

MARCIA CRISTINA RIBEIRO GONÇALVES NUNES

RUMO AO BOULEVARD DA REPÚBLICA

*ENTRE A CIDADE IMPERIAL E
A METRÓPOLE REPUBLICANA*





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

MARCIA CRISTINA RIBEIRO GONÇALVES NUNES

**RUMO AO BOULEVARD DA REPUBLICA:
ENTRE A CIDADE IMPERIAL E A METRÓPOLE REPUBLICANA**

**BELÉM – PA
2017**

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

MARCIA CRISTINA RIBEIRO GONÇALVES NUNES

**RUMO AO BOULEVARD DA REPUBLICA:
ENTRE A CIDADE IMPERIAL E A METRÓPOLE REPUBLICANA**

DOUTORADO EM HISTÓRIA

Tese apresentada à Banca Examinadora da Universidade Federal do Pará, como exigência parcial para obtenção do título de Doutora em História sob orientação da Prof^a Doutora Maria de Nazaré Sarges.

**BELÉM – PA
2017**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Nazaré Soeiro
CRB2 961

711.98115
N972r

Nunes, Marcia Cristina Ribeiro Gonçalves.

Rumo ao Boulevard da República: entre a cidade imperial e a metrópole republicana. / Marcia Cristina Ribeiro Gonçalves Nunes. – Belém, 2017.

410 f.; il.: 21 x 30 cm.

Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Pará, Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Doutorado em História, 2017.

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Maria de Nazaré Sarges.

1. Arquitetura eclética. 2. Belém – Boulevard da República. 3. Cidade. 4. Modernidade. I. Sarges, Maria de Nazaré. II. Título.

MARCIA CRISTINA RIBEIRO GONÇALVES NUNES

**RUMO AO BOULEVARD DA REPUBLICA:
ENTRE A CIDADE IMPERIAL E A METRÓPOLE REPUBLICANA**

Tese apresentada à Banca Examinadora da
Universidade Federal do Pará, como exigência parcial
para obtenção do título de Doutora em História sob
orientação da Prof^a Doutora Maria de Nazaré Sarges.

BANCA EXAMINADORA

Prof^a Dra. Maria de Nazaré Sarges (orientadora)
IFCH/PPHIST/UFPA

Prof. Dr. Cristóvão Fernandes Duarte
PROURB/ FAU/UFRJ

Prof^a Dra. Cybelle Salvador Miranda
FAU/PPGAU/UFPA

Prof. Dr. Aldrin Moura de Figueiredo
IFCH/PPHIST/UFPA

Prof^a Dra. Franciane Gama Lacerda
IFCH/PPHIST/UFPA

Suplente:

Prof^a Dra. Magda de Oliveira Ricci
IFCH/PPHIST/UFPA

BELÉM – PA
2017

(...) Belém ...

Se eu vos contasse o que foi a sensação do meu primeiro encontro com essa cidade amada! Cheguei à noite e não pude desembarcar. Diante de meus olhos palpitantes cintilavam as ruas da cidade: as lâmpadas de arco-voltáico, lívidas e trêmulas, **dos armazéns da Port of Pará, do Boulevard, do Ver-o-Peso...**E no veludo das sombras noturnas, o recorte das três painéis verdes da Caixa d'Água e os perfis longínquos das torres da Sé e de Santo Alexandre. No dia seguinte, ao desembarcar, diante das velas coloridas e dos mastros ensarilhados do Ver-o-Peso, senti que pisava terra amiga e acolhedora; solo bom e generoso – e fui para casa de um amigo no bairro da Sé – chão velho onde a cidade nascera.

“Chegada de um peregrino”¹, de Peregrino Júnior.

¹ JÚNIOR, Peregrino. Chegada de um peregrino. In MARANHÃO, Haroldo. Pará, Capital: Belém: Memórias &Pessoas &Coisas &Loisas da Cidade. Belém: Editora Supercores, 2000, p.346.

AGRADECIMENTOS

Meu Deus, chegou o momento de agradecer por tudo que me permitiste! Agradecer é a parte mais prazerosa e gratificante do processo de construção dessa tese. Minha pesquisa não foi feita sozinha, muitas mãos, mentes e pesquisas compartilharam partes dela. Por toda essa contribuição, gostaria de destacar algumas das quais foram imprescindíveis durante essa jornada.

À minha orientadora Maria de Nazaré Sarges, a querida Naná, que pacientemente, ajudou a construir este estudo. Mas acima de tudo, revelou a mim, arquiteta, um novo mundo cheio de *histórias e gentes* e, acima de tudo, saber interpretá-los. Sou grata por toda sua dedicação e pela minha mais nova paixão.

Aos queridos professores do PPHIST Aldrin Figueiredo e Franciane Lacerda, com os quais tive maior contato e, acima de tudo, pelas críticas construtivas na qualificação desta tese.

Aos meus amigos que a História me trouxe: queridas Sidiana Macêdo, Maíra Maria, Anna Carolina Coelho, Elna Trindade e querido Tunai que me presenteou na chegada à História com um *pen* cheio de dissertações sobre meu tema.

Aos meus amigos das redes sociais que me forneceram fotografias do *boulevard* durante todos esses anos: *Bichara Gaby*, *Habib Fraiha Neto*, Maria de Nazaré Leão, Sebastião Godinho, e aos vários sites que falam da Belém Antiga. Aos blogs da Ufpa e do querido Prof. Haroldo Baleixe, bem como nossas trocas de informações, fatos e fotos pelo *whatsapp* nas madrugadas, toda minha admiração!

Ao Prof. Flávio Nassar meu muito obrigado pelas informações e imagens que contribuíram de forma imensurável para construção da pesquisa. A distinta Lully Fischer pela sua disponibilidade e pesquisa de aforamentos.

Não poderia deixar de agradecer a presteza de todos aqueles que dedicam o seu trabalho em bibliotecas sempre nos atendendo da melhor forma possível: no Arquivo Público, CENTUR (Fundação Cultural do Pará Tancredo Neves), Centro de Memória da Amazônia, Instituto Histórico e Geográfico do Pará (IHGP), Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (IPHAN), Fundação Cultural do Município de Belém (FUMBEL), Companhia de Desenvolvimento e Administração da Área Metropolitana de Belém (CODEM) e Companhia das Docas do Pará (CDP) em especial ao incansável Raul Moreira.

Meu agradecimento à minha equipe do Escritório M2N Arquitetura Ltda. em nome de Francianny Moraes e de Matheus Nunes na reconfiguração das quadras do *Boulevard da República* e ao Mateus Nunes – o disputado aluno das doutorandas do PPHIST, como mencionou Elna Trindade, por todo processo de imagens criadas nessa tese. Somos uma equipe e realizamos **nossos sonhos** também!

E finalmente meu agradecimento especial ao Ricardo Nunes, meu marido, e meus filhos Matheus e Bernardo Nunes, por serem incansáveis em proporcionar-me apoio, estímulo e companhia. A eles dedico essa tese.

Muito obrigada!

RESUMO

A tese tem por objeto investigar a urbanização às margens da Baía do Guajará, do Boulevard da República. O objeto da pesquisa será entender qual é o sentido dessa transformação e mostrar como esse espaço tomará nova forma. Como essa rua que fica ao lado de um porto vai adquirindo sentidos diferentes em momentos diversos na vida da cidade. Demonstrar a importância na reorganização do espaço, onde a nova ordem econômica formada por comerciantes, seringalistas, financistas e profissionais liberais direcionou a remodelação da cidade, sendo o poder público responsável em atribuir a tarefa de disciplinar e embelezar a cidade criando mecanismos que interferiram na vida cotidiana das pessoas. Um boulevard que está inserido na modernidade de sua época sendo equipado com materiais e edificações carregado de significados, se sobrepondo à cidade imperial e se pondo à uma cidade civilizada como o próprio período republicano.

Palavras-chave: Arquitetura Eclética. Boulevard. Cidade. Modernidade.

ABSTRACT

This thesis aims to investigate the urbanization on the banks of the Guajará Bay, of the Boulevard da República. The research object is to understand the sense of this transformation and to show how that space will take shape. How that street that stays beside a harbor acquires different senses in diverse moments of the city life. To demonstrate the importance in the reorganization of space, where the new economic order, formed by marchants, caoutchouc businessmen and liberal professionals directed the remodeling of the city, being the public power responsible in assigning the task to discipline and embellish the city by creating mechanisms that interfered in the everyday life of people. A boulevard that is inserted in modernity of its time being equipped with materials and edifications full of meanings, overlapping the imperial city and becoming to a civilized city as the proper republican period.

Key words: Eclectic Architecture. Boulevard. City. Modernity.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 - <i>Les principales percées Haussamanniennes</i>	25
Figura 02 - <i>Rue des Moineaux</i> , antes da abertura da <i>Avenue de l’Opera</i>	50
Figura 03 - <i>A Avenue l’Opéra</i>	51
Figura 04 - Plantação das árvores da <i>Place de la Bourse</i>	56
Figura 05 - Coluna de Publicidade	57
Figura 06 - <i>Urinoirs in les Promanades de Paris</i>	58
Figura 07 - <i>Quaid des Augustins et du Pont St. Michel, 1658</i>	60
Figura 08 - <i>Quaid des Grands Augustins</i> , 1910.....	60
Figura 09 - <i>Bouquinistes</i> nos cais do Sena	62
Figura 10 - <i>Quai Bourbon, 1910</i>	63
Figura 11 - Um trecho do cais de Belém, no início do século XX, destacando-se seus trapiches e as torres da Igreja das Mercês.....	64
Figura 12 - Detalhe do Mapa de Nina Ribeiro quadriênio 1883-1886, próximo às margens da baía do Guajará, mostrando os trilhos intermunicipais representados no traçado das linhas retilíneas conforme a legenda do próprio mapa em destaque	68
Figura 13 - <i>Rue des Vertus, de la rue Phéliepeaux. Paris IIIe. Circa 1850</i>	73
Figura 14 - Uma visão da Igreja dos mercedários e o Convento na Rua da Praia	80
Figura 15 - “Planta do Pântano chamado Piri”. Destaque na área do “pântano”, ou “alagado”.....	84
Figura 16 - “Planta geométrica da cidade de Belém do Gram Pará tirada por ordem de S. Ex.ca o S.r. Don Francisco Xavier de Mendonça Furtado Capitão General e Governador do mesmo Estado, en o anno 1753”. Autor desconhecido.....	86
Figura 17 - Rua Nova do Imperador	89
Figura 18 - Companhia de Navegação a vapor do Amazonas	94
Figura 19 - Mapa da Cidade de Belém, 1868.....	96
Figura 20 - Detalhe da Rua Nova do Imperador no Mapa da Cidade de Belém, 1868.....	97
Figura 21 - Planta de Belém (1881) de Edmundo Compton.....	101
Figura 22 - Os três “Jovens de 1886”	104
Figura 23 - Vista de Belém, capital da Província do Grão-Pará, 1889	106
Figura 24 -Taboas III dos Polygonos do Raio do círculo para o Norte.....	108
Figura 25 - Mappa nº 15 do Conselho Municipal de Belém	109
Figura 26 - Mappa nº 16 – Planta da Cidade de Belém. 1883-1886	111

Figura 27 - Mappa nº 18 – Belém e os terrenos adjacentes. 1883-1886	113
Figura 28 - Planta da cidade do Grão Pará, projecto de Gaspar João Geraldo de Gronfeld, 1773	116
Figura 29 - Pórtico para a visita de D. Pedro II a Belém – Felipe Augusto Fidanza, 1867.....	120
Figura 30 - Rua do Imperador por ocasião da chegada dos voluntários da Guerra do Paraguai [187-?]......	121
Figura 31: Mapa localizando a Rua Nova do Imperador com suas 08 quadras situadas no trecho entre a Tv. Da Companhia e Tv. 15 de Agosto e seus trapiches irregulares	122
Figura 32 - Configuração da malha urbana de Belém a partir de 1850.....	125
Figura 33 - Parcelamento das quadras aterradas e seus lotes na Rua Nova do Imperador e na Rua da Imperatriz.....	126
Figura 34 - Recebedoria e Mercado Público	127
Figura 35 - Igreja das Mercês situada na Tv das Mercês confluência com Rua Nova do Imperador	129
Figura 36: Litografia do Largo da Igreja das Mercês.....	130
Figura 37 - Largo das Mercês, Belém - 1875.....	131
Figura 38 - Vista Panorâmica da Baía do Guajará	132
Figura 39 - Rua no Pará. Rua Nova do Imperador na confluência do Largo das Mercês.....	137
Figura 40 - Monkey Joe’s, 1879	140
Figura 41 - À direita, ponte da Alfândega. No centro a Guarda Moria na Tv. das Mercês.....	145
Figura 42 -Trapiche Commercial, de Montenegro, Ferreira & C. ^a , fundos do Mercado do Ver-o-Peso	145
Figura 43 - Vista Geral do Porto de Belém	147
Figura 44 - Detalhe 1 da Vista Geral do Porto de Belém	148
Figura 45 - Detalhe 2 da Vista Geral do Porto de Belém	148
Figura 46 - Detalhe 3 da Vista Geral do Porto de Belém	148
Figura 47 - At the Custom-House.....	150
Figura 48 - Edificação anexa à Igreja das Mercês. Alfândega, 1959.....	151
Figura 49 - Prédio anexo a Igreja das Mercês, 1959. Vista dos fundos da Alfândega	151
Figura 50 - Recebedoria de Rendas e seu anexo e o mercado Ver-o-Peso no Boulevard da Republica	153
Figura 51 - Interior das instalações do prédio da Recebedoria de Rendas.....	154
Figura 52 - Mercado municipal antes da reforma. Apenas pavimento térreo	156
Figura 53: <i>The Western Telegraph Company</i> na Rua Nova do Imperador nº 73 com Tv. das Mercês	158

Figura 54 - Estojo contendo amostras de cabos submarinos utilizados pela <i>Western and Brazilian Telegraph Company</i> na linha Pernambuco-Pará.....	159
Figura 55: Anúncio de bombas	166
Figura 56 - Anúncio de latrinas, canos e variado serviço de encanamento	167
Figura 57 - Imagem do bilhete de viagens	169
Figura 58 - Anúncios do Jornal Diário de Notícias de 1882.....	171
Figura 59: Anúncios do Jornal Diário de Notícias de 1883.....	172
Figura 60 - Anúncios do Jornal Diário de Notícias de 1883.....	172
Figura 61: Anúncios do Jornal Diário de Notícias de 1885.....	173
Figura 62 - Pereira Passos posando para o escultor Rodolfo Bernardelli	187
Figura 63 - Obras de abertura da avenida Central	189
Figura 64 - Bulevar dos sonhos perdidos: a Avenida Central	190
Figura 65 - Avenida Central, 1910	191
Figura 66 - A avenida dos barões do café: a avenida Paulista no dia de sua inauguração, antes da construção das mansões dos cafeicultores.....	193
Figura 67 - A avenida Paulista em 1902, vista da residência de <i>Adam Von Bülow</i>	195
Figura 68 - Obras de e reforma na pavimentação da via – 1935.....	196
Figura 69 - Av. Eduardo Ribeiro, Manaus.....	198
Figura 70 - Um trecho da Av. Eduardo Ribeiro	199
Figura 71 - Planta Geral de Belém 1905	204
Figura 72 - Divisão de Belém por distritos em 1912	207
Figura 73 - Índice e Termo de Aforamento de José Joaquim da Gama e Silva	210
Figura 74 - Detalhe da Planta da Cidade de Belém – 1905 do Boulevard da República	212
Figura 75 - Antônio Lemos em seu aniversário de 1909.....	228
Figura 76 - Imagens do cais de Belém, no início do século XX, destacando-se o trapiche da Cia. <i>Booth Line</i> , depósito de carvão e oficinas da Companhia Amazonas.....	235
Figura 77 - Ações da Companhia Port of Pará emitidas pelo Banco de La Union Parisiense.....	238
Figura 78 - Projeto da firma S. Pearson & Sons do Porto de Belém	239
Figura 79 - Esboço do Plano de Obras Portuárias	241
Figura 80 - Detalhe da Planta do Porto do Pará dividida em trechos a serem executados	242
Figura 81: Plano da Cidade do Pará e a zona do porto.....	243
Figura 82 - Detalhe ampliado da área do porto a ser aterrada	243

Figura 83: Convite para a solenidade do início das obras do Porto de Belém..	245
Figura 84 - Programma da solenidade de inauguração das obras do Porto de Belém	246
Figura 85 - Um grupo de convidados na inauguração do novo caes	247
Figura 86 - Serviço de nivelamento do solo em Val de Cans nas oficinas construtoras do Porto.....	252
Figura 87 - Mapa localizando o Boulevard da Republica com sua nova configuração do litoral, situado no trecho entre a Tv. Da Companhia e Tv. 15 de Agosto com seu novo porto.....	253
Figura 88 - Logomarca “Schneider & Cia”, presente nos portões dos armazéns	254
Figura 89 - Projeto de Revitalização e Expansão do Porto de Belém – CDP.....	257
Figura 90 - Evolução dos sucessivos aterros até a construção do porto de Belém	258
Figura 91 - Chegada de Lauro Muller em Belém no Boulevard da Republica - 1907.....	261
Figura 92 - Área aterrada do Boulevard da República na primeira secção.....	263
Figura 93 - Construção do cais de cantaria na primeira secção.....	264
Figura 94 - Tamanhos dos blocos – Secções estimadas defronte aos Armazéns	264
Figura 95 - Construção do cais de cantaria – Contraforte	265
Figura 96 - Construção do cais de cantaria – Proposta de nova secção.....	265
Figura 97 - Morfologia do Boulevard da República.....	266
Figura 98 - Obras do aterro defronte ao colégio de Santo Antônio.....	267
Figura 99 - Praça em construção do Boulevard da Republica com Tv. 15 de Agosto.....	268
Figura 100 - Planta geral de drenagem das Aguas pluviais e Esgoto.....	273
Figura 101 - Planta N° 932-A – Detalhes da Drenagem – Entradas para o esgoto	274
Figura 102 - Detalhes dos bueiros para esgotos do Boulevard	274
Figura 103 - Lâmpadas de arco voltaico baseadas no catálogo <i>General Electric Company Supplies</i>	277
Figura 104 - Postes de Lâmpadas Elétricas do Catálogo Marcfalenes	278
Figura 105 - Construção dos novos trilhos na Rua João Alfredo	282
Figura 106 - Percursos Linhas dos bondes elétricos	284
Figura 107 - Boulevard da República e suas edificações	298
Figura 108 - Construção de alvenaria de pedras	300
Figura 109 - Travamento dos paramentos das paredes de pedras	301
Figura 110 - Construção de paredes de pedra	301
Figura 111 - Paredes de alvenaria de pedra e alvenaria de tijolos em “L”	302

Figura 112 - Vista do Boulevard da Republica a altura da Tv. Frutuoso Guimarães em direção ao Ver-o-Peso	303
Figura 113 - Padrão dos “azulejos de Tapete”	306
Figura 114 - Azulejo-PE 1.3.3 e ¼ da peça - predominante em várias fachadas do Boulevard da República	307
Figura 115 - Vista tomada dos sobrados indo na direção da Tv. 15 de Agosto. Em primeiro plano a direita, os casarões azulejados; à esquerda área ajardinada onde se localiza a Praça dos Estivadores.....	309
Figura 116 - Fachada do Mercado de Ferro	311
Figura 117 - Vista Interna do Mercado de Peixe, construído por Raimundo Vianna e Bento de Miranda.....	312
Figura 118 - Corte Transversal do Mercado de Ferro	313
Figura 119 -À esquerda visão da fachada do Mercado da Carne com dois pavimentos	314
Figura 120 - Pavilhão de talhos de carne verde do Mercado da Carne	315
Figura 121 - Reservatório de Agua do Mercado da Carne	316
Figura 122 -Instalação Sanitária do Mercado da Carne	317
Figura 123 - Secção transversal da estrutura do Armazém com cobertura	318
Figura 124 - Vista interna da cobertura do Armazém	319
Figura 125 – Planta baixa dos portões para o gradil do Boulevard	320
Figura 126 - Planta baixa, elevação e corte das Muretas e colunas do pórtico dos portões	320
Figura 127 - Elevação e detalhe do gradil	321
Figura 128 - Reconfiguração do gradil do portão de entrada da Tv. 15 de Agosto	321
Figura 129 - Reconfiguração das edificações nas quadras do Boulevard da República.....	323
Figura 130 - Anúncio do Armazém de Ferragens Pereira D’Araújo	331
Figura 131 - Início do Boulevard da Republica com a Tv. da Companhia.....	331
Figura 132 - Casa commercial de A. F. de Oliveira & C. ^a	332
Figura 133 - Fachada do estabelecimento J. Marques & Ca.	333
Figura 134 – Quadra 01 do Boulevard da República. Perímetro entre Tv da Companhia e Tv. Ocidental do mercado.....	334
Figura 135 – Mercado da Carne	336
Figura 136 - Quadra 02 do Boulevard da República. Perímetro entre Tv Ocidental do Mercado e Tv. Oridental do Mercado.....	337
Figura 137 - Fachada do sobrado de De Lagotellerie & Cie e interior.....	338
Figura 138 – Quadra 03 do Boulevard da República. Perímetro entre a Tv. Oriental do Mercado e a Tv. Padre Eutíquio	340
Figura 139 - Sobrado e anuncio do Vinho do Porto “VENTURA”, propriedade e firma Montenegro, Ferreira & Cia	342

Figura 140 – Quadra 04 do Boulevard da República. Perímetro entre a Tv. Padre Eutíquio e Tv Campos Sales.....	343
Figura 141: Armadores Solheiro & Motta	344
Figura 142 - Garantia da Amazônia	345
Figura 143 – Quadra 05 do Boulevard da República. Perímetro entre a Tv. Campos Sales e Tv. Frutuoso Guimarães	346
Figura 144: Igreja das Mercês e conjunto do Mercedários	347
Figura 145 – Quadra 06 do Boulevard da República. Perímetro entre a Tv. Frutuoso Guimarães e Tv. Leão XIII	348
Figura 146 - Pacote “Hilary, com 6,5 toneladas – Liverpool	350
Figura 147 - Propriedade e Casa B.A. Antunes	350
Figura 148 - Casa <i>Thomas Greaves</i>	351
Figura 149 – Hotel do Norte, Hotel Gilbratar e Hotel do Commercio	352
Figura 150 – Quadra 07 do Boulevard da República. Perímetro entre a Tv. Leão XIII e a Tv. 1º de Março	356
Figura 151 - Sede da União dos Estivadores, no <i>boulevard</i> da República, esquina com a travessa Primeiro de Março. Fotografia. 1916.....	357
Figura 152 - Vista da quadra 08 do Boulevard da República e os sobrados.....	358
Figura 153 - Vista dos sobrados das quadras 7 e 8 – na década de 40 aparecem os sobrados demolidos na quadra 8 e na quadra 7 o Jornal a Folha do Norte com terreno baldio ao lado.....	358
Figura 154 – Quadra 08 do Boulevard da República. Perímetro entre a Tv. 1º de Março e Tv. 15 de Agosto	359
Figura 155 - Anuncio do instituto Lauro Sodré	361
Figura 156 - Mercado de Ferro – Hotel do Povo próximo à entrada pela Baía do Guajará	361
Figura 157 – Quadra 09 do Boulevard da República. Perímetro entre a Tv. da Companhia e Tv. Oriental do Mercado	362
Figura 158 - Área devoluta ao lado dos armazéns construídos ainda servindo de depósitos	364
Figura 159 - Antiga área devoluta transformada em praça para convívio social	364
Figura 160 - Praça construída na gestão do intendente Virgílio Mendonça	365
Figura 161 - Área devoluta utilizada pelos Armazéns da Alfândega antes da demolição por conta dos obras do porto (data aproximada de 1907)	366
Figura 162 - Quadra 10 do Boulevard da República. Perímetro entre a Tv. Oriental do Mercado e Tv. Frutuoso Guimarães	367
Figura 163: Prédio da Port of Pará e vista parcial do porto de Belém. Ao fundo na linha do cais, fica a “escadinha” e após essa, a baía do Guajará. Ao centro e acima, se observam os cabos eletrificados dos bondes elétricos, que substituíram os bondes de tração animal.....	368
Figura 164: Montagem do galpão de ferro na obra do porto	369
Figura 165 – Vista do Boulevard da Republica com armazéns.....	369

Figura 166 - Quadra 11 do Boulevard da República. Perímetro entre a Tv. Oriental do Mercado e Tv. Frutuoso Guimarães	370
Figura 167 -Hotel Porto Rico de M. Rodrigues & Cia., com registro em Pará. 14/08/1911.....	372
Figura 168 - Hotel e Restaurante 2 Nações de Miguel <i>Cobas y Cobas</i> , com registro em Pará. 26/12/1899.....	372
Figura 169: Loja Boa-Fama de J. D. Valente. Joaquim Duarte Gomes Valente, com registro em Pará. Desde 1873	372
Figura 170: Embalagem de cigarros argentinos de Soares da Costa & Cia. (1913) Nicolau da Costa & Cia. (1916) com registro em Pará. 30/12/1913	373
Figura 171: Sabões e produtos de limpeza camaleão de cor verde de Ferreira Costa & Cia. registrado em Pará. 16/08/1907.....	373
Figura 172: Alimentos e bebidas, aperitivo de Ferreira Costa & Cia. registrado em Pará. 13/11/1907	373
Figura 173: Anuncio da construtora e locadora do quiosques de Francisco Bolonha	374
Figura 174: Chalet-Kiosque urbano (concessão Bolonha).....	375
Figura 175 - Estivadores de casa exportadora de borracha, Fotografia. 1909.....	378
Figura 176 - Carregamento de pélas de borracha defronte à Praça do Pescador..	379
Figura 177 - Compradores verificam a qualidade da borracha no Boulevard da República	381
Figura 178 - Vendedores ambulantes em frente ao Mercado de Ferro.....	387
Figura 179 - Encaixotamento em frente ao armazém da firma Gruner & Co.	387
Figura 180 - Mapa de Leandro Tocantins num resumo da Santa Maria do Belém do Grão Pará	388
Figura 181- Delimitação e sobreposição do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico do Ver-o-Peso, tombado com o Complexo Ver-o-Peso.	397

