um novo modelo de relação entre as classes, como demonstra a importância na própria casa da elite, onde buscava-se a diminuição da necessidade de empregados domésticos, que saíam da casa para trabalhar nas indústrias.

O discurso modernista ganhava admiração da intelectualidade brasileira e do governo Vargas, que passa a adotar novas concepções de urbanismo e incentivar sua aplicação através de políticas públicas. A formação de políticas de moradia popular ganhou muito destaque no período. Era fato que arquitetos e engenheiros modernistas passaram a gozar de certo poder junto às esferas governamentais.

Se de um lado passaram a buscar o domínio sobre a casa e habitação popular, preocupavam-se formalmente com um polo mais erudito ao criar monumentos “sejam destinados ao futuro, sejam selecionados do passado”. Como lembra Cavalcanti (2006), os arquitetos modernistas brasileiros conseguiram “realizar o sonho de todo o revolucionário: o controle do polo erudito e popular, além do reconhecimento de sua sabedoria sobre o passado e o futuro” (CAVALCANTI, 2006, p. 15).

Em 1937, com a criação do Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, o SPHAN, segundo Maria Cecília Londres Fonseca (2005), os intelectuais modernistas capitanearam uma política federal de relacionamento entre o ideal de patrimônio e a formação da nacionalidade brasileira ao valorizar um modelo de arquitetura que demonstrasse no passado algo novo, diferente do que se produzia na Europa, tal qual se fazia no presente (FONSECA, 2005).

Os urbanistas do período não estavam apenas olhando para o futuro, como previa Le Corbusier, mas buscando no passado aquilo que demonstrasse o surgimento de uma cultura genuinamente brasileira. Um grande exemplo dessa matriz de pensamento é o trabalho de Lúcio Costa: ao mesmo tempo em que se destacou como importante urbanista e arquiteto de traços modernos, teve participação ativa na formação da política federal de preservação através do SPHAN⁵².

Ao longo da década de 1930, mesmo que o urbanismo modernista pouco tenha se materializado, as concepções modernistas de arquitetura ganhavam cada vez mais lugar. Em 1933, a profissão de Arquiteto é regulamentada por Getúlio Vargas, ao mesmo tempo em que se ampliam as instituições de formação; segundo Cavalcanti, na Escola Nacional de Belas Artes, entre 1901 e 1929 foram formados apenas 37 arquitetos, número que pulou para 344 entre 1930 e 1939 (CAVALCANTI, 2006, p. 21).

Ao longo da década de 1940 percebeu-se a ampliação da ação do urbanista no Brasil. Essa ampliação e a organização de classe alteravam as técnicas construtivas e a primazia dos mestres de obra, em geral, portugueses, que monopolizavam as construções no Rio de Janeiro (CAVALCANTI, 2006).

Para Cavalcanti, o sinal de vitória da arquitetura modernista sobre outras se deu na construção do pavilhão brasileiro na exposição de Nova York, feito em estilo modernista. Ao adotar o estilo e os conceitos modernistas, o governo Vargas buscava associar o Modernismo a seu próprio estilo de governo.

O impacto na mídia internacional sobre o pavilhão foi muito grande; em meio à Política da boa vizinhança, o Museu de Nova York (MOMA) organizou o livro ***Brazil Builds: Architecture new and old, 1652-1942***. O livro foi acompanhado por exposição itinerante em várias regiões dos EUA e teve como autores os arquitetos

⁵² Esta política de preservação enxergava na arquitetura barroca do século XVIII, estilo predominante no período colonial da América Portuguesa, o fruto de uma adaptação nacional do modelo português, esta adaptação encontrava eco naquilo que se acreditava ser o verdadeiro valor da arquitetura nacional do presente. Tudo aquilo que teria vindo depois, em especial a arquitetura neoclássica do século XIX foi considerada cópia da Europa e entendida como não passível de preservação. Esta concepção que foi majoritária até a década de 1970, levou a perda de parte considerável do patrimônio material advindo do século XIX que em grande medida não encontrou respaldo nas políticas protetivas (FONSECA, 2015).

norte-americanos Philip Goodwin e G. E. Kidder Smith. Para a produção da obra, em 1942, os autores viajaram durante seis meses pelo Brasil (CAVALCANTI, 2006, p. 166).

A obra se tornou um marco na trajetória do modernismo arquitetônico brasileiro e importante em sua divulgação internacional associado à própria identidade nacional. Segundo Cavalcanti:

No plano nacional, graças à repercussão do sucesso alcançado pela exposição em Nova York, “Brazil Builds” acelerou a vitória dos modernistas sobre os estilos concorrentes neocoloniais e acadêmicos que ainda tentavam se apresentar como opção possível para arquitetura futura do país. [...] Ecos do “Brazil Builds” e principalmente do seu catálogo-livro alcançaram os principais centros mundiais de construção. Críticos e arquitetos desviaram sua atenção para a sofisticada produção de um país cuja imagem esteve sempre associada ao folclore tropical. São inúmeros os depoimentos de profissionais que tiveram a sua curiosidade despertada pelo Brasil através das páginas do “Brazil Builds”, distribuído, por indicação do OCIAA e com ajuda do Departamento de Estado norte-americano, para os mais afastados rincões do planeta (CAVALCANTI, 2006, p. 171).

O livro se dividia entre exemplos da arquitetura moderna Brasileira, bem como em demonstrar antigas construções do país, não exatamente com os mesmos objetivos dos modernistas brasileiros, mas por um destaque com certo tom de exotismo. Belém foi uma das cidades retratadas no ***Brazil Buildings*** com fotografias do Teatro da Paz, Igreja de Santo Alexandre e o Solar do Barão do Japurá⁵³.

Outros projetos marcaram esse enlace entre nacionalidade e arquitetura, como o projeto de construção da cidade universitária da recém-criada Universidade do Brasil e a abertura da Presidente Vargas, ambas no Rio de Janeiro; tais projetos dominaram a atenção na imprensa nos primeiros anos da década de 1940.

A abertura da Avenida Presidente Vargas, no Rio de Janeiro, pode ser lida como um dos maiores exemplos postos em prática do urbanismo sob influência modernista. Visando deixar uma marca definitiva na história do Rio de Janeiro, o Governo Vargas projeta uma Grande Avenida no centro da cidade, na região da

⁵³ Sobre a questão ver: CHAVES, Túlio Augusto P. de V. **O Solar do Barão do Japurá e a Questão Patrimonial em Belém**. Belém: Universidade Federal do Pará, 2009. (Trabalho de Conclusão de Curso)

Igreja da Candelária. Como objetivo principal, além da facilidade de tráfego, ficava evidente dar visibilidade a um corpo de construções, como a “Central do Brasil”, o “Ministério da Guerra”, entre outros.

Dentro desse plano, derrubaram-se quarteirões inteiros do centro do Rio de Janeiro, levando à perda de parte importante do patrimônio histórico colonial e, especialmente, do século XIX; todavia, pouco considerados, no período em questão, como passíveis de preservação. Chama a atenção a permanência da igreja da Candelária, cercada pela modernidade; essa junção entre o novo e o antigo tinha um valor importante aos modernistas.

Figura 38: Projeto da Avenida Presidente Vargas – Rio de Janeiro.



Fonte: CAVALCANTI, 2006, p. 34.

As reflexões sobre o Urbanismo, que se iniciaram na capital carioca entre as décadas de 1930 e 1940, contribuíram para a formação de uma política federal

de gestão urbana. Como bem lembra Rezende (2012), é na década de 1940 que se tornam efetivos projetos mais ousados de intervenção feitos por urbanistas em vários lugares do Brasil.

É nesse período que a ideia de planejamento urbano passa a ser vista como função governamental com poderes superiores ao próprio poder de propriedade, já que prevalecia o interesse coletivo. Era necessário criar condições para o surgimento de uma nova economia, na qual a cidade tinha um lugar importante.

Segundo Rezende, foi incentivada pelo governo federal a realização de planos urbanísticos “racionalis” para as principais capitais brasileiras, bem como a existência de projetos para as vilas operárias que se coadunavam ao sentido civilizatório dado por Vargas à política de valorização do trabalhador (REZENDE, 2012).

No Rio de Janeiro, por exemplo, foram proibidas a existência de favelas e cortiços, que deveriam ser substituídos por unidades habitacionais salubres, em uma clara referência à ideia de unidade de habitação racional, industrial e higiênica prevista por Le Corbusier, para quem o discurso sobre a “questão social” passava a se associar a uma “questão urbanística” (REZENDE, 2006).

Entre outras questões comuns às grandes cidades na era Vargas, Rezende (2006) aponta uma busca pela modernização das áreas centrais e o reordenamentos das áreas de comércio, industriais e de moradia. Se, de um lado, buscava-se melhorar as condições de moradia do proletário, planejava-se a moradia popular cada vez mais longe das áreas nobres e mais próximas das áreas industriais. A questão da circulação foi igualmente posta como um problema comum a ser enfrentado, especialmente com a abertura de novas avenidas e melhoria nos transportes públicos.

Nesse ponto, Belém também foi alvo de um Projeto de Urbanização que se materializou sob contextos específicos de uma cidade com mais de trezentos anos. Há que se considerar, ainda, que uma política federal tenha-se formado a partir de experiências feitas no Rio de Janeiro; é necessário perceber que ao longo

do Brasil dinâmicas diferentes serão sentidas em virtude das diversas realidades de um país continental.

4.2 O URBANISMO E A LUTA CONTRA A ARQUITETURA DE MESTRE DE OBRA

Por ser capital brasileira no período e alvo de diferentes projetos de urbanização, o Rio de Janeiro das décadas de 1930 e 1940 destacou-se como um lugar propício à propagação de ideais urbanistas. Jeronimo Cavalcanti, nomeado Prefeito de Belém, em 1943, destacou-se no Rio de Janeiro do período como um importante técnico urbanista, escrevendo regularmente na grande imprensa carioca textos críticos quando a problemas de urbanização na então Capital Federal. Ainda que não se possa filiar Cavalcanti a uma escola urbanística específica é importante refletir sobre o ambiente que cercou sua produção no período.

Em jornais expressivos do Rio de Janeiro, como o periódico **A Noite** ou o **Jornal do Brasil** e **O Globo** foram bastante frequentes as publicações de Cavalcanti. Em alguns desses jornais, como no **A Noite** e no **Jornal do Brasil**, Cavalcanti chegou a ter coluna fixa sobre questões urbanas.

Além dos jornais, Cavalcanti publicou em vários periódicos importantes no campo do urbanismo e da geografia; entre eles, podemos citar a revista **Urbanismo e Viação**, a **Revista Brasileira de geografia** e a **Revista Municipal de Engenharia**, da qual era membro do Conselho Editorial⁵⁴; tais periódicos, no geral, demonstravam caráter técnico muito importante no período.

⁵⁴ Cavalcanti escreveu também em revistas cariocas, como as de Engenharia, no Rio de Janeiro, dissertando sobre problemas urbanos e suas soluções, sobretudo no terreno do transporte público. Sobre a questão, ver os seguintes artigos:CAVALCANTI, Jeronymo (1938): “O metropolitano e o problema de transportes coletivos: algumas sugestões”, **Revista Municipal de Engenharia**, 5, 1: 49-69. (jan.) CAVALCANTI, Jeronymo (1939): “Idéias gerais sobre um plano de descongestionamento do tráfego no Rio”, **Revista Municipal de Engenharia**, 6, 4: 444-452.CAVALCANTI, Jeronymo [Eng. Da Prefeitura do Distrito Federal] (1940): “A geografia e sua influência sobre o urbanismo”, **Revista Brasileira de Geografia**, 2, 4: 521-541. Oct. 1940. CAVALCANTI, Jeronymo (1940): “Ruídos urbanos”. Rio de Janeiro: **A Noite**, 123 p.CAVALCANTI, Jeronymo (1941): “A geografia urbana e a sua influência sobre o urbanismo”, *in*: Centro Carioca (1941): Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo organizado pelo Departamento de Urbanismo do Centro Carioca, 20 a 27 de Janeiro de 1941, Rio de Janeiro, p. 291-316. CAVALCANTI, Jeronymo (1941): A geografia urbana e sua

No jornal do Brasil são constantes os textos de Cavalcanti na década de 1930; ele escreve sobre questões variadas ligadas ao espaço urbano, como o problema da poeira, do barulho, do tráfego, da necessidade de ampliar as reservas florestais, controle sobre a construção de arranha-céus, saneamento urbano etc.

Ligava-se ao campo geográfico do período escrevendo também regularmente na **Revista Brasileira de Geografia**. Sua influência teórica era continuamente amparada no campo geográfico acreditava claramente na influência do meio no comportamento humano e na sua forma de viver. Como ele explicava:

A sequência dessas observações nada mais é do que o uso dos princípios de Ratzel, de Humboldt e de Ritter ao serviço da geografia científica. A geografia urbana é no caso, como que, o trilho que disciplina, que dirige e que conduz o urbanismo (CAVALCANTI, 1940, p. 533).

A partir dessa lógica, percebia a cidade a partir da Antropogeografia. Especialmente de Friedrich Ratzel (1844-1904), trazia influências do Determinismo geográfico, acreditando na influência direta do mundo natural como determinante para o comportamento humano e sua forma de interação com o espaço. Nesta formulação de uma geografia científica Cavacanti relacionava o urbanismo ao meio. Segundo esse engenheiro: “A geografia preside assim os destinos da humanidade, e

influência sobre o tráfego, Rio de Janeiro, 40 p. Livro com trabalho apresentado ao II Congresso Internacional Am. de Municípios, Santiago, Chile. CAVALCANTI, Jeronymo [Eng da PDF] (1941): “A geografia urbana e sua influência sôbre o saneamento das cidades”, **Revista Brasileira de Geografia**, 3, 1: 20-53. Jan. 1941. CAVALCANTI, Jerônimo [Eng da PDF] (1941): “A geografia urbana e sua influência sobre o tráfego”, **Revista Brasileira de Geografia**, 3, 3: 495-532. Jul-Sept. 1941. CAVALCANTI, Jerônimo [da PDF] (1942): “A geografia urbana e sua influência sôbre o urbanismo superficial e subterrâneo”, **Revista Brasileira de Geografia**, 4, 1: 63-96. Jan-Mar. 1942. CAVALCANTI, Jerônimo (1942): “A geografia urbana e sua influência sobre o urbanismo superficial e subterrâneo”, **Revista Brasileira de Engenharia**, 39, 11-12: 5-17. CAVALCANTI, Jerônimo (1942): “II Congresso Brasileiro de Urbanismo”, **Urbanismo e Viação**, 5, 20: 20 & 45. CAVALCANTI, Jerônimo (1943): “A Geografia Urbana e sua influência sobre o urbanismo superficial e subterrâneo”, Rio de Janeiro: IBGE, 34 p. CAVALCANTI, Jerônimo (1943): “O Plano de remodelação de Belém”, **Urbanismo e Viação**, 6, 26: 33-34. CAVALCANTI, Jeronymo (1947): “Plano de urbanização de Belém: Capital do Pará”, **Revista Municipal de Engenharia**, 14, 1: 13-43. CAVALCANTI, Jeronymo (1947): “Segundo Congresso Interamericano de Municípios realizado em Santiago do Chile”, **Revista Municipal de Engenharia**, 14, 4: 185-208. CAVALCANTI, Jeronymo (1947): “Bibliografia urbanística: acoustics for architects”, **Revista Municipal de Engenharia**, 14, 4: 220.

tem a força de modificá-los, força que varia de paralelo em paralelo, de meridiano em meridiano” (CAVALCANTI, 1941, p. 47)⁵⁵.

Dentre as temáticas discutidas na imprensa era muito comum a realização de comparações entre o Rio de Janeiro e outras capitais na América Latina e na Europa. Em 1936, publica longa reportagem no **Jornal do Brasil** sobre suas impressões ao conhecer Buenos Aires, capital da Argentina. Na opinião de Cavalcanti, Buenos Aires e suas grandes avenidas paralelas que ofereciam grande fluidez à circulação de pessoas e automóveis eram exemplos ao Brasil, marcados pelas ruas estreitas e tortas de ascendência portuguesa que não se adaptavam à moderna circulação urbana.

Encanta-se também com a maneira segundo o qual os argentinos relacionavam a cidade ao seu patriotismo com o que chama de “estatuomania” destacando o “empenho nobre e elevado do portenho na solução de seus problemas urbanísticos e de quanto o argentino é dinâmico e progressista, ou melhor, de quanto o argentino é patriota” (**Jornal do Brasil**, 4 de setembro de 1936, p. 25). Na comparação fica evidente em Cavalcanti a relação da arquitetura com a formação da nacionalidade, valor também defendido por parte importante da geração modernista e pelo próprio governo Vargas.

Esse patriotismo urbanístico era, para Cavalcanti, um valor indispensável a ser conquistado; defendia que a principal característica a ser adquirida pelo brasileiro era a ideia de que “deveria existir em nós a vaidade patriótica, de não deixarmos a capital brasileira deslocada em relação à marcha e ao florescimento de outras metrópoles do globo” (**Jornal do Brasil**, 4 de setembro de 1936, p. 25). Fica evidente na fala de Cavalcanti sua crítica a uma espécie de patriotismo incompleto, mal formado e sua necessidade de burilamento.

Outra questão à qual seu nome esteve associada foi a necessidade de uma política oficial pública para a moradia popular que chamava de “luta contra os mocambos”, o que mais uma vez demonstra a ligação de Gerônimo Cavalcanti com os debates modernistas sobre a moradia proletária.

⁵⁵Jerônimo Cavalcanti – “Geografia urbana e a sua influencia sobre o saneamento das cidades”. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 3, n.1.

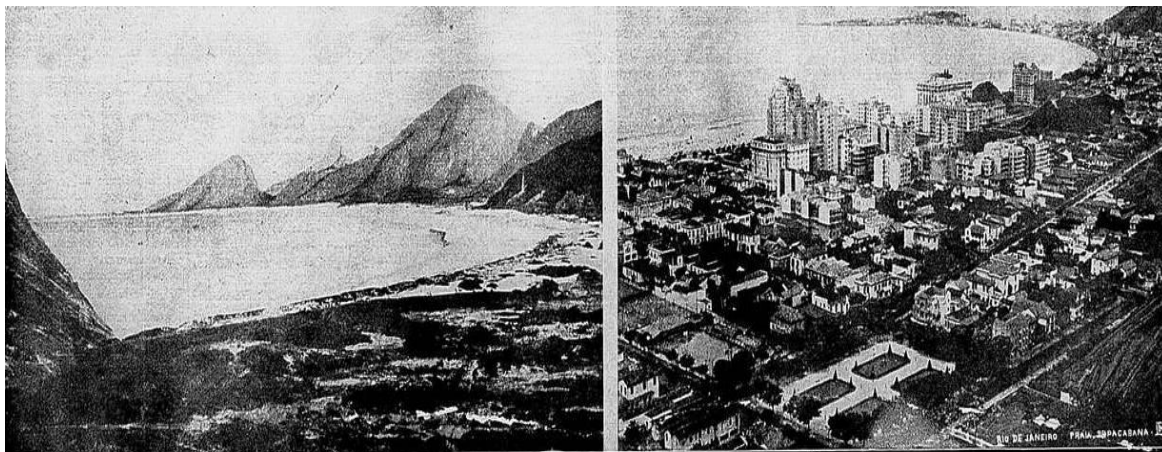
Sobre este último, Cavalcanti defendia explicitamente uma política federal que garantisse moradia “digna e higiênica” para a população mais pobre nas capitais brasileiras. “O mocambo é um remanescente colonial, anacronismo, sem ambiente no cenário social e arquitetônico das cidades modernas” cuja solução era um “dever de consciência” (**Jornal do Brasil**, 15 de dezembro de 1938, p. 6). Em vários momentos fez duras críticas à falta de políticas de moradia popular no Rio de Janeiro em fins da década de 1930, demonstrando como antigos projetos de urbanização da Capital Federal ignoraram o “Mocambo”, demonstrando “o desprezo absoluto de um problema de indiscutível relevância e considerável valor social”. O morro, segundo Cavalcanti, deveria ser o “lugar do verde da floresta tropical”, dos “granitos”, do “Cristo redentor” e não de moradia. Defendia, portanto, uma política estatal que garantisse a retirada dessas populações e a disponibilização a eles de casa salubres e em lugares mais propícios com estrutura de educação, lazer e saúde. Declarava abertamente na imprensa sua “luta contra os mocambos”, como um compromisso “patriótico de cidadão brasileiro” (**Jornal do Brasil**, 23 de julho de 1939, p. 2).

Em sua fala fica igualmente evidente a esperança de que naquele momento, sob um governo forte (pós Estado Novo), o sonho da moradia popular se tornasse possível, tanto no Rio de Janeiro quanto no restante das capitais brasileiras.

Cavalcanti demonstrava grande preocupação com o vertiginoso crescimento de algumas áreas da então capital federal. Segundo o engenheiro havia problemas de crescimento tanto na periferia quanto nos novos e nobres bairros que surgiam, em especial no Bairro de Copacabana. Naquele momento essa era uma das regiões que mais cresciam no Rio de Janeiro. Ilustrava a reportagem com a imagem em seguida demonstrando como em 30 anos o bairro passara de “areal imenso” a moradia de mais de 200 mil almas, cujo acesso continuava limitado a velhos “túneis que a serviam há 30 anos” (**Beira mar**, 3 de julho de 1937, p. 1).

Nesse ponto é preciso lembrar que, para Cavalcanti, havia falta de planejamento em todos os níveis, tanto na favela quanto nas áreas nobres, devendo o urbanista estar atento a intervir por completo planejando a cidade para o futuro.

Figura 39: Copacabana no início do século XX e em 1937.



Fontes: *Beira mar*, 3 de julho de 1937, p. 1.

Em 1937 Cavalcanti foi enviado oficialmente pela interventoria do Distrito Federal à França e à Alemanha para observar os “Planos de Urbanização” e as soluções encontradas para problemas urbanos naqueles países. É importante lembrar que neste contexto, na Alemanha de Hitler, planos urbanos estavam sendo realizados visando a remodelação completa de Berlim, na época, segundo Cavalcanti, um exemplo que poderia ser seguido.

Além de visitar essa capital, Cavalcanti seguia para a França com vistas a participar da Exposição Internacional de Paris. Nessa exposição, que contou com a participação de inúmeros intelectuais da área do urbanismo, como Le Corbusier, Cavalcanti entrou em contato com o que, naquele momento, havia de mais moderno no campo do Urbanismo. Foram muitas as publicações de Cavalcanti sobre o que viu na Exposição de Paris e suas possibilidades de aplicação no Brasil (**Jornal do Brasil**, 05 de agosto de 1937, p. 12).

Em 1941, Cavalcanti ganhou destaque especial na imprensa carioca ao publicar o livro **Ruídos Urbanos**, onde dissertava sobre o problema crescente do ruído no Rio de Janeiro vindo das obras, automóveis, transporte público e comércio, ligando a falta de controle governamental a questões de Saúde Pública, educação popular, trabalho intelectual etc. (**A Noite**, 24 de março de 1941, p. 4).

Figura 40: Imagem de Capa do Livro *Ruídos Urbanos*, de Jerônimo Cavalcanti.



Fonte: Mercado Libre - Argentina

Disponível em: <http://articulo.mercadolibre.com.ar/MLA-592947564-ruídos-urbanos->. Acesso em 08 de Novembro de 2015.

Como uma linha norteadora, é notório em Cavalcanti, como um urbanista típico de sua geração, a defesa de um forte controle estatal sobre o crescimento urbano e a gestão de seus problemas. Nesse contexto, o Estado aparece não apenas como ente executor de obras públicas, ainda que isso seja fundamental, mas principalmente como aquele que capitaneia o crescimento urbano através da permissão e controle de obras particulares, em um claro limite à livre iniciativa de construções sem o crivo do Estado. Esse crivo, no entanto, não seria reflexo de uma vontade política individual, mas nas recomendações ditas científicas do urbanismo.

Em 1939 escreveu sobre o problema do tráfego na ***Revista Municipal de Engenharia*** sobre dois fatores que exigiam mudanças urgentes e extremas na forma com que as cidades de seu tempo tinham de se preocupar: a chegada do “arranha-céu” e do automóvel. Segundo Cavalcanti, estes elementos alteram sobremaneira a vida em cidade exigindo mudanças drásticas na organização urbana. Problemas desse nível, apenas o urbanismo poderia enfrentar; “não com

mudanças eventuais e apressadas, mas com estudos profundos e ações de longo prazo”⁵⁶.

No Rio de Janeiro, Cavalcanti defendia o rígido controle de projetos e construções na então Capital Federal, onde cada projeto construtivo deveria ser avaliado de acordo com o perfil da região e sua função social. Em vários momentos manifestou na imprensa carioca sua defesa ao que chamava de “arquitetura obrigatória”:

Por isso sou francamente favorável à standartização das fachadas sob o controle, não de um arquiteto, mas de um conjunto deles escolhidos dentre os de maior e comprovado valor. A arquitetura obrigatória impõem-se como um ato de legítima defesa contra os atentados que se perpetraram diariamente, mutilando o encanto da cidade maravilhosa. O Rio está cheio de arquitetura de mestre de obras (*Jornal do Brasil*, 8 de janeiro de 1937, p. 4).

Em outro artigo defendia, novamente, o que denominava de “senso estético e a facilidade de tráfego”:

Duas são as diretrizes: o senso estético e a facilidade do tráfego [...] a estética não deve ser considerada levando em conta apenas o bloco arquitetônico [...] não seria lógico por exemplo permitir-se a construção de prédio residencial, numa praça acentuadamente de caráter comercial (*Diário de Notícias*, 14 de março de 1941, p. 6).

A compreensão de Cavalcanti, especialmente a partir da década de 1930, se alinhava à concepção estatal de intervenção nas realidades regionais e da expansão do Estado nacional após o fim Primeira República. Segundo o arquiteto Lauro Cavalcanti (2006), é visível, a partir da década de 1930, a ampliação do papel do Estado tanto no número de obras públicas quanto na intervenção direta na construção civil de caráter privado.

⁵⁶ CAVALCANTI, Jeronimo. Ideias Gerais sobre um Plano de Descongestionamento do tráfego no Rio. *Revista Municipal de Engenharia*. Julho de 1939.

Figura 41: O Prefeito de Belém Jerônimo Cavalcanti.



Fonte: *A Noite*, 23 de março de 1943, p. 16.

Ao que tudo indica, o presidente Getúlio Vargas parece não ter ficado alheio à vasta publicação de Jerônimo Cavalcanti. Segundo o *Diário de Notícias*, a nomeação de Cavalcanti fora aprovada pessoalmente pelo presidente Getúlio Vargas, o que demonstra o reconhecimento pelo governo Vargas da adequação de Cavalcanti a uma visão estatal de urbanismo e do reconhecimento pela burocracia estatal da necessidade de uma nova política urbana para a capital do Pará (*Diário de Notícias*, 12 fevereiro de 1943, p. 3).

A nomeação de Cavalcanti foi associada ao cenário de expectativas que se ligavam ao reaquecimento da economia gomífera na década de 1940. A busca de um novo modelo de integração nacional para a Amazônia durante o governo Vargas em tempos de guerra não pode ser alijada da nomeação de Magalhães Barata como interventor e na de Cavalcanti como prefeito.

4.3 O PREFEITO URBANISTA: UM URBANISMO INDÍGENA EM BELÉM

Não foi possível identificar até o momento o completo meandro político que trouxe Jerônimo Cavalcanti a Belém em 1943. No entanto, é importante lembrar que a política nacionalista de Vargas que lidava com certa tensão com a presença norte-americana na Amazônia entrega a administração dos planos de Belém a um engenheiro brasileiro com larga experiência na Capital Federal e com forte tendência a um modelo nacionalista de urbanismo. Não seria possível naquele contexto entregar aos norte-americanos, por exemplo, os projetos de urbanização da capital.

Os grandes investimentos feitos pelos governos dos EUA e do Brasil demandavam a presença de um representante de confiança do governo federal nas esferas estadual e municipal. Fica evidente a preocupação com a urbanização da cidade que buscava consolidar o título de maior e mais importante capital da Amazônia.

Jerônimo Cavalcanti veio à Belém com a missão de elaborar um novo plano de crescimento para a cidade que enfrentava sérias dificuldades quanto à infraestrutura urbana, abastecimento e saneamento básico. Este prefeito, forasteiro em terras paraenses, tinha como missão em seu plano os conhecidos problemas urbanos da capital ligados às carências de abastecimento, água, energia elétrica, transporte público, dentre outros.

A nomeação de Cavalcanti foi alvo de elogios oficiais do Clube de Engenharia e do Conselho Nacional de Geografia aos quais Cavalcanti era filiado. Os elogios versavam pela indicação de um técnico urbanista que não iria apenas projetar mudanças urbanas: iria assumir o posto de Prefeito da cidade, o que, segundo aquelas instituições, demonstraria a boa vontade do interventor Magalhães Barata em resolver os problemas urbanos de Belém.

O jornal **A Notícia**, também no Rio de Janeiro, publicou matéria elogiando a nomeação de Cavalcanti, segundo a qual prevaleceu um critério técnico e não político. Segundo o Jornal:

No caso do S.r. Cavalcanti, trata-se de um urbanista cuja opinião autorizada sempre se reclama e se ouve com a maior atenção. O novo prefeito de Belém é autor de vários trabalhos, tendo demonstrado também os seus largos conhecimentos através da imprensa (**A Notícia**, 18 de fevereiro de 1943, p. 1).

O destaque dado à opção de um técnico buscava amenizar os critérios políticos da escolha de Cavalcanti para prefeito de Belém que, evidentemente, existiram e levaram Cavalcanti a assumir o principal posto do Executivo Municipal. Se, de um lado, interessava a Cavalcanti e à imprensa carioca o destaque à opção técnica, internamente, Magalhães Barata justificava à elite local a escolha de um urbanista com sérios objetivos junto à administração municipal e planos de longo prazo.

Jerônimo Cavalcanti pareceu não assumir o cargo sem ao menos buscar informações básicas sobre a cidade que governaria, como demonstra texto publicado na *Revista Brasileira de Geografia* às vésperas de sua viagem. Relacionando seu trabalho à geografia, destacava que seu projeto seria adaptado à antropogeografia da região; seria um “planejamento indígena” (CAVALCANTI, 1943, p. 123).

No texto, buscava esclarecer quais seriam seus principais eixos de ação ao assumir a municipalidade. Segundo sua perspectiva, era urgente enfrentar dois antigos problemas de Belém: o saneamento das grandes e numerosas áreas alagadas. Sobre a questão, Cavalcanti planejava:

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

Sobre o problema de abastecimento, bastante frequente na cidade, Cavalcanti afirmava:

Um outro problema para o qual já dei os primeiros passos é o problema alimentar e de abastecimento da cidade. Para isto já encarreguei agrônomos e especialistas para fazerem um levantamento das terras sem aplicação em torno de Belém de modo a especificar-lhe as vocações e as áreas de produção a fim de formar um cinturão verde em torno da cidade, dividida em pequenas propriedades agrícolas, de tal modo que cada metro quadrado urbano habitado corresponda a um metro quadrado agrícola

cultivado. Com este objetivo torno a cidade autárquica do ponto de vista agrícola (CAVALCANTI, 1943, p. 123).

No trecho, fica evidente a preocupação de Cavalcanti em se diferenciar seu trabalho de antigos projetos urbanos que privilegiavam a estética dos centros em detrimento dos graves problemas de estrutura. O seu urbanismo, metodologicamente, começaria pelo subsolo e pelo aumento da produção de alimentos. Buscava demonstrar conhecimento sobre a cidade que assumiria como prefeito, mesmo que não a conhecesse pessoalmente.

Para Cavalcanti, eram estes os principais entraves ao desenvolvimento de Belém e que somente resolvidos tais problemas completar-se-iam as expectativas de desenvolvimento da cidade. Falando a seus pares, a planificação do crescimento da cidade se justificava por acreditar que:

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

A chegada de Cavalcanti a Belém foi alardeada de maneira distinta pela imprensa local e carioca. Na imprensa do Rio de Janeiro, Cavalcanti era um velho conhecido, visto sua longa carreira como colunista de questões urbanas. Na imprensa local foi evidente que o retorno de Magalhães Barata ganhou mais destaque na imprensa visto os meandros políticos das últimas décadas, a popularidade do interventor e o grande desconhecimento sobre o prefeito estrangeiro, não pertencendo aos meandros políticos locais.

A primeira entrevista que se conseguiu localizar do novo prefeito na imprensa local, foi publicada em maio de 1943 na Revista *Pará Ilustrado*, onde dá sinais importantes do que pretendia fazer e de sua diferença perante antigos gestores. Na reportagem, Cavalcanti destaca aos leitores sua excelente impressão da cidade. Narra sua chegada de avião e o choque com a grandiosidade dos rios e

das matas. Ao descer do avião tivera a certeza de que chegava em um lugar “de nível social elevado” (**Pará Ilustrado**, 22 de maio de 1943, p. 24).

Sobre sua tarefa de urbanista destacava que desde sua chegada a Belém insistiam em comparar seu trabalho de urbanista com aquele que o intendente Antônio Lemos havia feito por Belém no início do século XX. O urbanista fazia questão de se diferenciar de Lemos alegando enxergar no velho intendente um homem de visão, que soube muito bem embelezar os parques e jardins da cidade, fazendo uma grande obra que “necessitava ser conservada”. No entanto, dizia Cavalcanti, no tempo de Lemos:

[...] Belém viveu sua infância e como toda a infância, amando os jardins. Belém vai viver agora a Mocidade, e como toda a mocidade ávida e desejosa, do alívio, do requinte e da beleza. É o que vai lhe dar o urbanismo (**Pará Ilustrado**, 22 de maio de 1943, p. 24).

Cavalcanti claramente buscava se diferenciar do passado lemistista, e exaltava o seu papel técnico: Lemos fazia Jardins; ele, urbanismo. Era evidente o destaque dado a Cavalcanti para sua formação como urbanista que lhe oferecia competência para fazer um novo modelo de administração menos política e mais técnica.

A proximidade de Cavalcanti com a imprensa carioca, onde escrevia regularmente, influencia no grande acompanhamento de sua gestão, que reiteradamente busca construir a imagem de Cavalcanti no Rio de Janeiro como um modelo de gestor a ser copiado. Lá, é evidente que seu papel tem mais relevância que o de Magalhães Barata.

No jornal **O Globo**, por exemplo, longa reportagem foi publicada enaltecendo a administração inovadora de Cavalcanti que, para o periódico, deveria ser exemplo para todo Brasil. Com o Título “Nem Homem parado, nem água parada”, ficava claro o sentido civilizador de sua proposta de urbanismo.

Após uma observação inicial, publicava na imprensa carioca suas impressões sobre o trabalho que o aguardava e a ampliação do rol de problemas urgentes:

Certo dia, nas ruas de Belém do Pará, viu-se um homem desconhecido caminhar sozinho, examinando tudo, reparando tudo. De passo em passo tirava um caderninho do bolso e anotava qualquer coisa. Tempos depois souberam que aquele homem curioso era o prefeito de Belém, o novo prefeito, chegado do Rio. Não trazia como credenciais títulos políticos, mas razões técnicas reforçadas pela experiência adquirida num longo período de serviços em obras públicas da cidade do Rio de Janeiro. O prefeito, Jeronymo Cavalcanti, achava-se nessa capital, onde veio solucionar problemas de sua administração. E fez ao GLOBO uma pormenorizada descrição do que viu e não gostou nas ruas de Belém (O GLOBO, 03 de março de 1943, p. 3).

O novo prefeito alegava ao jornal que fora nomeado prefeito com dois objetivos importantes “o conserto da máquina burocrática para adaptá-la a velocidade da época” e a elaboração do “Plano de Urbanização” com vistas a preparar a cidade para sua “grande função sócio econômica” [sic] do futuro. Antes de realizar seu plano Cavalcanti alertava ter algumas prioridades que por sua gravidade exigiam ação urgente: o abastecimento, a limpeza pública, o transporte e o saneamento (O Globo, 03 de março de 1943, p. 3).

Nesse novo contexto e já com alguma vivência em Belém, o saneamento deixa de ser a maior prioridade da gestão de Cavalcanti. Pela gravidade da questão, uma solução para o problema de abastecimento passa a ser a sua grande prioridade.

Para a imprensa carioca, Cavalcanti era mais detalhista quanto aos problemas da cidade. Dos que havia visto, em sua opinião, o mais grave e gritante aos olhos era o problema de abastecimento de Belém. Além das faltas rotineiras de muitos alimentos de natureza básica, queixava-se do alto preço dos alimentos na cidade:

Encontrei em Belém com um “standard” de vida elevadíssimo, proibitivo para o pobre, que só por milagre subsiste. O preço da carne e dos gêneros de primeira necessidade está muito além da capacidade aquisitiva do salário médio da população menos favorecida (O Globo, 03 de março de 1943, p. 3).

Como outro grave problema, Cavalcanti falava da limpeza pública da capital que, segundo o mesmo, era quase inexistente além de totalmente ineficiente já que o escoamento da água da chuva era restrito a poucas ruas do centro. Segundo o prefeito mais de 2/3 das ruas estavam tomadas de mato em virtude do alagamento. Como ação de emergência destinara cerca de 230 homens para limpar

a cidade. Havia dado uma ordem clara ao Sr. Aníbal Duarte, Superintendente da Limpeza Pública “nem homem parado, nem água parada”. Segundo o prefeito, havia tirado várias fotografias que mostravam o alto e denso matagal que se formava em muitas ruas da capital (**O Globo**, 03 de março de 1943, p. 3).

O transporte público era outro problema grave para o prefeito. Segundo o mesmo, o que já era denunciado pela imprensa local, o serviço de bondes encontrava-se em estado “pré-agônico” com carros superlotados e com a “ridícula velocidade de 6 a 8 quilômetros por hora”. Na opinião do prefeito o sistema era tão velho e “quase imprestável” que um colapso era previsto a qualquer momento (**O Globo**, 03 de março de 1943, p. 3).

Por último, mas não menos grave, destacava-se a ausência de sistemas de saneamento dos alagados, resolvidos com aterramento, construção de galerias de águas pluviais e rede de esgoto urbano. Em sua opinião, era impossível começar qualquer projeto de urbanismo sem mexer primeiro no subsolo, garantindo o saneamento das baixas de Belém (**O Globo**, 03 de março de 1943, p. 3).

Garantia o prefeito que os desafios eram enormes; no entanto, possuía uma tranquilidade: a certeza do poder e popularidade do Coronel Barata, o que lhe garantia a aplicação de medidas importantes para a melhoria da urbanização de Belém:

[...] excedeu, de muito, a minha expectativa a popularidade do coronel Barata. O homem é de fato do povo e o povo é de fato do homem. A estrondosa manifestação que recebeu no dia de sua chegada não ficou apenas como a chama rápida de um incêndio de entusiasmos que lavrou em toda a cidade. Ela continua (**O Globo**, 03 de março de 1943, p. 3).

Fica clara, na fala de Cavalcanti, a relação de seu estilo de urbanismo e a figura política centralizadora e populista de Magalhães Barata, que em grande medida poderia garantir a aplicabilidade de medidas pouco populares ou de interesse de grupos da elite local contrárias às medidas da prefeitura.

No mesmo jornal, alguns meses depois, em 30 de julho, outra reportagem dava sinais de alguns encaminhamentos dados por Cavalcanti aos problemas apontados meses antes. Cavalcanti buscava dar à reportagem o ritmo do trabalho que impulsionava na prefeitura. Na reportagem, com o título “o Pará estava à beira de um Colapso”, Cavalcanti garantia sua imagem de “Salvador” de uma cidade à

beira do caos. Comentava que, graças aos Acordos de Washington, havia aumentado em importância considerável a arrecadação do município, mas que as dificuldades de obtenção de materiais e mão-de-obra qualificada em tempos de guerra era um grande entrave ao desenvolvimento da cidade; sobre isso comentava como sendo urgente a construção de uma estrada que ligasse Belém ao restante do Brasil que encerrasse a dependência exclusiva da navegação marítima (*O Globo*, 30 de julho de 1943, p. 4).

Sobre o problema do abastecimento, alegava haver conseguido, ainda que momentaneamente, aumentar a cota de carne para o consumo, bem como havia determinado a construção de mercados nos distritos de Pinheiro e Mosqueiro que, pela distância do centro de Belém, sofriam mais os efeitos da crise alimentícia.

Tentando melhorar o aspecto de abandono do centro da cidade anunciou na reportagem uma reforma na Praça da República em Belém com vistas a dar novo ajardinamento à praça e valorizar a estatuária francesa do início do século XX.

Sobre a casa do operário, alertava que já havia feito consideráveis esforços para delinear uma política oficial para a casa popular, que visava efetivamente acabar com um cenário de moradias alugadas e sem estruturas mínima de habitação higiênica:

Não esqueci também a construção da casa do operário. Alias é este um dos mais ardentes desejos do Cel. Magalhães Barata, incontestavelmente um grande abnegado amigo da pobreza. Já mandei fazer o levantamento estatísticos dos barracos existentes, começando pela Vila Teta, afim de saber qual a capacidade média de pagamento de aluguel por parte do operário e do capital que é necessário inverter para a construção imediata de mil casas, de modo tal que o inquilino se torne proprietário em dez anos, pelo sistema de amortizações incorporadas ao aluguel (*O Globo*, 30 de julho de 1943, p. 4) [sic].

No **Diário da Noite**, também no Rio de Janeiro, Cavalcanti demonstrava sua preocupação com as áreas alagadas, que, além de insalubres, eram as mais habitadas pela população pobre de Belém. Pouco tempo após sua chegada a Belém, Cavalcanti visita uma das áreas mais pobres da cidade, com claro objetivo de estabelecer estratégias de enfrentamento do problema:

O prefeito de Belém, Sr. Jerônimo Cavalcanti, visitou ontem a Vila Teta, inspecionando as habitações proletárias e constatando as lamentáveis

condições de higiene das mesmas bem como certificando-se dos preços extorsivos dos seus alugueis. O prefeito Jerônimo Cavalcanti resolveu por isso, designar uma comissão para fazer o levantamento estatístico da Vila, a fim de tratar da construção de uma Vila operaria moderna, numa área conveniente da cidade. Nesta, o inquilino torna-se dono da casa depois de pagar certo número de anos de aluguel. Procura assim o governo paraense solucionar o problema da habitação das classes pobres (*Diário da Noite*, 08 de maio de 1943, p. 5)

No **Diário de Notícias** também se publicavam os atos de Cavalcanti, como sua política de enfrentamento do problema de abastecimento da capital:

O prefeito da cidade, Sr. Jerônimo Cavalcanti, designou uma comissão de engenheiros para vistoriar as obras municipais designando ainda outra comissão de médicos e veterinários, para estudar os problemas de suas especificações e atinentes ao abastecimento dos mercados da cidade (**Diário de Notícias**, 26 de fevereiro de 1943, p. 5).

Ainda que muito destaque tenha sido dado à nomeação de Cavalcanti, sua vida política como prefeito da capital não chegou a seis meses; nomeado em fevereiro de 1943, no início de agosto, o prefeito pedia a sua exoneração do cargo. A repentina saída do prefeito oferece indícios de problemas junto ao governador Magalhães Barata.

Na imprensa do período não surgiram muitos comentários sobre a razão da saída de Cavalcanti de maneira tão repentina. No geral, colocando a culpa em problemas de saúde de Cavalcanti que o obrigavam a retornar ao Rio de Janeiro. Carlos Roque, na biografia que faz de Magalhães Barata, oferece uma outra explicação.

Segundo Roque, a saída de Cavalcanti tinha a ver com as obras que o mesmo iniciara na Praça da República. O então prefeito havia começado reformas com o objetivo de modernizar a praça, trocando o calçamento e melhorando a arborização. Ao iniciar os serviços emitiu parecer contrário à permanência das velhas mangueiras que circundavam não somente a praça, mas quase todas as ruas do centro.

Para Cavalcanti, as mangueiras da cidade não eram adequadas, pois as folhas grandes entupiam os bueiros, as raízes destruíam o calçamento além do fruto que vez por outra causava acidentes. Dessa forma, sugeriu ao interventor a

derrubada das Mangueiras da praça e o plantio de oitizeiros, que, segundo Cavalcanti, eram árvores mais adequadas à vida urbana. Segundo Rocque, a sugestão de Cavalcanti foi aceita de pronto por Barata, e o prefeito passou a substituir mangueiras da Praça da República por oitizeiros.

Como reação, o jornalista Santana Marques publicou em “o Estado do Pará”, no dia 18 de maio, texto bastante crítico à derrubada das mangueiras sob argumentos de limpeza urbana. Segundo Santa Marques:

[...] a cidade sempre se manteve limpa através dos anos, apesar de ser mangueiras a sua arborização predominante. Se isso era possível com prefeitos não técnicos, não estritamente talhados para o cargo que exerciam, por que não ha de ser com o Dr Jerônimo Cavalcanti, perito na sua especialidade. Vassoura, agua e limpeza! [...] No primeiro governo de Magalhães Barata, vassouras, água, foice e enxada em mãos hábeis e eficientes, desentupiram valas, removeram entulhos [...], o que por si só constitui um programa de trabalho. [...] Não é tempo de planejar carvalho para as gerações vindouras [...] Concentrando o esforço da administração municipal na água e na vassoura, na foice e na enxada, sua senhoria, já teria levado a efeito um serviço de Hércules numa fornalha de pigmeus.

O posicionamento de Santana Marques mostrou-se uma clara reação não apenas à substituição das mangueiras da Praça da República, mas à ação de planejamento urbano que focalizavam o futuro sem atingir de imediato os problemas do presente. Ironizava a pretensa competência técnica de Cavalcanti, que buscava rotineiramente se diferenciar de outros gestores como um “prefeito técnico”. Em uma cidade com sérios problemas como Belém, parecia a Santana Marques existir problemas mais urgentes a serem resolvidos. Segundo Rocque, a reportagem teve grande efeito na cidade gerando a Cavalcanti o apelido de “Prefeito Lenhador”.

A resposta de Cavalcanti veio no dia 18 de maio, na **Folha do Norte**; nela, Cavalcanti elencava as razões técnicas da não adaptação da mangueira, nem mesmo da atual disposição delas na Praça da República. Explicava sua função como urbanista e que o que estava fazendo “era técnica paisagística e não ofensiva contra as mangueiras”. Em sua defesa, a ação elencava ainda que a praça era *jardim* e não um *bosque*, tendo preferências aos gramados verdes. Enquanto continuidade, afirma que o plano continuaria e que a “prefeitura sabia o que fazia”.

Figura 42: As crises da “Belém Atual” em 1945.



Fonte: *Folha Vespertina*, 26 de maio de 1945, p. 1.

As críticas a Cavalcanti eram mais evidentes nos jornais de oposição ao interventor que, mesmo alguns anos após o caso, ainda lembravam o episódio das mangueiras. Em 1945, uma charge publicada na **Folha Vespertina** denunciava as ineficiências do Grupo Baratista no enfrentamento dos problemas contemporâneos da capital.

Na charge anterior, alguns dos principais problemas da cidade estavam apontados: a ineficiência do serviço de energia elétrica, a falta de manutenção dos bondes (“não adianta meu velho o fio está quebrado!”); a fila nos mercados (“até chegar a minha vez não tem mais nem um osso!”); a falta de água (“lata 0,40”); a polêmica relação de Barata com o *Jogo do Bicho*, crítica ao mandonismo local (“Mas seu delegado eu não disse que o coronel é feio!”); relação com os soldados norte-americanos que invadiam o cotidiano da cidade (“Alô Baby!”), bem como os planos

de Cavalcanti (“meu deus com esse plano de Urbanização nem manga se tem pra comer!”) (**Folha Vespertina**, 26 de maio de 1945, p. 1.).

Ficava evidente que parte da população esperava ações mais urgentes aos problemas diários da capital bem como pareciam não compreender o papel de um planejamento a longo prazo como propunha Cavalcanti. A imagem de gestão eficiente propagandeada na imprensa carioca com certeza não era a mesma imagem que Cavalcanti conseguiu em Belém, como “o prefeito Lenhador”.

Segundo Rocque, mesmo com a reposta publicada, os conflitos internos causados pelo caso das mangueiras levaram Cavalcanti a sentir-se desgastado e solicitar a dispensa da função de prefeito. Pode-se supor que o prefeito tenha percebido que a dificuldade para retirar as mangueiras da praça anunciaria problemas mais sérios na aplicação de mudanças drásticas que viriam com o plano de urbanização.

Octavio Meira que, na época, era Procurador Geral do município, em seu livro **Memórias do quase ontem**, relembra o período em que Jerônimo Cavalcanti fora prefeito de Belém. Segundo o autor:

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

Ao que parecia, Cavalcanti teve dificuldades em lidar com as atividades políticas inerentes ao papel de prefeito segundo a cultura política local. A inovadora junção de prefeito e urbanista parecia naquele momento não ter sido a melhor opção. Cavalcanti abandonava a função de prefeito, mas se comprometia a continuar como urbanista, construindo o plano de urbanização de Belém que de fato foi entregue a Barata em 1944. Ao sair, o ex-prefeito assinou contrato com a prefeitura de Belém se comprometendo a entregar à municipalidade um conjunto de monografias sobre a cidade e políticas necessárias ao seu desenvolvimento:

No meu contrato com a Prefeitura de Belém estabeleci uma cláusula em que me comprometi preparar uma enciclopédia urbanística compreendendo: a) uma monografia antropogeográfica de Belém no que se refere à história, tradição, meio social, capacidade econômica, natureza do *habitat* e outros fatores dominantes que concorreram para a formação e crescimento respectivos. Interpretações que daí podem ser tiradas a fim de orientar o presente e futuro desenvolvimento urbano, bem como a formação estrutural e a dinâmica funcional da cidade; b) uma monografia sobre a geologia da região no que interessa à agricultura e à mecânica dos solos nas construções; c) uma monografia sobre a meteorologia no que diga respeito aos coeficientes pluviométricos, direções anamoscópicas e a mais aconselhável direção heliotérmica das ruas; d) uma monografia sobre a climatologia local e recomendação quanto à defesa do meio no que se refere ao grau de conforto térmico. Esta enciclopédia urbanística constituirá um repositório intelectual e doutrinário nas fases de elaboração e execução do Plano Diretor bem como marcará o início de uma larga propaganda de Belém (CAVALCANTI, 1944, p. 73). [sic]

O plano definitivo foi publicado em 1947 pela **Revista Municipal de Engenharia**, periódico da prefeitura do Distrito Federal a qual Cavalcanti escrevia regularmente. Uma versão reduzida foi também publicada em 1944 no **Boletim Geográfico do Conselho Nacional de Geografia**, da qual Cavalcanti era membro. A análise do plano teve como base essas fontes com vistas a perceber seus principais eixos que serão demonstrados a seguir a partir da ordem de prioridade dadas pelo autor na construção de seu texto.

4.3.1 Abastecimento Alimentar

Por reiteradamente criticar as antigas administrações que priorizavam a estética em detrimento da estrutura, Cavalcanti inicia a descrição de seu plano propondo soluções ao problema do abastecimento e do saneamento urbano. Para Cavalcanti, essa prioridade tinha forte serviço civilizatório ligado ao aumento da capacidade de trabalho: alimentando o trabalhador e saneando sua habitação era possível fazê-lo trabalhar mais. Segundo o urbanista:

Tendo sido prefeito de Belém, durante algum tempo, verifiquei no desempenho dessa investidura, que o rendimento horário do trabalhador, era uma fração apenas do de um homem normal. Qual seria a causa? Pus-me no campo de Inquérito. E, depois de várias investigações cheguei à seguinte conclusão: o trabalhador, numa grande porcentagem, era um subnutrido e um debilitado pelas febres. Daí a redução de sua capacidade de trabalho. Nestas condições minha primeira preocupação, ao iniciar os estudos do plano de urbanização, foi a de cuidar do homem, isto é, a de

nutri-lo e, ao mesmo tempo, dar-lhe um *habitat* saneado, que lhe garantisse o êxito biológico (CAVALCANTI, 1944, p. 71).

É importante lembrar que os problemas de abastecimento sempre foram recorrentes na história da capital paraense. No entanto, como demonstramos anteriormente, em tempos de guerra, a situação se agravava bastante. Cavalcanti critica uma resolução do problema baseada exclusivamente no aumento da importação de mercadorias; segundo o prefeito, era preciso que o poder público incentivasse a criação de um cinturão verde no entorno da cidade com vistas a produzir os produtos básicos de consumo, diminuindo a importação e acabando de uma vez com as frequentes crises de abastecimento da capital. Sob a defesa de um “êxito biológico”, Cavalcanti passava por cima da cultura alimentar local defendendo sua revisão especialmente com ampliação no consumo de carne vermelha, frutas e legumes.

Segundo Cavalcanti, com o apoio de agrônomos, realizou vários testes com vistas a identificar áreas propensas à agricultura no entorno da cidade identificando PH, composição química etc. Tal estudo permitiria identificar as melhores áreas para o cultivo legumes, frutas e verduras. Identificando essas áreas, a prefeitura tomaria posse das mesmas e as distribuiria a colonos interessados em produzir seguindo moldes contemporâneos de uma cooperativa agrícola. Para Cavalcanti: “Nessas áreas cada Colono terá uma pequena propriedade agrícola com residência própria da qual será proprietário dentro de dez anos, baseada a posse no sistema cooperativista” (CAVALCANTI, 1947, p. 13).