LISTA DE QUADROS

Quadro 01: Lista dos assinantes da Empresa de Telefones no Pará	141
Quadro 02 - Terrenos Aforados no Boulevard Castilhos França	214
Quadro 03: Casas Comerciais situadas no Boulevard da República.....	325
Quadro 04 - Antigos edifícios para hospedagem no entorno do Boulevard da República	352
Quadro 05: Marcas Comerciais do Pará	371

SUMÁRIO

	APRESENTAÇÃO	20
	INTRODUÇÃO	22
	PARTE I: PAISAGEM URBANA NO IMPÉRIO 1860-1889	38
	CAPÍTULO 1	
1	CIDADE IMPERIAL: ENTRE A CAPITAL DA	42
	PROVÍNCIA DO PARÁ E A EUROPA	
1.1	A RUA E SUAS SIGNIFICAÇÕES NO IMAGINÁRIO SOCIAL	68
	CAPÍTULO 2	
2	O “AFORMOSEAMENTO” DA CAPITAL DA	
	PROVÍNCIA DO PARÁ	75
2.1	O CAIS E A NOVA RUA COMERCIAL NO DISCURSO DOS DIRIGENTES PROVINCIAIS	79
	CAPÍTULO 3	
3	ORGANIZAÇÃO DA PAISAGEM NA RUA NOVA DO	106
	IMPERADOR	
3.1	PLANTA DE NINA RIBEIRO: 1883-1886	107
3.2	A NOVA RUA COMERCIAL E SEUS ÍCONES URBANOS ..	118
3.2.1	Numeração e Confluências da Rua Nova do Imperador	121
3.2.2	Edificações da Rua Nova do Imperador	132
3.3	MELHORAMENTOS PÚBLICOS NO GOVERNO DO BARÃO DO MARAJÓ	161
3.3.1	Remodelamento Urbano no Império	161
3.3.2	O uso social do termo “Boulevard” no Império	171
	PARTE II: PAISAGEM URBANA NA REPÚBLICA: 1890- 1914	175
	CAPÍTULO 4	
4	DIFUSÃO DE UM MODELO URBANÍSTICO NAS	182
	CIDADES BRASILEIRAS	
4.1	O PROCESSO DA BOULEVARIZAÇÃO NA REPÚBLICA: MELHORAMENTOS MUNICIPAIS NAS PRINCIPAIS CIDADES	185

	CAPÍTULO 5	
5	MODERNIZAÇÃO, EMBELEZAMENTO E SANEAMENTO DA BELÉM DE LEMOS	201
5.1	PLANTA DE BELÉM DE 1905: José Sidrim	202
5.2	OS AFORAMENTOS E O ORDENAMENTO URBANO	207
5.3	A URBANIZAÇÃO DO INTENDENTE ANTONIO LEMOS ...	226
5.4	FARQHAR, O PORTO E A AVENIDA	234
	CAPÍTULO 6	
6	O BOULEVARD DA REPUBLICA NA BAÍA DO GUAJARÁ	256
6.1	A CONSTRUÇÃO DO BOULEVARD CAIS	259
6.2	PLANO DE MELHORAMENTOS URBANOS	270
6.3	ARQUITETURA E O CODIGO DE POLÍCIA MUNICIPAL ...	286
	CAPÍTULO 7	
7	O MOVIMENTO DA RUA NO ESPAÇO CONSTRUÍDO ..	294
7.1	AS EDIFICAÇÕES DO BOULEVARD DA REPÚBLICA	298
7.2	RECONFIGURAÇÃO DAS EDIFICAÇÕES E SEUS USOS	322
7.3	ATIVIDADES, PESSOAS E COISAS DO BOULEVARD	376
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	390
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	399

APRESENTAÇÃO

O encanto pelo desenho da cidade, pelo desenho das edificações, pelo projeto detalhado, estão presentes em minha formação. Fascínio que se transformou em ação quando comecei a desenvolver essa tese que me levou, novamente, às cadeiras da universidade para coletar, pesquisar, organizar e refletir na temática sobre a busca de um *boulevard* – o *Boulevard da República*.

Trata-se de um *boulevard* de gerações precedentes, onde se fez necessário aprender com a memória e com a técnica dos precursores do urbanismo em Belém no início do século XX, através de outro enfoque: o da historiografia. Todos os caminhos iam ao *Boulevard da República*. Desse boulevard partiam travessas e pessoas... uma simples reta urbana...mas seria uma reta? Ou antes, a curva? Era a reta, a reta sem tempo. E era a curva, a imarcescível curva. E as pessoas? Precisava pensar e sentir a rua na forma mais específica de organização social.

A observação é inerente às nossas vidas. Ao chegar a um espaço qualquer, nossos olhos não só olham como também observam, analisam, questionam, traduzem e interpretam. Ao caminhar por uma cidade, percebemos que ela não é apenas um emaranhado de ruas, de construções e de gente, mas também é um espaço onde podemos ler a história, a sua história. As cidades, pois, sempre nos despertam a curiosidade e nos instigam para entender como, porque e quando se formaram seus espaços, desvendando assim, sua história. A História permitiu-me observar a “modernidade” que fez surgir uma cidade gentrificada¹, territorializada e com acentuadas diferenças socioeconômicas. Permitiu-me perceber suas formas e suas relações nas práticas e hábitos que configuravam o cotidiano dos grupos sociais.

Ao longo da pesquisa as dificuldades que me impunham faziam-me imaginar quão distante era o alcance da beleza de Clio. Hoje, após tropeços na caminhada ao longo do *boulevard* que encantava a elite da borracha, na busca de sua compreensão, na tentativa de desvendar o que falavam aquelas pedras do calçamento e dos casarões que se erguiam

¹ Gentrificar significa proceder à valorização imobiliária de uma zona urbana, promovendo a substituição do tecido socioeconômico existente por outro com maior poder econômico.

ao seu leito, finalmente entendi o poder encantador de Clio. No início queria me desfazer dos indivíduos que teimavam em não aparecer nas fontes e, hoje, não saberia mais compreender a história de uma cidade somente por meio da pedra e do cal. Ela precisa ser ouvida e dar voz a História. Dessa forma, resta-me, apenas, submeter-me ao seu encantamento.

INTRODUÇÃO

Da Europa, especialmente da França, veio o modelo de urbanismo moderno. “Capital” do século XIX, a cidade de Paris constituiu-se como um espaço privilegiado para a experimentação do espírito moderno, tal como ele se apresentava nesse momento da história ocidental². No final do século XIX e início do século XX presenciou-se no Brasil a transformação do espaço público, o modo de vida, a propagação de uma nova moral e a montagem de uma nova estrutura urbana, no sentido de mostrar ao mundo civilizado que diversas cidades, e, na presente tese, a cidade de Belém era símbolo do progresso, imagem que se transformou na “obsessão coletiva da nova burguesia”³.

A tese tem por objeto investigar a **urbanização às margens da Baía do Guajará, antigo espaço destinado a acostamento de embarcações da Província do Grão Pará, denominado de rua Nova do Imperador até sua transformação no *Boulevard da República*, hoje denominado *Boulevard Castilhos França*⁴. O objeto da pesquisa será entender qual é o sentido dessa transformação e mostrar como esse espaço tomará nova forma. Como essa rua que fica ao lado de um porto vai adquirindo sentidos diferentes em momentos diversos na vida da cidade. Uma rua que não está desvinculada do rio, a qual se liga a diversos pontos de desembarque onde se transaciona quase todo o comércio local⁵, tomará nova forma se transformando num boulevard que é cais, mantendo suas atividades com o rio e dialogando com pessoas que entram e saem das mais diferentes posições sociais em frente a pequenos negócios, lojas de todos os tipos e novos equipamentos urbanos. Demonstrar a importância na reorganização do espaço, onde a nova ordem econômica formada por comerciantes, seringalistas, financistas e profissionais liberais direcionou a remodelação da cidade, sendo o poder público responsável em atribuir a tarefa de disciplinar e**

² CASTRO, Fabio Fonseca. **A Cidade Sebastiana. Era da Borracha, Memória e Melancolia numa capital da periferia da modernidade**. Belém: edições do autor, 2010, p. 69.

³ SEVCENKO, Nicolau. **Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na primeira República**. 2ª. Ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2003. P.41.

⁴ Com a vitória do movimento revolucionário de 05 de outubro de 1930 que conduziu ao poder Getúlio Vargas, esse logradouro passa a ter nova denominação, em homenagem ao Comandante Eurico de Castilhos França, da Armada Nacional, participante da revolução de 1930.

⁵KIDDER, Daniel P. **Reminiscências de Viagens e Permanência no Brasil: Rio de Janeiro e província de São Paulo compreendendo notícias históricas e geográficas do Império e das diversas províncias**. São Paulo: Livraria Martins, 1943, p.12. Em sua viagem ao Pará, relata que em torno da Ponta de Pedras, o desembarcadouro principal da cidade, há, geralmente, grande número de canoas atracadas. Percebem-se aí carregamentos de castanhas do Pará, cacau, baunilha, urucu, salsaparrilha, canela, tapioca, bálsamo de copaíba em boiões, peixe seco em pacotes, cestas de frutas de infinitas variedades, tanto secas como verdes.

embelezar a cidade criando mecanismos que interferiram na vida cotidiana das pessoas. Um *boulevard* que está inserido na modernidade de sua época sendo equipado com materiais e edificações carregado de significados, se sobrepondo à cidade imperial e se pondo à uma cidade civilizada como o próprio período republicano.

Desse modo, por meio da história da cidade, a pesquisa percorreu simultaneamente os caminhos da história e da arquitetura, utilizando plantas da cidade, documentos oficiais da Intendência e demais poderes, normas do uso do espaço público, obras de memorialistas e os periódicos que tratavam do cotidiano da cidade, dos problemas, dos administradores e de seus moradores, e trazer à cena, não somente os paralelepípedos e o concreto, mas, sobretudo, os trabalhadores, os passantes da cidade, ou seja, os principais sujeitos dessa história.

O recorte temporal vai de 1864 à 1914. Desde que a Corte chegara ao Brasil, D. João⁶ tomara várias medidas de caráter econômico que favoreciam o desenvolvimento da colônia em detrimento de Portugal. A abertura dos portos brasileiros às nações amigas, sobretudo à Grã-Bretanha, suspendera o monopólio comercial que Portugal mantinha com o Brasil⁷. Veremos o processo de desenvolvimento da navegação à vapor da bacia amazônica, seguida da abertura do Amazonas à navegação internacional, acontecimentos estes que, unidos ao progressivo aumento das exportações da borracha⁸, serão determinantes para a transformação dos sistemas de valores da elite regional em relação à imagem da cidade que se pretendia projetar.

No Grão-Pará oitocentista, essas vantagens tornavam-se ainda mais notórias. Com um território cortado por grandes rios, entre os quais se sobressaía o Amazonas, e com a falta de recursos para a implementação de estradas de ferro, a adoção da navegação à vapor como um meio eficaz de incorporação da região no contexto político-econômico do Império e das trocas comerciais internacionais aparecia como uma solução óbvia tanto

⁶ Decreto de Abertura dos Portos do Brasil. Do príncipe-regente dom João VI para o conde da Ponte, datado de 28 de janeiro de 1808, encontra-se na Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

⁷ ASSUMPÇÃO, Maurício Torres. **A História do Brasil nas ruas de Paris**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2014, p. 18.

⁸ A descoberta do processo de vulcanização, em meados do século XIX, aumentou o volume de exploração da borracha. Sua extração já era, anteriormente, conhecida e largamente utilizada pelos índios. Ver SANTOS, Roberto. **História Econômica da Amazônia**. São Paulo: T. A. Queiroz, 1980; VICENTINI, Iara. **Cidade e História na Amazônia**. Curitiba: Ed. UFPR, 2004, p. 96.

para os atores políticos provinciais quanto para os da Corte. Era necessário, entretanto, que todo um processo decisório se instaurasse e que vários projetos entrassem em debate para que se determinasse qual seria a melhor forma de realizar essa atividade. No centro das preocupações, o desejo de levar o desenvolvimento ao Norte do País foi uma das poucas unanimidades entre os diversos grupos em choque ao longo de todo o regime imperial⁹.

A abertura do rio Amazonas à navegação internacional, decretada pelo Governo brasileiro em 7 de dezembro de 1866, foi a culminação de um processo de negociação extremamente delicado entre o governo brasileiro e diversos países interessados na livre navegação do gigantesco rio¹⁰. O Decreto nº 3.749, de 7 de dezembro de 1866, culminou um longo processo decisório que se iniciou em 1826 e que sempre teve como preocupação central a incorporação da região amazônica ao conjunto do Império da forma mais vantajosa possível, através da adoção de medidas que garantissem seu desenvolvimento econômico. O Decreto nº 3.920, de 31 de julho de 1867, regulamentou a forma pela qual a navegação internacional deveria ser realizada na região amazônica, e, em 7 de setembro de 1867, deu-se a solenidade oficial de abertura, em um ritual repleto de significados ocorrido no exato ponto em que o Amazonas encontra-se com o oceano Atlântico¹¹.

O objetivo da abertura do rio Amazonas à navegação estrangeira, visava a crescente demanda do látex. A penetração no território expandiu-se. Conforme ampliava-se a procura pela borracha no mercado exterior, requeria-se o trabalho do índio, na época ainda escravizado, na descoberta do produto. No Sul do país, exigia-se o direito à navegação estrangeira em território brasileiro e não seria mais possível fechar a navegação ao Norte¹². Várias foram as linhas regulares que se firmaram em Belém com a abertura à navegação internacional, dentre elas: em 21 de março de 1866 chega a Belém sob comando do Capitão Jackson, o vapor *AUGUSTINE* da *Liverpool and Northern*

⁹ GREGÓRIO, Vitor Marcos. **O progresso a vapor: navegação e desenvolvimento na Amazônia do século XIX**. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-63512009000100008>. Acesso em 8 mai.2016.

¹⁰ PALM, Paulo Roberto. **A abertura do rio Amazonas à navegação internacional e o parlamento brasileiro** / Paulo Roberto Palm. - Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2009.

¹¹ Ofício da presidência da provincial do Pará sobre a abertura do rio Amazonas e outros, 18 de setembro de 1867. Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na segunda sessão da décima terceira legislatura pelo ministro e secretário de Estado dos negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Manoel Pinto de Souza Dantas, 1868, p. 1-2.

¹² VICENTINI, op. cit., p. 96.

Brazilian Company, iniciando a linha regular de paquetes ingleses entre Belém e *Liverpool*¹³; em 17 de abril de 1876 comandado pelo capitão Vidinha o vapor português JULIO DINIZ, deslocando 866 toneladas e pertencente a Empreza Progresso Marítimo do Porto inaugura a linha regular entre Belém e Lisboa¹⁴.

O processo de descolonização iniciado com a vinda da Família Real continuou em curso e nele se afirmaram as novas elites nativas, com suas lideranças formadas e conscientes de seu papel nos negócios do Estado e nas relações internacionais. Nesse processo articulou-se o complexo sistema oligárquico imperial, datado de 1822-1889, cristalizando-se num modelo político e burocrático, já nacionalizado, de grande poder e complexidade. Sob a estabilidade aparente do Império brasileiro, assistiu-se a uma longa sucessão de conflitos¹⁵. Mesmo antes da abolição da escravatura a grande migração nordestina, no ano de 1877, em função da seca nos Estados de origem, fez com que a mão de obra livre chegasse à Amazônia e, pelos vales dos rios, se expandisse até atingir o atual Estado do Acre. No Pará ocupavam-se da lavoura, no lugar dos paraenses que se deslocaram à procura do látex, possibilitando o surgimento da área agrícola de Bragantina¹⁶. No final, sob forte pressão da Inglaterra, em 1888 deu-se a Abolição da Escravatura, fim do regime de escravidão no país, seguida da Proclamação de República em 1889, acontecimentos decisivos para a implantação de uma ordem capitalista moderna. Concomitantes, a imigração europeia e a introdução do trabalho assalariado acabariam por mudar a fisionomia da nova nação¹⁷.

O historiador Geraldo Coelho¹⁸ observa que nos discursos republicanos, a vitória sobre o cativo seria fundamental para a imagem do país. Afirmavam que as bases de uma nova sociedade deveriam ser criadas, considerando o estabelecimento de um regime político coerente com as exigências de um novo tempo que se anunciava. Por esse caminho os integrantes do Clube Republicano participaram da campanha abolicionista na década de 1880, apontando a escravidão como uma “[...] instituição incompatível com as

¹³ REGO, Orlando L. M. de Moraes. **Calendário Histórico de Belém**. Belém: Fundação Cultural do Estado do Pará, 1979, p. 53.

¹⁴ REGO, op. cit., 1979, p.73.

¹⁵ OLIVEIRA, Luís Valente de, RICUPERO, Rubens. **A abertura dos portos**. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2007, p. 63-64.

¹⁶ VICENTINI, op. cit., 2004, p. 96.

¹⁷ OLIVEIRA, op. cit., 2007, p. 63-64.

¹⁸ COELHO, Geraldo Mártires. **No coração do povo: o monumento à República em Belém (1891-1897)**. Belém: Paka-Tatu, 2002, p. 39.

luzes do tempo [...]”. As discussões sobre a abolição ganharam muito com o envolvimento dos republicanos do Pará, principalmente a partir de 1887. Assim, era afirmado, com base numa nota do jornal *A República* do ano de 1887, que frequentemente publicava artigos a respeito da situação da escravidão no Brasil, que a luta contra o cativo era uma questão estritamente republicana¹⁹. Os republicanos paraenses acompanhavam os principais debates vigentes nos grandes centros do país, por isso tratavam de enfatizar as situações que davam destaque especial a abolição, que era tratada à luz da ideologia do progresso e da busca obstinada da modernidade²⁰. Em 06 de maio de 1888 foram declarados livres todos os escravos da vila do Mosqueiro, nos arredores de Belém²¹, mas apenas no dia 14 de maio do referido ano é recebido em Belém o telegrama oficial comunicando a extinção da escravidão no Brasil e no Pará, solenemente comemorada pela Liga Redemptora²² dos Cativos no dia 15 do mesmo mês²³.

William Gaia Farias²⁴ no seu texto “*A República no Pará: os primeiros momentos*” relata que a transição da Monarquia à República no Brasil foi marcada por questões que levaram a uma série de debates, conflitos e impasses. É nesse processo de transição de regime político que se verifica a construção de símbolos, propaganda política, formações de agremiações republicanas, debates sobre o abolicionismo, separação entre Igreja e Estado, casamento civil e disputas político partidárias. Com a Proclamação da República no dia 15 de novembro de 1889, os republicanos históricos chegaram ao poder no Estado do Pará, tendo que conviver com as oposições dos políticos que atuaram nos partidos monarquistas Liberal e Conservador e que após a Proclamação da República aderiram ao regime republicano, os quais passaram a ser conhecidos como “adesistas republicanos”. Gaia reforça as afirmativas do historiador Antônio Pimentel Winz de que a Proclamação não foi imediatamente divulgada: “[...] nos distantes interiores, nas cidades, vilas e vilarejos disseminados pela vastíssima extensão territorial brasileira, o fato só ficou conhecido, semanas e até meses depois [...]”²⁵.

¹⁹ Jornal *A Republica*, Belém, 03/03/1887, p.02.

²⁰FARIAS, William Gaia. **A República no Pará: os primeiros momentos**. In SARGES, Maria de Nazaré & RICCI, Magda Maria de Oliveira (orgs.). **Os oitocentos na Amazônia: política, trabalho e cultura**. Belém: Editora Açaf, 2013, p.190.

²¹ REGO, op. cit., p. 84.

²² Criada em Belém a Liga Redemptora em abril de 1888, uma sociedade emancipacionista que segundo o republicano histórico Manuel Barata, “[...] por seus esforços tinham já sido declaradas solenemente emancipadas as povoações de Pinheiro e Mosqueiro”.

²³ REGO, op. cit., p. 90.

²⁴ FARIAS, op. cit., p. 183.

²⁵ FARIAS, op. cit., p. 192.

O alvorecer da República possibilitou aos mais destacados propagandistas do novo regime certo peso que se manteve até a cisão ocorrida no Partido Republicano do Pará em 1897 o que levou a formação de dois grandes grupos alinhados a políticos que se tornaram rivais: os lauristas e os lemistas²⁶. O ano de 1897 assinalou o início da escalada lemistista. Carlos Rocque em sua obra intitulada *Antônio Lemos e sua época: história política do Pará*, relata que o ano de 1897 havia sido o ano mais agitado da política paraense após a Proclamação da República: “além da mudança de governador, houve a eleição municipal e, logo em seguida, a dissidência no partido republicano. Nessa ocasião como bom felino, deu o bote inicial. E suas garras não mais largaram a presa”²⁷. Referia-se à Antônio Lemos²⁸ que governou a cidade por década e meia, de 1897-1911. Historicamente, é a mais polêmica figura da política paraense da República Velha. Carlos Rocque transcreve a opinião do escritor Correa Pinto, analisada no seu livro *Belém – Imagens e Evocações* sobre a atuação de Lemos:

[...] Como administrador, pode-se asseverar-se que não foi apenas o remodelador de Belém, mas o arquiteto de toda a estrutura que imprimiu à cidade a visão grandiosa ainda existente. Em menos de três lustros, esse gigante pôs em prática, na então capital nortista, o seu assombroso mundo de ideias, o seu arrojado programa de medidas saneadoras e de iniciativas majestosas²⁹.

O término do recorte temporal desta tese no ano de 1914 - data do início da 1ª Guerra Mundial, culmina com o final do período denominado de *Belle Époque*³⁰, e, em Belém, acontece o enfraquecimento do comércio exportador da borracha, deixando marcas significativas no espaço urbano da capital paraense e no enfraquecimento das relações internacionais estabelecidas com a cidade iniciadas a partir de 1866.

Na tese, inicialmente será tomada como base espacial a planta de Nina Ribeiro³¹ de 1883-1886, onde um grupo de profissionais desenvolveu um plano para Belém,

²⁶ FARIAS, op. cit., p. 205.

²⁷ ROCQUE, Carlos. *Antônio Lemos e sua época: história política do Pará*. Belém: CEJUP, 1996. p. 135.

²⁸ O Intendente Municipal de Belém, Antônio Lemos, político comparado ao Intendente do Rio de Janeiro, Pereira Passos, foi sócio do jornal *A Província do Pará*, um importante periódico que circulou no Pará, tendo seu primeiro exemplar circulado em 25 de março de 1876 por Joaquim José de Assis.

²⁹ ROCQUE, op. cit., p.25.

³⁰ Período caracterizado por grande paz na Europa, não há guerras, auge da expansão comercial, que se inicia em 1871 com o final da Guerra entre a França e a Prússia, e termina em 1914 na 1ª Guerra Mundial.

³¹ Manoel Odorico Nina Ribeiro, Engenheiro da Câmara, foi contratado para fazer o levantamento e projeto da cidade de Belém por ordem da Vereação do Quatriênio de 1883- 1886. Esse trabalho foi parte integrante da Exposição Universal de Chicago em 1893, sendo possível identificar elementos instituídos pela modernidade que se instalava, bem como elementos que vinham instaurados desde a época colonial.

organizando o espaço da cidade e definindo objetivos. Nessa planta, o enfoque maior será dado à parte litorânea da cidade, próxima a baía do Guajará, onde a avenida que conversará com o rio e a cidade, e foco dessa tese, está inserida. Essa planta projetou avenidas, ruas e bairros inteiros onde só havia florestas e áreas alagadas. Perceberemos que o trabalho dos engenheiros desse período era compatível com a cidade projetada e com o tipo de herança representada tendo no engenheiro Manoel Odorico Nina Ribeiro uma figura de proa na administração municipal. Na passagem para República os engenheiros passarão a ter papel fundamental ganhando força na urbanização da cidade e será apresentada a planta de 1905, desenhada por José Sidrim³² na Intendência de Antônio Lemos. Comparada à planta atual da cidade de Belém, no que concerne a Primeira Léngua Patrimonial³³, o plano de Lemos continua inalterado.

Porta de entrada da Amazônia, vista da Baía do Guajará, paisagem emblemática da Província do Grão Pará, será modificada no decorrer do período de 1864 à 1914, motivo pela qual a tese será dividida em duas partes: *a Paisagem Urbana no Império e a Paisagem Urbana na República*. A borracha, cientificamente denominada *Hevea Brasilienses*, já era conhecida dos europeus desde o século XVIII, quando *La Condamine* (1736) descreveu sua aplicação pelos nativos da Amazônia para diversos fins, como na fabricação de diversos utensílios de uso cotidiano, como sapatos e garrafas, ou no revestimento de tecidos. Seu uso foi ampliado a partir da vulcanização feito por Goodyear (1839), que promovia maior durabilidade das qualidades elásticas do látex³⁴. Com a exportação da *sernamby*³⁵ devido à explosão da indústria automobilística, no início do século 20, visto que europeus e americanos precisavam de cada vez mais borracha para carros e pneus, neste período Belém sofre um acelerado processo de urbanização, renovação arquitetônica e artística. Um período conhecido por *Belle Époque*, período de

³²José Sidrim inicia sua carreira em Belém como funcionário público da Intendência Municipal, lotado na Secção de Obras, no período de Antônio Lemos, o qual atua como desenhista responsável pela nova planta da cidade de Belém em 1905, tendo como base a planta de Nina Ribeiro datada de 1883-1886. Ver tese de Ana Léa Nassar Matos.

³³Era de praxe nas cidades brasileiras no período colonial, a terra que era doada pela Coroa Portuguesa deveria ser regida pelo regime enfiteútico. Em linguagem técnica, Enfiteuse ou Aforamento refere-se ao “direito real de posse, uso e gozo pleno da coisa alheia que o titular pode alienar, e transmitir hereditariamente, porém com a obrigação de pagar perpetuamente uma pensão anual (foro) ao senhorio direto”.

³⁴DAOU, Ana Maria. **A belle époque amazônica** Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2004.p.18.

³⁵Com relação a pureza e densidade a borracha para exportação possuía tres tipos de classificação: a *sernamby* era classificada como de qualidade inferior, a entrefina e a Pará extra fina, também chamada de fina ou Pará Fine, categoria utilizada nas cotações internacionais para o melhor látex da Amazônia.

paz na Europa, sem guerra onde o capitalismo se expandiu no mundo inteiro e Belém foi uma das importantes cidades do norte do Brasil que alcançou *status* dessa modernidade em virtude da progressiva extração da borracha, e, segundo Aldrin Figueiredo³⁶, “o porto mais importante por onde essa mercadoria seria escoada era Belém. Assim, ali se instituíram financiadoras, exportadoras, bancos ingleses e americanos e muitos trabalhadores estrangeiros”. Dessa forma, o *Boulevard da Republica* será inserido na modernidade³⁷ do período republicano, numa cidade necessitando acima de tudo, de um cais e de uma rua que se conecte com o rio, preparada para receber o progresso numa das áreas da cidade que passará por maiores e mais radicais transformações na sua configuração espacial.

Falar de modernidade, nos remete a *Jacques Le Goff*, que identifica os termos “modernismo”, “modernização” e “modernidade” como uma herança histórica da querela acerca da dualidade antigo/moderno. Segundo o referido historiador, “[...] a Revolução Industrial vai mudar radicalmente os termos da oposição no par antigo/moderno, na segunda metade do século XIX e no século XX”³⁸. A modernidade, a partir da segunda metade do século XIX, apresenta-se como um conceito intimamente relacionado à estética, a mentalidade e aos costumes de uma dada sociedade. O próprio termo “modernidade” é lançado por Baudelaire na década de 1860, que, segundo Le Goff, “[...] dá ao significado de moderno uma nuance que o liga aos comportamentos, costumes e decoração. “Cada época”, diz, “tem o seu porte, o seu olhar, o seu gesto”³⁹.

³⁶ZENTI, Luciana. **Ciclo da Borracha: Paris tropical**. Disponível em <http://www.guiadoestudante.abril.com.br/aventuras-historia/ciclo-borracha-paris-tropical-434959.shtml>. Acesso em 15mai.2016.

³⁷Sobre modernidade existe uma vasta bibliografia nacional e internacional que tratam mais especificamente destes elementos apresentados no texto deste artigo: CHALHOUB, Sidney. Trabalho, Lar e Botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro na Belle-Époque. São Paulo: Brasiliense, 1986; BERMAN, Marshall. Tudo que é sólido... op. cit.; BRESCIANI, Maria Stella M. Metrôpoles: as faces do mundo urbano (as cidades no século XIX). Revista Brasileira de História. São Paulo: Marco Zero, 1985, pp. 35-68; SARGES, Maria de Nazaré. Belém: Riquezas... op. cit.; MOURÃO, Leila. Memórias da Indústria paraense. Belém: FIEPA, 1989; HARDMAN, Francisco Foot. Trem Fantasma: a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 1988; MATTOS, Ilmar Rohloff de. O tempo Saquarema... op. cit.; DIAS, Edinea Mascarenhas. A ilusão do fausto – Manaus (1890-1920). Manaus: Valer, 1999; GRAHAN, Richard. “1850-1870”. p. 143. In: BETHELL, Leslie (Ed.). Brazil: Empire and Republic, 1822-1930. Cambridge: Cambridge University Press. 1987; PESSANHA, Andréa Santos. Em nome do progresso: uma sociedade criada por figuras ilustres na Corte lutou pela imigração europeia como forma de preparar o Brasil para o trabalho livre e “aprimorar” os nacionais. Revista Nossa História. Ano 2 / nº 24, outubro de 2005; VIOTTI DA COSTA, Emilia. Da monarquia a república: momentos decisivos. São Paulo: Brasiliense, 1994; FIGUEIREDO, Aldrin Moura de. Belém dos Imigrantes - história e memória. Museu de Arte de Belém, 2004.

³⁸ LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Campinas: Editora UNICAMP, 2003, p. 185.

³⁹ Ibid, p.194.

O “turbilhão da vida moderna” tem sido alimentado por uma série de processos sociais que *Marshall Berman*⁴⁰ denomina de “modernização”, como as descobertas científicas, a industrialização da produção, a explosão demográfica, o crescimento urbano, Estados nacionais mais fortes e, enfim, um mercado capitalista mundial. A história da “modernidade” é tão essencial para entender a “modernidade atual” quanto para se construir a “modernidade futura”, e de acordo com Berman, ela pode ser dividida em três fases. A primeira corresponde ao século XVI até o fim do século XVIII que é quando as pessoas começam a experimentar a vida “moderna”. A segunda fase, já no século XIX, a modernidade é marcada por uma nova paisagem, pelo progresso material: as cidades com suas fábricas, ferrovias, seus jornais diários, telégrafos e telefones, bondes e um mercado mundial que não garante nem solidez e muito menos estabilidade às economias. Já a terceira fase, acontece no século XX, que para o autor talvez, seja “o período mais brilhante da humanidade”, porém, a modernidade desse século “parece ter estagnado ou regredido”⁴¹.

Pensando o rio e a paisagem, foi importante voltar às leituras de autores que alargassem a compreensão da paisagem urbana. Para *Max Sorre*⁴², na sua obra *El paisaje urbano*, a paisagem urbana expressa o conjunto de elementos que influíram na formação e no crescimento da cidade localizada em determinado sítio. O autor entende que o desenho da paisagem não foi baseado no traçado dos cursos d’água, mas teve de adaptar-se à rede natural que delineavam, cumprindo os rios assim seu papel de obstáculo, bem como todos os terrenos lindeiros a eles, baixos e inundáveis. *Jean Metzger*⁴³ em *O que é ecologia de paisagens?* discorre sobre as acepções que a palavra paisagem pode assumir a partir do ângulo em que é empregada por fotógrafos, pintores, planejadores ou ecólogos. E, como ecólogo, tem uma definição que visa abarcar abordagens diversas: um mosaico heterogêneo, formado por unidade interativas, sendo que essa heterogeneidade existe por, pelo menos, um fator, um observador específico e uma determinada escala.

Milton Santos em *Metamorfoses do espaço habitado* conceitua a paisagem de duas formas: paisagem natural e paisagem artificial.

⁴⁰ BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido se desmancha no ar – A aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007, p. 25-26.

⁴¹ Ibid, p.23.

⁴² SORRE, Max. **El paisaje urbano**. Buenos Aires: Ediciones 3. 1962. p. 15

⁴³ METZGER, Jean Paul. **O que é ecologia de paisagens**. Campinas: Biota Neotrópica. 2001. p.3.

A paisagem artificial é a paisagem transformada pelo homem, enquanto grosseiramente podemos dizer que a paisagem natural é aquela ainda não mudada pelo esforço humano. Se no passado havia a paisagem natural, hoje essa modalidade de paisagem praticamente não existe mais. A paisagem é sempre heterogênea. A vida em sociedade supõe uma multiplicidade de funções e quanto maior o número destas, maior a diversidade de formas e de atores. Quanto mais complexa a vida social, tanto mais nos distanciamos de um mundo natural e nos endereçamos a um mundo artificial⁴⁴.

Na obra *Pensando o espaço do homem*, Milton Santos menciona que paisagem é, evidentemente, uma produção humana, caracterizando-se como um conjunto de elementos/objetos interligados:

A paisagem nada tem de fixo, de imóvel. Cada vez que a sociedade passa por um processo de mudança, a economia, as relações sociais e políticas também mudam, em ritmos e intensidades variados. A mesma coisa acontece em relação ao espaço e à paisagem que se transforma para se adaptar às novas necessidades da sociedade⁴⁵.

Sob o olhar dos geógrafos paraenses notamos que a questão de paisagem é tratada com diferentes abordagens. No texto de Oliveira Júnior⁴⁶ “*Amazônia: paisagem e região na obra de Eidorfe Moreira*” é explicado que no Brasil, o momento que marca a obra de Eidorfe Moreira é o período da Geografia Clássica, mais conhecida como Geografia Tradicional. Duas categorias são de supra importância para esta escola - a região e a paisagem. Nas primeiras décadas do século XX, o mundo ainda era lento e vivia basicamente como no também lento século XIX, onde as paisagens tinham um tempo de permanência maior, com pequena alteração, devido à escassez de instrumentos técnicos e tecnológicos capazes de transformá-las aceleradamente, como viria a ocorrer a partir da segunda metade do século XX. Esse processo alterou paisagens, nações e civilizações em uma velocidade proporcional ao avanço da tecnologia, fundamentada, agora, no eixo técnica-ciência-informação.

Quase sempre associada à natureza, a paisagem reflete um conjunto de elementos humanos que modificam e produzem paisagens através de sua história e de seus modos de vida. Objeto de estudo desde o século XIX, a paisagem é fundamental para o entendimento dos aspectos geográficos de um lugar. (...) na sua leitura da Amazônia como paisagem, ele destaca a planície, o rio, a floresta, o clima e o homem, como os elementos que a compõem, que se confundem com a região. O rio assume o papel de protagonista desta grande paisagem, onde “assume tanta importância fisiográfica e humana (...), onde

⁴⁴ SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado, fundamentos teórico e metodológico da geografia**. São Paulo: Hucitec, 1988, p.23.

⁴⁵ SANTOS, Milton. **Pensando o espaço do homem**. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1997, p. 37.

⁴⁶ OLIVEIRA JÚNIOR, Antonio de. **Amazônia: paisagem e região na obra de Eidorfe Moreira**. *Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi*. Ciências Humanas, v. 10, n. 3, 2015, p. 572.

tudo parece viver e definir-se em função das águas: a terra, o homem, a história (...). O rio condiciona a vida”⁴⁷.

Antônio Penteado⁴⁸ em sua obra *Belém do Pará: estudo de geografia urbana* apresenta as condições pela morfologia do sítio de Belém dentro de uma paisagem natural, dominada pela presença do grande Golfão Amazônico, tendo por sítio parte do espaço localizado entre a baía de Guajará e o rio Guamá:

Belém oferece aos olhos do geógrafo a localização muito amazônica, das cidades de confluência: seu sítio urbano lembra também o de uma cidade península fluvial, graças a estar a ponte de terra, em que se acha edificada, comprimida entre o Guamá e a baía de Guajará; na realidade, entretanto, Belém se acha sobre terraços, resultante do entalhamento processado pela rede de drenagem local, em uma cobertura sedimentar não muito resistente.

Eidorfe Moreira em sua obra *Belém e sua expressão geográfica*⁴⁹ fala especificamente de Belém sob três distintas formas de paisagens: paisagem histórica, paisagem natural e paisagem urbana. Sobre a *paisagem histórica* ele inicialmente afirma que como quase todas as cidades brasileiras, Belém brotou diretamente da paisagem e da história. Pode-se dizer mesmo que, pela alta significação histórica e geográfica dessa fundação, bem como pelo arrojo e decisão com que foi levada a efeito, ela constituiu uma das páginas marcantes e decisivas da expansão lusa na América do Sul. É na Amazônia, com efeito, que o Brasil se extremou em sua dilatação para o oeste, formando os contornos do seu mais largo e profundo arco de projeção continental. Ora histórica e ora geograficamente considerada, Belém foi a base, o fulcro, o centro de irradiação de toda essa imensa conquista territorial. O Forte do Presépio, *caput* do burgo incipiente, foi também o quartel general de toda a fase inicial da conquista amazônica⁵⁰:

Na história política e administrativa da cidade primava o português, mas na economia e social avultava o índio, principalmente os tupinambás, uma vez que a região era assento e domínio deles. Geograficamente considerada, porém, a marca ou feição indígena da cidade residia no seu primarismo arquitetônico. Belém era um modesto ajuntamento de construções pau-a-pique e de enchimentos cobertos por palha⁵¹.

A propósito do plano ou configuração original de Belém, há quem afirme que

⁴⁷ MOREIRA, Eidorfe. **Amazônia: o conceito e a paisagem**. Rio de Janeiro: SPVEA (Serviço de Documentação). Coleção Araújo Lima, 1960, p. 63.

⁴⁸ PENTEADO, Antonio Rocha. **Belém do Pará: estudo de geografia urbana**. Coleção Amazônica, Série José Veríssimo. Belém, Ed. UFPA, 1968, p. 43.

⁴⁹ MOREIRA, Eidorfe. **Belém e sua expressão geográfica**. Belém: Imprensa Universitária, 1966. p.13.

⁵⁰ MOREIRA, op. cit., 1966, p. 21-22.

⁵¹ MOREIRA, op. cit., 1966, p. 34.

ele descrevia um hemicírculo⁵² em torno do Forte do Presépio, atribuindo-lhe assim uma regularidade de forma e de traçado. (...) Belém apresentava em seus primórdios uma configuração triangular, com vértice no Forte, sendo que a praça fronteira a este era o nascedouro comum das ruas principais de então – Norte, Espírito Santo e cavaleiros -, acrescidas depois de uma quarta rua – São João, interligadas entre si por igual número de travessas. Situada no vértice do estuário, no ponto de junção das influências marítimas e fluviais, Belém nasceu e cresceu ao influxo das atrações regiam o crescimento da cidade, com vetores orientados para o rio e para o mar, do interior e do mar. O rio prendia-se ao continente; o estuário ao oceano. Por força disso, duas tendências regiam inicialmente o crescimento da cidade, com vetores orientados para o rio e para o mar. O primeiro acompanhava o Guamá, no sentido remontante ao rio, razão por que a primeira rua da cidade, a Rua do Norte, surgiu desse lado e se orientava no mesmo sentido. Isto mostra que Belém foi originariamente mais “guamaense” do que “guajarina”, embora o ancoradouro estivesse do lado da baía do Guajará e não daquele rio. O vetor maritimizador corria ao longo da baía, em direção à barra, de modo que as primeiras ruas desse lado se dispunham no mesmo sentido: a rua da cadeia continuada pela de Santo Antônio e a rua da praia prolongada pela do Açougue – eis os primeiros lineamentos da nova direção guajarina⁵³.

Dessa diferença de diretrizes resultaram os dois primeiros bairros da cidade, um em função do campo de influência do Guamá, **a Cidade**, outro em função do campo de influência da baía ou do estuário, **a Campina**. Assim pode-se dizer que o Forte do Presépio se revestia de tríplice aspecto: histórico por ser o Forte o nascedouro da cidade; geográfico por constituir seu trecho ou lugar mais saliente e aprazível e, geométrico por representar seu ponto focal, tanto como centro de referência como de irradiação.

No que se refere a *paisagem natural*, Eidorfe Moreira na mesma obra, afirma que no estudo da região belemense – Belém e seus arredores – o primeiro acidente geográfico a considerar é a faixa ou projeção de terra em que se acha a cidade. Essa faixa de terra não tem realce paisagístico próprio. Em grande parte, a sua expressão paisagística se confunde com a cidade, pois é esta que aparece e avulta no cenário:

Trata-se de uma projeção de vértice impreciso. Sua parte mais saliente é rombiforme⁵⁴, dificultando assim a visão angular do conjunto. Eis porque não se distingue, nem da baía nem do rio, essa feição projetante da área em que está assente a cidade. O seu eixo longitudinal não incide no plano de nenhum dos dois. Fica entre ambos. Só quando se passa da baía para o rio ou vice-versa é que se distingue a direção e os contornos dessa projeção.

Até os limites da légua patrimonial da Municipalidade, ela apresenta uma configuração sensivelmente flabeliforme⁵⁵, o que dificulta ainda mais a sua caracterização geográfica. Esse conjunto flabeliforme apresenta uma ligeira

⁵²No Dicionário Aurélio *on line*, s.m. Qualquer espaço semicircular, especialmente o que é cercado de gradis e destinado a receber espectadores ou membros de uma assembleia. Anfiteatro, arquibancada. Semicírculo.

⁵³MOREIRA, op. cit., 1966, p. 47-49.

⁵⁴No Dicionário Aurélio *on line*, adj.[Geometria] Que tem forma de losango: prisma rômbo.

⁵⁵No Dicionário Aurélio *on line*, adj. Que tem forma de leque (diz-se dos órgãos das plantas ou dos animais).

concavidade do lado da baía do Guajará, concavidade essa hoje mais atenuada do que outrora, pois o caes do porto e o Boulevard Castilhos França representam um avanço da cidade em relação à baía, e como tal uma ligeira correção dessa concavidade⁵⁶.

Belém não deve às águas apenas uma parte de sua beleza, mas a sua própria modelação. Não só no plano geométrico, como no plano histórico, a água é o elemento dinamizador da cidade. Se a saliência ou projeção de terra em que ela se encontra é o centro focal da paisagem pelo grau de concentração humana que encerra, o rio constitui o elemento mais expressivo e importante sob o ponto de vista fisiográfico. Nele reside a animação do quadro, pois o rio é movimento, é comércio, é sociabilidade. Num sentido mais restrito e particular, “rio” designará a baía do Guajará e o rio Guamá, pelas suas relações mais diretas e imediatas com a cidade. Desses dois acidentes hidrográficos a baía é o que mais tem influído na vida da cidade. Do seu lado estão a zona comercial e fabril, o porto e a base naval. O próprio crescimento da urbe se faz sentir mais ativamente desse lado do que do lado do Guamá⁵⁷.

E, por último, sobre a *paisagem urbana*, comenta Eidorfe Moreira que o estudo geográfico das cidades não é interessante apenas pelo lado de vista das relações que elas tem com as regiões em que se encontram, mas também sob o ponto de vista de seu traçado e do seu perfil, isto é, como formas de ocupação do espaço e como expressões individualizadas.

A cidade brotou diretamente do solo raso e plano, sem outro reforço geográfico a não ser o da sua esplêndida moldura hídrico-botânica engrandecendo os efeitos cênicos da urbe. No que respeita a vista da cidade como área edificada ou conjunto arquitetônico, sua expressão varia consideravelmente de acordo com os planos e ângulos de observação. Observada da baía, a cidade impressiona melhor do que pelo lado do Guamá, por ser mais larga, permitindo maior abrangência visual, sendo vista de frente e com suas melhores edificações, tornando o efeito cênico do conjunto mais interessante⁵⁸.

Mas não é da baía nem do rio que se vê melhor a cidade: é do alto. Só do alto podemos ver a cidade em sua plenitude e organicidade, isto é, em sua estrutura, em seu ritmo, e sua unidade vital. Só daí podemos compô-la e decompô-la em suas unidades cênicas ou estruturais, observar com nitidez seu movimento e sua animação, as linhas gerais de seu traçado, o arranjo de sua arborização e sobretudo o panorama da sua esplêndida moldura hídrico-vegetal⁵⁹.

Dessa forma, sendo a paisagem evidentemente uma produção humana, e, sendo o rio a porta de entrada da Província do Grão Pará, a importância de analisarmos a espacialidade dessa rua, que virá a fazer parte dessa paisagem no início do século XX, está no fato de podermos identificar a dimensão da vida cotidiana presente em suas formas, uma vez que ela representa a espacialidade das relações sociais. Não se pode

⁵⁶MOREIRA, op. cit., 1966, p. 57-58.

⁵⁷MOREIRA, op.cit., 1966, p. 63-64.

⁵⁸ MOREIRA, op.cit., 1966, p. 131.

⁵⁹ MOREIRA, op.cit., 1966, p. 133.

conceber a existência de cidades sem pessoas, sem suas edificações emblemáticas e suas ruas. A rua revela-se como palco de contínuos acontecimentos, em movimento constante, por isso a vida social nela se manifesta e nos revela formas de apropriações e temporalidades, pois guarda em si esta “vivacidade”. Em meio às propostas técnicas da Intendência de Lemos e considerando que os lugares da cidade tem os seus marcos, suas histórias e memórias, nossas reflexões nos levarão a responder as seguintes questões:

- Quais as motivações e demanda oficial quando da elaboração da planta urbanística de Nina Ribeiro no período de 1883-1886 para que se possa compreender a planta de 1905 na visão do Boulevard da República e grandes avenidas (e as políticas da mudança cidade imperial para nova cidade republicana)?
- Identificar a planta urbanística de 1905 desenhada por José Sidrim e compreender em seu traçado quais são os boulevards. Quem os projetou? Há um desenho/projeto? Há alguma perspectiva de funcionalidade para a cidade?
- Seria importante para o Intendente mostrar o pioneirismo urbanístico na Amazônia, e, neste caso, as grandes vias se constituiriam como parte de um projeto de afirmação da importância da capital paraense, como também do próprio administrador? O que dizem os documentos oficiais da intendência municipal sobre os boulevards?
- A abertura do boulevard teria constituído um mercado de trabalho específico? Quem seriam esses trabalhadores? Nacionais e/ou estrangeiros?
- O que representou para os engenheiros e arquitetos a concepção e a conformação das três características básicas do boulevard – o alargamento, a arborização e a identificação das fachadas, levando em consideração os programas e dimensionamentos para as vias públicas?
- De que forma essa rua se tornará foco de relevante importância social, urbanística e econômica para os moradores de Belém do Pará, bem como, para os negociantes dos países civilizados?

Na tarefa de compreensão e interpretação do cerne das questões aqui apresentadas, três autores *Jacques Le Goff*, *Marshall Berman* e *Walter Benjamin* servirão como matriz

para pensar o que era “modernidade”, sobretudo Walter Benjamin. Não será feita uma grande discussão teórica sobre “modernidade”, apenas definições pontuais durante a leitura da tese. O objetivo será entender e analisar o discurso de “modernidade” dos gestores, nas falas do Barão do Marajó e do Intendente Antônio Lemos, que tentaram implementar modernidade para a nova cidade republicana da Amazônia. Dois personagens que se interconectavam com notícias advindas da Europa, ambos desempenhando diferentes cargos públicos durante os períodos imperial e republicano.

No decorrer da leitura, outra informação a ser esclarecida, diz respeito as palavras, frases e parágrafos que estão negritados, os quais chamam atenção aos nomes que foram dados durante o período da tese ao *Boulevard da República* desde o tempo do Império: Rua da Praia, Rua da Boa Vista, Rua Nova do Imperador e *Boulevard da República*.

Retomando a divisão do trabalho, a tese que proponho se encontra organizada em duas partes: “Paisagem Urbana no Império 1860-1889” estruturada em três capítulos, e “Paisagem Urbana na República: 1890-1914” estruturada em quatro capítulos, totalizando, assim, sete capítulos ao todo da tese. Do capítulo 1 ao 3 estaremos vivendo os acontecimentos no período imperial. O capítulo 1 trata inicialmente da cidade imperial: entre o que acontecia na capital da Província do Grão Pará e o que estava acontecendo na Europa em termos de modernização, o novo modelo de urbanização implantado em Paris. E como a rua se apresentava, quais suas significações no imaginário social daquela época. O capítulo 2 tratará do “aformoseamento” da Província do Pará: como foram executados os diversos aterros para a construção da Rua Nova do Imperador, nova rua comercial, nos discursos dos dirigentes. O capítulo 3 trará a organização da paisagem da Rua Nova do Imperador através da planta de Nina Ribeiro: 1883-1886. A nova rua comercial será compreendida em suas confluências e numerações, bem como seus ícones urbanos: sobrados, trapiches, edificações públicas e estabelecimentos comerciais. Serão apresentados os remodelamentos urbanos no governo do Barão do Marajó, homem que se manteve no poder ao longo de sua vida desempenhando diferentes cargos públicos durante os períodos imperial e republicano em prol do embelezamento, progresso e civilização de sua Província, bem como uma análise do uso do termo boulevard no Império. Do quarto capítulo em diante, estaremos vivendo a República em Belém. No capítulo 4 será abordada a difusão de um modelo urbanístico nas principais cidades brasileiras: Rio de Janeiro, São Paulo e Manaus, que viviam o processo da boulevardização

na República. O quinto capítulo tratará da modernização, embelezamento e saneamento da Belém de Lemos: será explanada a Planta de Belém de 1905, os aforamentos e ordenamento urbano do litoral, a urbanização do Intendente Antônio Lemos e a presença de Percival Farquhar na construção do novo porto de Belém e da avenida paralela a ele. No capítulo 6 será apresentado o Boulevard da República na Baía do Guajará onde será analisada sua construção, o plano de Melhoramentos Urbanos que Antônio Lemos executou junto a Percival Farquhar, bem como o tipo de arquitetura e Código de Polícia Municipal implantados por essa intendência. Por fim, o capítulo 7 trará o movimento da rua no espaço construído: os tipos de edificações construídas do Boulevard da República e suas técnicas construtivas; um resgate da reconfiguração das edificações em seus estilos arquitetônicos, numeração, uso e propriedade e, finalizando a espacialidade das relações sociais nas atividades, coisas e pessoas que circulavam no *boulevard*.