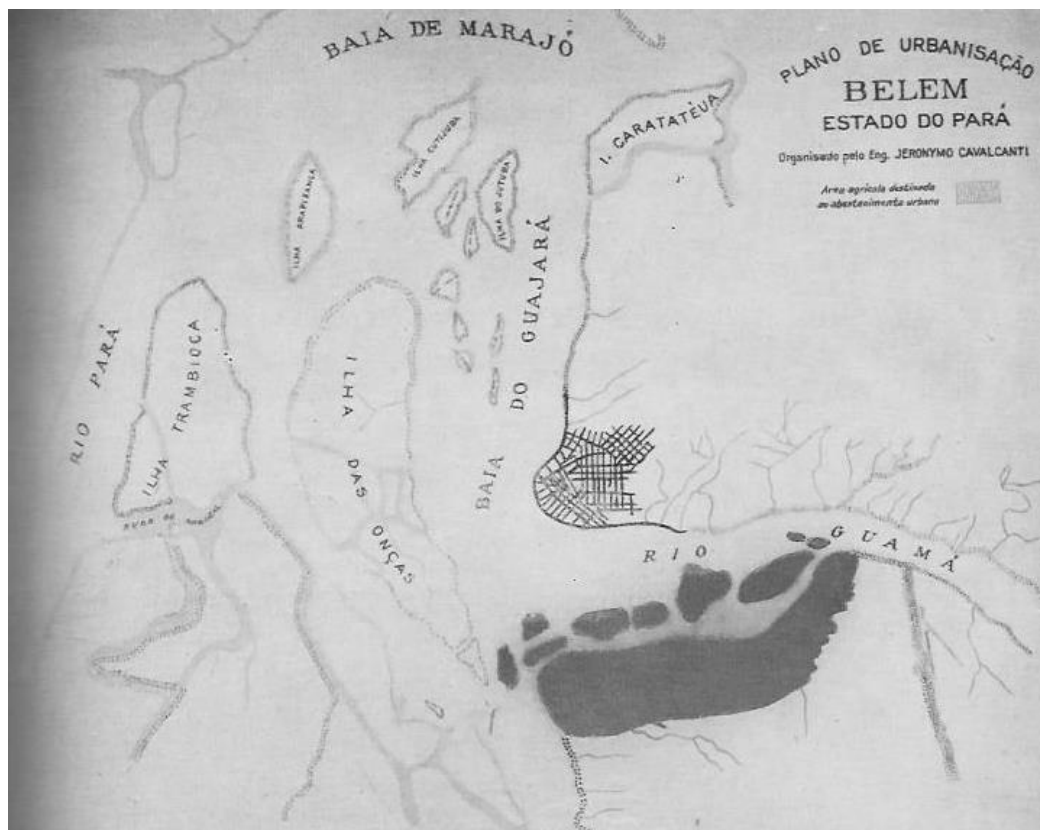
Para o urbanista as ilhas no entorno de Belém destacavam-se por um grande potencial agrícola e pastoril. Segundo o mesmo:

Estas áreas compreendem o arquipélago formado pelas ilhas dos patos, Jussan, Penedia, Cumbú, Marineiro, Murutuba, Paulo da Cunha, e terrenos de Guajará-miry, situados entre os rios Janipauba e Jacaréguara. Estas terras constituem área privilegiada para o abastecimento agrícola de Belém, de vez que o transporte de seus produtos, feitos por canoas, assegura duas vantagens de excepcional importância: primeiro a do preço baixo do transporte segundo, a da independência de combustível, material cuja carência concorreu para agravar a crise de abastecimento agrícola em todo o mundo, frente a importância da guerra (CAVALCANTI, 1947, p. 14).

Para tornar o plano possível financeiramente, Cavalcanti garantia ser possível a criação de cooperativas de crédito que, com o apoio do Estado,

conseguisse tornar Belém autárquica em termos de abastecimento. Segundo Cavalcanti, com o apoio norte-americano era possível conseguir boa linha de sementes para garantir produção de qualidade.

Figura 43: Área reservada para abastecimento de Belém.



Fonte: Biblioteca do Clube de Engenharia - Rio de Janeiro.
CAVALCANTI, 1947, p. 13.

Além de áreas produtoras de frutas, legumes e verduras, era necessário intercalar essas áreas com setores de criação de gado, bem como granjas que conseguissem melhorar o abastecimento da Capital. Segundo Cavalcanti, era preciso trazer a criação de gado para a área mais próxima de Belém, já que naquele tempo grande parte da carne vinha do baixo Amazonas e da Ilha do Marajó (CAVALCANTI, 1947, p. 16).

Com a ampliação da criação de animais no entorno de Belém poder-se-ia utilizar das fezes desses animais em conjunto à criação de usinas de beneficiamento

do lixo da capital, criando uma fonte de adubo de boa qualidade e baixo custo para as áreas agrícolas. Para Cavalcanti:

Para resolver este problema, sendo como se sabe o adubo aqui muito caro, o governo municipal promoveria o aproveitamento do lixo, queimando-o e depurando-o em câmaras zimotérmicas. Obter-se-ia, desta forma, um adubo rico em matéria azotada e ácido fosfórico, ao qual se poderia acrescentar todo o osso remanescente dos matadouros. Como esta produção de adubo não será, com certeza, suficiente, organizar-se-ia uma outra cintura pastoril, principalmente de gado vacuum, que proporcionaria o complemento de adubo animal e de carne (CAVALCANTI, 1947, p. 14).

O incentivo ao uso dessa região e à utilização dos rios, igarapés e docas da cidade para o abastecimento dos mercados era, segundo Cavalcanti, uma solução inovadora em vista da possibilidade de rapidamente se acessar a cidade por todos os lados e depender-se o mínimo possível de transporte ferroviário ou de automóvel (CAVALCANTI, 1947).

A ampliação da oferta, proximidade e o reduzido custo de transporte contribuiria para a redução drástica dos preços dos alimentos em Belém, que por vezes foi apontado por Cavalcanti como abusivo e muito mais alto que nas principais cidades brasileiras.

Para abastecer de forma econômica, esse cinturão verde deveria estar associado a um sistema de mercados que deveriam ser construídos por toda a malha urbana, descentralizando o abastecimento dos antigos mercados no centro da cidade. Para esse urbanista era um problema que a população de Belém ainda se mantivesse, em sua maioria, ligada a um único mercado, como o do Ver-o-Peso. Era necessário construir uma rede de mercados distribuída igualmente pelo espaço urbano de modo que o indivíduo pudesse encontrar um mercado em um raio de 600 metros de sua residência:

Com isso, além de melhor distribuir o abastecimento por toda a área urbana, elimino ainda vários fatores prejudiciais, dentre eles cito dois, para só referir-me aos mais importantes: primeiro o do congestionamento do tráfego, evitando que o habitante se transporte de um ponto cardeal a outros a fim de abastecer-se, quase sempre em um mercado único na cidade. Disto resulta menos lugares ocupados nos veículos; segundo, o da perda de tempo que se evita, melhorando economia de cada um, de vez que não se detém mais nos longos trajetos da casa ao mercado, bem como elimina do orçamento diário mais o preço desta passagem de ida e volta (CAVALCANTI, 1947, p. 13).

Cavalcanti exemplifica no mapa a seguir as áreas onde deveriam ser construídos os mercados utilizando o formato hexagonal para garantir a proximidade com as diferentes direções em conjunto.

Figura 44: Planta de Localização dos Mercados.



Fonte: Biblioteca do Clube de Engenharia - Rio de Janeiro.
CAVALCANTI, 1947, p. 15.

4.3.2 Saneamento urbano

Em seu primeiro discurso, antes de sua posse como prefeito, Cavalcanti já havia garantido que o saneamento da capital seria sua grande prioridade, especialmente por já ter notícias prévias de que esse serviço era praticamente ausente em Belém.

Segundo o Plano de Urbanização, o problema do saneamento em Belém era grave por dois motivos: em primeiro plano, a localização geográfica da cidade em região equatorial com grande índice pluviométrico; em segundo, por estar

localizada em região fortemente influenciada pelo ciclo de marés dos gigantescos rios amazônicos.

Cavalcanti demonstra em seu plano que ao chegar em Belém teria pensado na aplicação do sistema de “avenidas canais” com comportas automáticas, tecnologia muito utilizada no restante do Brasil. Mesmo sendo um bom sistema, o urbanista acreditava que seria inviável sua aplicação na cidade, especialmente pelas enormes áreas alagadas que acarretaria em alto custo de construção e manutenção. Segundo Cavalcanti:

[...] basta dizer que o sistema de avenidas canais está na dependência de limpeza e conservação. Todos que residem na capital paraense sabem que isto representaria um sorvedouro de rendas municipais, podendo mesmo admitir que, se não houver uma administração sempre vigilante, esta conservação e limpeza se tornarão hipotéticas, o que ocasionaria fatalmente a obstrução dos canais. A solução de um problema técnico desta natureza não deve ser colocado na dependência humana (CAVALCANTI, 1947, p. 16).

Como solução menos custosa e definitiva Cavalcanti sugeria o aterramento sistemático das áreas alagadas utilizando como aterro material retirado por dragas do fundo da Baía do Guajará, o que representaria uma atividade econômica e de menor impacto. Para segurar e consolidar o aterro sugeria a construção de grande avenida que margeasse a cidade: “o aterro seria mantido por uma cinta perimetral de cais à margem do qual se localizariam avenidas de utilidade viária e belos feitos paisagísticos” (CAVALCANTI, 1947, p. 18).

Essa nova avenida margearia a cidade, ligando-a “por suas bordas” servindo, além de consolidar o aterro, como uma importante via de tráfego urbano. Para completar o serviço bastava a construção de tubulações de esgoto e coleta de águas pluviais. Esses dois sistemas eram de fundamental importância, especialmente em uma das cidades brasileiras de maior índice pluviométrico. Para finalizar esse item o ex-prefeito lembrava que “não haverá quinino que cure a malária em Belém, se este serviço não for executado” (CAVALCANTI, 1947, p. 18).

Figura 45: Demarcação de áreas alagadas.



Fonte: Biblioteca do Clube de Engenharia - Rio de Janeiro.
CAVALCANTI, 1947, p. 17.

No mapa acima se observa a demarcação das áreas alagadas que demandariam processo de aterramento. No entorno da cidade, “a Cinta Perimetral”, que deveria se tornar uma grande avenida de integração da cidade. Para terminar o item, Cavalcanti garante que o aterramento da cidade com material da Baía de Guajará traria outra vantagem: melhoraria a navegação e acesso ao porto de Belém ampliando o calado para a circulação de navios comerciais e de passageiros.

4.3.3 Rede de tráfego e abertura de novas avenidas: do Xadrez para a Teia.

Depois de falar da “Cinta Perimetral” Cavalcanti inicia suas ponderações sobre a construção de uma nova rede viária em Belém, trabalho que deveria ser

precedido do serviço de abastecimento e saneamento da cidade sem o qual, frisava Cavalcanti, “nada poderia ser feito” (CAVALCANTI, 1947, p. 18).

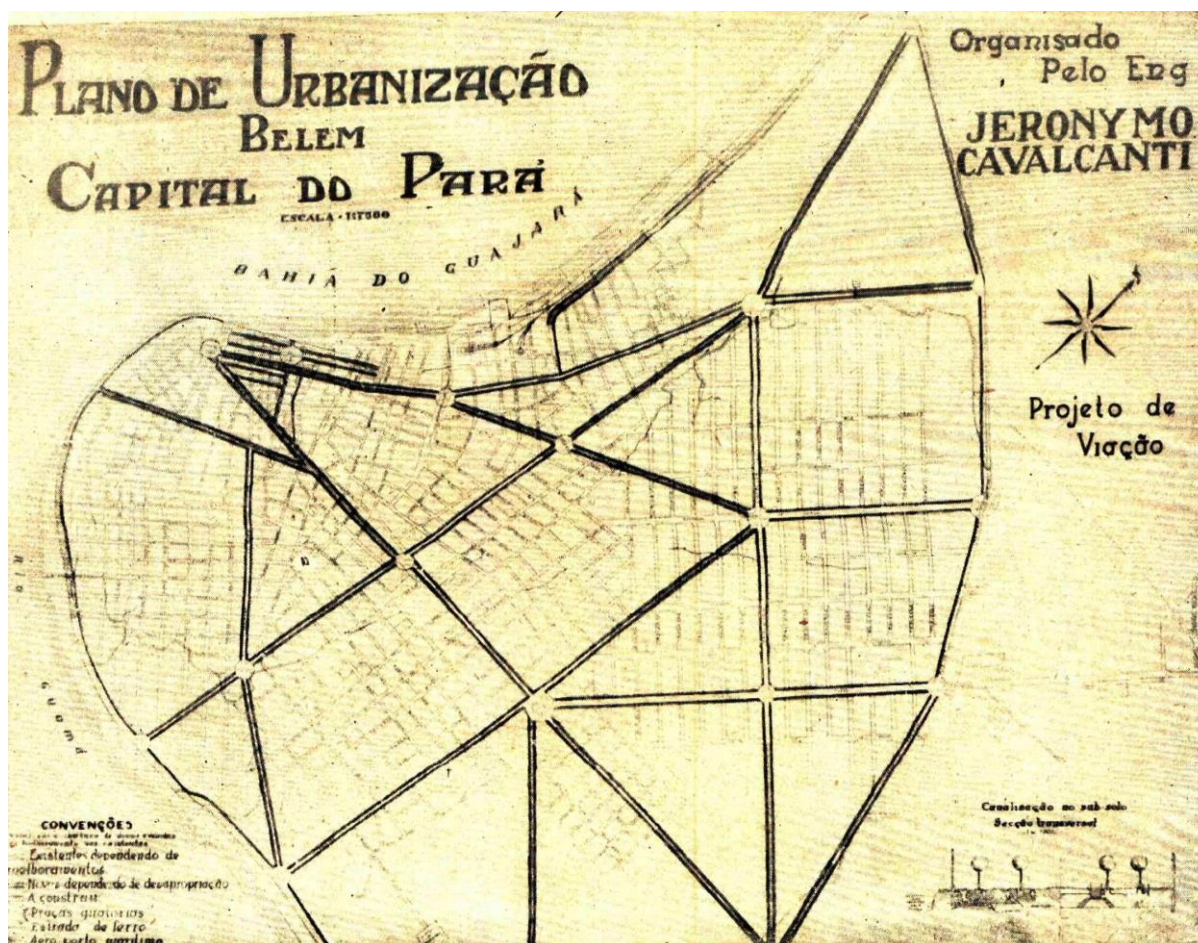
Nesse item, Cavalcanti tece duras críticas ao velho traçado em xadrez que preponderava em Belém que, por sua antiguidade e rigidez, não permitiria a rápida circulação em Belém e tornava trajetos curtos muito custosos para o automóvel. Le Corbusier, ainda na década de 1920, já fazia duras críticas a esse tipo de traçado urbano.

Cavalcanti sugeria a abertura do que descrevia como uma teia viária com as seguintes características: “em forma de leque radial e concêntrica [...] composta de grandes e largas avenidas, convergindo para várias praças rótulas e conjugando-se à perimetral que envolve toda a cidade” (CAVALCANTI, 1947, p. 18).

Além de ligar a cidade em suas bordas, o novo plano de avenidas previsto por Cavalcanti tornaria possível a circulação rápida em todas as direções e bairros da capital, além de incentivar a criação, nas “praças rótulas”, de novas áreas comerciais e administrativas que limitavam-se, anteriormente, ao centro da cidade.

A mudança de traçado se justificava por uma simples equação matemática: “o atual traçado em reticulado obriga o veículo quando se dirige de um ponto para o outro da cidade, caminhar sempre pelos catetos, isto é, pelo caminho mais longo, quando o ideal seria o caminho pela hipotenusa” (CAVALCANTI, 1947, p. 19).

Figura 46: O novo plano de Avenidas: A teia radial.



Fonte: Biblioteca do Clube de Engenharia - Rio de Janeiro.
CAVALCANTI, 1947, p. 18.

Para esse item, a importância da circulação rápida e da prioridade do automóvel aparece na definição de três fatores que são apontados como primordiais: “Trânsito, Estacionamento e Transporte”. Para o transporte público, lembra Cavalcanti que não era mais possível continuar com o “caótico e antiquado” sistema de bondes, sugerindo a sua substituição pelos, à época, modernos *trolleybus*, ônibus movidos a eletricidade já utilizados nos EUA e em várias capitais europeias:

O *trolleybus* oferece todas as vantagens como meio de transporte urbano. Não usa gasolina, o que representa ouro que não sai do país, e suprime-se ainda a presença dos gases perigosos resultantes da combustão nos motores de explosão; não corre sobre trilhos, o que representa considerável redução de capitais no preço de instalação, conserva a manutenção dos serviços, suprimindo-se ainda o ruído ensurdecido dos bondes; tem a velocidade do ônibus, 45 quilômetros por hora (o bonde de Belém corre

apenas com velocidade de 5 quilômetros por hora, quando corre), e permite cobrar o preço de passagem do bonde, pois que usa a mesma energia e não empata capital considerável na construção e conservação da infraestrutura (trilhos). (CAVALCANTI, 1947, p. 19).

No mesmo ano que Cavalcanti sugeria a aplicação desse meio de transporte em Belém era inaugurado em São Paulo, pelo prefeito Adhemar de Barros, as primeiras linhas de ônibus elétricos do Brasil, planejadas a partir dos planos de Prestes Maia; na opinião de Candido Malta Campos, ao analisar momento similar à cidade de São Paulo, isso demonstra um momento de em que se prioriza, nacionalmente, a “circulação do automóvel” (CAMPOS, 2000, p. 591).

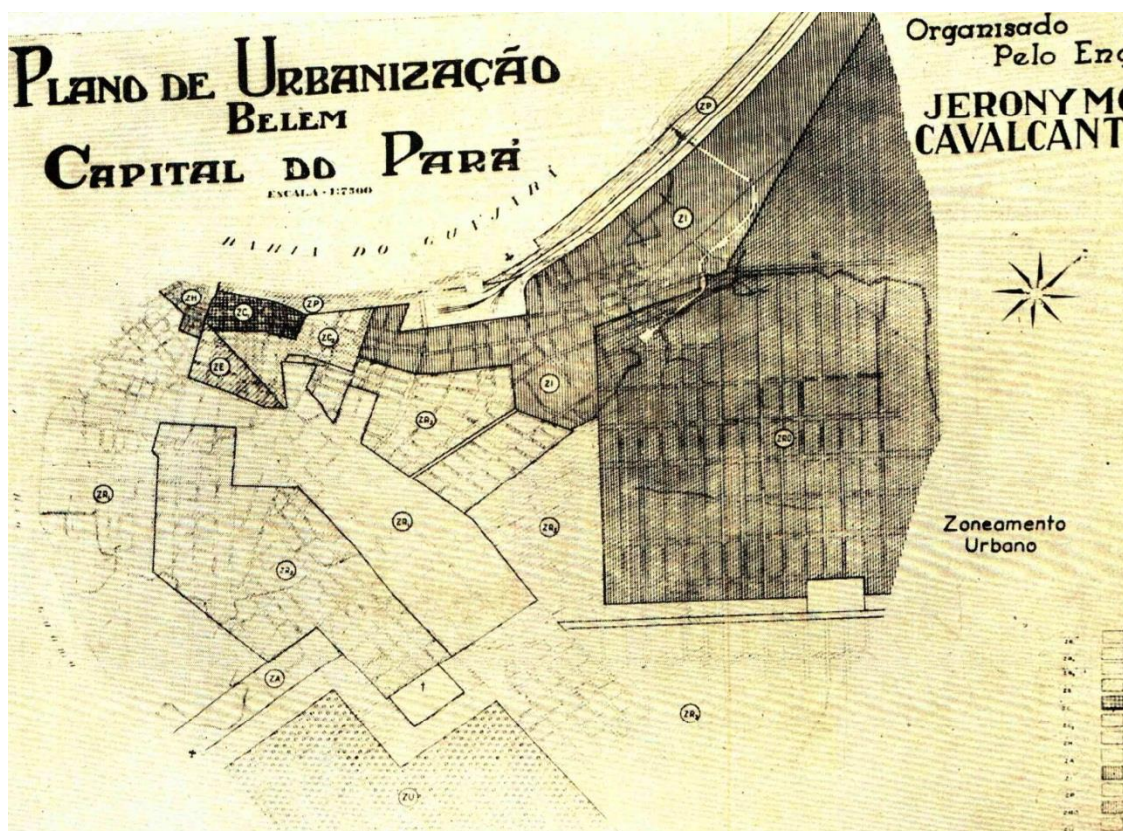
4.3.4 Zoneamento

Para que o novo sistema de avenidas funcionasse a contento era necessária a realização de um completo esquema de zoneamento da capital que era, na concepção de Cavalcanti, a intervenção do poder público na distribuição dos serviços urbanos e moradias segundo uma determinada função dada a uma zona urbana seja ela comercial, residencial ou administrativa, por exemplo.

Nesse sentido era fundamental tentar localizar a zona de trabalho próximo à de moradia segundo o perfil e classe social. Para dar o exemplo, Cavalcanti fala da área que planejou para serem instaladas as indústrias que chegariam à capital:

Por isso, localizei o porto e seu futuro desenvolvimento ao lado da zona comercial e industrial de tal modo que os produtos que se importa e exporta e a matéria prima que entra e o respectivo produto manufaturado que sai, fiquem subordinados ao regime do frete mínimo, dada a aproximação das três zonas portuária, comercial e industrial, medida que, além de baratear os produtos, evita o congestionamento do tráfego pela ausência de caminhões de carga nas áreas residenciais e vias importantes de trânsito rápido e semirrápido (CAVALCANTI, 1947, p. 20).

Figura 47: O Plano de Zoneamento de Belém.



Fonte: Biblioteca do Clube de Engenharia - Rio de Janeiro.
CAVALCANTI, 1947, p. 20.

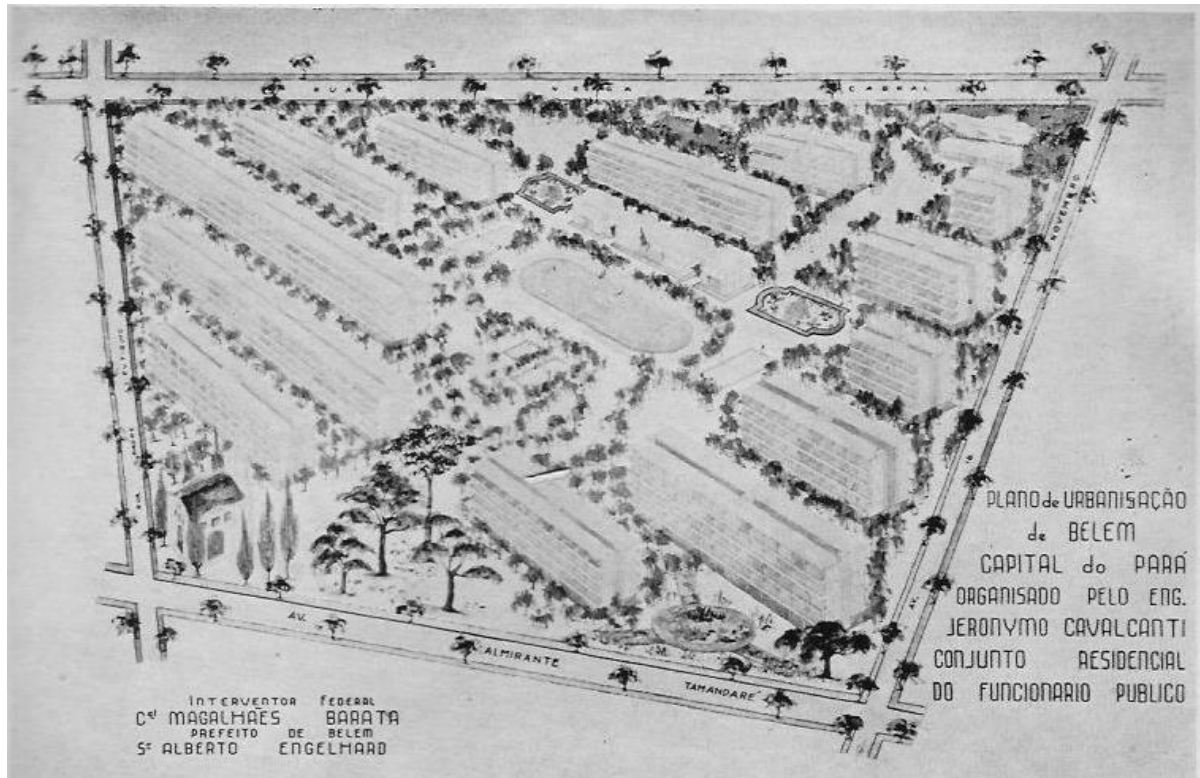
O zoneamento, tal qual pensado por Cavalcanti, setorizava as áreas de moradia em perfis rígidos de acordo com a função social, como a moradia dos funcionários públicos próximas às áreas administrativas, os operários próximos às áreas industriais, os comerciantes próximos às áreas de comércio etc.

Obedecendo a esta orientação localizei Z.R.O (Zona residencial operaria) próxima a Z.I (Zona Industrial), Z.E (zona residencial dos comerciantes) próxima à Z.C1 e ZC2 (Zonas comerciais), Z.P, (Zona Portuária) próximo a Z.I e a ZC1 e ZC2 e ainda ZR1, ZR2 e ZR3 (Zonas residenciais de primeira, segunda e terceira categoria (CAVALCANTI, 1947, p. 20). [sic]

As divisões feitas por Cavalcanti institucionalizam as diferenças sociais do período buscando distribuí-las de acordo com lugares sociais específicos e estigmatizando o perfil de moradia entre classes. A política fica evidente na maneira pela qual Cavalcanti projeta unidades de habitação, que seguem muitos dos preceitos de Le Corbusier, bem como do Modernismo brasileiro. Um exemplo é o

projeto do Conjunto residencial do servidor Público, previsto para ser construído no quadrilátero formado pelas avenidas Tamandaré, 16 de novembro, Veiga Cabral e São Francisco.

Figura 48: Conjunto Residencial do Funcionário Público.



Fonte: Biblioteca do Clube de Engenharia - Rio de Janeiro.
CAVALCANTI, 1947, p.29

As características correlatas ficam evidentes na disposição das edificações projetadas, onde prevalecem os arranha-céus cercados por grandes áreas verdes e de lazer, todos projetados para receber o sol e o vento na posição mais adequada. A área projetada para tal conjunto residencial leva em consideração a proximidade com a área administrativa prevista, que permaneceria no centro da cidade. É importante lembrar que até aquele momento era inexistente na região projetos de habitação de maior escala. Segundo Cavalcanti:

Diante da crise aflitiva da habitação, impunha-se na elaboração do planejamento urbano de Belém, encaminhar o problema para uma solução salvadora. É o que fiz projetando um conjunto residencial para o funcionalismo público, cujas habitações somadas as do operário e do

comerciário, reduzirão consideravelmente as dificuldades do presente para aquisição de uma casa. Conforme se vê, na figura, os edifícios estão orientados de acordo com a mais conveniente insolação e direção dos ventos. O conjunto será servido de uma escola, uma biblioteca, um velório, um serviço pré-natal e de puericultura, um posto médico e odontológico, campos de esporte e farta arborização distribuída de maneira a dar um grande sombreamento, e, ao mesmo tempo um belo efeito paisagístico (CAVALCANTI, 1947, p. 29).