Dessa forma, teremos o estudo deste espaço citadino na cidade de Belém, capital do Pará, o qual se modificou a partir da segunda metade do século XIX, graças ao bom desempenho da economia da borracha e ao gosto de uma elite endinheirada que queria se ver inserida num espaço civilizado. Por outro lado, o projeto de uma cidade moderna atendia aos interesses do capital que exigia um espaço adequado para importação de produtos estrangeiros e a exportação da goma elástica, sob a ótica da “grande avenida”. Essas são questões que essa tese de doutorado busca responder.

PARTE I

PAISAGEM URBANA NO IMPÉRIO: 1860-1889

(...) E pois, Senhores, a Capital desta grande Província deve preparar-se para vir a ser um dia em opulência e grandesa a primeira Cidade do Norte, como já o é geographicamente; mas para vir a ser opulenta e grande, não basta só a riqueza natural; a natureza produz, mas não edifica; esta tarefa compete ás artes e ao engenho humano; e uma grande Cidade se reconhece a primeira vista pelos seus monumentos, pelas suas obras, pela sua architectura, e pelas suas construcções publicas ou particulares. A' este respeito muito pouco ou quase nada possuímos. ... Não temos estradas, pois como taes não devem reputar-se as ruas de alameda, na verdade belas, que se prologão pelos arrabaldes da Cidade. ...Felizmente são os rios as nossas principais Estradas⁶⁰.

Esse foi o discurso do então presidente da Província do Gram-Pará⁶¹, Jeronimo Francisco Coelho, no dia 1º de outubro de 1848, quando se dirigia à Assembleia Legislativa Provincial na abertura da sessão ordinária, de sua sexta legislatura a respeito dos trabalhos e serviços desenvolvidos na Província. Nesse momento exprime seu desejo otimista a respeito do desenvolvimento da cidade para o futuro, parecendo prever o quanto um dia essa cidade seria importante e viveria os seus dias de fausto. Para ele, a cidade além de ser um importante entreposto comercial da região Norte do Brasil para o abastecimento de drogas do sertão, necessitava se edificar, desenvolver, ser vista através de um conjunto de significativas edificações. E, para isso, a obra do cais se fazia necessária... e com ela a rua que se conectará com o rio e se transformará na porta de entrada da cidade muito concorrerá para a fiscalização das rendas pelos direitos que se arrecadam dos gêneros procedentes do interior do Estado e para melhoramento e segurança do porto.

Para Juliano Pontes⁶², a cidade de Belém, capital do Estado do Pará, tem em seu histórico de desenvolvimento urbano recorrentes formas de uso e apropriação do rio e da baía que circundam parte de seu território. A situação de proximidade com o rio Guamá

⁶⁰ Falla dirigida pelo exm.o snr. conselheiro Jeronimo Francisco Coelho, presidente da provincia do Gram-Pará, á Assembléa Legislativa Provincial na abertura da sessão ordinária da sexta legislatura no dia 1.o de outubro de 1848. Pará, Typ. de Santos & filhos, 1848, p. 70.

⁶¹ Com a independência em 1822, as capitânicas passaram a ser denominadas províncias e a partir de 1823, a província sofreu um desmembramento a partir do qual foram criadas A Província do Pará e a província do Amazonas. Com a proclamação da República em 1889, A Província do Pará, passou a ser um dos estados membros da república brasileira - estado do Pará.

Estado do Grão-Pará e Rio Negro passou a ser denominado província do Grão-Pará. No ano de 1850, essa

⁶² PONTES, Juliano Pamplona Ximenes. **A orla de Belém: intervenções urbanísticas, ações políticas e devolução do espaço.** In Lobato, Celio C. Q., et al. *Um olhar sobre aspectos de infraestrutura e do planejamento urbano em Belém do Pará.* Belém: Editora CESUPA, 2005, p. 114.

e a baía do Guajará⁶³ foi relevante para o entendimento do processo de urbanização na cidade, como de resto aconteceu com praticamente todos os núcleos urbanos antigos da Amazônia brasileira em relação à hidrografia; o rio era o ponto de contato e estruturava as relações sociais⁶⁴, aspectos da temporalidade da economia e seus fluxos.

Para entender a urbanização do *Boulevard da Republica* às margens da baía do Guajará, desse antigo espaço destinado a acostamento de embarcações da cidade, faz-se necessário pesquisar paralelamente o percurso pela *cidade-porto*⁶⁵, cuja configuração portuária foi, em grande medida, condicionada pela geografia da região. A seguir veremos o processo de desenvolvimento da navegação a vapor da bacia amazônica, seguida da abertura do Amazonas à navegação internacional, acontecimentos estes que, unidos ao progressivo aumento das exportações da borracha, serão determinantes para a transformação dos sistemas de valores da elite regional em relação à imagem da cidade que se pretendia projetar.

Falar da paisagem urbana do Império na província do Grão-Pará, nos remete, inicialmente a compreendê-la a partir da Europa, de Paris, onde no século XIX, de fato, essa cidade representou o modelo da paisagem urbana para diversas cidades. Assim, a paisagem dessa cidade europeia acontece com a chegada do período do Segundo Império, onde Paris se transforma radicalmente no período. De uma cidade de estrutura medieval, de construções antigas e insalubres, e praticamente desprovida de grandes eixos de circulação, ela se torna em menos de vinte anos uma cidade moderna na apresentação do novo urbanismo ao mundo.

José Lamas⁶⁶, em sua obra *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, alerta sobre a evolução da avenida desde o renascimento, onde, serão essas avenidas desenvolvidas com prioridade no Barroco futuro, nas quais “o grande traçado barroco que une pontos da cidade é delimitado pelas fachadas dos edifícios e integra arborização, sendo pontuado

⁶³ A Baía do Guajará é uma baía que banha diversas cidades do estado do Pará, inclusive sua capital. É formada pelo encontro da foz do rio Guamá com a foz do rio Acará.

⁶⁴PONTE, op. cit., p.115.

⁶⁵FURTADO, Luciana Martins. **Nas Pedras do caos: cidade, cotidiano e trabalho-Belém do Pará (1852-1912)**. 2015. 237f. Dissertação (Dissertação) – Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Pará, Belém, 2015.

⁶⁶ LAMAS, José M. Ressano Garcia. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. Fundação Calouste Gulbenkian – Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1992.

pelos monumentos”. A partir da avenida barroca se desenvolveu o *boulevard*. A ideia barroca era ter longas avenidas flanqueadas por árvores, independentes das casas. No final do século XVIII somente poucas ruas tinham calçamento de pedra e as pessoas tinham que se conformar em sujar as botas de lama ou pó. No século XIX esta ideia foi adotada e modificada: “quase todas as ruas eram também pavimentadas, graças também aos revestimentos mais econômicos com pórfidos⁶⁷ ou com placas de pedra”. Reapareceu sob a forma de ruas intermináveis flanqueadas por árvores ou delimitadas por edifícios residenciais uniformes.

Os bulevares existiam desde a época de Luiz XIV, houve movimentos para ampliar os perímetros da cidade por édito real. A palavra *boulevard* é um neologismo de Luís XIV derivado de *bolwerc*⁶⁸, baluarte, em holandês. Sigfried Giedion⁶⁹ afirma que o Barroco tardio tinha uma capacidade extraordinária de dominar o espaço externo: tinha-se plena consciência das diferentes relações entre um edifício e outro, e ainda entre edifícios e a natureza: entre as construções e a vida orgânica. A cidade do século XVIII estava fora do interesse e da atenção das principais forças do período. Após a ida de Luís XIV para Versalhes, o planejamento urbano foi negligenciado, exceto no que tange à construção de *places* e grandes avenidas de comunicação – visão dos futuros *boulevards* de Haussmann.

A prática que marcará o século XIX implica numa autoridade bastante forte para assumir o domínio da operação urbanística. *Jean-Luc Pinol* constata que “(...) *las ciudades capitales han constituido laboratorios de prestigio; algunas de ellas se han convertido en modelos*”⁷⁰. Conhecer a dinâmica parisiense e a importância dos espaços para a vida da cidade é um primeiro passo para entender a gênese de um modelo que se espalhou pelo mundo afora e hoje, em muitas cidades, ainda permeia esse traçado, tanto

⁶⁷ ZUCONNI, Guido. **A cidade do século XIX** / Tradução e notas Marisa Barda. São Paulo: Perspectiva, 2009. p.107. *Pórfidos* era o material de pavimentação utilizado na Europa com superfície plana natural que auxilia na regularidade facilitando o caminhar dos pedestres. O pórfido pode ser utilizado em calçamentos, praças, arruamentos, muros entre outros.

⁶⁸ JONES, Colin. **Paris, biografia de uma cidade**. Porto Alegre: RS: L&PM, 2009, p.186.

⁶⁹ GIEDION, Sigfried. **Espaço, Tempo e Arquitetura: o desenvolvimento de uma nova tradição**. São Paulo: Martins Fontes, 2004, p. 733.

⁷⁰ PINOL, Jean-Luc; Walter, François. **Historia de la Europa Urbana: IV. Ala ciudad contemporânea hasta la Segunda Guerra Mundial**. Valência: Universitat de València, 2011, p.153. “... as cidades capitais haviam se constituído em laboratórios de prestigio; algumas delas se converteram em modelos”.

da Europa como no Brasil ainda que de forma iniciante, pois a República se impõe a partir de 1889.

Enquanto isso, a Província do Grão-Pará⁷¹, a Belém Imperial, recebe suas águas na área aterrada da **Rua Nova do Imperador**, a paisagem típica dos últimos três decênios do século XIX, na qual encontravam-se casas e edificações ladeadas apenas no lado esquerdo e uma série de trapiches locados às margens da baía do Guajará após a abertura da navegação na Amazônia. Esse movimento transformador da paisagem urbana culminará com o suporte financeiro vindo do excedente da exportação da borracha.

O estudo analógico das duas dinâmicas dos espaços das cidades referenciadas permitirá compreender melhor a experiência e dinâmica vivida pelos usuários e demais atores que compõem o universo dos boulevards de Paris e da cidade do Grão Pará.

⁷¹ A Província do Grão-Pará, que à época era comumente chamada de Pará (do tupi-guarani, rio-mar ou rio grande), foi uma unidade administrativa do final do período colonial e do período imperial brasileiro, originada das capitanias do Grão-Pará e do Rio Negro. Existiu de 1821 a 1889. Os portugueses inicialmente chamaram o território de "Terra de Feliz Lusitânia", logo substituído por Grão-Pará, para finalmente, se tornar apenas Pará no ano de 1889.

CAPÍTULO 1: CIDADE IMPERIAL: ENTRE A CAPITAL DA PROVÍNCIA DO PARÁ E A EUROPA

Tendo como recorte espacial um ambicioso projeto de cidade realizado durante o triênio de 1883-1886 pelo engenheiro da Câmara Nina Ribeiro⁷² no tratamento urbanístico da Província do Grão Pará, um grupo de profissionais engenheiros e arquitetos, formado por Nina Ribeiro, Francisco Bolonha, Palma Muniz, Filinto Santoro, João Coelho, José Sidrim, Lúcio Freitas do Amaral, Frederico Martin, Domingos Acatauassu Nunes e Miguel Ribeiro Lisboa, entre outros, desenvolveu um plano urbanístico para Belém, organizando o espaço da cidade e definindo objetivos.

Foi apresentada, assim, uma planta do patrimônio, reproduzida sob o mapa de n.16, na obra de João de Palma Muniz⁷³, na qual nessa planta projetou avenidas, ruas e bairros inteiros onde só havia florestas e áreas alagadas, no que concerne a 1ª Léguas Patrimonial⁷⁴. Na planta de Nina Ribeiro, a cidade aparece dividida em bairros interligados por avenidas formando grelhas, as quais seguiam um padrão geométrico para o traçado da malha urbana⁷⁵.

Célio Lobato em sua obra *Um olhar sobre aspectos de infraestrutura e do planejamento urbano em Belém do Pará* esclarece que Nina Ribeiro estabelecia a ligação entre as áreas existentes da cidade com as novas áreas de expansão sem interferir na morfologia do desenho existente. Os bairros da Cidade Velha e da Campina foram preservados com as suas ruas estreitas, praças e prédios antigos: “não ocorreram demolições de prédios para alargamentos de ruas, como houve, na mesma época, em

⁷² Manoel Odorico Nina Ribeiro, Engenheiro da Câmara, foi contratado para fazer o levantamento e projeto da cidade de Belém por ordem da Vereação do Quatriênio de 1883- 1886. Esse trabalho foi parte integrante da Exposição Universal de Chicago em 1893, sendo possível identificar elementos instituídos pela modernidade que se instalava, bem como elementos que vinham instaurados desde a época colonial.

⁷³ MUNIZ, João de Palma. **Patrimônios dos Conselhos Municipais do Estado do Pará**. Paris: Ed. Aillaud & Cia, 1904. Mapa anexo nº 16.

⁷⁴ A 1ª Léguas Patrimonial corresponde à área doada pela Carta de Doação e Sesmaria de 1º de dezembro de 1627 para o Conselho da Câmara a então Vila de Belém, sendo efetivamente demarcada somente quase cem anos depois, a 20 de agosto de 1703. A demarcação da 1ª Léguas Patrimonial abrangia uma área medida a partir de um ponto fixo, situado no Forte do Castelo, abarcando todas as terras compreendidas num raio de 1 léguas de comprimento – aproximadamente 6.600 metros.

⁷⁵ A malha quadrangular existente, com quadras variando de 80 a 100 metros, se ligou a uma nova, malha também quadrangular, mas de quadras mais extensas, alcançando de 150 a 200 metros de extensão, observando-se isso nos bairros de Nazaré, Batista Campos, Jurunas, Guamá, Marco, Sacramenta e outros.

cidade como o Rio de Janeiro e São Paulo, onde José D'Assunção Barros acredita que tenha o plano, uma preocupação com a preservação do patrimônio histórico”⁷⁶.

Percebemos em seu mapa uma valorização do espaço público no qual projeta largos, bosques e várias e grandes praças onde se aplicaria muito verde, integrando um paisagismo aos ideais de higienização, boa impressão e divulgação da cidade. Algumas dessas áreas não mais existem, e outras, nunca chegaram a ser implantadas. Nina Ribeiro também se preocupou em salientar os terrenos baixos e os altos, separando e definindo as áreas de várzea e terra firme, o que sempre foi uma constante no vale amazônico devido a sua uniformidade do relevo. Além da localização dos largos, dos bosques e das praças, há indicação de diversos edifícios públicos, educacionais, religiosos e de segurança; vários estabelecimentos comerciais, bancários, hospitalares e de diversão, todos enumerados e dispostos no mapa, sendo a maioria localizados nos bairros da Cidade e Campina, iniciando nesse momento a localização de poucos estabelecimentos aos novos bairros criados.

José Barros menciona a moderna reflexão sobre a cidade⁷⁷ como forma mais específica de organização social data do século XIX, seja na área da historiografia, seja no campo do pensamento sociológico. No campo mais específico do Urbanismo começam a surgir no século XIX cada vez mais pensadores da sociedade preocupados em entender a especificidade do “viver urbano”, em decifrar a história desse viver, as suas mutações, as suas diferenças em relação a outros ambientes sociais tendo, assim, as primeiras obras preocupadas simultaneamente com a forma, a funcionalidade, e seus desdobramentos sociais.

Um dos mitos da modernidade, observa David Harvey em sua obra *Paris: Capital da Modernidade*, é que ela constitui uma ruptura radical⁷⁸ com o passado, onde “o novo pode ser inscrito sem referência ao passado – ou, se o passado ficar no caminho, mediante sua obliteração”. Assim, a modernidade sempre diz respeito à “destruição criativa”, quer do tipo pacífico e democrático, quer do tipo revolucionário, traumático e autoritário.

⁷⁶ LOBATO, Celio C. Q., et al., **Um olhar sobre aspectos de infraestrutura e do planejamento urbano em Belém do Pará**. Belém: Editora CESUPA, 2005. p. 28-29.

⁷⁷ BARROS, José D'Assunção. **Cidade e História**. Rio de Janeiro: Ed. Vozes, 2007, p.10.

⁷⁸ HARVEY, David. **Paris: capital da modernidade**. São Paulo: Boitempo, 2015, p.11

Considerando as razões que levaram a esse movimento de modernização das cidades, no caso aqui, Paris, retomamos Honoré de Balzac, na sua obra *History of the Thirteen*,⁷⁹ onde comenta sobre a forma de vida da classe média, por volta de 1848, agora hegemônica, que vive e trabalha sob as condições mais pavorosas:

O ar das casas em que vive maior parte dos burgueses é infecto, a atmosfera das ruas cospe miasmas cruéis nas peças interiores das lojas onde o ar se rarefaz; mas, além dessa pestilência, os quarenta mil prédios dessa grande cidade mergulham seus alicerces em imundices [...]. Metade de Paris jaz entre exalações pútridas dos pátios, das ruas e dos esgotos⁸⁰.

Essas seriam as condições de vida com as quais Haussmann foi convocado para lidar mais de vinte anos depois. No período de 1853-1869 as obras públicas efetuadas em Paris foram realizadas com eficiência e grandiosidade, quando, a partir de 1848, Luís Napoleão Bonaparte proclama-se o Imperador e não deixa de garantir para si mesmo, plenos poderes urbanísticos sobre a capital, decretando que os “*plans d’alignement*” [planos de alinhamento], iniciados nas décadas anteriores, quando Napoleão I preocupava-se com a infraestrutura da cidade e procurava realçar monumentos prestigiosos na paisagem urbana, deveriam continuar a ser submetidos à aprovação imperial. No segundo Império assiste-se a um crescimento de mercado financeiro e do poder dos bancos, instrumento principal da expansão econômica, industrial e comercial⁸¹.

A influência haussmaniana ocupa um papel fundamental na formação, no Brasil, de uma cultura técnica relativa à cidade, entre a segunda metade do século XIX e as primeiras décadas do século XX. Mais do que um modelo ela é referência e fonte de inspiração que se manifesta de diversas maneiras. Uma delas – seguindo a argumentação de *Antoine Picon* – parece ter sido talvez mais importante do que a reforma propriamente dita, referindo-se ao tipo de conhecimento técnico que estava se desenvolvendo naquele momento e que dispunha das transformações em curso na cidade de Paris como de um privilegiado laboratório de experiências.⁸²

A difícil arte da construção de cidades, da estruturação de um espaço coerente para os cidadãos, é tema de debate desde o século XIX. A urbanização existe como

⁷⁹ BALZAC, Honoré de. **History of the Thirteen**. Trad. Herbert Hunt. 1971, p. 322.

⁸⁰ HARVEY, op. cit., p. 61.

⁸¹ CALABI, Donatella. **História do Urbanismo Europeu: questões, instrumentos, casos exemplares**. São Paulo: Perspectiva, 2012. p. 170

⁸² PICON, Antoine. **Racionalidade técnica e utopia: a gênese da haussmannização**. In: SALGUEIRO, Heliana Angotti (Org.). *Cidades capitais do século XIX*. São Paulo: EDUSP, 2001. p. 65-101.

processo quando parte de uma população passa a viver aglomerada, dedicando-se a outras atividades que não às primárias. A cidade, então, permanece dependente do campo, apesar de dominá-lo, uma vez que esse produz, para ela e sob seu comando, alimentos e insumos industriais. Esse processo existe ao longo da história da humanidade, mas intensifica-se a partir da Revolução Industrial na Europa, o que, no Brasil e na América Latina, só acontece no século XX⁸³.

Os métodos de Haussmann, assim como de seus antecessores, tinham a mesma relação que existe entre o novo capitalismo agressivo do banco mercantil e o capitalismo já estabelecido da primeira metade do século XIX, do grande banco parisiense:

A teoria das despesas produtivas: consiste em preconizar o uso dos excedentes em todo ou em parte, não em intervenções de curto prazo, mas para empréstimos de médio e longo prazo (...) a cidade era administrada como um empreendimento capitalista. Em 15 anos, os excedentes investidos em “gastos produtivos” aumentaram de 20 para 200 milhões de francos⁸⁴.

No caso de Paris, a questão do financiamento é outro elemento de importância dentre os instrumentos utilizados para a viabilidade das transformações. A fórmula pensada é a revenda dos terrenos desapropriados aos construtores, depois da abertura das novas ruas e da introdução da infraestrutura pelo governo. Também se recorre a empréstimos, através de um sistema de créditos.

Voltando os olhos para a Amazônia e a sua economia que possibilitou as transformações na segunda metade do século XIX, pode-se dizer que a Província do Grão-Pará se destaca pela exploração gomífera da região em decorrência de sua condição tradicional de ponto final na logística de exportação dos produtos para região em direção ao mercado externo há mais de duzentos anos. Ademais, a cidade concentrava também a principal praça comercial e as principais instituições bancárias da região. Com a consolidação da economia gomífera, se intensifica a concentração de serviços comerciais e, especialmente, financeiros na cidade. Belém, assim como Manaus, se torna *locus* de grupos da elite regional ligados à exploração da borracha⁸⁵.

⁸³ Pinheiro, Eloísa Petti. **Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos** (Paris, Rio e Salvador) / Eloísa Petti Pinheiro. – 2 ed. – Salvador: EDUFBA, 2011, p.27.

⁸⁴ PANERAI, Phillipe. **Formas urbanas: a dissolução das quadras**. Porto Alegre: Bookman, 2013. p.7.

⁸⁵ VENTURA NETO, Raul da Silva. **Belém e o imobiliário: uma cidade entre contratos e contradições**. Belém: Imprensa Oficial do Estado, 2015. p. 67.

Retomando à gênese da modernização em França, observamos que os planos do novo Imperador, Napoleão III apresentados aos seus habitantes como uma proposta para o embelezamento de Paris, destacava que era importante encontrar uma pessoa bastante decidida para assumir tal responsabilidade, além da necessidade de arrecadar expressiva somas de dinheiro, visto que as classes altas não pareciam muito entusiasmadas, nem tão pouco interessadas. Assim, por meio do Ministro do Interior, *Victor Persigny*⁸⁶ é apresentado o barão *Georges Eugène Haussmann*, que assim o descreve:

*Grande, grueso, flerte, enérgico y al mismo tempo astuto, siempre capaz de sobreponerse a las dificultades, este hombre osado no temía revelar su verdadero carácter. Cuando se sentó frente a mí e se explico com um cinismo brutal, no fui capaz de ocultar mi intensa satisfacción. Me dije a mí mismo: aquí está el hombre que necesitamos. No tendrá escrúpulos em cuanto a los médios que se hayan de emplear em la lucha contra las ideas y los prejuicios de toda una corriente económica, em contra de personas que son sutiles y escépticas, gentes de la Bolsa y de los círculos judiciales*⁸⁷.

Haussmann se converteu em um autêntico servidor de Napoleão III. Entendiam-se um ao outro. Foi nomeado Prefeito do Sena, no principal cargo de administrador de Paris. Antes de sua nomeação e para satisfazer os cétricos, o Imperador havia constituído uma comissão de especialistas para se ocuparem sobre os assuntos urbanísticos. Depois da primeira reunião dessa comissão em que *Haussmann* estava presente, o Imperador pediu que ele emitisse sua opinião⁸⁸:

*Sire, répondis-je, la comission me semble beaucoup trop nombreuse pour faire un bom travail. Chez nous, quando on est plusieurs, le moindres observations prennent la forme de discours et les rapports, au lieu d'être brefs, dégénèrent em dissertations savants. Le travail marcherait mieux et plus vite, si la Comission se composait de L'Empereur, Président; du Préfet de la Seine, Secrétaire, chargé d'analyser les affaires soumises à Sa Majesté et de faire executer ses décisions; enfin, entre le Souverain et son très humble serviteur, d'un nombre d'autres membres aussi restraint que possible. - C'est-à-dire que s'il n'y en avait aucun, ce serait le mieux? Interrogea l'Empereur em riant. - C'est, em effet, le fond de ma pensée, répondis-je. Je crois bien, répliqua Sa Majesté, que vous êtes dans le vrai*⁸⁹.

⁸⁶ RASMUSSEN, Steen Eiler. **Ciudades y edificios: descritos con dibujos y palabras**. Barcelona: Reverté, 2014, p.199. Victor Persigny foi estadista francês, bonapartista, deputado na Assembleia Legislativa (1849-1851); um dos organizadores do golpe de Estado de 02 de dezembro de 1851, tendo sido posteriormente nomeado Ministro do Interior em 1852-1854 e 1860-1863. Se ocupa de montantes financeiros com a ajuda dos irmãos *Pereire* durante a grande reforma de Paris.

⁸⁷Tradução: “Grande, grosso, forte, enérgico e ao mesmo tempo astuto, sempre capaz de sobrepor-se as dificuldades, este homem ousado não temia revelar seu verdadeiro caráter. Quando se sentou frente a mim e se explicou com um cinismo brutal, não foi capaz de ocultar minha imensa satisfação. Me disse a mim mesmo: aqui está o homem que precisamos. Não terá escrúpulos nos meios que terá que ampliar na luta contra as ideias e os prejuízos de toda uma corrente econômica, e contra as pessoas que são sutis e cétricas, pessoas da Bolsa e dos círculos judiciais”.

⁸⁸ CHOAY, Françoise. **Baron Haussmann Mémoires**. Paris: SEUIL, 2000, p.471.