Pensando em sua luta contra o “mocambo”, Cavalcanti oferece uma especial atenção à criação de um bairro operário na cidade. O projeto desse bairro ligado à formação de um Bairro Industrial era, para Cavalcanti, um dos pontos mais importantes de seu planejamento. Em área próxima ao porto, o urbanista prevê a construção de uma zona industrial na cidade, já que o antigo Bairro do Reduto, por sua proximidade ao centro, já não comportaria um centro moderno de indústrias.

Com a construção da Avenida Perimetral que margeia a cidade, Cavalcanti previa a transferência da zona industrial, antes próxima ao centro, para a zona de extensão do porto de Belém no caminho em direção a Vila Pinheiro (atual distrito de Icoaraci). Nessa área as indústrias teriam farta área de crescimento; além disso, seria facilitada a locomoção de pessoas e cargas, já que localizar-se-ia próxima ao porto, não representando necessidade de circulação de caminhões de carga no centro da cidade. Segundo o urbanista:

[...] a fábrica não pode permanecer próxima as residências, dos hospitais, das escolas, dos asilos ou outros de função similar, devido a poeira, a fuligem, a fumaça, ao ruído trepidante dos motores, aos gases tóxicos dos processos químicos (CAVALCANTI, 1947, p. 17). [sic]

Figura 49: O Novo Bairro Industrial.



Fonte: Biblioteca do Clube de Engenharia - Rio de Janeiro.
CAVALCANTI, 1947, p.17

Na área demarcada em cor mais escura seria disposta a nova Zona industrial da capital, construída em área pouco habitada; no entanto, com facilidade de acesso ao porto, ao aeroporto de Val de Cans e ao lado da estrada de ferro de Bragança. Em tempos de guerra ainda recente, apresentava ainda a ideia de que a região fosse utilizada como abrigo para bombardeios (CAVALCANTI, 1947, p. 40).

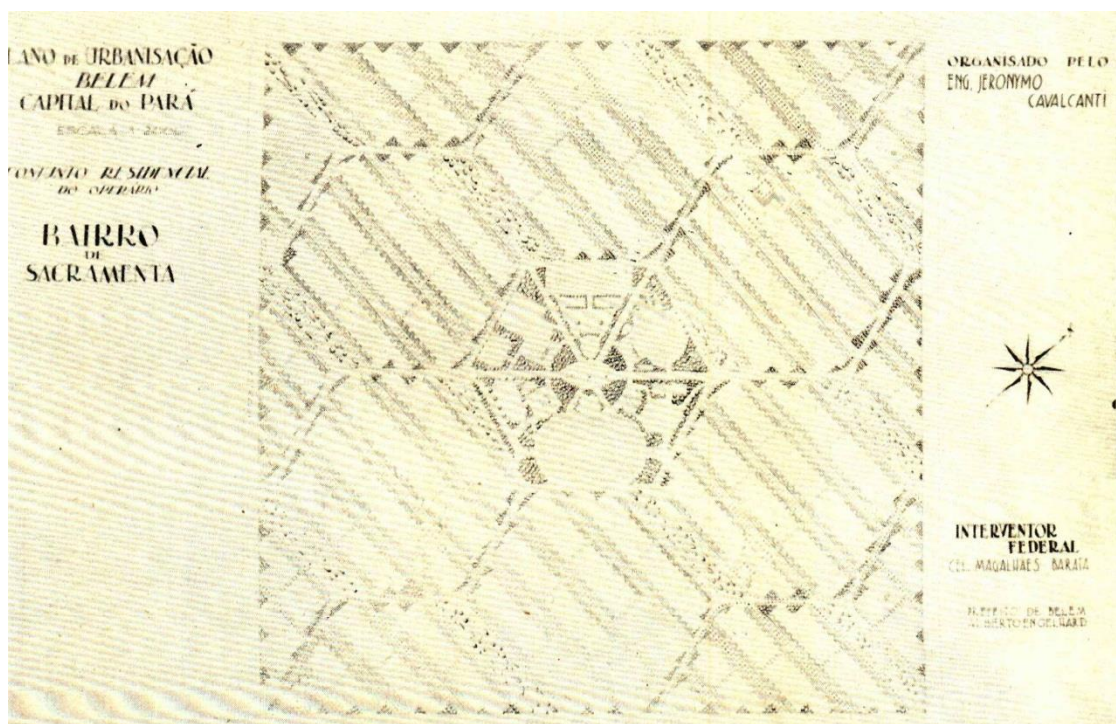
A região representava também uma vantagem ambiental, já que os ventos, na maior parte do tempo, tendiam a correr em direção à Baía de Guajará, levando para aquela região os ruídos, a fumaça e os gases tóxicos. Para proteger as regiões habitacionais próximas, Cavalcanti previa que a região fosse cercada por uma cortina verde de eucaliptos “com o fim de neutralizar a ação daqueles gases tóxicos e demais elementos provenientes da indústria” [sic] (CAVALCANTI, 1947, p. 41).

Para abrigar os futuros operários da extensa população, Cavalcanti projeta um novo bairro para a capital: o “Bairro residencial operário da Sacramento”, projetado em área próximo ao Bairro industrial de modo a facilitar a acesso do trabalhador de forma rápida e sem engarrafamentos. O novo bairro teria a missão “patriótica” de “elevar a moral do homem, enobrecer e dignificar a família, preparar e dar a todos alegria de viver”, promovendo e consolidando a “gratidão a seus governantes”.

A figura abaixo mostra o planejamento feito para o Bairro da Sacramento traçado dentro de um molde hexagonal, segundo Cavalcanti o mais econômico e paisagístico tipo geométrico de estrutura urbanística, tendo capacidade para oferecer habitação a cerca de 35.000 pessoas. Havia pensado para ser autônomo em relação ao centro da cidade, com estruturas de comércio, escola e lazer a poucos metros das unidades de habitação:

Vê-se ao centro um hexágono densamente arborizado e no qual estão localizados um serviço pré-natal e de puericultura, um posto médico e odontológico, uma crèche, um saps, uma biblioteca, uma escola, um velório, um clube, um teatro ao ar livre, um conjunto de campos de esportes e um estádio olímpico (CAVALCANTI, 1947, p. 31).

Figura 50: O Bairro operário da Sacramento.



Fonte: Biblioteca do Clube de Engenharia - Rio de Janeiro.
CAVALCANTI, 1947, p.31

As moradias seriam pensadas para se estruturar em edifícios de dois pavimentos sobre pilotis igualmente pensados com posição para receber melhor a insolação e os ventos da região. As quatro escolas projetadas e distribuídas pelo bairro levariam o estudante a andar, no máximo, 500 metros e 300 metros para as zonas comerciais e de lazer.

Na proposta de Cavalcanti fica claro que seu processo de Zoneamento tinha um objetivo de influenciar na divisão social das classes econômicas pelo espaço urbano, definindo de maneira clara e legal seu ocupante através da construção de unidades de habitação planejada. A ideia de uma unidade autônoma que funcione como uma “cidade operária” oferecendo todos os serviços urbanos reforçando o afastamento da população mais pobre do centro da cidade.

A ideia de localizar moradias de funcionários públicos, comerciários, operários etc. em lugares diferentes tem clara pretensão de separar em guetos de sociabilidades grupos que se coadunam por atividade econômica e tornar essa característica um fator determinante para a moradia.

Essa segregação ficava evidente nos projetos de moradia popular. Como apontado anteriormente, Cavalcanti já havia declarado sua luta contra a moradia popular improvisada, os “mocambos”, e sua defesa de uma política pública de moradia popular à qual dedica uma parte considerável de seu plano para descrevê-la.

Ao observarmos a imprensa carioca nos anos posteriores, o projeto do Bairro da Sacramento é a única parte do plano reiteradamente citada como proposta de aplicação ao longo do território nacional:

Quando projetei o plano de Urbanização de Belém, fi-lo na convicção de que o governo não ficaria impassível diante da situação de inferioridade humana em que vive a população operaria. Por isso projetei o Bairro da Sacramento, que é bem uma cidade operaria, com capacidade para 35 mil habitantes. Seu traçado obedece ao tipo hexagonal, que é hoje em urbanismo, a mais avançada forma geométrica com base econômica e, ainda, com segurança e bem estar. Para conseguir este triplo objetivo compus um conjunto residencial do tipo celular autônomo satisfazendo o complexo das atividades coletivas dentro da base topométrica que assegura a diminuição das distancias aumenta a velocidade, e concentra o quadro urbano essencial à vida em comum. Como se sabe, esta vida em comum se constitui da residência, da zona de abastecimento, da escola elementar, do recreio ativo, do parque de repouso, dos campos esportivos,

das instituições de fundo social, enfim, da igreja do cinema, da feira da paisagem etc. Tudo isso foi projetado e encontra-se no bairro da Sacramento (**O Globo**, 01 de Abril de 1946, Vespertina, Geral, p. 1).

A periferia de Belém, nos tempos de Cavalcanti, não possuía em relação ao centro uma distância física longa. Em grande medida, em Belém, a tensão entre o centro se dá pela presença ou não de alagamentos. Nesse período, a periferia não deve ser considerada como um lugar distante do centro, já que, em grande medida, a tônica que separa *centro* de *periferia* está diretamente ligada às áreas alagadas da cidade, comumente chamadas de “baixas”. Segundo Edilza Fontes, essas áreas devem ser entendidas como:

Espaço social construído e identificado pela população de Belém como espaço não urbanizado da cidade, no sentido de não receber serviços públicos de saneamento, asfalto, luz transporte etc. [...] O termo baixada é analisado com o mesmo conteúdo do termo periferia, por ser o que caracteriza não o estar perto ou longe do centro da cidade, mas por ser o espaço social construído pela população de baixa renda (FONTES, 2002, p. 210).

Essas áreas alagadas, muitas vezes próximas ao centro da cidade, foram gradativamente ocupadas pela população carente da cidade que, em grande medida, não conseguia morar nas ruas mais secas devido ao preço das casas e lotes. É importante frisar que a segregação espacial da pobreza se agravou substancialmente no início do século XX com o crescimento urbano causado pela borracha (SARGES, 2000, p. 187).

É importante lembrar, no entanto, que a atividade econômica não é fator decisivo na organização espacial nem nos bairros de elite, nem nas ditas periferias da cidade. Fatores étnicos, religiosos e culturais, entre outros, influenciam na distribuição populacional da cidade. Como lembra Certeau:

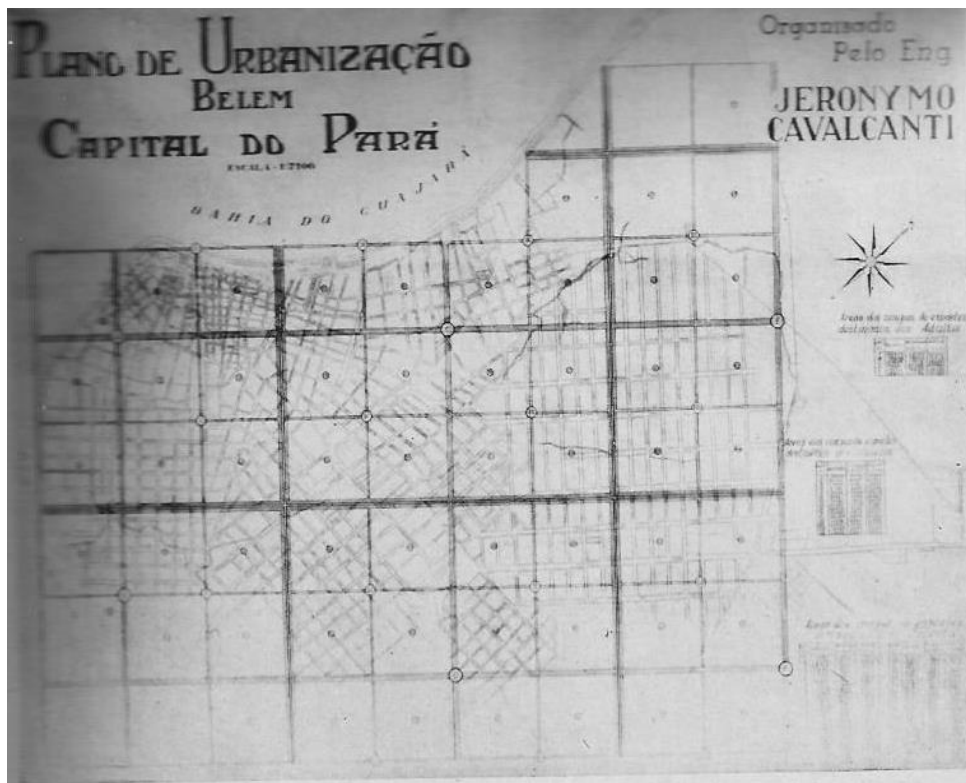
O espaço é o lugar praticado. Assim a rua, geometricamente definida por um urbanismo é transformada em espaço pelo pedestre. Do mesmo modo, a leitura é o espaço produzido pela prática do lugar construído por um sistema de signos – um escrito (CERTEAU, 1994, p. 207).

Dessa forma, é importante lembrar que nem no presente, nem mesmo no passado a classe econômica pode ser vista como um fator único e exclusivo a

influenciar o lugar de Moradia. Especialmente em Belém, cuja fronteira espacial era o alagado, a distância física entre uma região nobre e outra periférica poderia não chegar a um quarteirão. Sobre a questão, compreendo a separação entre periferia e centro em Belém utilizando o conceito de Espaço Social, defendido por Bourdieu como algo diferente de espaço físico.

4.3.5 Lazer e Verde Urbano

Figura 51: Localização das áreas de Lazer.



Fonte: Biblioteca do Clube de Engenharia - Rio de Janeiro.
 Fonte: CAVALCANTI, 1947, p.23

Uma das funções do urbanismo estabelecidas por Le Corbusier é a função de lazer que, ao lado do trabalho, da habitação e da circulação deveriam estar presentes em qualquer projeto que se pretendesse urbanístico. Como urbanista, Cavalcanti destaca este item como parte importante de seu trabalho em Belém.

Como define Alain Corbain (1985) ao estudar a história dos tempos livres, o lazer na modernidade tem íntima ligação com a ascensão do consumo sobre os ditos “tempos livres”, tornando o lazer uma peça-chave para a compreensão do capitalismo. Para Cavalcanti, o lazer é fundamental por melhorar “a condição fisiopsicológica e conseqüentemente aumenta o rendimento na hora do trabalho” (CAVALCANTI, 1947, p.22) Além de melhorar o ambiente de trabalho, a criação de áreas de lazer era mais um item da lógica civilizacional de seu plano já que entendia o esporte como item indispensável para o desenvolvimento de um espírito cívico. Segundo o urbanista:

Admite-se como tese firmada, que o emprego desta hora no recreio ativo, melhora as condições físico-psicológicas e conseqüentemente aumenta o rendimento na hora do trabalho. Nem de outro modo poderia ser, desde que o recreio é um divertimento e o divertimento é uma necessidade humana fundamental, porque é a própria higiene do espírito. O exemplo já vem dos gregos com os teatros e competições atléticas e dos romanos com os desportos e torneios coletivos, e constitui, além disto, um método para a melhoria do caráter individual (...) que outra coisa não é senão o refinamento do próprio sentido cívico de pátria, que é enfim o grupo maior. (CAVALCANTI, 1947, p. 22)

Segundo Cavalcanti, em Belém, o espaço de lazer, o campo de esporte de crianças e adultos, era a rua; isso, para ele, podia ser visto como “grave transtorno para o tráfego” e uma “ameaça para a vida”. Para resolver isso o urbanista sugeria a construção de complexos esportivos em vários lugares da cidade separados segundo a faixa etária; para os infantis, deveriam ser localizados, no máximo, a 500 metros de cada casa; para os juvenis, recomendava-se uma distância de 1.135 metros, como demonstra o quadro anterior.

Ligadas às áreas de lazer deveriam existir, também, áreas verdes que Cavalcanti defendia como fundamentais para aliviar o forte calor da capital. Cavalcanti previa que a nova malha viária construída seria formada por “avenidas Parque” adornadas com muitas árvores e canteiros ajardinados. Previa rever todos os jardins das praças da cidade, além de incluir em seus conjuntos habitacionais uma grande área verde.

Figura 52: Disposição da Área verde da capital após o plano.



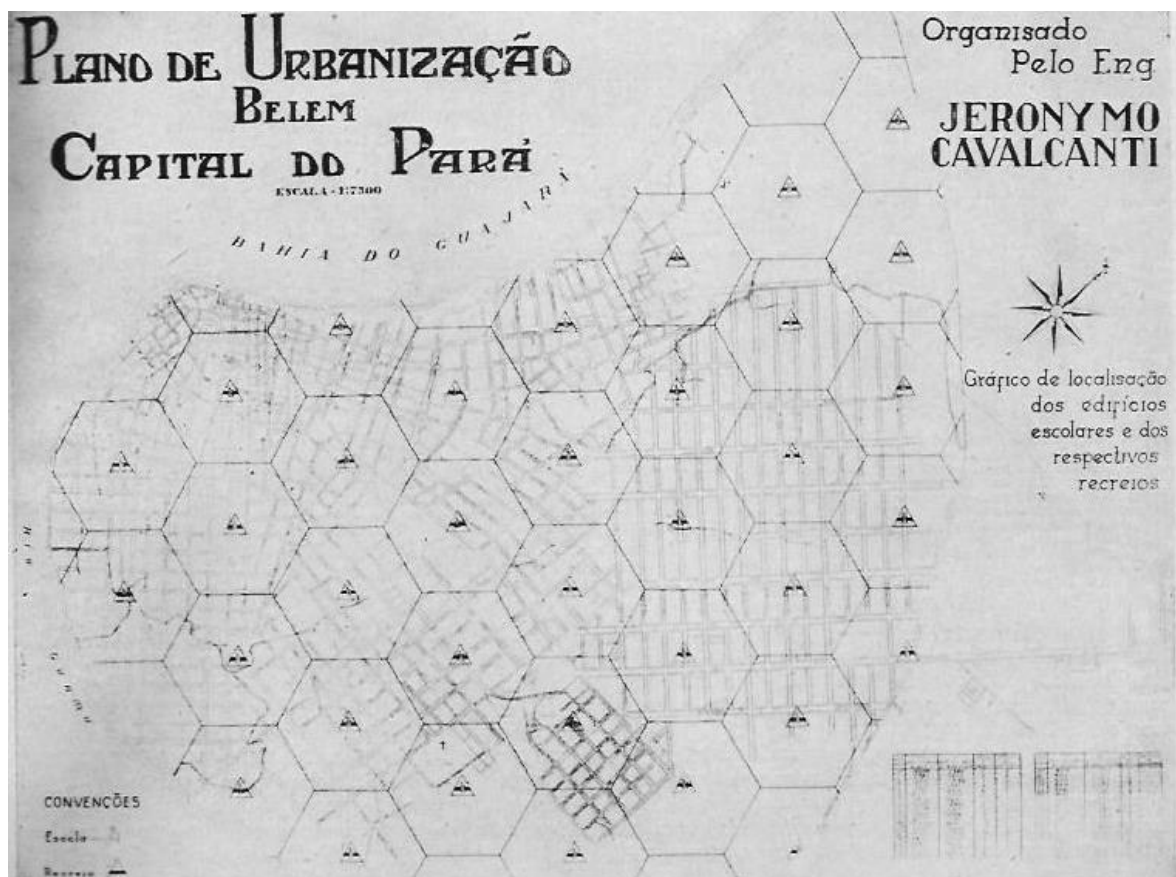
Fonte: Biblioteca do Clube de Engenharia - Rio de Janeiro.
CAVALCANTI, 1947, p.38

Para completar o cenário verde da capital, Cavalcanti previa a construção de um Jardim Botânico e um Jardim Zoológico, ambos na margem do rio Guamá e próximos à futura cidade universitária. Como indicação previa estudos que selecionassem árvores e plantas da própria Amazônia que, além de mais adaptadas ao clima, pelo diferencial de outras regiões seria um estímulo ao turismo.

Cavalcanti defendia que a arborização não podia ser escolhida sem estudos prévios para não cometer os mesmos erros do passado. Quanto às mangueiras da capital, defendia expressamente sua substituição pela sua total inadaptação à vida urbana. Segundo o urbanista: “há, em Belém, algumas mangueiras, cujos caules, pela idade, tornaram-se depósitos d’água, foco perene de mosquitos, extremamente perigosos em uma região palustre” (CAVALCANTI, 1947, p. 39). Tais mangueiras, para ele, deveriam ser substituídas.

4.3.6 Localização das Escolas

Figura 53: Hexágonos indicando a localização de escolas.



Fonte: Biblioteca do Clube de Engenharia - Rio de Janeiro.
CAVALCANTI, 1947, p.24

Cavalcanti destaca a localização das escolas como sendo um planejamento inovador de seus planos, já que até aquele momento “nada existe sobre um sistema de escolas” que se preocupe com a localização das escolas e recomende precauções quanto ao seu planejamento.

Segundo o plano, as escolas deveriam estar localizadas a, no máximo, 600 metros das casas calculando a localização segundo a mesma distribuição em hexágono usada para a localização dos mercados da capital, o que reforçava a ideia de Cavalcanti quanto à necessidade de mercados e escolas sempre próximas às casas distensionando a circulação em direção ao centro.

Para essas escolas, Cavalcanti recomendava a construção de salas calculadas para garantir o espaço de 1,20 m por aluno e que comportasse, no máximo, 36 alunos de modo a não superlotar as salas; para o recreio recomendava a reserva de 5 m² por aluno. Lembrava o urbanista que em educação nem sempre o mais econômico era o melhor devendo o administrador municipal levar sempre em conta três fatores: “higiênico, didático e o econômico” que, segundo o urbanista, em termos de educação nem sempre se harmonizam (CAVALCANTI, 1943, p. 26).

4.3.7 Rede de distribuição hospitalar

Segundo Cavalcanti, a saúde em Belém era um grande problema porque pensada apenas em relação à figura do hospital; era necessário investir na medicina preventiva e na assistência social “com a incumbência de aconselhar os doentes, acompanhá-los por vezes a residência e verificara a existência de focos para extingui-los” [*sic*] (CAVALCANTI, 1947, p. 42).

Era preciso, em sua opinião, criar instituições intermediárias ao Hospital e mais próximas à população. Sugeriu uma organização baseada em três estruturas básicas: Dispensários, Centros Divisionários e o Hospital Chefe.

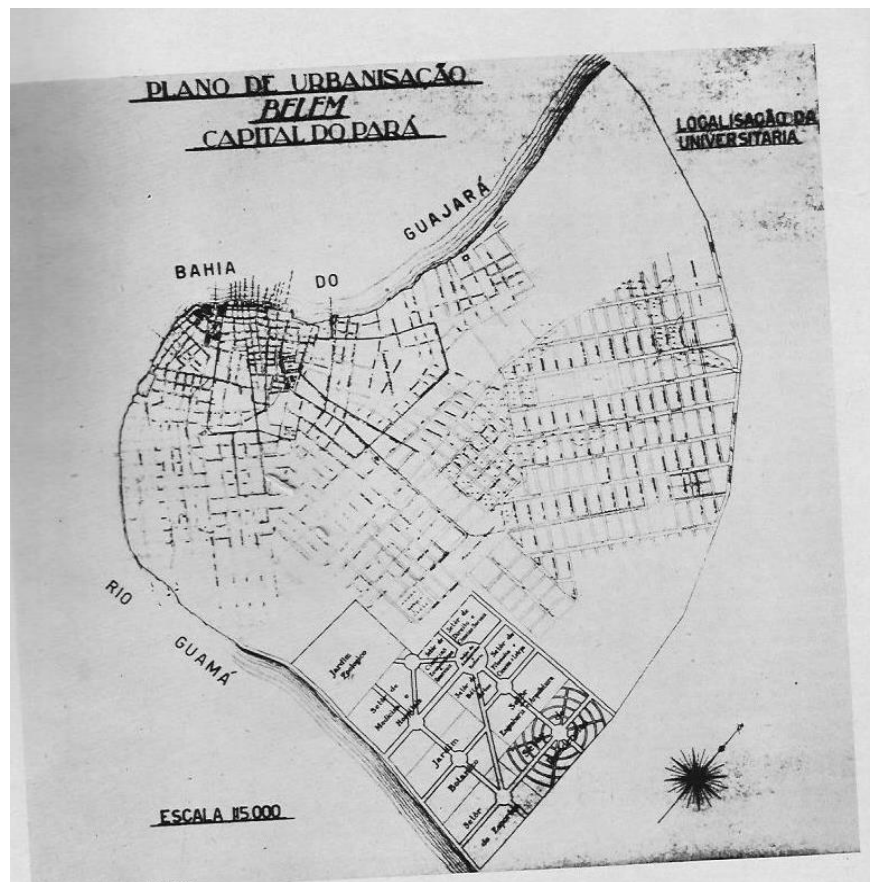
4.3.8 Cidade Universitária: a Universidade de Belém.

Na década de 1930 houve um forte debate em várias capitais brasileiras sobre a construção de cidades universitárias. Especialmente em cidades como Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre tais debates foram muito influenciados por arquitetos modernistas, em geral, para definir conceitos e técnicas construtivas que seriam utilizadas (REZENDE, 2012).

Ainda que Belém não possuísse uma universidade unificada, o que só aconteceria nos anos de 1970, Cavalcanti planeja área da futura cidade universitária, feita igualmente às margens do rio Guamá, junto ao Jardim Zoológico e ao Jardim Botânico. Isso, segundo o urbanista, criaria um enorme parque paisagístico que valorizaria a paisagem amazônica.

Ainda que soubesse que a criação da “Universidade de Belém” fosse um projeto de futuro, sua inclusão no plano previa que fosse garantida para a futura cidade universitária a reserva de uma área à beira do rio Guamá. Previa o projeto a existência de nove grandes complexos: o setor da Reitoria, de ciências econômicas, Direito, Filosofia, Ciências e Letras, Engenharia, Belas Artes, Medicina, Esportes e Residencial.

Figura 54: A localização da Cidade Universitária.



Fonte: Biblioteca do Clube de Engenharia - Rio de Janeiro.
CAVALCANTI, 1947, p.26

O mapa acima demonstra a localização da cidade universitária às margens do rio Guamá, local em que hoje se encontra instalado o Campus da Universidade Federal do Pará, que foi construído na década de 1960. Ainda que não guarde a divisão estabelecida por Cavalcanti, é possível perceber a correlação de lugares e uma provável influência na escolha do local nas décadas seguintes.

4.3.9 Remodelações no Centro Comercial: Demolição completa ou remendo de Sapateiro.

Como urbanista que defendia a prioridade do abastecimento, saneamento e moradia popular, Cavalcanti, metodologicamente, escolhe tratar quase ao fim de seu texto as obras que planejava para o centro da cidade. Essa proposta, no entanto, não previa alterações pontuais, nem mesmo de remendo. Sua proposta, logo de início, era a total demolição da área que atualmente é o centro histórico da cidade, compreendido entre os bairros da Cidade Velha, Campina e Reduto. Sobre a questão, oferecia a seguinte justificativa:

Em quase todas as cidades brasileiras a área onde se estabeleceu a parte comercial apresenta um traçado em absoluta desordem, um ajuntamento desconcertante [...] A remodelação deste desastroso legado colonial é a mais dispendiosa parcela das obras de um plano de urbanização devido ao alto preço do metro quadrado de desapropriação. Em certos casos as ruas seguiram rumos de tal ordem tortuosos e são de tal maneira estreitas que só a demolição total é possível, como concerto lógico e econômico. Assim é o caso de Belém. Qualquer remodelação aí feita, quer em trechos parciais, quer em retificações em concordância de alinhamento, seria obra provisória e medíocre desperdício de dinheiro, remendo de sapateiro (CAVALCANTI, 1947, p. 35).

Figura 55: A nova disposição do centro de Belém.



Fonte: Biblioteca do Clube de Engenharia - Rio de Janeiro.
CAVALCANTI, 1947, p.34

Cavalcanti reconhecia que essa parte era a mais cara de seu plano para Belém, comprometendo parte considerável das verbas municipais, mas indicava que parte das novas construções poderiam ser cedidas a terceiros em regime de concessão, o que baixaria o custo das obras; “era uma decisão de coragem”, reconhecia o ex-prefeito de Belém, mas os resultados obtidos resolveriam os problemas das “ruas anacrônicas” em tempos onde o “automóvel era senhor absoluto” (CAVALCANTI, 1947, p. 35).

Após a demolição de todo o centro antigo da cidade seriam divididos três grandes complexos:

1. Um centro administrativo onde ficam situados o Palácio do Governo, Secretarias de Estado, Consulados, Repartições Federais, Estaduais, Prefeitura e Congresso Estadual;
2. Um centro espiritual onde ficam situados a Sé, o Palácio da Justiça, o museu da cidade, o arcebispado, a igreja de Santo Alexandre e o velho forte do Castelo, marco histórico da fundação de Belém.
3. Um centro de negócios que começa em frente a grande praça do Palácio e na do “Ver o Peso”, onde ficam situado um grande mercado, e prolonga-se por uma teia de ruas dirigindo-se a periferia urbana,

Valendo-se frisar aqui as duas grande avenidas: A de Nazaré e a Brasil, indo até Val del Cans, formando uma perspectiva deslumbrante que de certo será um encanto e admiração de todos que descerem no aeroporto (CAVALCANTI, 1947, p. 35).

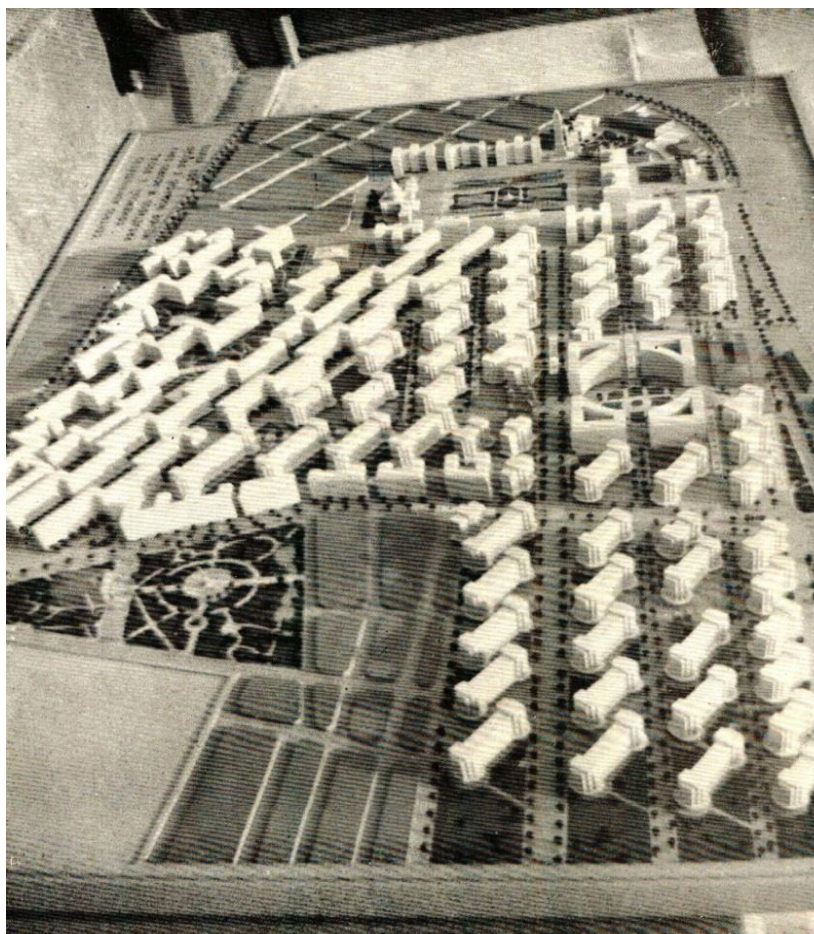
A demolição e a construção do complexo demorariam alguns anos, e as obras deveriam começar pelas duas grandes avenidas que serviriam de ligação entre o Aeroporto e o centro: as avenidas Brasil e Nossa Senhora de Nazaré, que se iniciariam na Praça do Relógio. Entre estas avenidas seriam levantados modernos prédios separados por grandes áreas de estacionamento e farto ajardinamento.

As novas construções seriam novamente feitas em acordo com a posição do sol e a direção dos ventos trazendo melhorias, tanto de circulação quanto térmica. Nesse modelo haveria melhor distribuição de pessoas e serviços; seriam, ao todo, 1.156 unidades que poderiam ser utilizadas para escritório ou residência, capazes de garantir espaço de trabalho para cerca de 37.148 empregados e 20.808 residentes deixando uma área de circulação na ordem de 284.200 m² e de 184.200 m² para estacionamento (CAVALCANTI, 1947, p. 35).

É perceptível nesse modelo um grande desprezo pela arquitetura tradicional do centro da cidade; ao que se percebe, permaneceriam apenas alguns ícones históricos, como o Forte do Presépio, a Igreja de Santo Alexandre e a Catedral da Sé, bem como parte das ruas da cidade velha, que permaneceriam como “marcos históricos da cidade”. Na opinião de Cavalcanti, todo o resto, especialmente a arquitetura proveniente do século XIX, deveria ser totalmente demolida por sua inadaptação ao presente.

Sobre essa característica de pensar a seleção de bens à preservação, é importante lembrar que desde a fundação do SPHAN, na década de 30, na gestão de Rodrigo Melo Franco de Andrade, a prioridade deste órgão, bem como de parte da geração modernista, recaía sobre a arquitetura colonial barroca, vista como o surgimento de uma arquitetura genuinamente nacional. Assim, todo o restante tendia a ser percebido como cópia da Europa e, portanto, não passível de preservação (FONSECA, 2005).

Figura 56: Maquete do novo centro comercial de Belém.



Fonte: Biblioteca do Clube de Engenharia - Rio de Janeiro.
CAVALCANTI, 1947, p.36

Ao citar a demolição de grande parte desse patrimônio, Cavalcanti descrevia o Bairro da Campina como uma parte da cidade onde existem apenas “velhos pardieiros e construções anacrônicas” sem qualquer higiotecnica. O novo conjunto, segundo Cavalcanti, recebia forte influência modernista; no entanto, “dentro de lógico equilíbrio de linhas e planos”.

Do século XIX à arquitetura do período da borracha, permaneceria a Praça da República e o Teatro da Paz, cujo entorno seria totalmente remodelado com a verticalização da Avenida 15 de agosto, que deveria se tornar um dos maiores símbolos do progresso de Belém, com a presença de grandes arranha-céus.

Nas áreas que não mais faziam parte dos projetos de remodelação do poder público prevaleceriam também o crivo do Estado a não permitir mais construções sem o gabarito mínimo previsto, de 10 andares para a avenida 15 de agosto, 3 para as áreas comerciais e 2 para as ruas calçadas, tal como previsto pelo código de obras do Município.

4.4 DO PLANO A REALIDADE: BELÉM DEPOIS DE CAVALCANTI

O plano de Cavalcanti não teve em Belém a repercussão que conquistou no Rio de Janeiro. Sua entrega oficial, em 1944, foi feita ao então prefeito Alberto Engelhard, que se responsabilizou a colocar em prática as primeiras medidas necessárias ao plano. Após a saída de Cavalcanti e a aprovação do referido plano, perceberam-se, nos anos seguintes, tentativas de resolver os graves problemas enfrentados pela capital e que permaneceram sem solução imediata na gestão de Cavalcanti.

Uma análise de jornais cariocas dá algumas pistas de atividades de Cavalcanti após o Plano feito para Belém. Em 1944, após a entrega definitiva do Plano de Belém, foi convidado pelo Governo do Maranhão para elaborar um plano para São Luiz do Maranhão (**A Manhã**, 23 de dezembro de 1944, p. 4); em 1949, teria também elaborado planos para a cidade de Maceió (**A noite**, 29 de janeiro de 1949, p. 5).

Nos anos seguintes a gestão de Cavalcanti, o acirrado cenário político local marcou grande alternância política tanto no governo estadual quanto no municipal, destacando mais de dez interventores e o mesmo número de prefeitos se contarmos apenas entre os anos de 1940 a 1949, grande parte deles filiados ao Partido Social Democrático, o PSD.

Em linhas gerais, ainda que com grande falta de verbas para efetivar os projetos de Cavalcanti para a cidade, a prefeitura e governo estadual tentaram enfrentar de alguma maneira os problemas da capital. Com Barata, iniciaram-se os

trâmites para a estatização da Companhia Inglesa *Pará Electric* visando melhorar os serviços prestados, processo finalizado apenas em 1947.

Para o transporte passou-se a investir na terceirização dos serviços, fortalecendo-se o serviço de ônibus e, gradativamente, retirando-se os antigos bondes de circulação. A solução do *Trolleybus*, que aproveitaria a estrutura de distribuição elétrica dos bondes, não foi atendida.

Como ainda não se percebia um acesso fácil à aquisição de ônibus (em geral, importados), especialmente em tempos de guerra, grande parte das empresas passou a adquirir carrocerias de caminhão para então transformá-las em ônibus. Para garantir a imagem de modernidade da capital em fins da década de 1940 entra em cena os “Zeppelins”, ônibus urbanos construídos em madeira nos formatos dos famosos *Zeppelins* utilizados no transporte aéreo.

Naquele momento, a viação aérea pelos Zepelins ainda era considerada um símbolo de modernidade e uma forte possibilidade de futuro para a aviação civil.

Figura 57: Os ônibus “Zeppelins”, fotografados pela Revista *Life* na década de 1950.

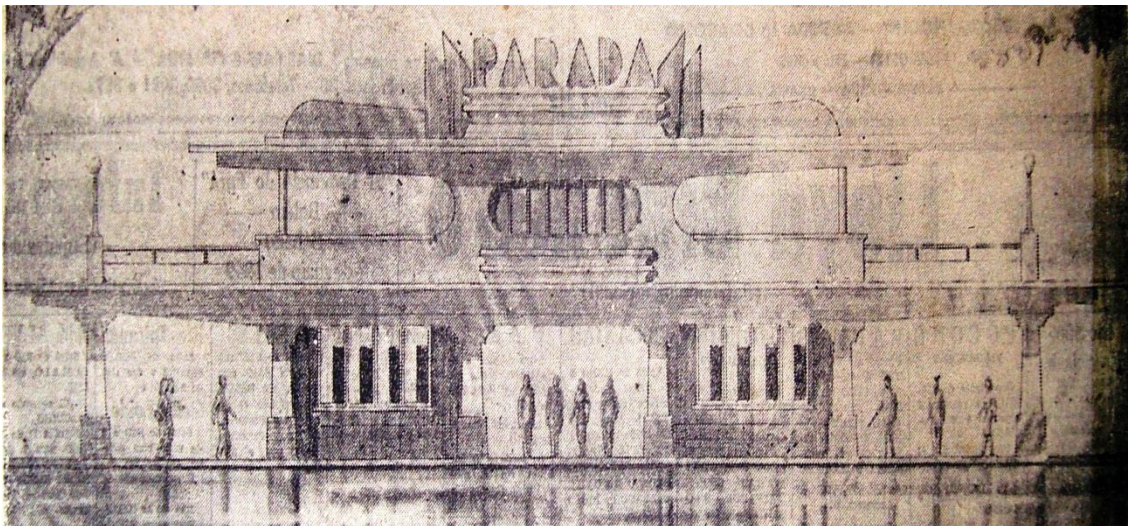


Fonte: Revista Life.

Site: <http://time.com/photography/life/>. Acesso em 20 de novembro de 2015

Na imagem acima, percebemos um modelo de tais ônibus fotografado pela revista norte-americana **Life** onde se observa a carroceria montada em madeira e revestida de folhas de zinco de modo a aproximá-los dos modernos dirigíveis que, mesmo não sendo uma invenção puramente americana, foram pelos EUA eternizados. Para receber esse símbolo de modernidade destacam-se os “*clippers*”, estações de ônibus de formato arrojado que referenciava os hidroaviões da *Pan Am*, os quais passaram a pousar na região. Essas estações foram construídas desde a década de 1930 em pontos estratégicos do centro da cidade com vistas a se tornar centros coletores de passageiros e associados à prestação de serviços, como bares, sorveteria e lanchonetes.

Figura 58: O “Clipper” de Nazaré – 1949.



Fonte: **A Província do Pará**, 07 de maio de 1949, p. 2.

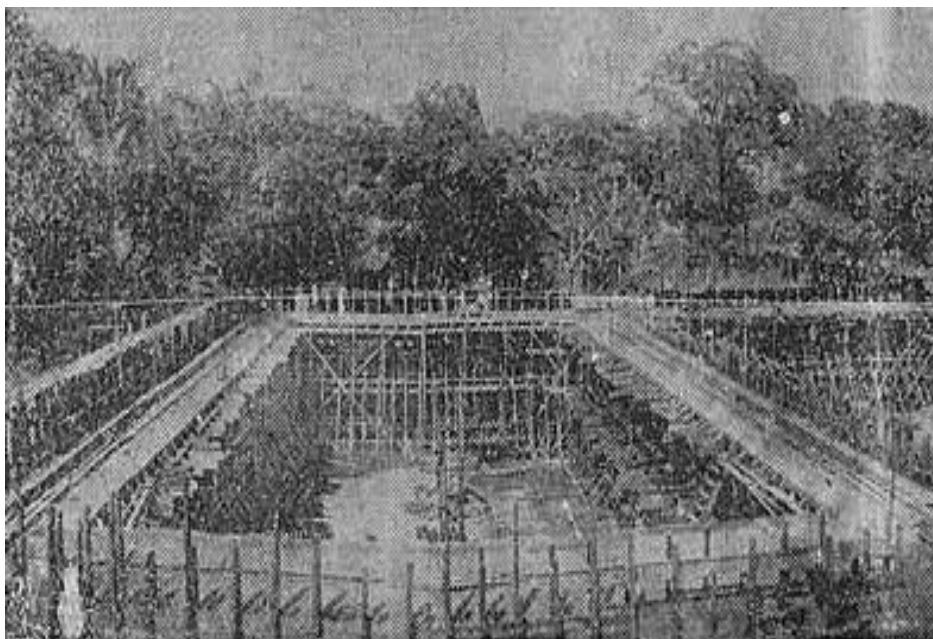
Ainda sob a influência de Magalhães Barata, o governo estadual lançou, em 1946, um novo projeto de ampliação do sistema de abastecimento de água em Belém. O novo sistema ampliava os lagos de captação de água e o número de reservatórios existentes no centro e na periferia, tentando resolver o histórico problema de falta d’água na capital, agravada com o fracasso do Reservatório Paes de Carvalho; conforme o jornal **O Liberal**, que se alinhava ao Partido Social Democrático:

Haja vista o trabalho de grande envergadura que se iniciou na segunda interventora e que seus amigos vão continuando, sobre água e esgoto de Belém. Só esta obra marcará uma época e resolverá um problema que há quarenta anos já se impunha quando se construíram as três panelas, entregues a ferrugem pelos governos que substituíram Montenegro e Lemos (**O Liberal**, 12 de dezembro de 1946, p. 1).

A nova política de abastecimento de água, segundo o jornal **O liberal**, havia sido projetada pelo engenheiro Augusto Meira Filho, consistindo na ampliação dos Canais do Utinga e da ampliação da “barragem Bolonha”, construída décadas antes, bem como a modernização do maquinário de tratamento e bombeamento de água. Segundo o jornal, toda a terra retirada na obra era doada para o aterramento de áreas alagadas da cidade (**O Liberal**, 15 de novembro de 1946, p. 1).

Além da ampliação dos reservatórios de água e estações de tratamento, o projeto previa a construção de vários reservatórios no centro e na periferia da cidade, que visavam a melhor distribuição da água e dar fim aos “caminhões pipa” que distribuíam água potável nas áreas periféricas de Belém. Um dos maiores reservatórios destacado pelo jornal era o do setor três, localizado no bairro do Umarizal, “na esquina das ruas D. Romualdo de Seixas e João Bálbi, com capacidade para 9.000.000 de litros de Água” (**O Liberal**, 15 de novembro de 1946, p. 1).

Figura 59: O reservatório da João Bálbi.

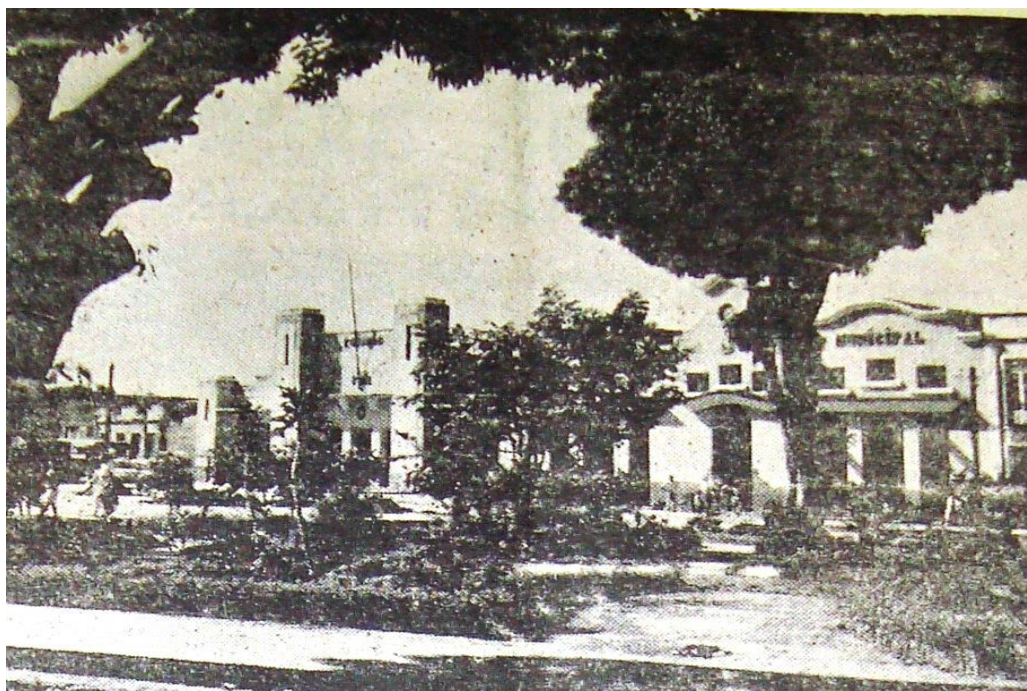


Fonte: **O Liberal**, 15 de novembro de 1946, p. 1.

A preocupação com a urbanização das áreas alagadas também ganha destaque nesse período. Em 1947, o então prefeito Alberto Engelhard publicava em edição especial no jornal **O Liberal** o retorno dos serviços de canalização e urbanização e de abastecimento das “baixas” da cidade após longo período de falta de verbas.

Entre 1946 e 1948 observa-se a construção de vários mercados públicos nos distritos e áreas periféricas da cidade, com vistas a aliviar os principais mercados públicos, facilitar a distribuição de alimentos e organizar as feiras informais (**A Província do Pará**, 29 de agosto de 1948). Como política, percebe-se uma clara relação com os planos de Cavalcanti. Observa-se, abaixo, o Mercado Público do Mosqueiro, que Cavalcanti anunciou em 1943, inaugurado seis anos depois.

Figura 60: O Mercado Público de Mosqueiro.

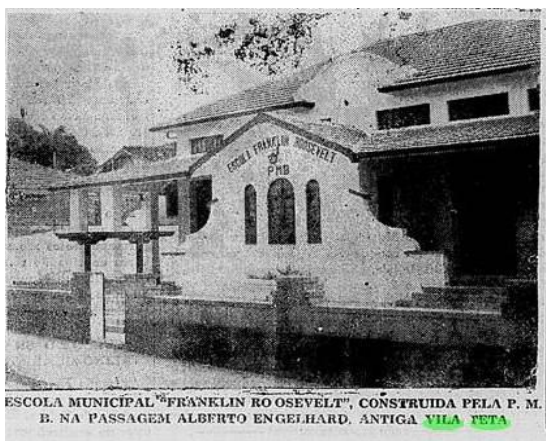
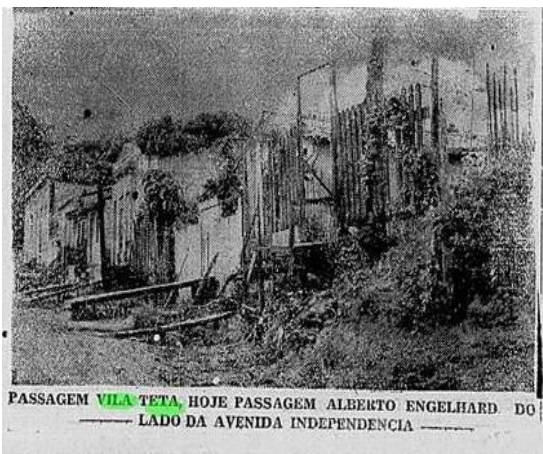


Fonte: **A província do Pará**, 29 de agosto de 1948, p. 4.

Os planos de Cavalcanti para a Vila Teta parecem ter sido revisitados. Durante a administração de Alberto Engelhard, a passagem foi canalizada e

urbanizada. As casas de aluguel ao longo da via foram desapropriadas, reconstruídas e entregues a seus antigos inquilinos. Na área, foram também levantadas uma escola e um mercado público com vias a garantir a oferta de serviços básicos à população (**O Liberal**, 17 de maio de 1947).

Figuras 61, 62, 63 e 64: Inauguração da Vila Teta, 1947.



Fonte: **O Liberal**, 17 de maio de 1947.

A inauguração da obra se deu no dia 02 de junho, dia do aniversário do já então Senador Magalhães Barata, que esteve presente coordenando a distribuição de carne à população presente. Após a reestruturação, a Vila Teta teve seu nome alterado para Passagem Alberto Engelhard em homenagem ao prefeito da época. A escola da área recebeu o sugestivo e americanizado nome de Franklin Roosevelt

“como pleito de admiração e saúde ao grande presidente da República amiga” (**O Liberal**, 02 de junho de 1947, p. 11).

O projeto de reestruturação da Vila Teta respeitou um modelo que, segundo a reportagem, deveria ser estendido e seguido em todas as “baixas” de Belém, segundo o qual a urbanização acompanharia a restauração das casas “operárias”, com acesso próximo de mercados e educação pública. Junto com a passagem Engelhard, era inaugurada também a nova Rua FEB e o cruzamento das Avenidas Padre Eutíquio e Tamandaré (**O Liberal**, 02 de junho de 1947).

Figuras 65 e 66: Rua da FEB – 1947.



Figura 67: Avenida Padre Eutíquio



Fonte: **O Liberal**, 02 de junho de 1947, p. 9.

Ainda que seu nome não seja citado na reportagem, o projeto seguiu visivelmente às linhas projetadas por Jerônimo Cavalcanti, quatro anos antes, quando de sua visita à região. Visivelmente, o PSD, através do jornal **O Liberal**, buscava garantir sua imagem de governo preocupado com a moradia popular, seguindo o modelo de assistência estatal.

A política baratista tentava adaptar as políticas de moradia às condições políticas e econômicas do período em que o crescimento urbano voltava a se intensificar; era, naquele contexto político, muito difícil pensar no saneamento de toda a cidade ou mesmo planejar o bairro operário, como o da Sacramentoa.

Investindo pouco em saneamento e na construção de vilas operárias, o problema da moradia ganhava destaque na pauta governista local com a busca de garantir desapropriações de terrenos ociosos nas periferias da cidade. Segundo **A Província do Pará**:

A questão de terras em Belém tem sido para os governos de todos os tempos, uma séria dificuldade, deixando-os embaraçados diante dos pedidos crescentes do povo pobre para que a prefeitura lhes ceda terrenos. Mas acontece, quase sempre, que os referidos terrenos já são de propriedade de outros. [...] Foi à revolução que deu o primeiro golpe nos proprietários por intermédio do governo Magalhães Barata que desapropriou os mesmos distribuindo-os a pobreza (**A Província do Pará**, 13 de dezembro de 1949, p. 4).

Além disso, era rotineiramente divulgado o serviço de limpeza e roçamento dos matagais, vistos como solução possível para garantia de moradia mais digna na periferia da cidade:

Nos subúrbios: antes de 1930, a pedreira, o Umarizal, o Jurunas, o Curro Velho e o acampamento o automóvel não entrava ali, só se andava um atrás do outro, preconizando a moderna cobrinha (...) o capim era tão alto que a mulambada brincava de “Juju” dentro dele. E quando ali passava alguém depois da meia noite só faltava ficar vesgo, de olhar para todos os lados, com medo de gatuno. Carapanã estrondava igual a tambor de Carimbó. Entretanto quando veio o coronel Magalhães Barata tudo isso desapareceu. As ruas foram capinadas, e as valas drenadas; os carros transitavam livremente e se anda sem preocupações. Com a limpeza das ruas começou o melhoramento das construções e aumentar o coeficiente sanitário. Tudo isso obra de um homem de bem, de um idealista sincero, de um grande amigo da terra que o viu nascer, e cujo nome está solidamente gravado no coração dos paraenses: O coronel Magalhães Barata (**O Liberal**, Quinta feira, 19 de dezembro de 1946, p. 2).

Para tentar melhorar o nível das construções populares a prefeitura municipal buscou, através de normas e legislações, controlar a construção de “barracas” na capital. Em novembro de 1943 a Diretoria Municipal de Engenharia proíbe a construção ou mesmo a reforma de qualquer barraca localizada nas transversais das principais avenidas da cidade, bem como “em ruas servidas por bondes nos perímetros urbanos e suburbanos” (**A Vanguarda**, 18 de novembro de 1943).