⁸⁹Tradução: “Senhor, eu respondi: a Comissão me parece bastante numerosa para fazer um bom trabalho. Na nossa casa, quando somos muitos, as menores observações tomam forma de discursos e relatórios, no lugar de serem breves, se tornam dissertações acadêmicas. O trabalho seria melhor e mais rápido, se a

Hausmann fez mais e fez menos do que o imperador queria. O Imperador o havia instruído a ficar atento às estruturas de qualidade existentes e evitar as linhas retas. *Hausmann* ignorou as duas ordens. O imperador tinha pouco interesse na distribuição de água corrente ou na incorporação dos subúrbios, mas *Hausmann* era apaixonado por ambas e conseguiu o que quis. Em *Mémoires de Hausmann* nas quais foram baseadas a maioria dos relatos, estão repletas de dissimulação⁹⁰. Para *David Harvey*, ele precisava criar o mito de uma ruptura radical em torno dele próprio e do imperador: “mito esse que sobreviveu até hoje – porque era necessário mostrar que o que havia antes era irrelevante; que nem ele nem Luís Napoleão estavam de maneira alguma ligados ao pensamento ou às práticas do passado imediato”:

Hausmann construiu certo relato mítico acerca da importância do Império e estimulou a percepção de uma total ruptura com o passado, na qual ele próprio implementaria a vontade do imperador. ... era ambicioso, fascinado pelo poder, tinha seus próprios engajamentos ardorosos e estava preparado para ir muito longe na busca de seus objetivos. ...era incrivelmente dinâmico e bem organizado, tinha olhar clínico para detalhes e estava sempre disposto a desprezar opiniões e subverter a autoridade, mesmo que fosse do imperador. ... a ruptura pode não ter sido total, mas foi decerto um ponto de virada⁹¹.

O historiador da arquitetura *François Loyer*, em sua reconstrução detalhada das práticas arquitetônicas e de edificação na Paris do século XIX, enuncia o princípio em ação: “Um dos efeitos mais importante do capitalismo na construção foi transformar a escala dos projetos⁹².” Com essa observação, *David Harvey* ao mencionar que o mito de *Hausmann* sobre uma ruptura total merecesse ser questionado, reconhece a mudança radical de escala que ele criou inspirado pelas novas tecnologias e facilitadas pelas novas formas de organizacionais. “Essa mudança lhe permitiu pensar a cidade, e até seus subúrbios, como uma totalidade, em vez de um caos de projetos particulares.”

Para Napoleão III a cidade moderna era um organismo que precisava ser analisado de acordo com um exame estritamente utilitário das funções urbanas. Apesar de Napoleão III referir-se a seus projetos como “embelezamento”, *Hausmann*, por sua vez, admitia pensar essencialmente em melhorar “a segurança, a circulação e a salubridade” de Paris.

Comissão se compusesse do Imperador, Presidente; do prefeito da Sena, secretário, responsável de analisar os negócios submissos à sua majestade e de executar as suas decisões; enfim, entre o soberano e o seu muito humilde servo, um número o mais restrito possível de outros membros. - Você quer dizer que se não houvesse ninguém seria melhor?" - interrogou o Imperador rindo. - É, na verdade, o que penso no fundo" – respondi. Eu acredito " - respondeu Sua Majestade "que você tem razão".

⁹⁰ HARVEY, op. cit., p.22.

⁹¹ HARVEY, op. cit, p.139.

⁹² HARVEY, op. cit, p.27.

Para ele “as linhas retas e as funções urbanas prevaleciam sobre ponderações históricas”. Durante a cerimônia de juramento do Sena, 29 de julho de 1853, o Barão *George-Eugène Haussmann* anuncia como será a execução dos “*grands travaux*” [grandes trabalhos], que complementa um desenvolvimento já iniciado, mas que é inegável que aquele momento representa um salto de escala conceitual mais do que dimensional: é a maneira de pensar a cidade que muda⁹³. A preocupação constante com o espaço urbano como uma totalidade conduziu a luta feroz de Haussmann para anexar os subúrbios, simbolizando a mudança de escala:

Em 1860, ele finalmente obteve o sucesso. Dentro desse espaço novo e maior criou uma forma hierárquica e sofisticada de administração territorial, mediante a qual a complexa totalidade de Paris poderia ser mais bem controlada por uma descentralização organizada e uma delegação de poderes e responsabilidades aos vinte arrondissements⁹⁴.

Foi *Haussmann*, e não o imperador, quem impôs a lógica da linha reta, insistiu na simetria, viu a lógica do todo e estabeleceu o tom tanto da escala quanto do estilo, assim como dos detalhes, do planejamento social. Foram a amplitude da escala e a abrangência do plano e da concepção que asseguraram o lugar de *Haussmann* como uma das figuras precursoras do planejamento urbano modernista⁹⁵.

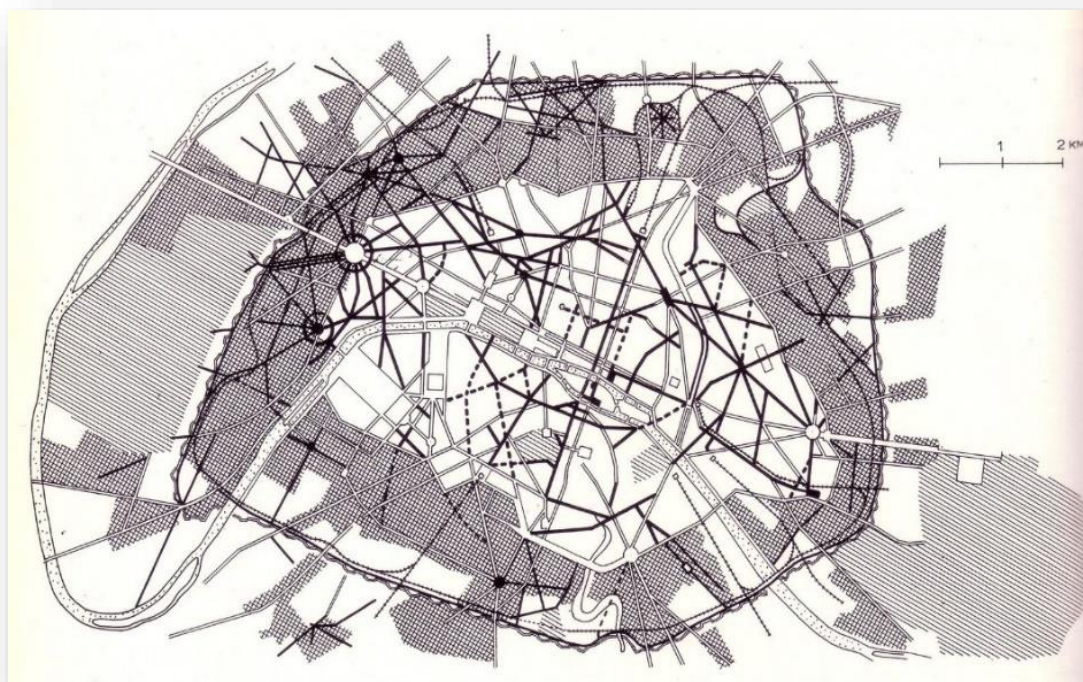
No mapa abaixo de Paris, representando os avanços efetuados por *Haussmann* podem ser vistas como se comportavam as ruas e os espaços verde: em branco as ruas existentes; em linhas pretas as ruas abertas durante o Segundo Império; com legenda quadriculada os novos bairros; e com legenda listrada as zonas verdes. Foram três departamentos o alicerce do programa de *Haussmann*: *Service des Eaux et des Égouts*, *Service des Promenades et Plantations* e *Direction Du Plan de Paris*. Somente a França, nessa época, possuía uma instituição, a *École Polytechnique* que formava os engenheiros com uma bagagem teórica insuperável.

⁹³ CHOAY, op. cit., p.334.

⁹⁴ HARVEY, op. cit., p. 153.

⁹⁵ HARVEY, op. cit., p. 154.

Figura 01 - Les principales percées Haussmanniennes



Fonte: Haussmann, Michel Carmona (2000, Anexes)

Motivos econômicos, higiênicos, estratégicos⁹⁶ e funcionais justificam as imponentes transformações viárias do Segundo Império. O *boulevard* se torna um pouco a imagem simbólica de Paris, onde as fachadas, a arborização, a larga via de trânsito, a pavimentação, as calçadas e a iluminação fazem parte dos elementos que caracterizam esse tipo de via pública. As transformações de *Haussmann* em Paris incidem fundamentalmente no casco da velha cidade. São renovações com novos traçados, reestruturação fundiária, construção de infraestruturas, equipamentos e espaços livres, obedecendo a um triplo objetivo, na visão de José Lamas:

Circulação fácil e cômoda dentro da cidade, indo de *gare em gare*, ou de bairro a bairro; eliminação da insalubridade e degradação dos bairros, “arejado” os densos interiores, estabelecendo uma imagem geral da modernidade, criando uma cidade com luz, espaço e arborização e uma nova arquitetura urbana; revalorização e reenquadramento dos monumentos, unindo-os através de eixos viários e perspectivas⁹⁷.

Em Paris, a superpopulação, a insalubridade e o medo de novas revoltas fazem com que *Haussmann* e Napoleão III desejem uma nova cidade, que supere a antiga

⁹⁶Walter Benjamin em seu texto “Paris, capital do século XIX”, afirma que “A verdadeira finalidade das obras de Haussmann era tornar a cidade segura em caso de guerra civil” In: KOTHE, Flávio. Walter Benjamin, São Paulo: Ática, 1982. p. 42.

⁹⁷LAMAS, op. cit., p.212.

estrutura e tenha como suporte dessa transformação a superação dos problemas sanitários e estratégicos, mais do que a busca de um padrão estético. As epidemias justificam as intervenções de caráter sanitário e de arejamento das ruas do centro, enquanto que as barricadas revolucionárias fundamentam a abertura dos bulevares retos e largos, que destroem vielas e casebres e são como um baluarte contra novas insurreições. Na destruição do labirinto medieval, percebe-se a tentativa de sufocar os alvoroços, pois ali vive a população que se destaca por conspirações e revoltas⁹⁸.

Figura 02 - *Rue des Moineaux*, antes da abertura da *Avenue de l'Opera*.



Fonte: Charles Marville. Panerai, 2013, p.08

⁹⁸ PINHEIRO, op. cit., p.64.

Figura 03 - A Avenue l'Opéra



Fonte: Panerai, 2013, p.09

Na busca de construção de um novo imaginário social e de uma nova representação da cidade, a salubridade converte-se em outro forte argumento para a intervenção. O objetivo é criar um espaço urbano limpo e ordenado, em substituição aos maus odores e às emanções fétidas da atual cidade. Os bairros miseráveis, o amontoamento, a sujeira e as epidemias fazem de toda a cidade um grande problema sanitário, e até os bairros ricos se veem afetados pelo estado de insalubridade. Essa

situação interfere na imagem da cidade, uma imagem que se quer mudar, para que reflita as aspirações da nova cidade, da cidade burguesa⁹⁹.

Os novos boulevards criaram suas próprias formas de espetáculo, com a agitação das carruagens e dos transportes públicos em superfícies recém-macadamizadas¹⁰⁰. A chegada de novas lojas de departamentos e dos cafés, que invadiam as calçadas dos novos bulevares, tornava poroso o limite entre espaços públicos e privados. ... A socialização do grande número de pessoas atraídas aos bulevares era agora tão controlada pelos imperativos do comércio quanto pelo poder policial¹⁰¹.

Afirma *Françoise Choay* que uma nova ordem é criada, segundo o processo tradicional da adaptação da cidade à sociedade que nela habita, por um certo número de características:

(...) Primeiro, a racionalização das vias de comunicação, com a abertura de grandes artérias e a criação de estações. Depois, a especialização bastante ativada dos setores urbanos... Por outro lado, são criados novos órgãos que, por seu gigantismo, mudam o aspecto da cidade: grandes lojas, grandes hotéis, grandes cafés... prédios para alugar¹⁰².

Marshall Berman considera “o novo bulevar parisiense a mais espetacular inovação urbana do século XIX, decisivo ponto de partida para a modernização da cidade tradicional”, que trouxe para as ruas “um enorme contingente de pessoas, [...] em frente a pequenos negócios e lojas de todos os tipos e, em cada esquina, restaurantes com terraços e cafés nas calçadas”. Segundo o autor, as calçadas eram “extravagantemente amplas” e os cafés passaram a ser vistos em todo o mundo como símbolos de “*la vie parisienne*”, onde as calçadas de Haussmann, como os próprios bulevares, eram juncadas de banco e luxuriosamente arborizadas¹⁰³.

Os bulevares faziam parte de um projeto mais amplo da reforma urbana desencadeada por G.E. Haussmann, prefeito de Paris, que botou abaixo centenas de edifícios, deslocou milhares de pessoas, destruiu bairros inteiros, mas ... “franqueou toda a cidade, pela primeira vez em sua história, à totalidade de seus habitantes. Agora, após séculos de vida claustal, em células isoladas, Paris se tornava um espaço físico e humano unificado”¹⁰⁴.

⁹⁹ PINHEIRO, op. cit., p.65.

¹⁰⁰ Segundo alguns radicais, serviam para impedi-los de erguer barricadas com os paralelepípedos.

¹⁰¹ HARVEY, 2015, p. 288.

¹⁰² SÁ, Cristina et al. **Olhar urbano, olhar humano**. São Paulo: IBRASA, 1991, p.16-17.

¹⁰³ BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido se desmancha no ar – A aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007. p. 181.

¹⁰⁴ Id. Ibid, 181.

Paris se tornou uma cidade *haussmaniana*, mas, sobretudo, despontou como “a cidade burguesa”¹⁰⁵ por excelência. Como comenta *Manfredo Tafuri*¹⁰⁶, em sua obra *Lo spazio e le cose*, “a cidade se torna o lugar institucional da sociedade burguesa moderna” e, evidentemente, é aqui que reside o interesse essencial que temos por suas intervenções. O argumento técnico era a modernização e a salubridade e, acima de tudo, a melhoria das condições de moradia, transporte e infraestrutura. A cidade de *Hausmann* experimentou a mais profunda mudança estrutural para se tornar uma cidade “equipada”:

Foram sobretudo os “equipamentos públicos”, como hoje são conhecidos, que surgiram em todos os lugares: prefeitura, centros administrativos, ministérios, escolas, liceus, mercados abatedouros, hospitais, prisões, quartéis, câmaras de comércio, estações ferroviárias e assim por diante. O desafio era distribuir esses equipamentos públicos dentro da estrutura urbana e acomodar essa distribuição. A identificação de uma hierarquia foi feita pela rede viária e pelos equipamentos nela distribuídos, a qual anuncia em muitos aspectos a prática do zoneamento¹⁰⁷.

Acompanhando o que de moderno acontecia na Europa no Segundo Império de *Hausmann*, a Província do Grão-Pará, desde 1856, numa alta estupenda, por conta do preço da arroba da borracha exportada para a Grã-Bretanha, aos Estados Unidos, a França e Portugal, alcançou o triplo de seu valor, em relação ao que valia no ano anterior, numa grande oscilação nos preços do produto, no mercado internacional, provocando seguidos derrames de dinheiro na Província, o que fazia surgir nela inúmeras novas construções em desafio constante à Engenharia local. Nessa época a cidade do Grão-Pará era chamada de “Liverpool Brasileira” devido aos status, recentemente conquistado de terceiro centro comercial mais importante do Império Brasileiro. Por conta disso, era sentida a necessidade dos engenheiros se reunirem num local onde pudessem discutir seus problemas profissionais com relação a cidade que assim se apresentava:

(...)Belém já dispunha de 6,551 prédios – a maioria, é verdade, de um só pavimento. Mas havia na cidade também grande número de edificações de dois pavimentos; diversas com três e, até algumas, com quatro. Seus moradores viriam a ser servidos por uma rede de esgotos e água potável de 55.000 metros e 1.873 registros, por uma rede telefônica com pouco menos de 200 quilômetros e 120 aparelhos, e, por iluminação pública de 1.564 lâmpões de gás.¹⁰⁸

Em 1859, ano da Grande Paris, é aplicado um novo regulamento para edificações que subordina sua construção à apresentação de um alvará de licença e ao respeito de

¹⁰⁵ PANERAI, Philippe. Formas Urbanas: a dissolução da quadra. Porto Alegre: Bookman, 2013, p.5.

¹⁰⁶ TAFURI, M., “*Lo spazio e le cose*”, in *Lo spazio visivo dela città*, Capelli, 1969. p.42.

¹⁰⁷ PANERAI, op. cit., p. 11.

¹⁰⁸ COIMBRA, Coimbra. Crônicas dos “jovens de 1886” (A origem dos fundadores da primeira escola de engenharia do Pará). Belém: Gráfica da Imprensa Oficial do Estado do Pará, 2009. p. 14.

algumas regras sobre as saliências das fachadas, a altura dos edifícios e certa homogeneidade estilística¹⁰⁹:

Para as unidades básicas da rua, Haussmann mostrou sua sagacidade ao não autorizar qualquer artifício de fachada. Simplesmente e sem discussão, difundiu uma fachada única por toda Paris. Esta fachada se caracterizava por janelas altas, de estilo francês, com relevos proporcionados por sacadas em ferro fundido, dispostas linearmente, como aquelas utilizadas a Rue de Rivoli sob Napoleão I. Nas discretas formas renascentistas empregadas, pode-se ainda sentir um último toque da unidade que havia marcado a arquitetura barroca. Suas fachadas neutras e a uniformidade generalizadas fazem os enormes projetos de reconstrução de Haussmann serem melhores do que quaisquer outros executados em torno a 1850 ou depois. Sobre a escala da rua, a reorganização de Paris demonstra como o francês aprecia o “*culte de l’axe*”¹¹⁰.

*Michelle Perrot*¹¹¹ observa que a partir da Segunda República, completando a longa legislação do Antigo Regime a respeito, o Estado através da Portaria de 15 de julho de 1848 fixa a altura da fachada em função da largura da via pública: “11,70 metros para as vias com menos de 7,80 metros de largura; 14,62 metros para as vias com 7,80 metros a 9,75 metros e 17,55 metros para as vias com mais de 9,75 metros”. Napoleão III, em 22 de julho de 1882, irá acrescentar uma nova categoria, no bojo dos trabalhos de *Haussmann*: nos bulevares com mais de 20 metros de largura, a altura da cornija pode chegar a 20 metros, contanto que o imóvel não tenha mais de cinco pavimentos, inclusive o sótão. Essas seriam as dimensões das ruas no século XIX.

*Colin Jones*¹¹² enfatiza os estilos de construção adotados por *Haussmann* nas edificações de novas residências, na maioria para a classe média, havia possibilidade de loja no térreo e pequeno negócio no mezanino. “Então, seguiam-se três (ou nos principais bulevares, quatro) andares adicionais mais sótão”. As fachadas, incluindo alinhamentos e sacadas, eram retas e harmônicas, com o ecletismo decorativo reduzido ao mínimo, através do Decreto de 13 de agosto de 1902:

(...) o bloco de apartamentos haussmanniano minimizava o idiossincrático e otimizava o padrão. Eram *immeubles de rapport*¹¹³. O sótão (onde os empregados eram colocados) e o térreo poderiam ter outro fins, mas a tendência era construir todos os demais andares seguindo o mesmo projeto. ... com a introdução do elevador, a partir dos 1880, o andar mais desejado deixou

¹⁰⁹ CALABI, op. cit., 2012.p.171.

¹¹⁰ GIEDION, op. cit., p.791.

¹¹¹ PERROT, Michelle. **História da vida privada, 4: Da Revolução francesa à Primeira Guerra**. Tradução Denise Bottmann, Bernardo Joffily. São Paulo: Companhia das Letras, 2009, p. 304.

¹¹² JONES, op. cit. 2009, p. 356.

¹¹³ Edifícios projetados para render lucros, construídos mais por fins especulativos do que para satisfazer clientes individuais, sendo habitado mais por inquilinos do que por proprietários.

de ser o primeiro ou segundo – tradicionalmente *piano nobile* -, mas poderia ser outro mais alto”¹¹⁴.

Hausmann proscreeva as sacadas sobre a via pública, e os construtores não terão descanso, onde um Decreto de 23 de julho de 1884 irá regulamentar seus “apetites”: nas vias de 7,80 à 9,75 metros de largura, os terraços podem ultrapassar a fachada em cinquenta centímetros a partir de uma altura de 5,75 metros acima da calçada. Nas vias com mais de 9,75 metros, autorizam-se cinquenta centímetro a partir de quatro metros e oitenta centímetros a partir de 5,75 metros. No início do século XX, enquanto as casas jamais devem ultrapassar os vinte metros de altura – para sete andares, inclusive o sótão -, as sacadas serão autorizadas até 1.20 metro nas vias com mais de dez metros¹¹⁵, o que permitirá o desenvolvimento de *bow-windows*”¹¹⁶

A formação de áreas verdes é completada com a realização de numerosas *squares*, com um rápido parentesco com o modelo inglês: poucas vezes tem a forma quadrada regular e possuem um jardim público central, não privativo dos condomínios. De qualquer forma, com esse sistema, *Hausmann* aplica o princípio da hierarquia das áreas verdes do bairro ao setor urbano e à cidade toda, o que se tornará um cânone para o urbanismo da primeira década do século seguinte. Para *Colin Jones*:

O historiador *Louis Chevalier* evocou o modo com que “a árvore, o poste de iluminação a gás e o mictório [formavam] a Santa Trindade dos bulevares externos”, os três esteios de dramas trágicos, tão indispensáveis quanto a cama, o toucador e, escondido por um biombo chinês, o imodesto bidê (...) são a outro gênero, a *comédie du boulevard*¹¹⁷.

A velocidade com que esses boulevards foram criados foi surpreendente. Pareciam ganhar corpo da noite para o dia – grandes vias flanqueadas por árvores de trinta anos em plena ramagem. Na verdade, “os principais paisagistas e urbanistas eram com frequência convocados a improvisar avenidas sombreadas em poucos dias”. Eles eram capazes de realizar estas tarefas extraordinárias graças a uma máquina que inventaram, com a qual, de modo simples e criativo, era possível transplantar árvores de até 9m de altura¹¹⁸.

¹¹⁴ JONES, op. cit.,2009, p. 357.

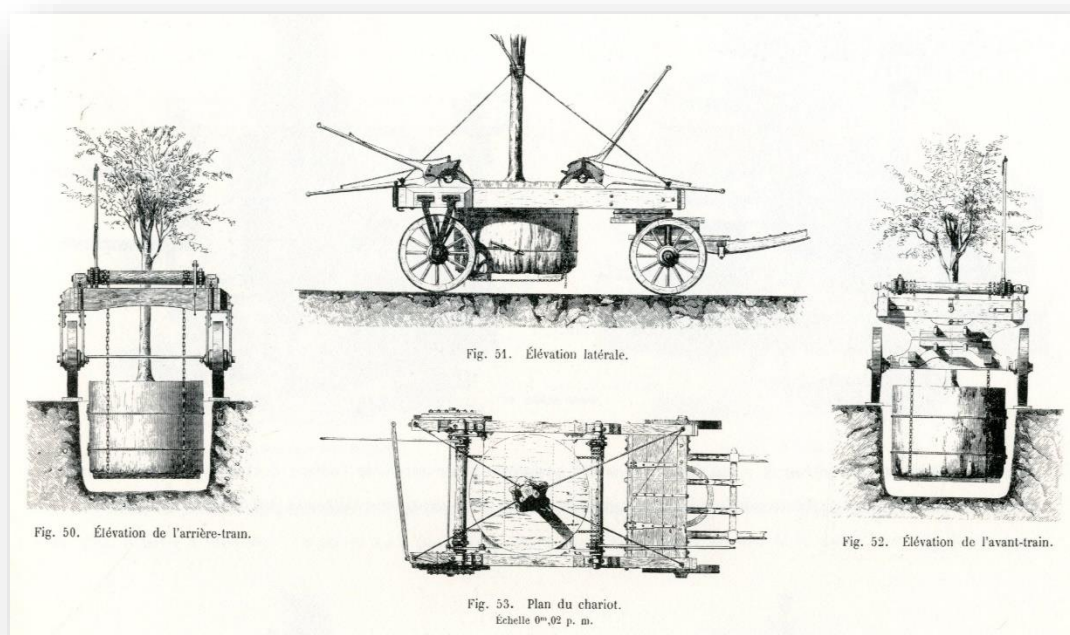
¹¹⁵ PERROT, op. cit., p. 304.

¹¹⁶ Janelas aparecidas em 1890 com estruturas envidraçadas incorporadas as fachadas para iluminar as salas de jantar.

¹¹⁷ JONES, op. cit.,2009, p. 424.

¹¹⁸ JONES, 2009, passim.

Figura 04 - Plantação das árvores da *Place de la Bourse*



Fonte: Haussmann, Michel Carmona (2000)

A preocupação com o espaço verde se fazia presente no programa de *Haussmann*: “a noção de que o espaço verde exercia a função de pulmão do organismo urbano era um dos assuntos preferidos do imperador que ao mesmo tempo amava e invejava os parques de Londres”¹¹⁹. Em 1852 ele doou o *Bois de Boulogne* à cidade, e em 1860, foi a vez do *Bois de Vincennes* ser presenteado – essas áreas de lazer pertenciam ao Estado, e o engenheiro municipal *Alphand* recebeu instruções para transformar os dois em parques de estilo inglês.

Comenta *David Harvey*¹²⁰ numa observação intrigante a *Haussmann* quanto a sua atenção intensa e com frequência torturante aos detalhes: “ele monitorava de perto os projetos de mobiliário urbano – como a iluminação a gás, os quiosques e até mesmo o projeto dos mictórios de rua conhecidos como *vespasiennes*”. A *vespasienne*¹²¹ – mais

¹¹⁹JONES, op. cit., 2009, p. 337.

¹²⁰ HARVEY, op. cit., p. 140.