A medida visava à substituição gradual das construções populares nas áreas que se urbanizavam, especialmente buscando acabar com a prática de parte das elites e classes médias da cidade que alugavam casas nas periferias de Belém sem dotá-las de devida estrutura. A nova legislação excetuava parcialmente da obrigatoriedade aqueles que tivessem a “barraca” como única propriedade:

Si se tratar de edificação para residência própria, e única propriedade, poderá ser concedida permissão para concertos ligeiros e caiações internas e substituir por nova a palha da cobertura (**A Vanguarda**, 18 de novembro de 1943, p. 2). [*sic*]

Visando intervir nas técnicas construtivas e na própria estética das casas que viessem a substituir as antigas “barracas”, a prefeitura de Belém garantia a disponibilização gratuita de “croquis ligeiros de planta baixa e fachadas quando se tratar de construção” (**A Vanguarda**, 18 de novembro de 1943, p. 2).

Como uma nova política de urbanização das áreas periféricas, o governo de Magalhães Barata, desde a década de 1930, buscou inaugurar uma nova forma de lidar com as periferias que cresciam a cada dia na capital. Se não era possível construir rede de esgoto e águas pluviais, o governo municipal destacava, ao menos, a garantia da limpeza.

Destacam-se também, nessa nova política, os decretos de controle do preço dos aluguéis, a titulação e distribuição de terrenos para a população mais pobre, além da proibição das grandes áreas de criação de vacas na área urbana, o que aumentou consideravelmente as áreas disponíveis para a habitação. Segundo Fontes (2002, p. 211):

O esvaziamento das áreas de vacaria, o bloqueio institucional, o crescimento populacional fizeram com que a ocupação das áreas alagadas, as baixadas de Belém, fossem opção de moradia de grande parte da população como forma de estar perto do seu lugar de trabalho. Belém ainda tinha espaços para serem ocupados de forma espontânea. O solo urbano

ainda não estava sob o controle do capital e do Estado [...] não existe menção da força policial para retirada de “posseiros”, como se dá hoje. Isso demonstra a não existência de donos dos terrenos com legitimidade para empreender tais ações.

Neste ponto é possível concluir que a política habitacional de Magalhães Barata para as periferias da cidade baseou-se em conjunto de ações; a limpeza urbana, a desapropriação de grandes áreas e o controle do preço dos alugueis somados ao controle de construção e reforma de “barracas” nas áreas que se urbanizavam. Tais políticas garantiam a Barata sua imagem de gestor preocupado com o povo e suas necessidades, ainda que não se enfrentasse os problemas de saneamento e aterramento previstos por Cavalcanti, seja por limitações orçamentárias, seja pela manutenção da dependência política.

Os jornais de oposição a Barata demonstravam que havia limites na política de moradia popular estabelecida em sua gestão. **A Folha do Norte**, por exemplo, questionava a preocupação social de Magalhães Barata e sua intervenção sobre o direito de propriedade que, segundo aquele periódico, era absolutamente seletiva. Em janeiro de 1947, o jornal denunciava que as desapropriações incidiam apenas sobre “terrenos dos inimigos de Barata”, e que os preços eram muito mais baixos do que os de mercado (**Folha do Norte**, 14 de janeiro de 1947, p. 2).

Esses limites apareciam igualmente dentro do próprio jornal **O Liberal**, que se intitulava abertamente como “Órgão do Partido Social Democrático do Pará”, e visivelmente tendia a defender e supervalorizar as ações da prefeitura. Esse periódico, ainda que de maneira mais suave, reconhecia serem ainda muito reduzidas as intervenções realizadas “perante a magnitude do problema”, em uma cidade na qual, em 1947, o número de ruas calçadas não chegava a 10% do total (**O Liberal**, 04 de março de 1947, p. 3).

No caso da urbanização da Vila Teta e na política de proibição de “barracas” nas transversais das principais avenidas e vias de circulação dos bondes demonstrava a seletividade das políticas públicas de urbanização. Ficava evidente que o critério fundamental era a proximidade do centro urbano em expansão naquele momento. Ao se referir à ação “exemplar” de Barata e Engelhard na antiga Vila Teta, o jornal **O Liberal** demonstra o critério:

Aquele logradouro público antigamente era uma rua suja e infecta, oferecendo um triste espetáculo, principalmente aos turistas que visitavam o Museu Goeldi, defronte ao qual está situada. Hoje com as obras realizadas ali pela administração do prefeito Engelhard (*O Liberal*, 17 de maio de 1947, p. 3).

Cerca de um mês mais tarde, o mesmo jornal reforçava a ideia da mudança da Vila Teta e suas razões:

[...] quem conheceu como nós aquele recanto central em pleno e aristocrático bairro, metido como um tumor maligno que nem um cirurgião-administrador, antes do Sr Alberto Engelhard teve coragem de extrair (*O Liberal*, 20 de junho de 1947, p. 3).

A urbanização das áreas periféricas era visivelmente tratada de forma contraditória pelos jornais da capital. Comparando-se a *Folha Vespertina* com *O Liberal*, percebe-se que a periferia da cidade era vista de forma diferente em um mesmo período:

O aspecto urbano da periferia já é outro, o trabalho dinâmico do prefeito vem se desenvolvendo simultaneamente em vários pontos da cidade visando restaurar seu prestígio de cidade mais linda do norte do País. As realizações que estão sendo levadas a efeito em nossa capital são a continuação do plano urbanístico, um programa de grandes proporções e abrange a transformação da cidade que se revestirá de aspecto moderno e elegante (*O Liberal*, 29 de julho de 1947, p. 3).

Na *Folha Vespertina*, em período próximo, o aspecto das ruas é descrito de maneira diferente:

Não resta dúvida alguma que a capital paraense na maioria de suas ruas e travessas, principalmente na parte suburbana está carecendo das vistas da prefeitura, no sentido de melhora-las e pô-las em condição para o tráfego de veículos e pedestres, tal situação de abandono a que foram relegadas essas artérias muitas das quais em pleno coração da urbe (*Folha Vespertina*, Sexta Feira. 20 de junho de 1947, p. 3).

Em seu próprio jornal, em meio às efusivas referências às obras de modernização de Belém, parte da elite Baratista reconhecia que esta era insuficiente e que restava ao belenense continuar na expectativa:

O que não é possível neste momento de aperturas e dinheiro regrado, quando os planos mais úteis de realizações notáveis, entre os quais está incluído o de urbanização da cidade, nos moldes já traçados na segunda interventoria do Senador Magalhães Barata pelo competente engenheiro patricio Dr. Jerônimo Cavalcanti. Tem que ficar na expectativa, aguardando melhores oportunidades, que demandam exclusivamente da boa vontade e

do patriotismo dos contribuintes do município para poderem ser levados a efeito com obras que contribuíram definitivamente para o progresso da nossa capital (*O Liberal*, 12 de junho de 1947, p. 4).

Quando da alternância de poder e a saída do PSD do governo estadual, *O Liberal* passa à oposição das atividades da prefeitura, denunciando diretamente as administrações dos prefeitos Rodolpho Chermont e Waldir Bouhid, indicados pelo então governador Zacarias de Assunção, por seu suposto elitismo e abandono das periferias da cidade, conforme se observa nas notícias abaixo:

Todo Mundo sabe que o atual gestor municipal é um homem da elite e como tal, só fará aquilo que os aristocratas impuserem tais como embelezamento de praças onde os filhos desse mesmos aristocratas possam se divertir a valer esquecendo-se por completo das gentes do subúrbio (*O Liberal*, 20 de junho de 1951, p. 3).

Vimos as administrações Rodolpho Chermont e Waldir Bouhid [...] Ressaltando como grande mérito a pintura de coretos, postes elétricos e mangueiras como altas realizações urbanismo e embelezamento (*O Liberal*, 1 de junho de 1951, p. 2).

No período, eram também constantes as comparações com o passado da *Belle Époque* em Belém. Em 1943, quando da assinatura dos tratados de Washington fazia, então, pouco mais de trinta anos do começo da crise da economia gomífera e de seu impacto sobre as identidades urbanas de Belém.

Na década de 1940, período estudado nesta tese, as tentativas de modernização de Belém evocavam rotineiramente a existência de um passado de glória e um presente decadente ou de reconstrução; percebe-se que a *Belle Époque* amazônica ainda se mantinha como uma referência. Elogiando ou criticando as similaridades entre o momento vivido e a “Bela Época” amazônica que eram evidentes e constantemente referenciadas na imprensa, alguns periódicos afirmavam que, no tocante à cidade:

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

do justo anseio de evolução dos belenenses (*A Província do Pará*, 09 de fevereiro de 1947, p. 2).

E as mazelas da borracha também eram lembradas em contraste com os arranha-céus de uma única avenida, que, naquele momento, pareciam ter o poder de acalentar esperanças de tempos melhores no futuro:

Nosso progresso que durante certa época, impulsionado pelo dinheiro que deixava a borracha, foi quase prodigioso, tornou-se com a crise quase nulo para ser retomado recentemente, embora em escala mais modesta, entretanto, muito já se tem feito nas últimas administrações neste sentido, e hoje já vemos Belém dotada de uma grande avenida onde os arranha-céus se erguem dia a dia (*A Província do Pará*, 11 de abril de 1947, p. 6).

A figura do velho intendente Antônio Lemos também era constantemente lembrada, especialmente na comparação com a precariedade dos serviços públicos:

A maneira com que o serviço de limpeza urbana é feito na capital da república não resiste a um confronto com que há quarenta anos o famoso senador Antônio Lemos inaugurou na Capital do Pará (*Diário de Notícias*, 27 de março de 1946, p. 1).

Refletia-se muitas vezes que a riqueza de outrora trazia um alto preço ao presente:

O Falecimento do senador Antônio José de Lemos, durante numerosos anos que foi intendente de Belém, deixou na verdade muitas obras notáveis, porém deixou também a prefeitura de Belém sobrecarregada de dívidas provenientes de empréstimos internos e externos que até hoje ainda se estão liquidando (*O Liberal*, 9 de maio de 1947, p. 1).

E o mesmo jornal que, em maio de 1947, relembrava a morte do lendário Lemos, novamente vem a público para comparar as antigas melhorias do intendente com as de Engelhard:

Alberto Engelhard foi nomeado para o mesmo cargo “do saudoso senador Antônio Lemos, em época recuada, mas que ficou indelével na memória e no coração dos paraenses, teve o feliz ensejo de modificar sensivelmente a feição urbanística da cidade, dotando-a de melhoramentos notáveis que ainda hoje perduram soberbos e imponentes, a demarcarem uma área faustosa de progresso. O que foi a ação administrativa de Alberto Engelhard, durante sua profícua gestão na principal municipalidade do Estado, quando Belém viu ressurgir alviceiramente essa mesma época que já nos referimos (*O Liberal*, 2 de junho de 1947, p. 4).

Apesar da preservação da memória dos tempos áureos da borracha persistir, afirmar que a urbanização pretendida por Engelhard buscava apenas reviver o desenvolvimento urbano do início do século é limitadora para a efetiva compreensão do momento vivido pela cidade:

Passada a época do velho lemos, que deu a capital o fastígio de uma cidade limpa e formosa, houve sensível pausa no progresso de Belém. [...] Quando o sr Coronel Magalhães Barata, então interventor federal, convidou o sr Alberto Engelhard para a prefeitura, e o que se viu foi trabalho [...] (**O Liberal**, 6 de maio de 1947, p. 1).

A figura de Lemos foi muito usada na troca de acusações entre a imprensa baratista e a oposição liderada por Paulo Maranhão na **Folha do Norte**. Lembra Walter Pinto que, por vezes, a **Folha do Norte** denunciava a participação de Barata na queda de Lemos em 1912, quando Barata descumpriu ordens superiores, percorrendo um percurso maior do que o normal para impedir o incêndio da **Província do Pará**. Na década de 1940, **O liberal** respondia à denúncia nos seguintes termos:

Os cretinos chegavam ao ponto de tentar fazer acreditar que até o incêndio da “Província do Pará”, do Velho Lemos, foi obra do coronel Magalhães Barata, quando é universalmente conhecido que este crime foi planejado e praticado por Paulo maranhão, através do jornal que hoje é proprietário. Eles sim são os amaldiçoados, os degenerados, os inimigos da tranquilidade pública (**O Liberal**, 16 de dezembro de 1946, p. 1).

Com a posse do General Zacarias de Assunção, em 1951, o jornal **O Liberal** passa à oposição e denuncia o que seria a destruição da memória de Barata e Engelhard. Naquele contexto, o então governador havia mandado retirar da Câmara Municipal e de demais órgãos públicos placas e telas de Barata. Com essa política de destruição da memória baratista, o jornal **O Liberal** lembrava o governo estadual “que não houve no Pará, homem mais aviltado por esta mesma corja que o velho Lemos, e não há hoje homem mais elogiado por seus méritos” (**O Liberal**, 11 de Abril de 1951, p. 2).

Em determinado momento, a própria **Folha do Norte**, segundo **O Liberal**, era a culpada da penúria financeira do Estado, que não deveria ser atribuída apenas à crise da borracha:

O Pará era, nesse tempo, um Estado em franco progresso. Belém era a capital mais bem cuidada do país. Tinha luz em profusão, enquanto Recife aproveitava as noites enlustradas: as ruas já eram calçadas e limpas

enquanto salvador apresentava uma sujeira medieval, já tinha forno crematório enquanto o Rio continuava a lançar lixo na ilha de Sapucaia: possuía esgotos no centro urbano enquanto porto Alegre jogava no Guaíba as suas cubas semanais. As praças eram ajardinadas, com castelos e pontes, lagos tranquilos e repuxos sussurrantes. Com a subida da Folha, uma espécie de praga, como outrora no Egito desceu sobre o Pará e sua capital. [...] Amealhando assim a exploração do público com a indústria da publicidade, tornou-se um potentado respeitado e temido até a alvorada da revolução de 30 com Magalhães Barata. Deus nos livre do domínio desse bando, qualquer eu seja o disfarce (**O Liberal**, 17 de dezembro de 1946, p. 1).

Como se pode observar, o passado da cidade ressurgia nos debates e embates do mundo político da época, ora para destacar o progresso que se instalava, ora para denunciar os problemas e limitações desse novo tempo.

Percebe-se, dessa forma, que na década de 1940 e início dos anos de 1950 as ideias de modernização foram se reorganizando e se alterando. Por vezes se enfrentavam os bondes e a água; noutras, o problema das periferias de Belém. Contudo, nos embates políticos os baratistas valorizavam mais as obras estruturais e criticavam reformas ditas “elitistas”. Todas as tentativas de urbanização esbarraram em sérios limites existentes no período, seja no complexo cenário político local, seja no difícil cenário econômico.

O projeto “exemplar”⁵⁷ de enfrentamento da miséria urbana executado na Vila Teta pareceu não ser mais seguido nos anos e décadas seguintes. A política de enfrentamento da miséria urbana em Belém, elaborada por Magalhães Barata e Cavalcanti foi, em muitos momentos, criticada não exatamente quanto ao seu conteúdo, mais à seletividade de sua aplicação.

Na **Folha Vespertina**, jornal de oposição a Barata, por vezes denunciava-se que as desapropriações, especialmente as de valor baixo do mercado, “só atingiam os inimigos do interventor” (**Folha Vespertina**, 12 de junho de 1946, p. 1). Mesmo fora da Amazônia, na capital federal, o jornalista Pompeu de Souza criticava a gestão de Magalhães Barata que, mesmo não sendo mais governador, continuava a ser uma importante autoridade no governo estadual e municipal de Belém:

O que encontrareis é faltas em demasia, sobretudo nas faltas encontrareis as marcas do Sr. Magalhães Barata. Luz não há, nem nas ruas, nem nas

⁵⁷ Expressão da época usada para caracterizar o projeto de intervenção na área. Ver: **O Liberal**, 02 de junho de 1947, p. 1.

casas de Belém, os bondes que pararam, a água que não existe, a comida também. As desapropriações de terrenos e casas de inimigos, desapropriações por 70 contos de coisas que valem 600. Os prédios que o governo obriga a construir contra a vontade. [...] Faltam também cerveja, cigarros, fósforos. Cigarros a cinco cruzeiros a carteira, cerveja a 12 cruzeiros. Assim é a Belém do Pará que sobrou de Magalhães Barata. Belém do Pará a cidade adormecida, a bela adormecida à beira da baía de Guajará. A bela a quem só resta o que dantes possuía e não pode ser destruído (*Diário Carioca*, 3 de maio de 1947, p. 1).

Ainda que se perceba nas ações de Magalhães Barata uma tentativa de organizar novas políticas para as periferias, a solução definitiva para os problemas de alagamento e da exclusão social por ele alimentada não pareciam possíveis para as prioridades, as tecnologias e a capacidade financeira disponíveis em meados da década de 1940. Os bairros (na época, periféricos) como Pedreira, Umarizal e Jurunas, apresentavam áreas alagadas como características comuns, e só seriam alvo de obras de maior relevo, como canalização e urbanização, algumas décadas depois.

Se as políticas de urbanização das periferias urbanas enfrentaram sérios limites para sua aplicação, a política para o centro foi também readaptada. Naquele contexto, parecia ser igualmente impossível demolir o centro da cidade visto os custos econômicos e políticos do processo, que já havia sido demonstrado no episódio das Mangueiras.

Para demonstrar e garantir uma imagem de modernidade a Belém, Cavalcanti havia sugerido a ampliação do gabarito mínimo das principais avenidas do centro da cidade, em especial da Avenida 15 de agosto. Essa avenida possuía projetos anteriores de modernização fruto das intervenções urbanas do início do século XX, quando se iniciaram os trabalhos de alargamento e alinhamento. Cavalcanti, observando o local como um dos mais importantes do centro da cidade, onde se localizavam os melhores hotéis, cinemas, teatros, estabelecimentos comerciais de médio e alto luxo, escritórios, representações diplomáticas, dentre outros, entendeu esse espaço como o ideal para representar um microcosmo de cidade moderna.

Com a saída de Cavalcanti, em 1943, percebe-se que a verticalização dessa via foi uma das mais importantes sugestões postas em prática de seu plano. Analisei em minha dissertação de mestrado o impacto dos planos de Cavalcanti sobre a região da Avenida 15 de agosto. Nesse processo, o poder público incentivou a construção de arranha-céus em Belém buscando concentrar este tipo de

construção no entorno da atual Presidente Vargas. Na área em questão, só seria concedida a construção de arranha-céus com, pelo menos, dez andares, e a prefeitura cederia os terrenos e isenções de impostos para construções naquela área. Essa concentração visava garantir, em um período de crise econômica, que a cidade encontrasse uma forma de garantir sua imagem de metrópole regional (CHAVES, 2011).

O processo de verticalização sentido em Belém na década de 1940 tornou-se símbolo do crescimento urbano da cidade no período. Mesmo que possa ser classificado como “reduzido” ou mesmo “limitado”, visto que se concentrou em 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.

Ali havia ainda a praça central de Belém e um teatro imponente: a Praça da República e o Teatro da Paz. No conjunto, todas essas construções tornavam a rua um local central do ponto de vista de um centro econômico e de vida cultural, noturna e moderna, vida esta evidente e necessária para parte considerável da população da capital paraense.

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

A preocupação em ditar gabaritos mínimos de construção buscava, de maneira lógica, incentivar a corajosa e cara iniciativa de construir arranha-céus em Belém, uma vez das sérias limitações de acesso à tecnologia e a materiais apropriados no norte do Brasil em momento de profundas dificuldades econômicas. Além disso, em outras regiões, o processo de verticalização quando se estabelece é, em geral, acompanhado de significativo crescimento populacional e da própria

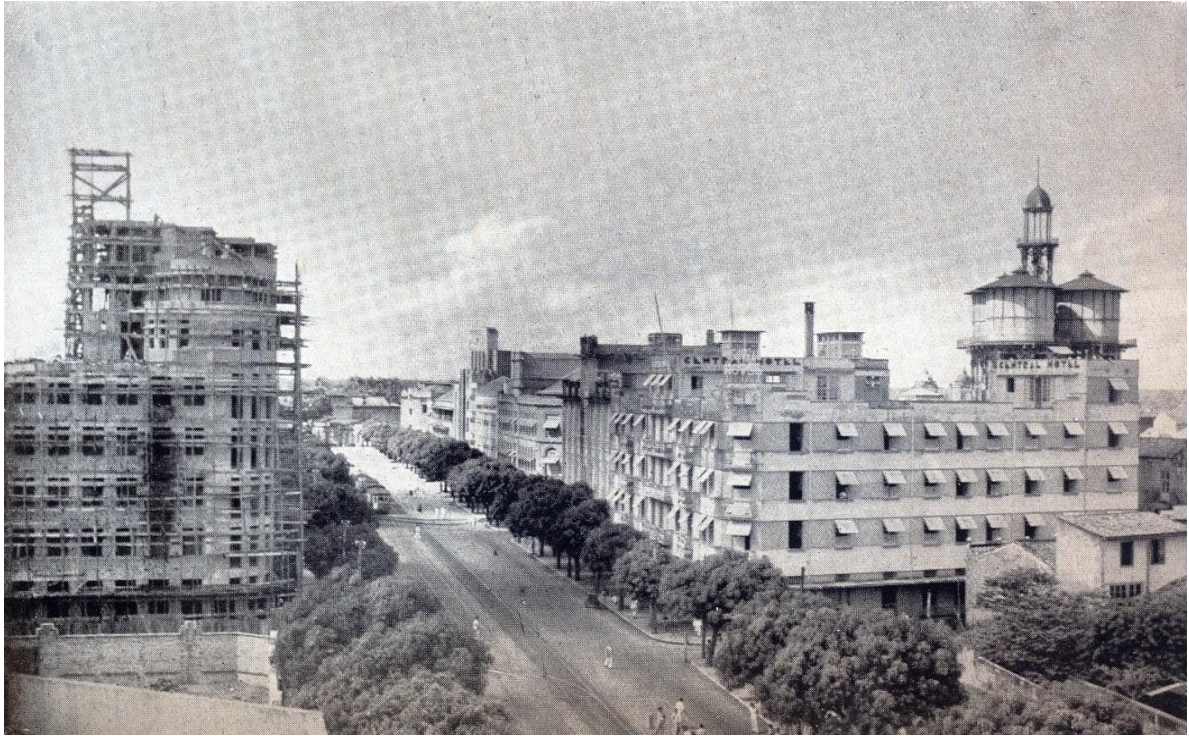
malha urbana. Em Belém, nesse período, a média de crescimento urbano não chegava a uma casa por dia (**A Província do Pará**, 11 de abril de 1947)⁵⁸.

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

Aquele logradouro foi alvo de políticas públicas que visavam torná-la a principal da cidade; tais políticas desenvolveram-se em um processo de mais de 50 anos, iniciado por volta da década de 1910, e tendo seus últimos arranha-céus construídos na década de 1970. Este processo longo e difícil corresponde a um importante momento da cidade de Belém, mesmo que profundamente limitado em termos econômicos. A dificuldade de afirmação desse processo não tira dele sua importância para a história social de Belém. Seu impacto na paisagem e as mudanças que ele trouxe para a dinâmica da cidade mostram-no fundamental para a compreensão da urbe contemporânea.

⁵⁸ CHAVES, Túlio. **Isto não é para nós? um estudo sobre a verticalização e modernidade em Belém entre as décadas de 1940 e 1950**. Belém: Universidade Federal do Pará, 2011. (Dissertação de Mestrado)

Figura 68: A Avenida 15 de agosto em 1944.



Fonte: MARTINS, 1944, p. 62.

Os planos de Cavalcanti são, por vezes, citados nos anos que se seguiram, no entanto, sua aplicação efetiva não seguiu uma sequência sistemática e organizada. Ao que parece, o custo financeiro e político de pô-lo em prática pareciam inviáveis. É necessário se colocar também em questão o conturbado cenário político da Amazônia entre as décadas de 1940 e 1950, além do fato de que, no caso de Belém, em um curto espaço de tempo, a cidade teve 15 prefeitos.

Em grande medida, a cidade ainda sofre de problemas sérios ligados à falta de planejamento do poder público; isso é visível nas ocupações irregulares e na ausência histórica de políticas ligadas à habitação popular, que na região acabam por ocupar desordenadamente áreas alagadas, sem saneamento básico e muito distante dos sonhos de desenvolvimento econômico e urbanístico pleiteados para a cidade. Como lembra Bourdieu:

Não há espaço, em uma sociedade hierarquizada, que não seja hierarquizado e que não exprima as hierarquias e as distâncias sociais, sob uma forma (mais ou menos) deformada e, sobretudo, dissimulada pelo efeito de naturalização que a inscrição durável das realidades sociais no mundo natural acarreta: diferenças produzidas pela lógica histórica podem, assim, parecer surgidas da natureza das coisas (BOURDIEU, 1999, p. 160).

Na citação acima, retirada da obra **A miséria do mundo**, de Pierre Bourdieu, demonstra-se a importância da compreensão do espaço urbano a partir das lógicas de poder e dominação. Bourdieu (1999) caracteriza os efeitos da dominação de um determinado grupo social sobre o outro, defende a ideia de que o termo simbólico, aplicado às categorias de poder e violência, não podem ser compreendidos como algo oposto ao real, já que seus efeitos, mesmo arraigados em símbolos, se materializam na trama social.

No texto “Efeitos do lugar” (1997), Pierre Bourdieu propõem orientações ao analista da espacialidade e de suas estruturas, ao separar metodologicamente o espaço entre “espaço físico” e “espaço social”. O primeiro seria o espaço ocupado em termos de localização espacial; já o segundo seria o compreendido por seus agentes e suas diferentes formas de apropriação do lugar através do *habitus*. O espaço social manifesta-se na forma de um “campo” que, segundo o autor, “é definido pela exclusão mútua (ou a distinção) das posições que o constituem, isto é, como estrutura de justaposição de posições sociais” (BOURDIEU, 1997, p. 160).

Ainda que sejam categorias diferentes, é no espaço físico que se manifestam as estruturas do espaço social. Em sentido geral, um conceito é dependente do outro já que são os agentes e seus conflitos (espaço social) por meio do *habitus* que dão sentido ao espaço físico. Como indicado acima, “não há espaço, em uma sociedade hierarquizada, que não seja hierarquizado”; portanto, as desigualdades sociais se imprimem no “espaço social” urbano refletindo-se em suas diferentes formas de ocupação e paisagens, ao mesmo tempo em que manifestam as estruturas da sociedade que o produziu, ora produzindo, ora reproduzindo.

Ainda que, esteticamente, projetos de cidade de diferentes épocas se mostrem diferenciados, entendê-los como fruto de relações de poder, feitas para se reproduzirem nas estruturas sociais, significa colocar em cheque o limite tanto das rupturas quanto das permanências.