¹²¹ Novos mictórios de rua que o conde *Rambuteau*, chefe do Departamento do Sena, começou a instalar nos anos 1830. *Toilettes publiques*. Conforme relatos, o imperador romano Vespasiano (69-70) mandou distribuir ânforas nas ruas de Roma e cobrar taxas dos indivíduos que urinavam nelas. Com base nesse fato pouco conhecido criou-se esse nome eufemístico para os novos mictórios que o conde *Rambuteau* começou a instalar em Paris pelos anos de 1830.

popularmente o *pissoir* ou a *pissotière* – constituiu peça padrão e aromática do mobiliário das ruas de Paris. O barão *Hausmann* - e seu confiável colaborador *Alphand* – procurou equipar todos os novos bulevares, vias e parques públicos da cidade com uma impressionante parafernália de mobília de rua, incluindo postes de iluminação, bancos de praça, cercas de ferro, placas com nomes de ruas, caixas de correio públicas, quiosques de jornais, suportes para árvores, protetores para as raízes das árvores, colunas de publicidade¹²² e fontes de água¹²³, conforme figuras 05 e 06 respectivamente¹²⁴.

Figura 05 - Coluna de Publicidade



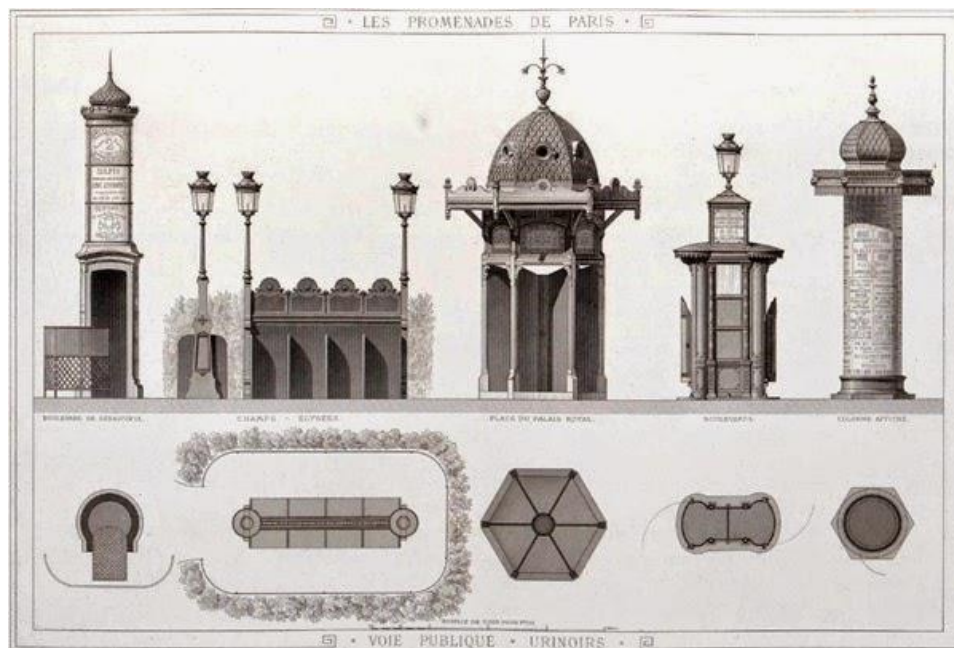
Fonte: Michel Carmona (2000).

¹²² Conhecida como as colunas Morris.

¹²³ Em especial as fontes de Wallace, instaladas com o patrocínio do filantropo inglês Sir Richard Wallace, a partir de 1870.

¹²⁴ JONES, op. cit., 2009, p.422.

Figura 06 - Urinoirs in les Promanades de Paris



Fonte: Colin Jones, 2009, p.425.

Nos quiosques, eram expostos à venda os jornais que publicavam artigos de divulgação das novidades artísticas, as críticas, as charges, os anúncios dos espetáculos e exibiam os cartazes alguns dos quais concebidos por artistas, como *Toulouse Lautrec*. Eram os “anos dourados” da economia capitalista e suas repercussões no urbanismo, na arquitetura e em todas as demais artes plásticas e nas musicais¹²⁵.

Outra imagem simbólica e tradicional em Paris era o cais. O Sena é um lugar rico e variado. No centro, ao redor de Ile de la Cité, as casas são também construídas umas sobre as outras, diretamente sobre o rio, sobre as pontes. A cidade de Paris se resume basicamente em *Ile de la Cite*. Na Paris medieval, o rio era o meio de circulação mais confortável, especialmente para o comércio de longa distância e para cargas volumosas. A má qualidade das pontes parisienses dificultava os transporte de mercadorias até o centro da cidade: “riquezas de todas as partes do mundo, (...) vinhos da Grécia, de Granada, *de La Rochelle, da Gasconha, da Borgonha* (...) e bastante trigo, centeio, ervilha, feijão, feno, carvão e madeira”¹²⁶.

Os arcos estreitos das pontes são ocupados por fábricas e outras atividades. A *Pont-Neuf*, a ponte mais antiga de Paris nascida da vontade real, foi construída a partir de 1578. Esta é a primeira ponte onde não foi permitido casas construídas em cima. O desejo de embelezar e limpar Paris faz com que haja uma profunda transformação do Sena. No século XVII e século XVIII ficou conhecido como o nascimento das docas em Paris: construção de um cais ao longo das duas margens (*rive droite e rive gauche*). Casas construídas diretamente sobre o rio (em cima das pontes) são, então, demolidas, apesar da resistência dos moradores, que não gostaram nada da ideia de terem as suas casas destruídas.

O primeiro cais aparece no início do século XVI com a construção do Rei Filipe, o Belo, o *Quai des Grands Augustins*, conforme figuras 07 e 08 abaixo. As pontes são todas cobertas com casas de madeira, sendo estas um dos motivos da grande poluição que já se encontrava no rio nesta época.

¹²⁵ SILVA, Orlando Sampaio. **Tempo-espço e memória. Belle-Époque na Amazônia**. 12 set.2010. Disponível em: <http://www.ncpam.com.br/2010/09/tempo-espaco-e-memoria-belle-epoque-na.html>. Acesso em: 09 jan.2015.

¹²⁶ Id. Ibid, p.77.

Figura 07 - *Quaid des Augustins et du Pont St. Michel, 1658.*



Fonte: www.parisrevolutionnaire.com

Figura 08 - *Quaid des Grands Augustins , 1910.*



Fonte: www.cparama.com

No século XVIII, é inconcebível viver em Paris sem ir para às margens do Sena. As mercadorias chegam pelo rio e são vendidos a partir de barcos que estão esperando para tomar a sua vez na borda de Paris, às vezes mais de um mês. É também um local de trabalho que atrai barcos de lavanderia, lavadeiras, carregadores de água e artesãos. A partir de meados do século XVIII, o aumento da atividade no rio leva a uma forma de saturação. A incompatibilidade entre as atividades econômicas e estéticas da cidade resultou na expulsão de lavadeiras e dos barcos em frente ao *Louvre*. Através de uma rede de canais projetados no início do século XIX - *Ourcq Canal*, *Canal Saint-Denis* e do *Canal Saint-Martin* – desviam-se as atividades comerciais para o rio norte de Paris¹²⁷. A higiene encontrou, principalmente na segunda metade do século XIX, um campo fértil para se expandir e se integrar aos projetos de engenheiros, arquitetos, militares, autoridades públicas, professores e chefes de família. Nas melhorias urbanas “os *quais* tanto da margem esquerda quanto na direita foram alinhados, levantados um pouco (de modo a reduzir o risco de alagamentos) e, a partir do final da década de 1520, pavimentados”¹²⁸.

Em Paris o *boulevard* vai se afastar do cais, desse comércio, criando uma nova sociabilidade dita civilizada, limpa, sem feiras, sem sujeira dos cais. No século XIX os “*bouquinistes*” (pequenos livreiros inicialmente ambulantes, depois, fixos) fazem parte integrante da paisagem histórica dos *quais* do Sena¹²⁹. Ao longo do século XVI, os comerciantes de livros que não estavam sujeitos à censura real eram vendedores ambulantes. Eram, de certa forma, livreiros clandestinos também chamados de livreiros forasteiros. Em 1859, bancas (ou caixas) verdes padronizadas¹³⁰ apareceram em pontos fixos ao longo das margens do Sena. Foi neste momento que nasceram os *bouquinistes* como hoje são conhecidos.

¹²⁷ <http://www.pariszigzag.fr/histoire-insolite-paris/histoire-des-quais-de-seine>

¹²⁸ JONES, op.cit., 2009, p.130.

¹²⁹ <http://www.artdeviv.com/descobrimdo-paris-as-margens-do-rio-sena-e-as-suas-pontes/>

¹³⁰ <http://antoniasantamaria.blogspot.com.br/2011/03/franca-3-o-sena-em-paris-os-cais-as.html>. A atividade dos *bouquinistes* é licenciada e seus instrumentos de trabalho são padronizados: caixas verdes fechadas, penduradas no parapeito do Rio, no nível da rua devem ter 2 metros de comprimento, 0,75 de largura e 0,60 a 0,35 de largura. Quando abertas, as caixas não devem ultrapassar 2,10 metros de altura. Hoje o comércio dos *bouquinistes* é voltado para os livros antigos, à imprensa antiga e às gravuras. Inúmeras pinturas de Paris tais como cartões ou cartazes do século XIX também podem ser encontradas nessas famosas bancas.

As margens deste rio, além de representarem um lugar geográfico, historicamente significaram todo um “modo de vida”, com sua margem direita sofisticada e conservadora, e a margem esquerda mais artística e boêmia, onde intelectuais, artistas, professores e estudantes e pessoas consideradas de esquerda idealizavam transformar o mundo.

Figura 09 -*Bouquinistes nos cais do Sena*

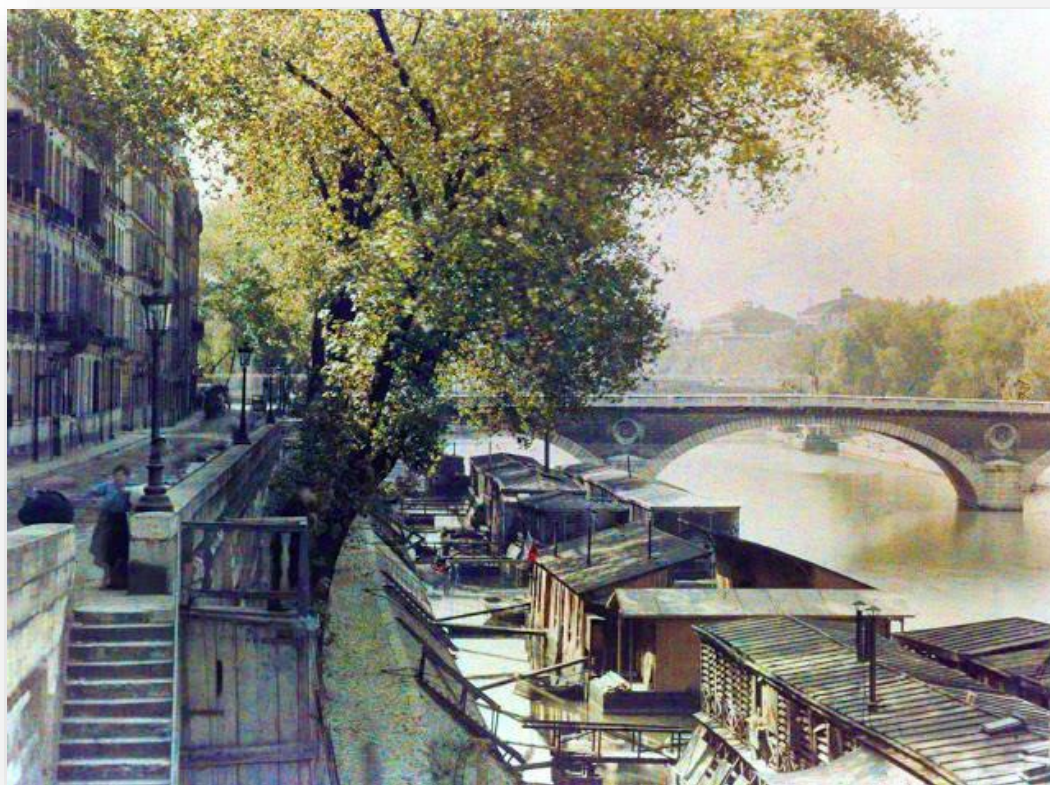


Fonte: <http://www.artdeviv.com/descobrimdo-paris-as-margens-do-rio-sena-e-as-suas-pontes/>

Na margem direita encontramos monumentos como: *Trocadéro – Musée de la Cité, Musée du Louvre; Grand Palais/Petit Palais, La Concorde, Musée du Louvre Hotel de Ville, Jardin des Tuilleries*, entre outros. O **Quai du Louvre** é uma doca localizada ao longo do Sena, em Paris, no 1º distrito. Em 1868, o *Quai du Louvre* era formado pela união de 3 plataformas: o *Quai de l'Ecole* entre a *Pont Neuf* e a *rue Amiral de Coligny*; o *Quai de Bourbon* entre a rua do almirante de *Coligny* e a colunata do Louvre e *Quai du Louvre* entre a colunata do Louvre e da *Pont du Carrousel*.

Entre os diversos edifícios históricos na margem esquerda, destacamos a Igreja de *Notre-Dame*, o *Musée d'Orsay*, o *Hôtel des Invalides*, a *Tour Eiffel*, O *Muséu du quai Branly*. Nesta área também se localizam o *Quartier Latin* e *Saint Germain de Près*. O *Quai d'Orsay* é um cais na margem esquerda do Sena , no 7º distrito de Paris , a partir da *Pont de la Concorde* à *Pont de l'Alma*. Em 1941, parte do *Quai d'Orsay* tomou o nome *Quai Branly*. *Le Quai aux Fleurs* é uma doca localizada ao longo do Sena na Ile de la Cite, no 4º distrito de Paris. Ela começa na *Pont Saint-Louis*, que assegura a ligação com o *Ile Saint-Louis*, e termina na ponte de *Arcola* que leva até o *Hotel de Ville*, margem direita. Este cais construído no início do século XIX foi chamado sucessivamente: *Quai Napoleão*, em 1804; *Quai de la Cité*, em 1816; novamente, *Quai Napoleão*, em 1834; Finalmente, o *Quai aux Fleurs*, em 1879, devido ao próximo Mercado de Flores.

Figura 10 - Quai Bourbon, 1910

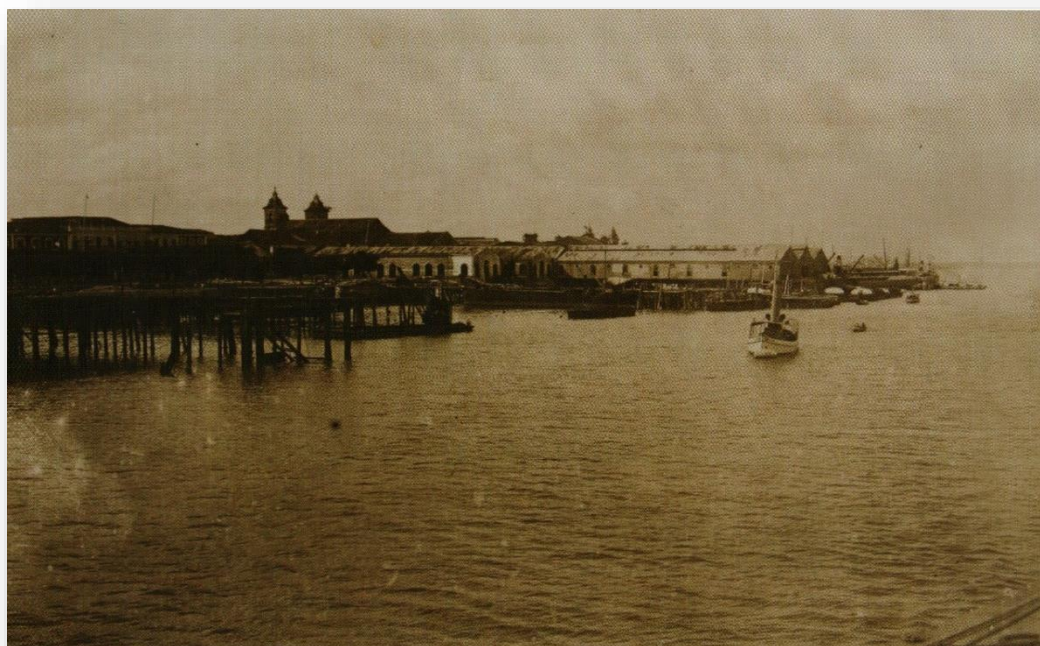


Fonte: <http://www.artdeviv.com/descobrindo-paris-as-margens-do-rio-sena-e-as-suas-pontes/>

Mergulhada na vivência amazônica lembremos do cais de Belém. Enquanto o *boulevard haussmanniano* nasce como uma oposição aos cais, na distante província do Grão-Pará era diferente: o cais tinha função de comércio, de negociação, de pequenas

feiras, porque o comércio se dava em torno do rio, como se fosse a rua dos mercadores. Na obra “*Vivência Amazônica*” Ricardo Borges observa que de início a exportação limitava-se às chamadas drogas do sertão e especiarias, bem como produtos da fauna. Como drogas de sertão entende-se: madeiras corantes e de construção, fibras, estopas, castanha, cacau, arroz, ceras, etc. Como especiarias: canela, cravo, salsa, baunilha, pimenta, urucu, salsa parrilha, anil, plantas medicinais e aromáticas, breus, resinas e tantos outros condimentos; e matérias primas farmacêuticas e de perfumaria; peixe salgado, salmoura, defumado, farinha, mixira de peixe-boi e manteiga de tartaruga¹³¹. Dessa forma a rua Nova do Imperador junto ao velho cais irá se adequar ao modo de vida da cidade imperial onde os trapiches irão absorver essas atividades e, o grande aterro ao lado dos trapiches, servirá de área destinada a expor as mercadorias.

Figura 11 - Um trecho do cais de Belém, no início do século XX, destacando-se seus trapiches e as torres da Igreja das Mercês.



Fonte: PARÁ. Governo 1897-1901. José Paes de Carvalho. Álbum do Pará em 1899. Biblioteca Pública Arthur Vianna.

Feita essa rápida digressão ao cais banhado pela Baía do Guajará, volto ao Sena que é tratado também em romances. Walter Benjamin, que fez da multidão na literatura

¹³¹ BORGES, Ricardo. *Vivência Amazônica*. Belém: CEJUP, 1986. p. 427.

do século XIX um tema de estudo, confere o olhar de *Baudelaire*¹³² sobre o Sena numa Paris da metade do século que configura um espetáculo diurno, por completo diverso daquele que a noite encena:

De manhã cedo, ainda madrugada, o “Sena se encontra deserto e Paris, como os velhos trabalhadores, esfrega os olhos enquanto empurra suas ferramentas: é a hora em que o trabalho desperta” ... A multidão é outra. O formigar das prostitutas, os escroques atentos juntos às mesas de jogo, os ladrões na sua labuta silenciosa: tais são os seus componentes. ... Também o barulho da noite se faz com outros sons: o assobio das cozinhas, a algazarra dos teatros, o troar das orquestras, o ruído áspero e tenso das mesas de jogo.

Os romances exemplificam a emergente Paris e suas redes de significados sobre a sua circulação. O escritor era testemunha de significância histórica, não só da metamorfose da cidade, mas também na compreensão dos sentidos da modernidade. Outros personagens são também testemunhas destas transformações como o *flâneur*¹³³, o perceptivo caminhante das ruas da cidade pós-revolucionária e moderna que continuou a exercer papel significativo nas percepções de Paris, como retrata Benjamin.

Para o flâneur perfeito, para o observador apaixonado”, ponderou o poeta-flâneur Charles Baudelaire¹³⁴, “é um prazer imenso morar no coração da multidão, em meio ao fluxo da maré humana, fungidia e infinita. O anonimato do flâneur permitiu-lhe testemunhar a vida pulsante das ruas da cidade em expansão, e ele divulgou suas percepções e sensações em romances, artigos de jornais, guias literários e tratados de fisiologia urbana¹³⁵.

Baudelaire mostrou algo com tanta clareza, que talvez nenhum outro escritor de seu tempo pode ver: como a “modernização” da cidade simultaneamente inspira força e a “modernização” da alma dos seus cidadãos¹³⁶.

Leonardo Benévolo¹³⁷ entende que o plano de *Hausmann* interessa-nos hoje, sobretudo enquanto primeiro exemplar de uma ação suficientemente ampla e enérgica para acompanhar o passo das transformações que ocorreram em uma grande cidade moderna, e para regulá-las com determinação ao invés de sofrê-las passivamente. Em seu tempo, porém, esse modo de agir foi considerado quase uma única arbitrariedade, e

¹³² BENJAMIM, W. **Charles Baudelaire um lírico no auge do capitalismo**. São Paulo: Brasiliense, 1989.p.36.

¹³³ O *flâneur* representa o indivíduo imerso na multidão, mas que não pertencia a ela.

¹³⁴ Baudelaire se desviou da rota turística dos bulevares, das lojas de departamentos, dos jardins públicos e dos ambientes de entretenimento. Frequentou os antros dos vagabundos, dos papeleiros, dos artistas.

¹³⁵ JONES, op. cit, p.362.

¹³⁶ BERMAN, op. cit., 2007, p.179.

¹³⁷ BENÉVOLO, Leonardo. **História da Arquitetura Moderna**. São Paulo: Editora Perspectiva.1989. p. 106.

Haussmann teve de suportar críticas violentas de todas as partes do corpo político e cultural. O plano de *Haussmann* funcionou bem por muitas décadas, mas demonstrou ser inadequado às necessidades crescentes da metrópole, onde Benévolo afirma: “fez de Paris a cidade mais moderna do século XIX, mas a mais congestionada e difícil de planificar do século XX”.

O processo de transformação urbana de Paris realizado por *Haussmann*, quando de sua demissão, já tinha assumido tal dimensão que era impossível detê-lo. A continuidade dependia em parte da forte e leal equipe de administradores e tecnocratas talentosos que ele reuniu a sua volta – *Jean Charles Alphand* para fazer os parques, *Eugène Belgrand* para projetar as obras hidráulicas e os esgotos, *Victor Baltard* para refazer *Les Halles*, arquitetos como *Jacques Hittorff* para criar obras monumentais e *Gabriel Davioud* para criar fontes: “todos tinham forte personalidade e aptidões e, após conflitos iniciais com Haussmann, passaram a reconhecer que podiam soltar as rédeas de seus talentos com seu apoio, da mesma forma que ele fazia em relação ao apoio do imperador¹³⁸.

Os urbanistas e arquitetos do Segundo Império criaram, sem colóquios nem discursos, a cidade mais coerente do mundo, modelo até meados do século XX de todas as outras capitais, pois vemos, por todas as partes, em todos os lugares, em qualquer ocasião, o gosto pelo embelezamento do espaço público, através da clareza e regularidade dos traçados, dos jardins, dos pontos singulares sublinhados pela arquitetura ou a escultura¹³⁹. Enquanto isso, na Grão-Pará, em 1860, acontecia a abertura do Amazonas à navegação estrangeira. Viviam-se os trapiches, uma cidade colonial forte que a República terá que resolver, remodelar, reorganizar. Os nossos navios saíam para o porto de Havre, Marselha, Liverpool, Lisboa, conexão essa existente desde a colônia com a produção de cacau; agora fazia-se necessário uma conexão de modelos, projetos urbanísticos e arquitetônicos serem dialogados, trocados, incorporando um tipo de modelo reelaborando a cidade.

De volta à planta da Cidade de Belém 1883-1886, de Nina Ribeiro, ela será a baliza, o documento que começa a discutir a existência do *boulevard* – o argumento para

¹³⁸ HARVEY, op. cit., p. 140.

¹³⁹ GAILLARD, Marc. **Paris au XIXe siècle**. Marseille: AGEP, 1991, p.140.

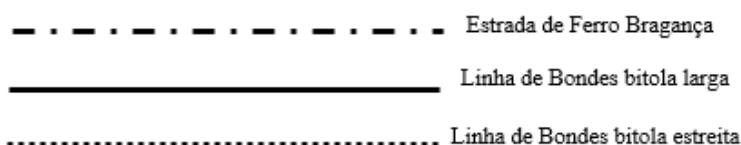
entender a mudança, a transformação da cidade de Belém. Momento esse, que já se vivia em Belém o afã da modernidade, um espaço que se configura de acordo com a lógica de uma burguesia e se supõe um modelo espacial concreto. No Império, a Rua Nova do Imperador alocada por Nina Ribeiro é o lugar de cais da cidade, porto de uma cidade que havia sido aberta à navegação, entreposto que se liga a toda história.

No mapa abaixo da cidade de Belém, da coleção de Adolpho Dourado¹⁴⁰, são elucidadas as melhorias não percebidas aos meros transeuntes cidadãos, ou não adequadamente percebidas por eles, como mostra a complexidade e dimensão das linhas de bonde ou mesmo as benfeitorias subterrâneas, como esgotamento sanitário e rede de água. Percebemos a marca da modernidade referida por Nina Ribeiro através das marcações da Estrada de Ferro para Bragança e nas linhas de bondes de bitola larga e estreita. Os trilhos intermunicipais saiam do grande centro da cidade e seguiam cruzando-a até a completa saída da mesma. Os bondes internos quase nunca coincidiam seu trajeto com os que tomavam o rumo nordeste do Estado.

Apesar da grande área que estes bondes não circulavam, eles englobavam muito bem as parcelas da cidade as quais se propunham rodar, principalmente as zonas portuárias e comerciárias, onde o tráfego era mais intenso. Podemos detectar a preocupação com o levantamento adequado da topografia da região, mostrando os terrenos altos e baixos, já com o pensamento no sistema de abastecimento da cidade.

¹⁴⁰Coleção Adolpho Dourado – 1955, doado ao Instituto Histórico e Geográfico do Pará.

Figura 12 - Detalhe do Mapa de Nina Ribeiro quadriênio 1883-1886, próximo às margens da baía do Guajará, mostrando os trilhos intermunicipais representados no traçado das linhas retilíneas conforme a legenda do próprio mapa em destaque.



Fonte: Coleção Adolpho Dourado – 1955, doado ao Instituto Histórico e Geográfico do Pará.

Esse foi o modelo europeu urbanístico apresentado no século XIX, e como no Brasil, a partir da proclamação da República esse modelo será aceito? Como se deu a transformação do espaço público, o modo de vida, a propagação de uma nova moral e a montagem de uma nova estrutura urbana, no sentido de mostrar ao mundo que esse país, também, era moderno e civilizado? E na Província do Grão-Pará? Como será discutida a urbanização, o boulevard – o argumento para entender a mudança, a transformação da cidade de Belém dentro do idealismo da modernidade?

1.1 A RUA E SUAS SIGNIFICAÇÕES NO IMAGINÁRIO SOCIAL

O texto “A rua no imaginário social” de Luciana Cabral¹⁴¹ menciona que o estudo das ruas se apresenta com relevância em muitos aspectos, principalmente porque não se

¹⁴¹CABRAL, Luciana Francisca. A rua no imaginário social. Scripta Nova - **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98. Vol. IX, núm. 194 (60), 1 ago. 2005. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-60.htm>. Acesso em: 1 nov.2015.

pode conceber uma cidade sem as mesmas. Os múltiplos encontros realizados nas cidades são mantidos e alimentados pelas trocas, que estabelecem as relações sociais. Para alguns a rua é simplesmente passagem, enquanto outros veem a rua mais que um itinerário. A rua revela-se, por excelência, como o grande palco das sucessivas cenas e dramas, enfim, *locus* das diversas representações da sociedade. Luciana Cabral cita que para os geógrafos, a rua é vista como uma dimensão concreta da espacialidade das relações sociais num determinado momento histórico, e mais do que isso, nas ruas se tornam perceptíveis às formas de apropriação, nelas se afloram as diferenças e as contradições que envolvem o cotidiano, enfim, as ruas se revelam como elemento importante de análise da sociedade.

A rua apresenta diferentes abordagens teóricas sob o olhar de variadas profissões. Na visão dos arquitetos e urbanistas, por exemplo, as ruas ligam os múltiplos pontos de interesse particular ou semipúblico, formando o que Carlos Santos¹⁴² chama de uma rede de canais livres e de propriedades coletivas. Se não existissem, não haveria troca de espécie alguma, pois servem de suporte ao deslocamento de pessoas, veículos, mercadorias, informações. O autor nos fala ainda das multiplicidades da rua com suas inúmeras funções e apropriações como suporte não só da arquitetura, que por si só é obra das relações humanas, mas também como local de encontro.

É tentando entender os diferentes olhares que volto ao olhar do *flâneur*. Observa Bárbara Freitag¹⁴³ que o *flâneur* assume, segundo Benjamim, sua condição de viajante da modernidade e resolve contar-nos o que viu em sua perambulação, transformando-se assim em “narrador”. “(...) o flâneur introduz ao visitante o nome das ruas, mostra o pavilhão da exposição universal, toma o ônibus na superfície e mergulha nos subterrâneos do metro e do mundo do sistema de cavernas e esgotos”. Walter Benjamin¹⁴⁴ elucida por volta do século XIX, o surgimento de uma relação entre o *flâneur* e as ruas quando se aspirava, simbolicamente, à sua conquista:

A rua se torna moradia para o flâneur que, entre as fachadas dos prédios, sente-se em casa tanto quanto o burguês entre suas quatro paredes. Para ele, os letreiros esmaltados e brilhantes das firmas são um adorno de parede tão bom ou melhor que a pintura a óleo no salão do burguês (...).

¹⁴² SANTOS, Carlos dos. **A cidade como um jogo de Cartas**. São Paulo: Projeto; Rio de Janeiro: EDUFF, 1988, p.91.

¹⁴³ FREITAG, Bárbara. **Teorias da cidade**. Campinas, SP: Papyrus, 2006.p.33.

¹⁴⁴ BENJAMIM, W. **Charles Baudelaire um lírico no auge do capitalismo**. São Paulo: Brasiliense, 1989, p.35.

Para *Marshall Berman*¹⁴⁵, escritor e filósofo, uma das mais sugestivas referências para pensar a rua enquanto símbolo e suporte de sociabilidade:

Os bulevares Napoleão e *Haussmann* criaram novas bases econômicas, sociais e estéticas. ... no nível da rua, eles se enfileiravam em frente a pequenos negócios e lojas de todos os tipos e, em cada esquina, restaurantes com terraços e cafés nas calçadas. Esses cafés, como aquele onde os amantes baudelairianos e a família em farrapos se defrontaram, passaram logo a ser vistos em todo o mundo, como símbolos parisienses¹⁴⁶.

De modo similar, o antropólogo Roberto Da Matta¹⁴⁷ em seu livro *A Casa & a Rua*, aponta a Casa e a Rua como duas “categorias sociológicas”:

Quando digo então que “casa” e “rua” são categorias sociológicas para os brasileiros, estou afirmando que, entre nós estas palavras não designam simplesmente espaços geográficos ou coisas físicas comensuráveis, mas acima de tudo entidades morais, esferas de ação social, províncias éticas dotadas de possibilidade, domínios culturais institucionalizados e, por causa disso, capazes de despertar emoções, reações, leis, orações, músicas e imagens esteticamente emolduradas e inspiradas.

Enquanto a rua possui oposição, representada pela fluidez e movimento, nela se encontram os indivíduos anônimos, vigorando também nesse espaço o discurso da impessoalidade, onde os segmentos dominantes, como elucida Da Matta, tendem a tomar o código da rua para produzirem a fala totalizada, a qual baseia-se em mecanismo impessoal, simbolizado: pelo modo de produção; pela luta de classe; pela subversão da ordem, enfim, pela lógica do capitalismo. Nessa concepção o foco está somente nas leis, e não nos indivíduos. Mas, o que nos motiva a estudar a rua, é o fato de a mesma admitir as diferenças. Da Matta, ao abordar a casa e a rua como categorias sociológicas, não as faz como oposição absoluta, visto que as mesmas se reproduzem mutuamente, pois também na rua há espaços ocupados no sentido da casa, onde determinados grupos sociais vivem como “se estivessem em casa”.

Ainda, com olhar antropológico, a rua que interessa e é identificada, é recortada desde outros e variados pontos de vista, oferecidos pela multiplicidade de seus usuários, suas tarefas, suas referências culturais, seus horários de uso e formas de ocupação. A rua, rígida na função tradicional e dominante – espaço destinado ao fluxo – às vezes se transforma e vira outras coisas: vira casa, vira trajeto devoto em dia de procissão, local de protesto em dia de passeata, de fruição em dia de festa, etc. Às vezes é vitrine, outras

¹⁴⁵ BERMAN, op. cit., p. 181.

¹⁴⁶ BERMAN, 2007, passim.

¹⁴⁷ DA MATTA, R. *A Casa & a Rua*. Rio de Janeiro: Rocco, 2000, p. 15.

é palco, outras ainda lugar de trabalho ou ponto de encontro, lembrando o *flâneur* da obra de Walter Benjamin¹⁴⁸.

Anterior à era contemporânea, os logradouros públicos podem ter sido evitados pela aristocracia, para darem lugar às classes menos favorecidas, uma vez que a estratificação social sempre existiu. Porém não se podia impedir que as pessoas se movimentassem em espaços públicos. É a partir da retificação das ruas, projetadas por meio das ações urbanísticas a fim de atenderem às novas necessidades das cidades, que as mesmas passaram, então, a ser “obra” da classe dominante sendo por ela utilizadas. Para Saldanha¹⁴⁹, a rua possui a mesma essência da praça, sendo aberta, ela é épica e histórica. Em sua análise sobre a rua, o autor aponta que: “(...) a vivência da praça por parte das classes altas terá sido sempre diversa da vivência por parte das classes baixas: a construção mesma dos “logradouros” foi sempre obra das classes dominantes”.

Na rua um fator de suma importância é o ato de caminhar. O caminhar está, principalmente, no fato de se poder escolher por e para onde ir. O pedestre cria seu próprio espaço de enunciação e, desta forma, desconsidera a ordem espacial estabelecida, que condiciona e só nos permite conhecer caminhos lícitos.

Conhecer a cidade é caminhar por suas ruas. ... é na rua que tudo acontece, é na esquina que se dá o encontro. As ruas têm caráter. “E essa esquina? Essa fachada? – que são várias esquinas fazendo de conta segundo chova ou faça sol, seja dia, noite, primavera, verão, outono, inverno. Qual a autêntica? ...e tudo muda: interesses, gêneros de comércio, qualidade de transeuntes – nas ruas de muitas faces”. Essa é parte do trecho de reminiscências do que era, pelos idos anos 20, a Rua da Bahia em Belo Horizonte¹⁵⁰.

*Michel de Certeau*¹⁵¹ nos fala, de forma poética, da importância dos passos que chama de um estilo de apreensão tátil de apropriação cinética. O caminhar forma mapas urbanos, transcrevem-se no espaço seus traços, moldam o espaço. O autor ressalta a importância da trajetória, dos passantes. O trajeto passa a ter valor e significado quando há o despertar do passante, quando ele se abre ao desconhecido, quando ele observa a

¹⁴⁸BENJAMIN, op. cit. 1989.

¹⁴⁹SALDANHA, N. **O Jardim e a Praça: O Privado e o Público na Vida Social e Histórica**. São Paulo: EDUSP, 1993. p. 22.

¹⁵⁰SILVA, Luiz Henrique H.; WERNECK, Nísia Maria D. *Rua da Bahia*. Belo Horizonte: UFMG, 1996. p.4. Entre os pontos de Belo Horizonte, o mais referido é a Rua da Bahia, lembrança constante de alguns mineiros que lá viveram e se fixaram na terceira década, de modo definitivo, em obra literária: entre eles Carlos Drummond de Andrade e Pedro Nava.

¹⁵¹CERTEAU, M. *A Invenção do Cotidiano*: 1. Artes de Fazer (5ª ed.). Petrópolis: Vozes, 2000.p. 176.

cidade utilizando o aparelho perceptivo-emotivo e racional. Só então ele poderá construir sua memória biográfica da cidade, pois para elaborar mapas invisíveis, utilizando o cognitivo, é preciso despertar o olhar e perceber a “comunicação” que está presente no urbano, por este motivo ressaltamos a importância das ruas neste contexto.

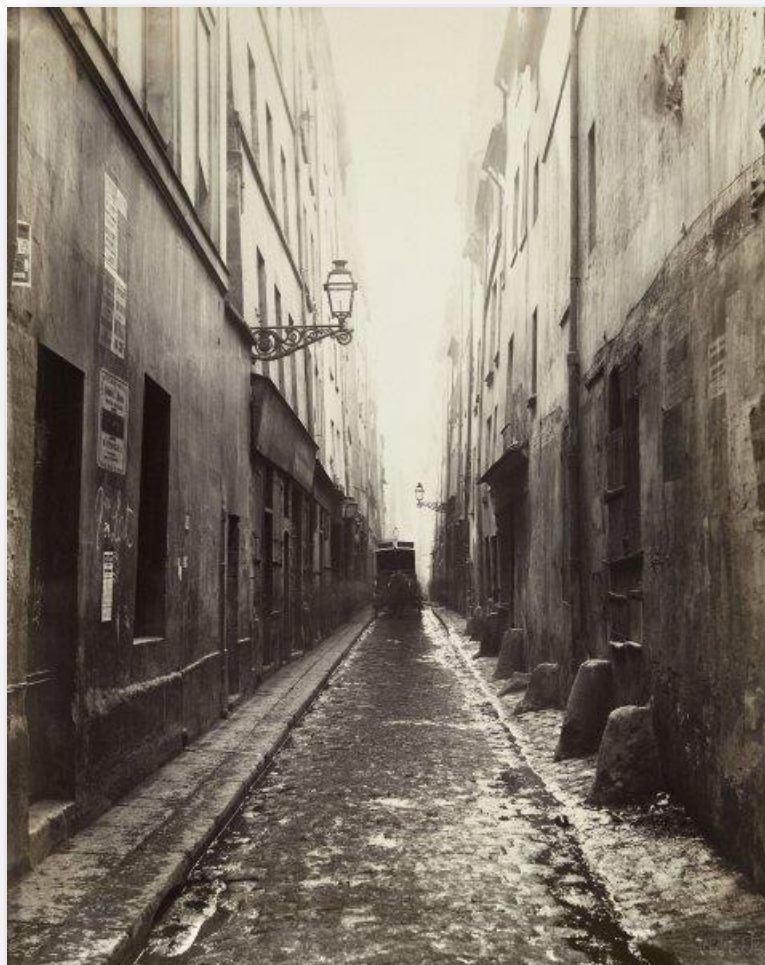
Segundo *Massimo Canevacci*¹⁵², na antropologia da comunicação urbana, a cidade apresenta enfoques polifônicos e pode ser “lida” e interpretada de acordo com os olhares que se lançam sobre ela. O aspecto polifônico da cidade é caracterizado pelo entrecruzamento de diversas vozes copresentes nas ruas, avenidas, lojas, shopping centers, centros culturais e outros espaços da comunicação urbana. O autor acrescenta que:

Um edifício “se comunica” por meio de muitas linguagens, não somente com o observador mas principalmente com a própria cidade na sua complexidade: a tarefa do observador é tentar compreender os discursos “bloqueados” nas estruturas arquitetônicas, mas vividos pela mobilidade das percepções que envolvem numa interação inquieta os vários espectadores com diferentes papéis que desempenham.

Comenta *David Harvey* sobre Paris que a legibilidade da cidade é iluminada por espetáculos; o Ópera, os teatros, os bulevares, os cafés, os monumentos, os parques e jardins aparecem repetidamente como pontos e linhas luminosas no interior do tecido da cidade, lançando uma rede de significados sobre a vida urbana que, do contrário parecia totalmente opaca. *Honoré de Balzac* era fascinado pelas personalidades e pelos homens das ruas de Paris. A foto de *Marville*, da figura abaixo, tirada na década de 1850 capta um pouco desse ambiente, retratando a *Rue des Vertus*, que na época era um centro de prostituição. Ela desembocava na *Rue des Gravilliers*, onde a Associação Internacional dos Trabalhadores iria estabelecer seu quartel general em Paris, na década de 1860.

¹⁵²CANEVACCI, M. **A Cidade Polifônica**. São Paulo: Studio Nobel, 1993. p. 22.

Figura 13 - Rue des Vertus, de la rue Phéliepeaux. Paris IIIe. Circa 1850 .



Fonte: Coleção Charles Marville (1813-1879). <http://vergue.com/post/579/Rue-des-Vertus>

Para *David Harvey* aprendemos a entender a cidade a partir de múltiplas perspectivas. Por um lado ela é um incompreensível labirinto de qualidades caleidoscópicas: “gire o caleidoscópio e surgirão inúmeras composições e colorações da cena urbana”¹⁵³. “Essa questão de como enxergar a cidade e como representa-la durante fases de intensa mudanças é um desafio intimidante”, questionava Harvey¹⁵⁴ a respeito do romancista Balzac¹⁵⁵, pioneiro em fazê-lo de maneira interessante, mas indireta:

Há em Paris certas ruas tão desonradas quanto pode sê-lo um homem culpado de infâmia, pois existem ruas nobres, ruas simplesmente honestas, ruas jovens sobre cuja moralidade o público não formou ainda opinião, ruas assassinas, ruas mais velhas que velhas viúvas endinheiradas, ruas estimáveis, ruas sempre asseadas e ruas sempre sujas, ruas operárias, trabalhadoras, mercantis.

¹⁵³HARVEY, D. op. cit., p. 66.

¹⁵⁴ Id. Ibid, p. 34.

¹⁵⁵ O crescimento rápido e aparentemente caótico de Paris no início do século XIX tornava a vida da cidade difícil de decifrar, decodificar e representar. Vários romancistas do período lutavam para pôr em palavras o que era a cidade. Assim o fez Honoré de Balzac.

As ruas de Paris têm, enfim, qualidades humanas, e suas fisionomias nos sugerem certas ideias contra as quais nos vemos indefesos¹⁵⁶.

Cabe lembrar da importância dos discursos e das percepções na moldagem da vida social e na investigação histórico-geográfico proporcionando um meio poderoso para o entendimento da dinâmica da mudança urbana em um local e época específicos. “Os bulevares, em particular, são a poesia por meio da qual a cidade é essencialmente representada”¹⁵⁷. E o Boulevard da República? Qual será a descrição objetiva dessa rua que conectará com o rio e terá como palco uma série de edificações e uma rede de significados sobre a vida urbana?

Dentre vários memorialistas, Leandro Tocantins, na sua obra *Santa Maria de Belém do Grão Pará: instantes e evocações da cidade*¹⁵⁸, relatará o olhar de um escritor espanhol, Álvaro de Las Casas ao visitar o Ver-o-Peso, no futuro Boulevard da Republica, um local com diferentes tipos sociais, por volta dos anos de 1936-1940, quando achou o local parecido o Zoco Chico de Tanger ou o Vieux Port de Marselha:

O Ver-o-Peso é, a tal hora, de um pitoresco atraente. A mais alegre algavaria palpita em todos os pontos. Aqui se congregam centenas de vendedores ambulantes, que com enormes valises repletas de bugigangas, iludem os meninos imaginosos e as mocinhas sem imaginação; marinheiros desocupados que aguardam oportunidade para engajar-se de novo; soldados, livres do serviço, que esperam a passagem das namoradas; vendedores de jornais, que tudo resolvem anunciando o último crime; mendigos que contam histórias fabulosas, como os chineses que não tem o que fazer; jovens estudantes que querem namorar pela metade do preço; senhoras que desconfiam da honestidade das cozinheiras e desejam fiscalizar as compras; gene gulosa que gosta de um bom melão antes de fechar-se no escritório; guardas municipais que impõem multas com o mesmo prazer com que passarinhos caçam mosca voando.

As ruas sempre serão olhadas pelos que a admiram e pelos que as desprezam. Serão olhadas com intenções diferentes por vários profissionais. Serão olhadas como memória ou simplesmente como via de acesso. Mas serão sempre ruas.

¹⁵⁶ HARVEY, op. cit., 2015, p.64.

¹⁵⁷ HARVEY, op. cit., 2015, p.66.

¹⁵⁸ TOCANTINS, Leandro. *Santa Maria de Belém do Grão Pará: instantes e evocações da cidade*. Rio de Janeiro: Editora Civilização brasileira, 1963. p. 282-283.

CAPÍTULO 2: O “AFORMOSEAMENTO” DA CAPITAL DA PROVÍNCIA DO PARÁ

Milton Hatoum, arquiteto e escritor, na apresentação do livro *Palácios da Borracha: arquitetura na Belle Époque Amazônica*¹⁵⁹, comenta sobre o crescimento das duas cidades amazônicas Manaus e Belém. Sobre Belém afirma que por razões históricas, o crescimento de Belém não foi abrupto como o de Manaus. Já na segunda metade do século XVIII, a sede da Capitania do Grão-Pará e Maranhão, situada próximo à foz do Amazonas e não longe do oceano Atlântico, era um porto estratégico para que a Metrópole (reino de Portugal) exercesse o domínio territorial da Amazônia. Além disso, Belém era o maior centro comercial do Norte, pois exportava produtos agrícolas e extrativistas. “Tudo isso permitiu a construção de praças, igrejas, palácios, hospitais e casarões um século antes do ciclo da borracha”.

No final da primeira metade do século XIX a província do Grão-Pará apresentase com um complexo de transformações: bens de consumo já estavam presentes no cotidiano de Belém; a navegação a vapor pelo Amazonas, nascida em torno de Mauá e sua Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852), iniciou a interiorização dessa nova etapa do cotidiano econômico e social no Pará. A navegação a vapor, antes mesmo da abertura do Amazonas à navegação internacional em 1867, foi um fator crucial para a progressiva redefinição das bases da economia e da cultura amazônicas, observa Geraldo Coelho¹⁶⁰.

A centralidade e territorialidade do frágil Estado monárquico brasileiro estavam ameaçadas pela cobiça de grupos capitalistas norte-americanos, apoiados por seu governo e decididos a incorporar a região amazônica. Às pressões diplomáticas internacionais para liberar a navegação do Amazonas, o governo brasileiro respondeu com a criação de uma empresa com o privilégio exclusivo da navegação, que conseguiu ocupar de fato a região–

¹⁵⁹ BUENO, Alexei. **Palácios da Borracha: arquitetura na Belle Époque Amazônica**. Rio de Janeiro: Instituto Cultural Sérgio Fadel, 2014. p. 08.

¹⁶⁰ COELHO, Geraldo Mártires. **Na Belém da belle époque da borracha (1890-1910):dirigindo os olhares**. Disponível em:http://www.casaruibarbosa.gov.br/escritos/numero05/FCRB_Escritos_5_8_Geraldo_Martires_Coelho.pdf. Acesso em 13.jun.2016.p.06.

Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas¹⁶¹. El-Kareh alerta que a navegação a vapor se tratava principalmente para o Brasil, de um interesse de nacionalidade: era necessária uma exploração brasileira do rio para prevenir a iniciativa estrangeira que tende a se introduzir ali e responder também à acusação de abandono. Esse objetivo foi atingido, mesmo com um serviço que deixasse a desejar:

(...) a companhia deveria manter as duas linhas já inauguradas e criar outras duas, ficando assim distribuídas: a primeira linha ligando Belém do Pará a Barra do Rio Negro, com duas viagens mensais; a segunda, desta cidade a Nauta, no Peru, com seis viagens anuais; a terceira, partindo de Belém e seguindo o Tocantins chegaria à Vila Baião, tocando na cidade de Cametá, com duas viagens mensais; e a quarta linha, partindo de Barra do Rio Negro terminaria em Santa Isabel, com uma viagem mensal. A cada linha era concedida uma subvenção específica, que variava segundo sua distância¹⁶².

Ao advento da navegação a vapor na região somaram-se outros dois importantes acontecimentos: a abertura da bacia amazônica à livre navegação internacional e o crescimento da economia regional, alavancada pelas exportações do “ouro negro” da Amazônia. Para *Eric Hobsbawm*, este momento da economia internacional caracteriza-se por um fenômeno por ele denominado de “novo imperialismo”, derivado da rivalidade entre as várias economias industriais concorrentes, surgidas no século XIX. Esse período tem o desenvolvimento tecnológico como responsável não apenas pelo incremento do setor de comunicação e de transportes, que “incorporou até os países mais atrasados e anteriormente marginais à economia mundial”, como também pela dependência dessas economias industriais a matérias-primas que “devido ao clima ou ao acaso geológico, seriam encontradas exclusiva ou profusamente em lugares remotos”, como o caso da borracha amazônica.

O motor de combustão interna, criação típica do período que nos ocupa, dependia do petróleo e da borracha. O petróleo ainda vinha predominantemente dos EUA e da Europa, mas os campos petrolíferos do oriente Médio já eram objeto de intenso confronto e conchavo diplomático. A borracha era um produto exclusivamente tropical, extraída com uma exploração atroz de nativos equatoriais do Congo e da Amazônia, alvo de

¹⁶¹ Fundada em agosto de 1852 tendo seus estatutos aprovados pelo Decreto nº 1055 de 20 de outubro de 1852, oferecido o privilégio da navegação do Amazonas e seus afluentes por trinta anos para o Visconde de Mauá.

¹⁶² El-Kareh, Almir Chaiban. **A companhia de navegação e comércio do Amazonas e a defesa da Amazônia Brasileira: “o imaginado grande banquete comercial”**. Disponível em: http://www.abphe.org.br/arquivos/2003_almir_chaiban_el_kareh_a-companhia-de-navegacao-e-comercio-do-amazonas-e-a-defesa-da-amazonia-brasileira-o-imaginado-grande-banquete-comercial.pdf. Acesso em 13.JUN.2016. p.16. O contrato assinado com Mauá em agosto de 1852 foi modificado pelo de outubro de 1854. Mauá desistia do privilégio da navegação e a companhia era autorizada a estabelecer quatro linhas regulares de paquetes a vapor, pelas quais receberia a subvenção do governo imperial, além da concessão de setenta e duas outras porções de terras nas margens do rio. Em troca comprometia fundar, em suas propriedades, vilarejos para os índios e criar estabelecimento agrícolas e industriais.

protestos anti-imperialistas precoces e justificados. Com o tempo foi extensamente cultivada na Malaia¹⁶³.

Belém já era, desde o século XVIII, uma cidade que centralizava as atividades produtivas das demais cidades do interior do estado, principalmente no que se refere ao intercâmbio comercial com o estrangeiro e com o resto do país¹⁶⁴. Isso ocorre muito devido a sua localização entre o rio e a floresta e que, por este mesmo motivo, proporcionou o trajeto da expansão do capitalismo industrializado, onde, a concentração maior do desenvolvimento econômico e cultural da cidade, está na extração da borracha.

A borracha é o principal produto da exportação, a sua superioridade, em concorrência com similares de outros países, está confirmada pelas estatísticas da Inglaterra e dos Estados Unidos do Norte; pois a borracha inferior do Pará, denominada de *sernamby*, fluctua n'aquelles mercados com preço igual ao da borracha superior de outros países. A totalidade, pode-se assim dizer, das transações commerciaes da gomme elástica fez dessa rica produção um mercado único. O seu commercio bastou para dar vida própria à Amazônia¹⁶⁵.