No que tange à discussão sobre o tema desta tese, se a valorização das áreas nobres da cidade persistia, o abandono da periferia caminhava na mesma direção; como lembra Sarges:

Contudo o resultado dessa remodelação, a forma como foi planejada e conduzida representou o desalojamento da população pobre e elitizada do espaço urbano, mesmo que os grupos populares, através de suas experiências cotidianas, nunca tenham deixado de lutar pelo espaço de onde haviam sido expulsos (SARGES, 1999, p. 74).

Entre os modelos urbanísticos da “Belle Époque” e da década de 1940, diferenças e semelhanças são evidentes. Sai de cena o modelo francês e o palacete, e impera o norte-americano e o arranha-céu, mesmo que em Belém eles basicamente se limitassem a uma rua. Saem os bondes elétricos e chegam os *zepelins* de madeira e zinco; sai o combate aos cortiços do centro e entra em cena a eleição de zonas alagadas centrais para combate e higienização de nichos de pobreza: os alagados ou, como chamava Cavalcanti, os mocambos urbanos.

Ainda nesse período, o crescimento urbano continuava empurrando as camadas mais pobres para as áreas alagadas que até hoje dão o tom das periferias da cidade; as “baixas” vão se espalhando mais ou menos próximas das áreas urbanizadas deixando cada vez mais clara a hierarquização do espaço social pontuada nos estudos de Bourdieu (1999).

Ao analisar a espacialidade da casa cabila⁵⁹, Bourdieu demonstra a forma como a mesma reflete a sociedade que a produziu. Neste sentido, fica clara a dupla importância do espaço ora refletindo o mundo social, ora contribuindo para a transformação ou contribuindo para sua reprodução.

Os bairros do Umarizal, Pedreira, Guamá, Terra Firme, Canudos e Jurunas, periferias de Belém na década de 1940, foram em grande medida formados no início do século XX sob a tensão e higienização social das áreas centrais e com o crescimento populacional, sobretudo dos anos quarenta. Tratam-se de bairros alagados cuja população crescia abandonada sobre as pontes e estivas⁶⁰.

Uma reportagem do jornal ***A Província do Pará*** sobre o bairro do Umarizal, em 1947, demonstra bem a hierarquização do espaço. O atual bairro mais caro de Belém era descrito no período como um bairro populoso, “pobre e de gente humilde”. Segundo a reportagem, sua origem remonta ao século XIX e por suas festas populares de origem negra e mestiça, tão perseguidas anteriormente⁶¹, era apontado como um dos mais tradicionais bairros de Belém. Ainda assim, suas ruas eram descritas como:

⁵⁹ Sociedade que habita a região norte da Argélia, à qual Bourdieu dedicou inúmeros estudos, como os que estão em seu livro ***A dominação masculina***.

⁶⁰ Ver a questão em PENTEADO, Antônio Rocha. ***Belém***: estudo de geografia urbana. Vol I. Belém: Universidade Federal do Pará, 1968.

⁶¹ RODRIGUES, Carmem Izabel. Festividades Mestiças da Amazônia. Disponível em: <www.revistas.ufg.br/index.php/historia/article/download/.../5873>. Acesso em 24 de Janeiro de 2013.

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

A distância a que se refere a reportagem não é somente a do “espaço físico”; é também a do “espaço social” onde habitavam as classes sociais menos privilegiadas nos jogos de poder e que assistiam de longe o crescimento da cidade sem dele participar. A urbanização que chegou com o tempo não trouxe benefício para grande parte de sua população pobre, em grande medida negra e mestiça, já que os empurrou para mais e mais distante.

Algum tempo depois, uma reportagem publicada na revista **Amazônia**, em 1959, com o título “Milionários sem casa”, de autoria de Flaviano Pereira, questionava a ausência de uma política de Estado preocupada com a construção de moradias populares, causando a ocupação de áreas alagadas sem condições de saneamento. Ao falar sobre a situação dos operários que construíam os “magníficos prédios da moderna 15 de agosto”, completa:

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

A chegada do bangalô se refere às residências nobres da cidade, que cada vez mais ocupavam as antigas periferias. Como lembra a reportagem, o lugar do operário não é o centro; sua condição social só o permite olhar “consolado o grande arranha-céu de 10 andares que ajudou a construir”, sendo que todas as manhãs “sai bem cedinho da sua choupana” e, às vezes, “ele precisa nadar. Aquilo que ele chama de casa está na baixa. Mas, mesmo ali mais tarde, chegará o bangalô” (*Revista Amazônia*, 1959, p. 14).

Na citação anterior, percebe-se que os estigmas sociais se reinventam com o passar do tempo oferecendo ao pobre a periferia, um lugar que se adequa aos limites e possibilidades de seu tempo.

Em 1959, o jornalista reclamava da falta de planejamento estatal, especialmente para a moradia popular que continuava fora das prioridades governamentais. Denunciava-se que a seletiva política de saneamento empurrava as classes pobres para cada vez mais longe.

Rubens de Mattos Pereira e Celso Ferrari, ao elaborarem um relatório sobre administração pública municipal no Brasil em 1969, sob a tutela da Fundação Getúlio Vargas, uma espécie de inventário do *status* do planejamento urbano no Brasil referente a Belém afirmam:

Há cerca de vinte anos (1947) foi elaborado um plano urbanístico para Belém por Jeronimo Cavalcanti, considerado inexequível por todos quantos opinaram sobre o mesmo. Um lustro depois foi iniciado o serviço de cadastramento imobiliário da cidade que até hoje está em plena atividade através do Departamento de Cadastro Imobiliário. Desde 1958, existe a Comissão do Plano Diretor da Cidade, constituída pelos representantes das associações de classe da secretaria municipal [...] como se vê, é bem pouco o que se tem feito em matéria de planejamento municipal em Belém.⁶²

Pelo que se pôde perceber, ao menos até 1958, o plano de Cavalcanti foi instrumento de planejamento urbano da cidade, quando da instituição da Comissão do Plano Diretor, o qual passou a organizar a constante elaboração e reelaboração de planos diretores ao longo das décadas futuras.

Em 1974, o já idoso Jeronimo Cavalcanti voltava às páginas do jornal **O Globo** para fazer uma espécie de balanço de seu trabalho como urbanista iniciado em 1938. Defendia, em tempos de ditadura militar, a existência de um “governo corajoso” capaz de enfrentar os problemas urbanos brasileiros. Apesar de denunciar a ausência histórica de políticas efetivas para o urbanismo, festejava o anúncio por parte do governo federal naquele ano de cerca de Cr\$ 240 bilhões para política de desenvolvimento urbano. Alertando para a aplicação do dinheiro através de planos diretores, capazes de “organizar a estrutura urbana e promover a criação de *habitat* social em condições auspiciosas” (**O Globo**, 10 de novembro de 1974, p. 17).

⁶² PEREIRA, Rubens de Mattos; FERRARI, Celson. Organização Administrativa para o Planejamento municipal. Fundação Getúlio Vargas, Instituto de Documentação Rio de Janeiro 1969. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/12416/000044058.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 22/02/2015.

Como exemplo, lembrava-se do “plano de Urbanização de Belém”, entregue por ele trinta anos antes, em 1944. Destacava seu trabalho para a capital do Pará como “pioneiro em todo o Brasil”, já que não havia feito apenas um plano de avenidas, tendo analisado por completo a cidade em todos os seus níveis e problemas, especialmente os de natureza antropogeográfica. Destacava sua inovação quanto ao projeto de aproveitamento das ilhas da Baía do Guajará (**O Globo**, 10 de novembro de 1974, p. 17).

Concluía com certo tom de pesar que eram ainda raros planos diretores efetivos que norteassem o crescimento das cidades brasileiras e que todos os problemas dessa ausência, alertados em 1938, continuavam atuais e se agravando (**O Globo**, 10 de novembro de 1974, p. 17).

O pesar de Cavalcanti se alinhava à constatação de que as principais cidades brasileiras seguiam com planos diretores incapazes de ordenar e planejar seu crescimento de maneira mais estruturada e equilibrada. Instrumentos que não conseguiam extrapolar os desafios políticos. No caso de Belém, as conclusões de Cavalcanti sobre a ineficiência dos planos diretores brasileiros, em 1974, continuaram válidas para as décadas seguintes. No geral, segundo José Júlio Lima (2004), analisando a elaboração de planos diretores de Belém nas últimas décadas, percebe-se que os mesmos foram, em grande medida, pouco capazes de transformar a cidade, especialmente em sua relação centro-periferia:

O fracasso na implementação do controle do desenvolvimento (planos diretores e legislação urbanística) e a intervenção para melhoria de infraestrutura de responsabilidade do governo local, demonstrando uma preferência para atender demandas de grupos da elite local. Isso tem resultado em priorização na alocação de serviços no centro, apesar do crescimento desenfreado da periferia, sem infraestrutura (LIMA, 2004, p. 154).

Em âmbito nacional, além de raramente cumpridos, soma-se como problema a pouca eficiência dos planos diretores brasileiros, a reduzida capacidade de articulação e participação popular. Segundo Souza e Rodrigues:

Planejar a cidade tem significado, normalmente, o seguinte: técnicos a serviço do estado (funcionários da prefeitura ou que trabalham em um escritório privado contratado pela prefeitura) diante de suas pranchetas ou do computador, elaboram o traçado de ruas e praças, alterar formas espaciais existentes e criar novas com objetivo de melhorar a funcionalidade e a beleza de certas áreas, para isso geralmente é necessário mobilizar e investir rios de dinheiro e, às vezes deslocar populações inteiras. Raramente se pergunta aos moradores e usuários dos espaços afetados o que pensam de tais intervenções sem que se dê a

oportunidade de participar verdadeiramente, na busca de soluções para os problemas de seus bairros e suas cidades (SOUZA, 1999, p. 14).

O urbanismo de Cavalcanti trazia objetivos bem ambiciosos; seria a solução para os problemas “antropogeográficos, econômicos, hígietécnicos, sociais, artísticos e culturais da cidade” (CAVALCANTI, 1944, p. 42). Abraçado a um determinismo geográfico, acreditava na possibilidade de um urbanismo civilizador que conseguisse alterar o cotidiano e cultura da população belenense.

As pretensões de Cavalcanti falhavam na compreensão das dinâmicas e cultura local e desconsideraram seu mundo político. Seu plano agia sobre as desigualdades sociais prevendo o saneamento e aterramento das áreas periféricas; no entanto, reeditava e alimentava sua existência na planificação de um zoneamento que relacionava moradia à classe social e econômica.

O urbanismo da década de 1940, como lembra Choay, trazia uma pretensa neutralidade científica, o que se mostrou uma ilusão. Henri Lefebvre (2001) destacou-se como um importante crítico do urbanismo científico baseado em uma tradição positivista e no determinismo geográfico. Sua crítica, além de demonstrar a falência das pretensões urbanísticas clássicas, deixava clara a denúncia de um modelo de cidade que transforma pessoas, habitantes da urbe, em objetos, sujeitos a questões administrativas e técnicas e controladas pelo Estado.

Lefebvre destaca em ***O Direito à Cidade*** um caminho ao urbanismo que siga na direção de uma verdadeira democracia, não apenas representativa, mas que propicie a inclusão, a participação nos processos decisórios de planejamento urbano. Em um sentido similar, Jane Jacobs (2013) demonstra como os planejadores urbanos da primeira metade do século XX defendiam e aplicaram sobre as cidades discursos e práticas que valorizavam valores estatísticos e biológicos que visavam planificar a cidade, estabelecer modelos fechados e “científicos”. Eram urbanistas formados para enxergar números e projetar a cidade ideal, desconsiderando “o que tem mais vida” (JACOBS, 2013, p. 493).

Projetavam uma cidade ideal, deslocada de uma cidade real, viva e dinâmica. Como lembra Giulio Argan, “A ideia de cidade ideal está profundamente arraigada em todos os períodos históricos [...]. A cidade real reflete as dificuldades do fazer a arte e as circunstâncias contraditórias do mundo que se faz” (ARGAN, 2005, p. 73-74). A história urbana, desta forma, não pode ser compreendida como uma simples cópia sequencial onde não haveria espaço para rupturas, nem mesmo

como uma modernidade que se estabelece como antagônica a seu passado. Dessa forma, compreende-se a cidade como resultado de tais processos de busca de diferentes cidades ideais que se materializam na cidade real em meio a suas contradições e exclusões.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade, por isso tudo, não escapa da história. Todos os passados nela se encontram mesmo que passem despercebidos, e mesmo se, associando-os em novas combinações em escalas diferentes, os homens acreditam estar sempre forjando o presente (LEPETIT, 2001, p. 62).

Segundo Bernard Lepetit, na epígrafe utilizada acima, o presente urbano é fruto indelével de seu passado. Esse presente, no entanto, é muito mais do que a simples soma de temporalidades, já que uma linha do tempo sequencial, por si só, não é suficiente para compreender a dinâmica histórica de uma cidade e de sua urbanização. No presente, os diferentes tempos de uma cidade estão misturados, e são ao mesmo tempo evocados de maneira desigual, já que algumas temporalidades são mais valorizadas do que outras na compreensão da cidade do presente.

No caso de Belém, o estudo da urbanização em tempos coloniais pelas obras de Landi, ou do período republicano em Antônio Lemos, dominam o cenário de pesquisa e parecem ser, dessa forma, suficientes para entender a dinâmica histórica da cidade já que em grande medida respondem às demandas colocadas pelo presente. Não se deve com isso desvalorizar tais temporalidades; no entanto, pretende-se valorizar a compreensão da história urbana a partir de novas perspectivas e temporalidades.

O projeto de urbanização elaborado por Jerônimo Cavalcanti insere-se em um período pouco estudado pela perspectiva urbanística onde, naquele momento, importantes projetos de futuro foram também forjados, materializando-se de maneira diferente da qual foram planejados.

A entrega do plano urbanístico de Belém, em 1944, marca um momento importante da história social da Amazônia. Na década de 1940, a região ganha importância no cenário econômico nacional e internacional em tempos de guerra, a partir do que grandes expectativas são criadas na busca de reorganização da economia da borracha.

Demonstramos que a política de valorização da Amazônia foi fruto de um conjunto de discursos que se organizaram em níveis externos e internos. De um lado, os Acordos de Washington acendiam esperanças anteriores de reaquecimento da economia da borracha; de outro, fortalecia a presença do governo federal,

através de importantes instituições públicas como o Banco da Borracha, SENTA, SAVA, SNAPP e SESP que passaram a se fazer presentes alterando sobremaneira a vida cotidiana da população amazônica.

Essas iniciativas não foram frutos isolados do contexto de guerra. O governo Vargas, desde a década de 30, com os projetos de “expansão para o oeste”, buscou incluir a Amazônia em um discurso de integração nacional, que pelas crises políticas e econômicas do período só se materializaram em práticas governamentais no contexto dos Acordos de Washington.

É importante perceber, dessa forma, que a expectativa de crescimento não vinha isoladamente da presença norte-americana. Além da necessidade de se perceber a presença varguista na Amazônia é importante valorizar também os discursos internos das autoridades políticas e intelectuais que buscaram construir um futuro para a economia amazônica.

Defendemos a tese segundo a qual ainda que economicamente as políticas tenham sido pouco relevantes, seu impacto social foi gigantesco. Ficaram para os momentos posteriores mais do que discursos; ficou o aumento populacional advindo da política de migração, o trabalho do planejamento estatal (instituições), o projeto de urbanização de Belém.

Demonstramos, dessa forma que fez parte desse planejamento para o futuro da Amazônia a necessidade de se replanejar o crescimento de Belém, na época a maior e mais importante cidade da Amazônia.

Naquele contexto, este replanejamento não visava apenas garantir modernidade e o embelezamento da capital, sendo necessário dar solução a graves crises nos serviços públicos em Belém, como os problemas de abastecimento de água, fornecimento de energia elétrica, transporte público, telefone, Corpo de Bombeiros, abastecimento e endividamento público.

Além da resolução da crise, uma série de fatores pareceu ofertar um novo ânimo ao crescimento da cidade, como a construção do aeroporto pelos norte-americanos e a ampliação das áreas de crescimento para além da primeira légua patrimonial em grande parte entregue às forças militares do Exército, Marinha e Aeronáutica.

A necessidade de um plano de urbanização de Belém fez, portanto, parte da política de valorização econômica da Amazônia em tempos de guerra; sua

necessidade foi abertamente defendida na “Conferência da Amazônia” realizada em Belém, em 1943.

Nesse contexto, a solução para os problemas da capital do Pará se associava à ciência do Urbanismo, campo científico em formação nas primeiras décadas do Século XX, que buscava autoridade para gerir problemas urbanos no Brasil, na Europa e nos Estados Unidos.

O Plano de Urbanização de Belém ficou a cargo do engenheiro e funcionário da prefeitura do Distrito Federal Jerônimo Cavalcanti. Este engenheiro ganhou fama na imprensa carioca como colunista de problemas urbanos nos principais jornais da capital federal entre as décadas de 1930 e 1940.

Além da imprensa, Cavalcanti tinha grande proximidade ao campo da geografia, fazendo parte do Comitê Científico da **Revista Brasileira de Geografia**, onde publicou com certa regularidade artigos que ligavam o urbanismo a questões de fundo geográfico. Foi defensor do Determinismo Geográfico, de Ratzel, defendendo um modelo de urbanismo totalmente adaptado às especificidades geográficas do meio.

Além de urbanista, Cavalcanti assumia a função de prefeito de Belém em 1943. A gestão de Cavalcanti foi bastante acompanhada pela imprensa carioca com a qual Cavalcanti tinha grande proximidade, em grande medida destacando o caráter inovador e técnico de sua função como prefeito dessa cidade. Na imprensa local, a recepção de Cavalcanti foi menos calorosa, em grande medida devido seu distanciamento do universo político da região.

A gestão de Cavalcanti à frente da prefeitura de Belém foi muito curta, encerrando-se em agosto de 1943, após desgaste junto à imprensa local quando de sua tentativa de substituir as mangueiras da Praça da República. Naquele momento, o jornalista Santana Marques questionou não apenas a derrubada das mangueiras, mas a busca de “plantar carvalhos para as futuras Gerações” em tempos de grave crise nos mais básicos serviços urbanos de Belém.

Seguindo como urbanista, Cavalcanti entrega definitivamente seu plano em 1944 para o então prefeito Alberto Engelhard. O Plano foi integralmente publicado na **Revista Municipal de Engenharia** do Rio de Janeiro, em 1947.

O plano de urbanização de Belém elaborado por Cavalcanti partia de algumas necessidades consideradas por ele como básicas: os problemas de

abastecimento e saneamento da capital. Quanto a esta prioridade tecia longas críticas a reformas urbanas que priorizavam os centros urbanos e a estética.

Cavalcanti inicia seu trabalho pelo abastecimento da cidade, sugerindo a utilização das ilhas no entorno de Belém para a produção de alimentos, não somente limitados à pesca e à produção de farinha, mas à produção de verduras, legumes, frutas, criação de gado etc. Todo esse sistema encontrava-se associado a uma ampliação do número de mercados públicos distribuídos por toda a capital.

Após o problema do abastecimento propunha o enfrentamento definitivo das áreas alagadas na capital a partir do aterramento feito com material do fundo da Baía do Guajará e a construção de uma grande avenida no entorno de toda a capital chamada por ele de “Cinta Perimetral” que, além de servir ao trânsito, funcionaria como uma barreira de contenção ao aterramento da capital.

Dentre outras questões importantes propunha a realização de um rigoroso sistema de zoneamento de Belém, em geral buscando concentrar moradia e trabalho em áreas específicas. Estabelecia ainda critérios de proximidade criando sistemas que orientassem a localização de escolas, mercados, quadras de esporte, áreas verdes, etc., sempre próxima das moradias evitando, assim, que se percorressem longas distâncias.

Seu plano de urbanização foi seguido parcialmente nos anos que se seguiram. Pelo que se pode perceber, houve nos anos seguintes a tentativa de resolver (ainda que parcialmente) alguns problemas de Belém. Dentre eles, podemos citar a substituição dos bondes elétricos pelos ônibus, a melhoria no abastecimento de água, ampliação no número de mercados públicos.

Para o centro da cidade, a política de verticalização da Avenida 15 de agosto, visando à concentração de elementos de modernidade como cinemas, hotéis e restaurantes em seu entorno foram também colocadas em prática pela Prefeitura Municipal a partir dos planos de Cavalcanti.

O problema do abastecimento continuaria assombrando a cidade por anos; o saneamento, por décadas. Grande parte dos problemas, como os de saneamento básico, continua posto como um grave problema social de Belém, que figura entre as 10 piores capitais brasileiras em termos de saneamento básico⁶³.

⁶³ Disponível em: <<http://www.teraambiental.com.br/blog-da-tera-ambiental/a-situacao-do-saneamento-basico-no-brasil>>. Acesso em: 10/10/2015.

Como políticas para essa área, o que se viu foram ações pontuais da prefeitura como no caso da Vila Teta. Para as periferias da cidade identificou-se um modo de ação ligado a um tripé: a limpeza urbana, a desapropriação de grandes áreas e o controle do preço dos alugueis. Essa política que, em grande medida, rendeu grande popularidade a Magalhães Barata marcou também a opção pelo não enfrentamento dos graves problemas de alagamento que marcavam as periferias de Belém, seja pela ausência de suporte financeiro ou mesmo de prioridade política.

Como tantos outros, o plano de Cavalcanti falhou na compreensão do lugar em que estava, na dinâmica política e social de uma cidade amazônica, na dificuldade perceber seu passado e, conseqüentemente, na projeção de um futuro.

Ainda que pouco do plano tenha sido colocado em prática, é necessário perceber que não se conhece uma cidade apenas por aquilo que ela tem de real e palpável. Como bem lembram Argan (1995) e Le Goff (1998), a cidade real é também seu aspecto simbólico, imaginado. Nesse momento é importante que a ideia de uma cidade imaginada não é tida como oposta a real.

Problemas ligados ao planejamento urbano, ou à falta dele, são ainda uma marca na história social não só de Belém, mas de toda a região amazônica. Este estudo avança ao buscar a compreensão de um importante momento onde a questão do planejamento urbano foi posta em discussão perante parte importante da elite política e econômica da Amazônia.

Compreender esta questão em uma perspectiva temporal representa uma importante reflexão sobre o planejamento urbano e sobre a História Social da Amazônia. Estudar esse processo no passado serve como ferramenta ao presente na medida em que funciona como elemento comparativo entre os desafios do passado e do presente. Estudar projetos de urbanismo de outro tempo pode contribuir na desnaturalização do espaço urbano e na reflexão sobre suas formas de construção, suas ligações ideológicas e de resistências.

Françoise Choay, ao estudar o nascimento do urbanismo, demonstrou a inviabilidade de qualquer neutralidade ou tecnicismo puro ao urbanismo. Nem uma leitura de cidade é, portanto, definitiva ou sem comprometimentos políticos e ideológicos; todas elas têm um lugar histórico ligado a ideologias, classe social etc.

Bernard Lepetit lembra, nesse sentido, que a “planificação urbana, porém, não poderia ser pura geometria, pois ela defronta com o tempo que passa. A cidade

lhe opõe uma inércia particular” (LEPETIT, 2001, p. 62). Essa inércia, da qual fala Lepetit, é justamente a complexidade social e temporal da cidade.

Marcelo Lopes Souza e Glauco Bruce Rodrigues (2004), ao estudarem o planejamento urbano no caso brasileiro, lembram que especialmente a partir da década de 1980 o Urbanismo enfrentou duras resistências tanto por grupos de esquerda quanto os mais conservadores da sociedade brasileira.

A esquerda manifestava-se denunciando o Urbanismo como mais um elo de dominação da sociedade capitalista: “o Estado capitalista está a serviço do Estado dominante; o planejamento urbano é levado a efeito pelo Estado capitalista; logo o planejamento urbano é realizado para beneficiar esta classe dominante” (RODRIGUES; SOUZA, 2004, p. 20).

A crítica mais conservadora de fundo neoliberal afirma que “o Estado deve intervir o mínimo possível na vida das pessoas e das empresas, que os processos econômicos devem ser regulados pelo mercado, onde os indivíduos podem competir entre si livremente” (RODRIGUES; SOUZA, 2004, p. 20).

As duas visões, profundamente limitantes, não permitem o aprofundamento de soluções para os graves problemas urbanos no Brasil e na Amazônia. A solução para problemas de planificação urbana não passam pela sua simples ausência. Segundo Rodrigues e Souza (2004), o desafio que se coloca ao Urbanismo é a capacidade de articulação dos diferentes grupos sociais, na valorização do ativismo e do protagonismo de setores historicamente excluídos da sociedade brasileira.

A cidade, por sua complexidade, se põe para além de um simples cenário para a história social. Um dos grandes desafios da história urbana é articular o tempo, os atores e a cidade, dando uma inteligibilidade a esse processo. O passado urbano e suas diferentes temporalidades servem como propulsores à diferença, exigindo articulações múltiplas, com o passado e com presente. Como lembra Michel de Certeau (1990, p.172), planejar a cidade é, ao mesmo tempo, “pensar a própria pluralidade do real e dar efetividade a esse pensamento plural: é saber e poder articular”.

REFERÊNCIAS

ARGAN, Giulio Carlos. **A História da arte como história da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

ARRUDA, Maria Arminda do Nascimento. **Metrópole e cultura**: São Paulo no meio do século XX. Bauru: EDUSC, 2001.

BACHELARD, Gaston. **A poética do espaço**. Tradução de: Antonio de Pádua Danesi. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. São Paulo: Perspectiva, 1999.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

BOLLE, Willi. Belém, porta de entrada da Amazônia. *In*: CASTRO, Edna (Org.). **Cidades na floresta**. São Paulo: Annablume, 2008, p. 99-147.

BOURDIEU, Pierre, A casa ou o mundo invertido. *In*: BOURDIEU, Pierre. **O senso prático**. Rio de Janeiro: Vozes, 2011.

_____. Efeitos do Lugar. *In*: BOURDIEU, Pierre. (Org.). **Miséria do mundo**. Petrópolis: Vozes, 2003.

BRANDÃO, Helena H. Negamine. **Introdução à análise do discurso**. Campinas: Unicamp, 2007.

BRAUDEL, Fernand. Veneza. *In*: BRAUDEL, Fernand (Org.). **Os homens e a herança no Mediterrâneo**. São Paulo: Martins Fontes, 1988.

BRESCIANI, Maria Stella Martins. **Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza**. 8. ed. São Paulo: Brasiliense, 2004.

BURKE, Peter. **O que é história cultural?** Tradução de: Sérgio Góes de Paula. Rio de Janeiro: Zahar, 2005.

CAMPOS, Candido Malta. **Os rumos da cidade**: urbanismo e modernização em São Paulo. São Paulo: SENAC, 2000.

CAVALCATI, Jerônimo. Belém do Pará. 3. ed. **Boletim do Conselho Nacional de Geografia**. Conselho Nacional de Geografia, v. 6, n. 3, jun. 1943.

CAVALCANTI, Lauro. **Moderno e Brasileiro**: A história de uma nova linguagem na arquitetura (1930-60). Rio de Janeiro: Zahar, 2006.

CERTEAU, Michel. **A invenção do Cotidiano**: a arte de fazer. Petrópolis: Vozes, 1990.

CHARTIER, Roger. **A história cultural: entre práticas e representações**. Lisboa: Difel, 1990.

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

CHAVES, Túlio. **Isto não é para nós? um estudo sobre a verticalização e modernidade em Belém entre as décadas de 1940 e 1950**. Belém: Universidade Federal do Pará, 2011. (Dissertação de Mestrado)

_____. **O Solar do Barão do Japurá e a Questão Patrimonial em Belém**. Belém: Universidade Federal do Pará, 2009. (Monografia de Conclusão de Curso)

CHOAY, Françoise. **O urbanismo, utopias e realidade, uma antologia**. São Paulo: Perspectiva: 1965.

CHOAY, Françoise. **Pour une anthropologie de l'espace**. Paris: Seuil, 2006.

COSTA, Francisco de Assis. **Formação rural extrativista na Amazônia: os desafios do desenvolvimento capitalista - 1720-1970**. Belém: NAEA, 2012.

COSTA, Francisco de Assis. **Grande Capital e Agricultura na Amazônia: a experiência Ford no Tapajós**. Belém: NAEA, 2012.

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

_____. **Monumentos de Belém**. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1945.

_____. **Belém, aspectos geo-sociais do município**. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1945.

_____. **História do Pará**. Belém: OFFSET, 1974.

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

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

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

FREITAG, Barbara. **Teorias da cidade**. Campinas: Papirus, 2006.

GITAHY, Maria Lúcia Caira; LIRA, José Tavares Correia de. **Tempo cidade e Arquitetura**. São Paulo: Anna Blume, 2007.

GRANDIN, Greg. **Fordlândia**. Rio de Janeiro: Rocco: 2010.

HOBBSAWM, Eric. **Sobre História**. São Paulo: Companhia da Letras, 2007.

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

HUNT, Lynn (Org.). **A nova história cultural**. Tradução de Jefferson Luis Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1992.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

JURANDIR, Dalcídio. **Belém do Grão-Pará**. Belém: Martins, 1960.

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

LACERDA, Franciane Gama. **Migrantes cearenses no Pará: faces da sobrevivência (1889-1916)**. São Paulo: USP, 2006. (Tese de Doutorado)

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e Política**. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

_____. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Moraes, 1991.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Tradução de: Bernardo Leitão. 5. ed. Campinas: UNICAMP, 2003.

_____. **Por amor às cidades: conversações com Jean Lebrun**. Tradução de: Reginaldo Carmello Correa de Moraes. São Paulo: UNESP, 1998.

LEME, Maria Cristina da Silva (Org.). **Urbanismo no Brasil: 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel/FAUUSP/Fupam, 1999.

LEPETIT, B. Das capitais às praças centrais. Mobilidade e centralidade no pensamento econômico francês. *In*: SALGUEIRO, H. A. (Org.). **Cidades capitais do Século XIX**, São Paulo: Edusp, 2001.

LEPETIT, Bernard. **Por uma história urbana**. São Paulo: EDUSP, 2001.

LIMA, José Júlio. Segregação socioespacial e forma urbana: Belém no final dos Anos 90. *In*: FERNANDES, Edesio; VALENÇA, Márcio M. **Brasil Urbano** (Org.). Rio de Janeiro: Mauad, 2004.

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

MARTINS, Nelson Silveira. **Esta terra é minha: imagens do Pará**. São Paulo: Edigraf, 1944.

MEIRA, Clovis. **E o tempo passou**. 4. ed. Belém: Grafisa, 1988.

MEIRA, Octávio. **Memória do quase ontem**. Rio de Janeiro: Lidador, 1976.

MENEZES, Ulpiano Bezerra. Cidade Capital, Hoje? *In*: SALGUEIRO, H. A. (Org.). **Cidades capitais do Século XIX**, São Paulo, Edusp, 2001.

MORALES, Lúcia Arrais. **Vai e vem, vira e volta**: as rotas dos soldados da borracha. São Paulo: Annablume/Fortaleza, 2002.

OLIVEIRA, Nilda Nazaré Pereira. **A economia da borracha na Amazônia sob o impacto dos Acordos de Washington e da criação do Banco de Crédito da Borracha, 1942-1950**. Universidade de São Paulo, 2001.

PARÁ. Governo do Estado. **Belém da Saudade**. Belém: SECULT, 1998.

PAULA, João Antônio de. A cidade e a Universidade. *In*: BRANDÃO, Carlos Antônio Leite (Org.). **As cidades da Cidade**. Belo Horizonte: UFMG, 2006.

PENTEADO, Antônio Rocha. Belém, metrópole da Amazônia. **Boletim Paulista de Geografia**, n. 9, São Paulo, 1951.

_____. **Belém**: estudo de geografia urbana. Vol I. Belém: Universidade Federal do Pará, 1968.

_____. **Belém**: estudo de geografia urbana. Vol II. Belém: Universidade Federal do Pará, 1968.

PESSÔA, José. **Atlas de centros históricos do Brasil**. Rio de Janeiro: Casa da palavra, 2007.

PINHEIRO, Leticia de Breu. **Política externa Brasileira, 1889-2002**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.

REIS, Arthur Cezar Ferreira. Guia Histórico dos Municípios do Pará. **Revista do Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico nacional**, Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Saúde, n. 11, 1947.

RICARDO, Cassiano. **Marcha para Oeste: A influência da bandeira na formação social e política do Brasil**. 3 ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1959.

ROCQUE, Carlo. **Depoimentos para a história política do Pará**. Belém: Mitigraph, 1981.

RONCAYOLO, Marcel. "Cidade". *In*: **Enciclopedia Einaudi**. v. 8. Lisboa: Imprensa Nacional, Casa da Moeda, 1986, p. 397.

ROQUE, Carlos. **A Formação Revolucionária do Tenente Barata**. Belém: Fundação Rômulo Maiorana, 1983.

SANTOS, João Marcos Leitão. **Agostinho e a Hermenêutica da História, perspectiva filosófica**, v. 4, n. 8, p. 153-173, Jan./Jun. 1996.

SANTOS, Marcelo. **O poder norte-americano e a América Latina no pós-guerra fria**. São Paulo: AnnaBlume/Fadesp, 2007.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: HUCITEC, 2008.

SANTOS, Roberto Araújo de Oliveira. **História econômica da Amazônia: 1800-1920**. São Paulo: T. A de Queiroz, 1980.

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

_____. **Memórias do “velho” intendente: Antonio Lemos – 1869-1973**. Campinas: Unicamp, 1998. (Tese de Doutorado).

_____. Um outro olhar sobre a Paris dos Trópicos. *In*: MATOS, Maria Izilda S.; SOLLER, Maria Angélica. **A cidade em debate**. São Paulo: Olho d’água, 1999.

SECRETO, Maria Verônica. Conquistar a terra, dominar a água, sujeitar a floresta: a fronteira amazônica no governo Vargas. *In*: ALONSO, José Luis Ruiz-Peinado; CHAMBOULEYRON, Rafael (Orgs.). **T(r)ópicos de História: gente, espaço e tempo na Amazônia (séculos XVII e XXI)**. Belém: Açai, 2010.

SEVCENKO, Nicolau: Introdução: O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. *In*: SEVCENKO, Nicolau (Org.). **História da vida privada no Brasil**. São Paulo: Cia das Letras, 1998.

SIOLI, Harald. Problemas do aproveitamento da Amazonia. *In*: **A Amazônia brasileira em foco**. Rio de Janeiro: CNDDA, n. 10, Julho de 1974- Junho de 1975.

SOUZA, Marcelo L. de; RODRIGUES, Glauco B. **Planejamento Urbano e Ativismos Sociais**. São Paulo: Unesp, 2004.

THOMPSON, Edward Palmer. **Costumes em comum**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

TOCANTINS, Leandro. **Santa Maria de Belém do Grão-Pará**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1987.

TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. **Viagem na Memória: Guia histórico das viagens e do turismo no Brasil**. 2. ed. São Paulo. Editora SENAC, 2002.

TRINDADE JR. S. C. **Produção do espaço e uso do solo urbano de Belém**. Belém: UFPA/NAEA, 1997.

VICENTINI, Yara. **Cidade e história na Amazônia**. Curitiba: UFPR, 2004.

WEINSTEIN, Barbara. **A borracha na Amazônia**: expansão e decadência, 1850-1920. São Paulo: Hucitec/Edusp, 1993.

DOCUMENTOS ELETRÔNICOS

ACORDOS DE WASHINGTON. Disponível em: <<http://www3.dataprev.gov.br/sislex/paginas/24/1943/5813.htm>>. Acesso em: 10 de agosto de 2014.

ANDRADE, Rômulo de Paula. "Conquistar a terra, dominar a água, sujeitar a floresta": Getúlio Vargas e a revista "Cultura Política" redescobrem a Amazônia (1940-1941). Bol. Mus. Para. Emílio Goeldi. Ciênc. hum. [online]. 2010, vol.5, n.2, pp. 453-468. ISSN 1981-8122. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/bgoeldi/v5n2/a15v5n2.pdf>>. Acesso em 07 de Janeiro de 2015.

BECKER, Bertha. Revisão das políticas de ocupação da Amazônia: é possível identificar modelos para projetar cenários? Disponível em: <<http://www.ufpa.br/epdir/images/docs/paper05.pdf>>. Acesso em: 18 de abril de 2014.

CANCELA, Cristina Donza. Casamento e relações familiares na economia da borracha. Belém (1870-1920). Tese de Doutorado, História, Universidade de São Paulo, 2006. Disponível em: <www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8137/tde-15012007.../tesecristina.pdf>. Acesso em: 15 de Agosto de 2014.

CORREIA, Telma de Barros. Art déco e indústria: Brasil, décadas de 1930 e 1940. **An. mus. paul.** [online]. 2008, vol. 16, n. 2, pp. 47-104. ISSN 1982-0267. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/anaismp/v16n2/a03v16n2.pdf>>. Acesso em: 15 de Agosto de 2014.

COSTA, Antonio Maurício Dias da. Festa e espaço urbano: meios de sonorização e bailes dançantes na Belém dos anos 1950. Rev. Bras. Hist., vol. 32 n. 63, São Paulo, 2012. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbh/v32n63/18.pdf>>. Acesso em: 15 de Outubro de 2015.

DERENJI, Jussara da Silveira. Modernismo na Amazônia: Belém do Pará, 1950/70. Disponível em: <www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.017/838>. Acesso em: 29 de novembro de 2014.

FONTES, E. J. O. Cultura e política dos anos trinta no Brasil e as memórias do interventor do Pará, Magalhães Barata (1930–1935). 2013. Disponível em: <<http://revistaestudospoliticos.com>>. Acesso em: 16 de agosto de 2014.

GARFIELD, Seth. A Amazônia no imaginário norte-americano em tempo de guerra. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbh/v29n57/a02v2957.pdf>>. Acesso em: 17 de agosto de 2014.

MOREIRA, Fernando Diniz. Urbanismo, modernidade e projeto nacional: reflexões em torno do Plano Agache. Disponível em: <<http://www.docomomo.org.br/seminario%206%20pdfs/Fernando%20Diniz%20Moreira.pdf>>. Acesso em: 12 de Setembro de 2013.

MOREIRA, Fernando Diniz. Urbanismo, modernidade e projeto nacional: reflexões em torno do Plano Agache. Disponível em: <<http://www.docomomo.org.br/seminario%206%20pdfs/Fernando%20Diniz%20Moreira.pdf>>. Acesso em: 10 de Março de 2015.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Com olhos no passado: a cidade como palimpsesto. Disponível em: <www.periodicos.ufsc.br/>. Acesso em: 21 de outubro de 2010.

_____. Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano. Estudos Históricos. Rio de Janeiro, v. 8, n. 16, 1995. Disponível em: <bibliotecadigital.fgv.br>. Acesso em: 19 de dezembro de 2010.

QUELER, Jefferson José. A propaganda dos seguidores de Getúlio: aspectos da participação política na campanha presidencial de 1950. Disponível em <<http://www.anpuhsp.org.br/sp/downloads/CD%20XX%20Encontro/PDF>>. Acesso em: 12 de agosto de 2014.

RODRIGUES, Carmem Izabel. Festividades Mestiças da Amazônia. Disponível em: <www.revistas.ufg.br/index.php/historia/article/download/.../5873>. Acesso em: 24 de Janeiro de 2013.

SECRETO, Maria verônica. A ocupação dos “espaços vazios” no governo Vargas: do “Discurso do rio Amazonas” à saga dos soldados da borracha. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, nº 40, julho-dezembro de 2007, p. 115-135. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/articl/view/1288/431>>. Acesso em: 20 de Novembro de 2014.

SENA, Cristovam. Fordlândia: Breve relato da presença americana na Amazônia. *Cad. hist. ciênc.* [online]. 2008, vol.4, n.2, pp. 89-108. ISSN 1809-7634 Disponível em: <http://periodicos.ses.sp.bvs.br/pdf/chci/v4n2/a05v4n2.pdf>. Acesso em 14 de Março de 2015.

SILVA, Michele Rocha da. Para Serem Atendidas: Cartas ao Interventor Magalhães Barata, Pará (1930 – 1935). Mestrado em História social da PUC-SP. Disponível em: <http://sapientia.pucsp.br/tde_arquivos/17/TDE-2010-12-16T13:25:03Z-10482/Publico/Michele%20Rocha%20da%20Silva.pdf>. Acesso em: 24 de Janeiro de 2015.

VIDAL, Celma Chaves Pont. Modernização, inventividade e mimetismo na arquitetura residencial em Belém entre as décadas de 1930 e 1960. Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo. V. 2, n. 8, São Paulo, 2008. Disponível em: <http://www.iau.usp.br/revista_risco/Risco8-pdf/02_art10_risco8.pdf>. Acesso em: 22 de Março de 2015.

WEINSTEIN, Barbara. Modernidade tropical: visões norte-americanas da Amazônia nas vésperas da Guerra Fria. Disponível em:

<http://www.revistasusp.sibi.usp.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0020-38742007000900010&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 10 de outubro de 2011.

WILKINSON, Xenia Vunovic. Tapping the Amazon for victory: Brazil's "battle for rubber" of World War II. Disponível em: <<https://repository.library.georgetown.edu/bitstream/handle/10822/553116/WilkinsonXeniaV.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 23 de setembro de 2014.

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

VALCANTI, Jeronymo [Eng. Da Prefeitura do Distrito Federal] (1940): "A geografia e sua influência sobre o urbanismo", **Revista Brasileira de Geografia**, 2, 4: 521-541. Oct. 1940.

CAVALCANTI, Jerônimo (1942): "II Congresso Brasileiro de Urbanismo", **Urbanismo e Viação**, 5, 20: 20 & 45.

CAVALCANTI, Jerônimo (1943): "A Geografia Urbana e sua influência sobre o urbanismo superficial e subterrâneo", Rio de Janeiro: IBGE, 34 p.

CAVALCANTI, Jerônimo (1943): "O Plano de remodelação de Belém", **Urbanismo e Viação**, 6, 26: 33-34.

CAVALCANTI, Jeronymo (1947): "Plano de urbanização de Belém: Capital do Pará", **Revista Municipal de Engenharia**, 14, 1: 13-43.

CAVALCANTI, Jeronymo (1947): "Segundo Congresso Interamericano de Municípios realizado em Santiago do Chile", **Revista Municipal de Engenharia**, 14, 4: 185-208.

CAVALCANTI, Jeronymo (1947): "Bibliografia urbanística: acoustics for architects", **Revista Municipal de Engenharia**, 14, 4: 220.

CAVALCANTI, Jeronymo (1940): "Ruídos urbanos", Rio de Janeiro: **A Noite**.

CAVALCANTI, Jeronymo (1941): "A geografia urbana e a sua influência sobre o urbanismo". In: **Centro Carioca** (1941): Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo organizado pelo Departamento de Urbanismo do Centro Carioca, 20 a 27 de Janeiro de 1941, Rio de Janeiro, p. 291-316.

HEMEROTECA DIGITAL BRASILEIRA – <<http://hemerotecadigital.bn.br/>>

Relatório de 1911 – Governador Jerônimo Coelho. Imprensa Oficial do Estado do Pará – Belém

Relatório de 1908 – Governador Augusto Montenegro. Imprensa Official do Estado do Pará – Belém

Relatório de 1915 – Governador Enéas Martins. Imprensa Official do Estado do Pará – Belém

Relatório de 1917 – Governador Lauro Sodré Imprensa Official do Estado do Pará – Belém

Relatório de 1921 – Governador Emiliano de Souza Castro. Oficinas Graphicas do Instituto Lauro Sodré – Belém

Relatório de 1928 – Dionysio Ausier Bentes. Oficinas Graphicas do Instituto Lauro Sodré – Belém

Relatório de 1929 – Governador Eurico de Freitas Valle. Oficinas Graphicas do Instituto Lauro Sodré – Belém

Relatório de 1930 – Governador Eurico de Freitas Valle. Oficinas Graphicas do Instituto Lauro Sodré – Belém

JORNAL DO BRASIL – Rio de janeiro

Jornal do Brasil, “O Urbanismo em Buenos Aires”, 04 de Setembro de 1936, p. 25.

Jornal do Brasil, “Arquitetura obrigatória”, 8 de janeiro de 1937, p. 4.

Jornal do Brasil, “A exposição de Paris”, 5 de Agosto de 1937, p. 12.

Jornal do Brasil, “O recife e as favelas”, 15 de Dezembro de 1938, p. 6.

Jornal do Brasil, “A Luta contra os Mocambos”, 23 de Julho de 1939, p. 2.

Jornal do Brasil, “Favelas”, 30 de Maio de 1946, p. 2.

A NOITE – Rio de janeiro

A Noite, “Ruídos Urbanos”, 24 de Março de 1941, p. 4

A noite, “Partida de Jerônimo Cavalcanti para Maceió”, 29 de janeiro de 1949, p. 5.

A Noite, “O Novo prefeito de Belém”, 23 de março de 1943, p. 16.

DIARIO DA NOITE – Rio de Janeiro

Diário da Noite, “Habitações proletárias em Belém”, 08 de maio de 1943, p. 5

A MANHÃ – Rio de Janeiro

A Manhã, “Partida de Jerônimo Cavalcanti para São Luís”, 23 de Dezembro de 1944, p. 4.

O GLOBO – Rio de Janeiro

O Globo, “Nem Homem parado, nem água parada”, 03 de Março de 1943, p. 3.

O Globo, “O Pará estava a beira de um Colapso”, 30 de Julho de 1943, p. 4.

O Globo, “A Casa, base do Bem estar social – Um Bairro Proletário em Belém”. 01 de Abril de 1946, p. 1.

O Globo. Urbanista defende Plano de Extensão de Áreas metropolitanas. 10 de Novembro de 1974, p. 17.

O RADICAL – Rio de Janeiro

O Radical. “Drapeja na Amazônia a flama do entusiasmo”. 01 de Junho de 1943, p. 16.

A NOTÍCIA

A Notícia. “O novo prefeito de Belém”; “O que motivou a escolha do Sr. Cavalcanti”, 18 de Fevereiro de 1943, p. 1.

O LIBERAL – Belém

- O Liberal**, “Belém terá água com abundancia”, 15 de Novembro de 1946, p. 1.
- O Liberal**, “Higiene Mental: Dr. Epaminondas de Paiva Menezes”, 2 de dezembro de 1946, p. 2.
- O Liberal**, “A Valorização Econômica da Amazônia” 12 de dezembro de 1946, p. 1.
- O Liberal**, 16 de Dezembro de 1946, p. 1.
- O Liberal**, 17 de Dezembro de 1946, p. 1.
- O Liberal**, “Quem viu e quem vê Belém!”, 19 de Dezembro de 1946, p. 2.
- O Liberal**, 21 de Dezembro de 1946, p. 2.
- O Liberal**, 16 de janeiro de 1947, p. 2.
- O Liberal**, 3 de março de 1947, p. 1.
- O Liberal**, 04 de março de 1947, p. 3.
- O Liberal**, “Varias Obras importantes Foram Ontem Visitadas pelo chefe do Estado, pelo Senador Magalhães Barata e prefeito Alberto Engelhard” 17 de Maio de 1947, p. 3.
- O Liberal**, 10 de Abril de 1947, p. 4.
- O Liberal**, 15 de Abril de 1947, p. 1.
- O Liberal**, 6 de Maio de 1947, p. 1
- O Liberal**, “Empossado Hoje na Prefeitura”, 9 de maio de 1947, p. 1.
- O Liberal**, “A Vila Teta”, 17 de maio de 1947.
- O Liberal**, “Alberto Engelhard: O renovador da Cidade”, 02 de Junho de 1947, p. 4.
- O Liberal**, “A Cidade tem o prefeito Ideal”, 12 de junho de 1947, p. 4.
- O Liberal**, “Assim se trabalha, um Prefeito consciente de Sua Missão” 20 de junho de 1947, p. 3.
- O Liberal**, “Grandes Realizações da Prefeitura de Belém” 29 de julho de 1947, p. 1.
- O Liberal**, “Será decretada a rescisão do contrato Assinado em 1905”, 3 de Setembro de 1947, p. 4.

O Liberal, “Intensifica-se a produção de borracha sintética”, 29 de março de 1951, p. 2.

O Liberal, 20 de junho de 1951, p. 3.

O Liberal, “Sofre a cidade”, 1 de junho de 1951, p. 2.

O Liberal, “Belém, Boa tarde”, 11 de Abril de 1951, p. 2.

O Liberal, “Perspectivas do mercado da Borracha”. 17 de novembro de 1951, p. 2.

REVISTA CULTURA POLÍTICA

Cultura Política, “O Sentido Social da Amazônia”, Edição 01, 1941, p. 150.

Cultura Política, “Obra do governo e o aproveitamento da Amazônia”, Edição 03, 1941, p. 114.

Cultura Política, “Quadros e Costumes do Norte”, Edição 05, 1941, p. 240.

Cultura Política, “À Margem do “discurso do Rio Amazonas”, Edição 09, 1941, p. 165.

Cultura Política, “A Economia dos Estados – Pará”, Edição 11, 1942, p. 155.

Cultura Política, “O Amazonas – A vida de um rio”, Edição 16, 1942, p. 66.

Cultura Política, “A Influência da Borracha na civilização Amazônica”, Edição 17, 1941, p. 189.

Cultura Política, “A conferência da Amazônia”, Edição 31, 1943, p.134.

Cultura Política, “Os Municípios e o crédito externo”, Edição 41, 1944, p. 65.

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

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

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

LIFE, 07 de janeiro de 1949: “Intercontinental Hotels” – Comercial.

LIFE, 17 de Abril de 1949: “In Belém I found Canadian Club”.

FUNDAÇÃO CULTURAL DO PARÁ TANCREDO NEVES – FCPTN – CENTUR

REVISTA “PARÁ ILUSTRADO”

CAVALCANTI, Jeronimo. “Primeiras Impressões de Belém”. 22 de maio de 1943, p. 24

FOLHA DO NORTE – Belém

Folha do Norte. “A moderna Aeronáutica em Belém”, 10 de janeiro de 1941.

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

Folha do Norte. “Mais linhas aéreas para América”, 12 de junho de 1941.

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

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

Folha do Norte. “A Pam AM”, 01 de janeiro de 1943, p. 03.

Folha do Norte. “O mais novo *Studebaker*”, 19 de maio de 1944.

Folha do Norte. “Vôos mais rápidos para New York”, 24 de junho de 1944.

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

Folha do Norte. “A mais nova Frigideire”. 23 de maio de 1946, p. 02.

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

A PROVÍNCIA DO PARÁ – Belém

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

A Província do Pará. “A Pará Electric”. 22 de março de 1947, p. 3.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A Província do Pará, “Os novos caminhões tanque de Belém”. 13 de Agosto de 1949, p. 11.

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

A Província do Pará. “Os velhos carros do corpo de bombeiro”, 29 de agosto de 1949, p. 04.

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

A Província do Pará, “Questão de terras em Belém”. 13 de dezembro de 1949, p. 4.

O LIBERAL – Belém

O Liberal. “Inaugurado o clipper do Largo de Nazaré”, 10 de outubro de 1949.

O ESTADO DO PARÁ – Belém

O Estado do Pará, 14 de Julho de 1943, p. 8.

O Estado do Pará, 3 de agosto de 1943, p. 2.

O Estado do Pará, 9 de dezembro de 1943, p. 3.

O Estado do Pará, “Onde está a energia elétrica?”. 05 de Fevereiro de 1944, p. 2.

A VANGUARDA – Belém

A Vanguarda, “Edital da Prefeitura Municipal de Belém”, 16 de novembro de 1943, p. 2.

FOLHA VESPERTINA – Belém

Folha Vespertina, 22 de agosto de 1943, p. 1.

Folha Vespertina, 25 de Agosto de 1943, p. 1.

Folha Vespertina, “A Belém atual”, 26 de Maio de 1945, p. 1.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS – Belém

Diário de Notícias, “Senso estético e a facilidade do tráfego”, 14 de março de 1941, p. 6.

Diário de Notícias, “O abastecimento de Belém”, 26 de fevereiro de 1943, p. 5.

Diário de Notícias, “O novo prefeito de Belém”, 14 de março de 1941, p. 6.

Diário de Notícias, “Limpeza urbana em Belém”, 27 de Março de 1946, p.1.

BIBLIOTECA DO CLUBE DE ENGENHARIA – RIO DE JANEIRO

CAVALCANTI, Jeronymo (1938): “O metropolitano e o problema de transportes coletivos: algumas sugestões”, **Revista Municipal de Engenharia**, 5, 1: 49-69. (jan.)

CAVALCANTI, Jeronymo (1939): “Idéias gerais sobre um plano de descongestionamento do tráfego no Rio”, **Revista Municipal de Engenharia**, 6, 4: 444-452.

CAVALCANTI, Jeronymo [Eng da PDF] (1941): “A geografia urbana e sua influência sôbre o saneamento das cidades”, **Revista Brasileira de Geografia**, 3, 1: 20-53. Jan. 1941.

CAVALCANTI, Jerônimo [Eng da PDF] (1941): “A geografia urbana e sua influência sobre o tráfego”, **Revista Brasileira de Geografia**, 3, 3: 495-532. Jul-Sept. 1941.

CAVALCANTI, Jerônimo [da PDF] (1942): “A geografia urbana e sua influência sôbre o urbanismo superficial e subterrâneo”, **Revista Brasileira de Geografia**, 4, 1: 63-96. Jan-Mar. 1942.

CAVALCANTI, Jerônimo (1942): “A geografia urbana e sua influência sôbre o urbanismo superficial e subterrâneo”, **Revista Brasileira de Engenharia**, 39, 11-12: 5-17.

CAVALCANTI, Jeronimo. “Plano de Urbanização de Belém”, Capital do Pará, **Revista Municipal de Engenharia**, Volume: XIV, Ed: 01, Rio de Janeiro, 1947.

ARQUIVO PÚBLICO DO PARÁ

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

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

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

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

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