Esse elo entre a floresta e a cidade, nos finais do século XIX e início do século XX, nos remete ao livro de Raymond Williams intitulado *O Campo e a Cidade* como espaços pensados em oposição, mas que estão sempre em conexão. Na longa história das comunidades humanas, sempre esteve bem evidente essa ligação entre a terra da qual todos nós, direta ou indiretamente, extraímos nossa subsistência, e as realizações da sociedade humana através da cidade, que é a capital, a cidade grande, uma forma distinta de civilização. Os que possuíam riquezas mandavam e os que possuíam apenas a força de seus braços, obedeciam. A floresta, lugar, por excelência de trabalho, pois é através dela que os senhores multiplicavam o seu patrimônio, sua subsistência da época através da borracha – ligada a floresta, aos seringais, sempre serviu como o lugar do trabalho e da obtenção de lucros. E a cidade como fruto de realização de expansão do capitalismo, onde a cidade aparece como o lugar de contato. É na cidade que os moradores da floresta se comunicam com demais proprietários de terras, realizam trocas comerciais, adquirem alimentos que não são produzidos em sua fazenda, comunicam-se com pessoas de demais nacionalidades e localidades, e também onde entram em contato com os estudos.

¹⁶³ HOBBSAWM, Eric. **A era dos Impérios:1875-1914**. São Paulo: Paz e Terra, 1998. p. 107.

¹⁶⁴ NUNES, Benedito; HATOUM, Milton. **As crônicas de duas cidades: Belém – Manaus**. Belém: Secult, 2006.

¹⁶⁵ O Estado do Pará. Apontamentos para a exposição de Chicago. 1892- Traduzido José Coelho da Gama Abreu, o Barão de Marajó. p. 120.

A exploração da borracha é marcada pela consolidação de um sistema complexo de trocas comerciais entre habitantes locais que ficou conhecido como Sistema de Aviamento: “instituição que se consolidou a partir do contato da sociedade amazônica com um sistema altamente monetizado, qual o capitalismo industrial europeu”¹⁶⁶:

Para Nunes e Hatoum¹⁶⁷, nunca houve tantos ricos no meio de tanta pobreza, sendo que à medida que as técnicas de processamento da borracha iam se ampliando, a procura pelo produto também aumentava, tanto na Europa como nos Estados Unidos. Assim, o número de estrangeiros interessados em navegar pelo rio Amazonas, só crescia, observa Aldrin Figueiredo

Com a pressão internacional de exploração nas terras amazônicas, não demorou muito para o governo imperial ceder e, assim, abrir aos Estados Unidos, Inglaterra e França e seus tributários, a navegação estrangeira. A abertura à navegação estrangeira gerou linhas regulares entre Liverpool e Amazônia. Nesse momento, Belém estava no auge do ciclo da borracha e a navegação proporcionou facilidades de acesso a essa extração.¹⁶⁸

Um novo modo de vida emergia e era imposto a seus habitantes; o reordenamento urbano da Província do Grão-Pará torna-se um projeto de poucos, impostos a muitos. A cidade necessitava de um programa delineado pela ideologia dominante da ordem e do progresso. O litoral precisava ter seu cais ordenado, e entre ele e a cidade, uma nova rua que atendesse as novas necessidades. E de que forma essa rua se tornará foco de interesse e importância na reorganização do espaço? A nova ordem econômica formada por comerciantes, seringalistas, financistas e profissionais liberais direcionou a remodelação da cidade, e o poder público foi o responsável em atribuir a tarefa de disciplinar e embelezar a cidade criando mecanismos que interferiram na vida cotidiana das pessoas.

¹⁶⁶ SANTOS, R. **História Econômica da Amazônia**. São Paulo: T.A. Queiroz, 1980. p. 155. O aviamento é entendido como uma espécie de economia amazônica própria e desempenhava o papel de elemento sustentador e articulador de toda estrutura social da região, servindo como elo entre duas extremidades representadas pelo macro-núcleo urbano e o micro-núcleo extrativista.

¹⁶⁷ NUNES, Benedito; HATOUM, Milton, *op. cit.*, 2006. p.72.

¹⁶⁸ FIGUEIREDO, Aldrin Moura de. **No tempo dos seringais: o cotidiano e a sociedade da borracha**. São Paulo: Atual, 1997

2.1 O CAIS E A NOVA RUA COMERCIAL NO DISCURSO DOS DIRIGENTES PROVINCIAIS

Faz-se necessário fazer uma digressão no tempo para entender de que forma ocorreu a urbanização da área em questão. Será realizada uma abordagem linear, no acompanhamento dos Relatórios e “Fallas” dos diversos presidentes de Província. Portanto, iniciaremos quando a praia, as águas da baía do Guajará, chegavam próximas as ruas da cidade.

A Rua da Praia foi, ao menos em fins do século XVIII e início do século XIX, a mais importante da cidade, ficava de frente para o porto da cidade. Sua localização privilegiada – de frente para a Baía do Guajará –, as construções que nela foram levantadas e o número de desenhos e gravuras executados nesse período, focalizando esse trecho da cidade, são indicativos de sua importância.

Na imagem abaixo, Figura 14, temos o prospecto da nova praça das Mercês mandada fazer pelo Gov. e Cap. General D. Francisco de Souza Coutinho e do frontispício da Igreja dos Religiosos de Nossa Senhora das Mercês do final do século XVIII. Percebemos que as águas da baía chegavam muito próximas da igreja das Mercês, construída na Rua da Praia. Ao fundo, na travessa, podemos perceber duas igarités¹⁶⁹ atracadas aguardando a maré. Observar os seis pavilhões para o comércio e outras utilidades. À esquerda e ao fundo, a “praia”, os barcos e a Guajará com a Ilha das Onças no horizonte. Inúmeras embarcações eram construídas no Pará, inclusive em Belém e para tanto era usada a madeira local. Na construção de embarcações ocupava-se grande parte da população indígena. Inclusive nos primeiros decênios do século XIX eram, sobretudo, esses e seus mestiços, os trabalhadores primordiais desse ofício, porém, com a proibição da escravidão indígena e emprego crescente de escravos negros e respectivos mestiços, expandiu-se a diversificação da mão-de-obra¹⁷⁰.

¹⁶⁹A canoa de madeira que faz o transporte da população ribeirinha. Canoa, feita de um só tronco. Galeota com tolda de madeira.

¹⁷⁰ ALMEIDA, Conceição Maria Rocha de. **As águas e a cidade de Belém do Pará: história, natureza e cultura material no século XIX**. 343f. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em História, da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2010. p. 94.

Figura 14 - Uma visão da Igreja dos mercedários e o Convento na Rua da Praia.



Fonte: FERREIRA, Alexandre Rodrigues. *Viagem filosófica pelas capitânicas do Grão Pará, Rio Negro, Mato Grosso e Cuiabá 1783-1792*. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1971. p.4.

Nas primeiras décadas do século XIX a baía do Guajará chegava até a Rua da Praia, hoje conhecida como 15 de Novembro. Yara Reis¹⁷¹ comenta que o comércio exercido tradicionalmente na Rua dos Mercadores – situada atrás da Rua da Praia e um dos principais eixos viários da cidade nos primeiros séculos - foi mantido durante o século XVII e XVIII e nos séculos seguintes, mas a rua deixou de ocupar o lugar de único eixo comercial importante da cidade, cedendo espaço para a rua situada a sua frente. A Rua da Praia, situada entre a Travessa das Mercês e a Travessa que já se chamou da Companhia, e que atualmente é a Avenida Portugal, vai se tornando, a partir da primeira metade do século XVIII, um eixo viário de fluxo e movimento, dada sua localização à beira do porto e sua condição de um novo local para o exercício comercial.

¹⁷¹REIS, Yara Felicidade de Souza. **Um Conjunto Urbanístico para a Belém Pombalina**. Disponível em: <https://www.upo.es/depa/webdhuma/areas/artes/4cb/pdf/Yara%20Felicidade.pdf>. Acesso em: 09.jan.2015.

A Rua da Praia até 1820, só tinha edificações ao lado esquerdo da Igreja das Mercês. As construções que vão sendo erguidas na rua passam a ocupar a dupla função de residência e local de trabalho e começam a ganhar seus espaços enquanto expressão de poder de um crescente segmento social identificado com o comércio. A instalação destas edificações procede deste poder e a arquitetura é organizada para formar, perante os espaços públicos, um cenário urbano; um cenário de frente para o porto. Essa era a forma de lhe dar visibilidade:

Nela foi construído um conjunto de prédios padronizados: sobrados de dois pavimentos, seguindo a mesma altura, mesmos tipos de janelas, portas e telhados. As janelas possuíam a mesma altura e balcões semelhantes, o que reforça a imagem de que estamos diante de um conjunto homogêneo construído como se tratasse de uma fachada única e contínua. As janelas estavam situadas quase todas no andar superior; no andar térreo ficavam as portas. A Rua da Praia aparece em toda sua extensão, com suas cinco quadras, cujas dimensões dos lotes deviam ser maiores na largura (frente para a Rua da Praia) do que em profundidade¹⁷².

A cidade era dividida em duas partes: a primeira, mais antiga, ficava de um lado do Piri chamada de freguesia da Sé¹⁷³. E a segunda, a partir de 1727, a freguesia de Santana, do outro lado do Piri, mais para a beira na região denominada de “praia” situava-se o cais mais ativo e popular da cidade. A historiadora Magda Ricci comenta sobre um depoimento de Antônio Baena¹⁷⁴ em sua obra *Ensaio Corográfico sobre a Província do Pará*: “ele só foi edificado em 1784 às custas da Câmara de Belém. Era o chamado “cais de Santo Antônio” que teria o “desígnio” de interligar a velha cidade à nova”¹⁷⁵:

(...) havia um cais “de pedra que decorre do convento de Santo Antônio, até defronte da travessa das Gaivotas e uma rampa a que o vulgo chama de ponte das pedras”. Contudo este local de atracamento seria “mal ideado, acanhado e incompleto”. Apesar disso este “centro da ribeira jacente entre a dita travessa e o referido “cotovelo” teria para Baena a maior frequência popular.

¹⁷² REIS, Yara Felicidade de Souza. **Urbanismo em Belém na segunda metade do século XVIII**. Tese de doutorado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo: 2005.

¹⁷³ Havia o Forte do Presépio (ou do Castelo) e quatro igrejas principais: a catedral (Igreja da Sé), a dos Jesuítas (Igreja de Santo Alexandre), a dos carmelitas calçados e, finalmente uma das mais distantes e sita em parte mais baixa: a igreja dos franciscanos. Ainda foram edificados a antiga Câmara da vereança e, na segunda metade do século XVIII, a sede do governo metropolitano com o Palácio do Governo.

¹⁷⁴ Antonio Landislau Monteiro Baena, historiador e geógrafo, autor da obra “*Ensaio Corográfico sobre a Província do Pará*” datado de 1833 quando o autor terminou de escrever a referida obra.

¹⁷⁵ SARGES, Maria de Nazaré & LACERDA, Franciane Gama (Orgs). **Belém do Pará: história, cultura e cidade – para além dos 400 anos**. Belém: Editora Açaí, 2016. p. 137. No local também havia muito comércio, a própria igreja de Santo Antônio dos Capuchos e aquela dedicada à Nossa Senhora das Mercês.

Ernesto Cruz em sua obra *As edificações de Belém 1783-1911*¹⁷⁶ complementa a informação que Antonio Baena traz a respeito da população de Belém no ano de 1833: “na Freguesia da Sé: moradores livres 3.024 e escravos 2.942; na Freguesia da Campina: moradores 3.748 e escravos 2.775. Desse total eram moradores livres 6.772 e escravos 5.717”.

Antônio Penteado¹⁷⁷ observa que em 1839, só havia um pequeno cais de pedra situado na baía do Guajará, do Convento de Santo Antônio até a boca da travessa das Gaivotas, e uma rampa, a que o vulgo chama de Ponta de Pedra, mal ideada, acanhada e incompleta, que existe quase no centro da ribeira jacente, entre a citada travessa das Gaivotas (hoje 1º de Março) e a Doca do Ver-O-Peso, rampa essa de grande importância, pois que tinha “sempre maior frequência popular”:

Dizia que este era uma hinderlândia. Essa rampa e o pequeno cais de pedra eram os únicos pontos de acostamento que a cidade possuía, apesar de manter comércio ativo com “Cametá, Vigia, Macapá, Monte Alegre, Santarém, Óbidos, Turiaçu e Barra do Rio negro”, para onde os comerciantes do Pará mandavam levar os “gêneros de importação”, recebendo, em troca, “os produtos naturais, sacados das matas, e os produtos da indústria”¹⁷⁸.

Em 1839, apesar do crescimento representativo do movimento comercial, a cidade ainda carecia de um porto que atendesse as suas necessidades, pois até aquele momento existia apenas um pequeno cais de pedra e uma rampa, conhecida por “Ponta da Pedra”¹⁷⁹, já sofrendo com o assoreamento do seu canal de acesso. Em relação à Província do Grão Pará, há indícios fortes de que a movimentação das águas na Ponta de Pedras era causadora de danos diversos tais como a quebra de pedras e desmoronamento das mesmas e até mortes por afogamento e/ou naufrágios. A rigor, a Ponta de Pedras não foi construída para ser local de banhos, era sim, mas um local para recepção de embarcações principalmente de menor porte, entretanto acabou por ser frequentada por vários

¹⁷⁶ CRUZ, Ernesto. *As edificações de Belém 1783-1911*. Belém: Conselho Estadual de Cultura, 1971, p. 28.

¹⁷⁷ PENTEADO, Antônio Rocha. *O sistema portuário de Belém*. Coleção Amazônica, Série José Veríssimo. Belém, Ed. UFPA, 1973. p. 54.

¹⁷⁸Id. Ibid, p.55.

¹⁷⁹ *Paul Marcoy*, um viajante que esteve no Pará em 1846, recordava que em frente dos “três blocos de edifício da Alfândega” surgia um cais que parecia “um gigantesco pente espetado na lama”. Ainda lembrava que, ao longo de todo o casario barcos de todos os tipos “vigilengas, cobertas, igarités, montarias, ubás ou canoas, que estavam amarradas a estacas. E sobre este cais ou rampa podia-se ver: ‘um vai e vem de pessoas na praia e de barcos na água que animava a cena’”. *Paul Marcoy. Viagem pelo Rio Amazonas*. Manaus: Secretaria da Cultura/UFAM, 2001, p. 287.

moradores para esse fim. Todavia, a despeito do lazer que poderia significar, para alguns, o hábito do banho de rio naquele local, resultava em afogamento¹⁸⁰.

Além da necessidade do porto, as constantes investidas sobre o aterro do Piri¹⁸¹ eram problemas que a Província desejava solucionar. Conceição Almeida¹⁸² em sua tese *Águas e a cidade de Belém do Pará: história, natureza e cultura material no século XIX* retoma que desde os primeiros anos dos oitocentos os moradores de Belém vivenciaram o processo de dessecamento do alagado Piri. Valas e mais valas foram abertas e muitos homens, escravizados e livres, foram empregados na transformação que viabilizou a abertura de ruas efetuando a “correção” da cidade e formalizando o crescimento da mesma. Ordenar a cidade, construir o território naquele contexto, corroborar para o progresso da mesma, implicava em recorrer aos saberes da engenharia e ao enfrentamento de enfermidades através das regras de higiene dos espaços da cidade, entre as quais estava o combate aos alagados e pântanos.

A planta abaixo, que tem como provável autor o capitão e engenheiro João Rafael Nogueira, mostra em destaque o alagado Piri. A esse engenheiro militar, o governador e capitão general do Gram-Pará e Rio Negro, outorgou a tarefa de encaminhamento da “exsicação” do Piri, cabendo aos escravos e livres desafortunados a tarefa de lidar diretamente com as águas do mesmo, haja vista as palavras agradecidas do governador ao Mestre de Campo José Manoel Seabra, pelos escravizados que este encaminhara ao serviço¹⁸³.

¹⁸⁰ ALMEIDA, op. cit., p. 57.

¹⁸¹ Augusto Meira relata que “o Conde dos Arcos – preocupou-se com o Piri que desafiando os representantes da Corte, a partir da fundação de Belém, necessidade indispensável de domínio, uma baixada que dominava parte da cidade – uma superfície retangular de trezentas por seiscentas braças dividindo dois futuros bairros de Belém e entravando a irradiação de seu traçado”. ÉLERES, Paraguassú. **Terrenos de Marinha e Terreno marginal de Rios Navegáveis**, 2014, p. 158.

¹⁸² ALMEIDA, op. cit., p. 57.

¹⁸³ Id Ibid, p. 106.

Piri. Depois do ensecamento do alagado pode-se implantar um traçado mais reticular, expandindo-se para interior da floresta.

[...] concluída com modica despesa, ajudada por meio de subscrição dos proprietários das casas vizinhas, feita com a pedra extrahida da Fazenda do Pinheiro, e com trabalho de alguns presos artífices (...). Seu fim he não só fazer communicar pela marinha a alfândega com a rua da Boa Vista e aformosear aquella parte da cidade como interpor uma rua as cazas cujos fundos dão agora sobre o rio, e dar passagem aos fiscalizadores dos direitos públicos¹⁸⁶.

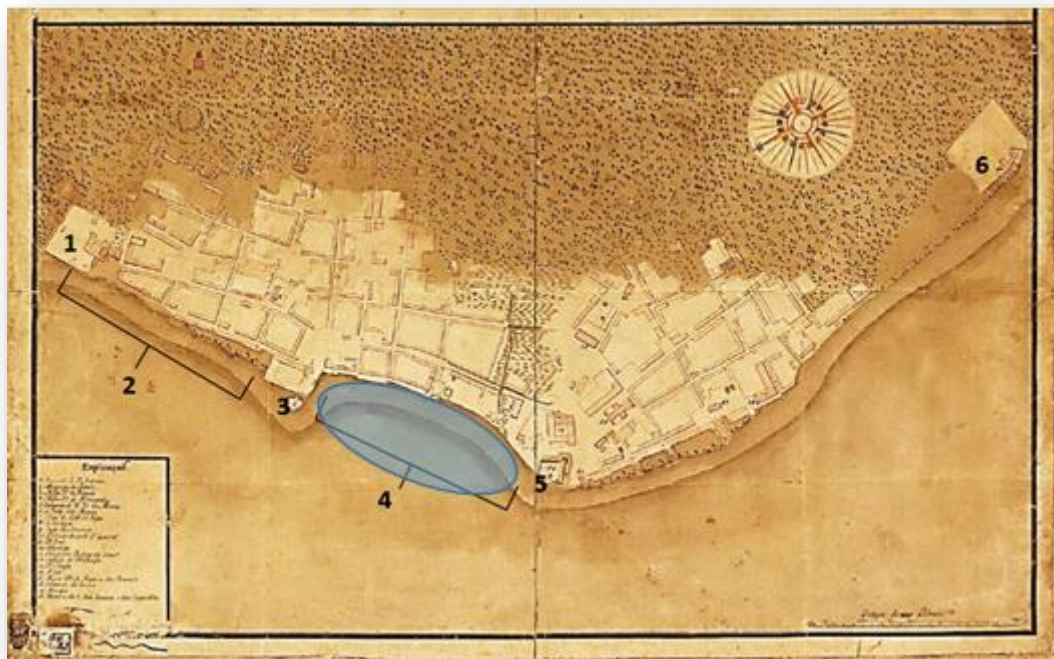
Foi dessa forma que o poder público informou sobre a obra do mesmo e da rua conhecida com **caminho da Boa Vista**, sob o eco das palavras de Soares D'Andrea acerca da necessidade urgente de melhoria do cais, em 1839. O dirigente Souza Franco, nesse mesmo ano, referiu a necessidade da construção de um cais localizado entre o Forte de São Pedro Nolasco e o do Castelo, o que possibilitaria a abertura de uma rua na marinha da cidade. Novamente os argumentos recorrentes – arrecadação dos direitos públicos e aformoseamento da cidade - e além da necessidade de impedir a construção de casas ao longo da marinha, uma vez que os quintais e cercados de várias delas adentravam o rio, possibilitando a ação de contrabandistas e comprometendo a boa aparência da frontaria de Belém.

A Província do Grão-Pará era constituída de dois bairros: o da Cidade e da Campina, onde a rua dos Mercadores começa a atrair cada vez mais comércio da cidade e a praia que existe nessa região, vai atrair as embarcações. Na planta abaixo (figura 16) temos dois tipos de embarcadouros e/ou ancoradouro: o primeiro embarcadouro do colégio Santo Antônio até a fortaleza de São Pedro Nolasco, representado pelo nº02, e o segundo embarcadouro de São Pedro Nolasco até o forte do Castelo, representado pelo nº 04. O embarcadouro sob nº2 era um embarcadouro exclusivo de descarga, onde os navios vinham fazer a descarga para o porto de Belém - exportação, para onde se aduanam e lealdam os efeitos comerciáveis, que entram para a terra; era o menos usado; o embarcadouro que era mais usado, sob o nº 4, era um embarcadouro de receber carga - importação, de onde vinham os navios mercantes para receber principalmente as cargas relativas ao extrativismo da Amazônia. Notar que na imagem do ancoradouro de nº 4 tem-se uma “entrada” para dentro do continente, o qual será aterrado ao longo do século XIX.

¹⁸⁶ Discurso recitado pelo Presidente da Província do Pará Bernardo de Souza Franco, por ocasião da abertura da Assembléia Legislativa Provincial em 15/08/1839. In: www.crl.edu/content/brazil/para.htm.

Sob o nº 6 localiza-se o Hospício de São Boaventura onde será construído posteriormente o Arsenal de Marinha¹⁸⁷.

Figura 16 - “Planta geométrica da cidade de Belém do Gram Pará tirada por ordem de S. Ex.ca o S.r. Don Francisco Xavier de Mendonça Furtado Capitão General e Governador do mesmo Estado, em o anno 1753”. Autor desconhecido.



Fonte: REIS FILHO, 2000.

Esse mapa da planta da cidade de Belém do Grão Pará, datado de 1753, mostra os principais espaços: **nº 1:** Convento de Santo Antônio; **nº 2:** Ancoradouro de descarga; **nº 3:** Forte de S. Pedro Nolasco (ou das Mercês); **nº 4:** Ancoradouro de receber carga; **nº 5:** Forte do Castelo; **nº 6:** Hospício de São Boaventura (onde será construído, posteriormente, o Arsenal de Marinha). Além dos embarcadouros e fortificações citados acima, deixamos demarcada a indicação da área que será aterrada. A rua em estudo, Boulevard da República, será o resultado do aterramento ocorrido no início do século XIX às margens da Baía do Guajará, antes chamada de Rua da Praia, seu primeiro nome após o aterramento foi Rua da Boa Vista, em seguida Rua Nova do Imperador e com a chegada da República denominada Boulevard da República.

¹⁸⁷ Informação fornecida por Luciana Furtado no evento sobre a Semana do Patrimônio Paraense em Belém, em 09 de novembro de 2015.

Dessa forma, em 1840 quando o governo estadual de Souza Franco elaborou essa planta para a construção do cais, verificou-se a necessidade de desativar ou reconstruir o Forte São Pedro Nolasco, construído em meados do século XVII para proteção da ordem religiosa dos Mercedários. Optou-se pela demolição e a área foi aterrada, dando lugar ao novo cais e a uma praça. Mais tarde, no discurso do Presidente da Província João Antônio de Miranda¹⁸⁸, no dia 15 de agosto de 1840, comunica que a Câmara da cidade comprará de *Benjamim Upton* duas braças de terreno, contiguas ao beco, que da rua do Açougue vai ter a praia: “vir-se-hia desta sorte abrir uma rua de suficiente largura, que, sobre aformosear aquella parte da cidade, seria de não pequena vantagem ao povo, que quisesse dirigir a Alfandega, ou qualquer dos pontos do paredão ao longo da praia levantado”.

Apenas em 1841 as obras de ampliação do cais foram principiadas. Elas seguiam do porto denominado “escadinha”, até o “Fortim de São Pedro Nolasco”, tendendo a prosseguir até a ponte da Alfandega na rua da Boa Vista. A partir daí foi aberta uma comunicação com a rua do Açougue¹⁸⁹, pela travessa ao lado do Arsenal de Guerra que foi alargada a partir da compra de terrenos. Trata-se do aterro da parte sob nº 02, da figura acima, na qual se inicia nesse momento, a urbanização do lado esquerdo, do antigo caminho da Boa Vista, agora chamada de rua do Açougue, a qual aterrada e com novo cais dará suporte a futura rua Nova do Imperador, do lado direito da imagem, representado sob o nº 04, anos mais tarde. Também foi providenciado o alargamento e embelezamento da Praça da Alfandega: “(...) e á alargar, e embelezar a Praça da Alfândega do lado do mar, facilitando igualmente a construcção de uma melhor ponte para o serviço desta repartição por ter entrado o Caes pelo rio adentro”¹⁹⁰. Naquele tempo a obra tinha um orçamento em torno de onze contos de réis.

No final da primeira metade do século XIX tem início o aterramento da área situada à frente da Rua da Praia. Trata-se na figura 16 do aterro da parte sob nº 04,

¹⁸⁸ Discurso pronunciado pelo exm. snr. doutor João Antonio de Miranda, prezidente da província do Pará na abertura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 15 de agosto de 1840, p.85-86.

¹⁸⁹ CRUZ, Ernesto. *Belém, Aspectos geo-sociais do município*. Rio de Janeiro, José Olímpio, vol, 1, 1945, p. 245. Afirma a aquisição – nos termos do ofício datado de 12 de dezembro de 1839 – de duas braças de terreno pertencentes ao negociante Benjamim Upton, para ser aberta uma rua que permitisse a comunicação da Rua do Açougue com a Rua da Praia no flanco direito do edifício da Alfandega.

¹⁹⁰ Discurso recitado pelo Presidente da Província do Pará Bernardo de Souza Franco, por ocasião da abertura da Assembléia Legislativa Provincial em 14/04/1841”. In: www.crl.edu/content/brazil/para.htm.

erguendo-se na nova faixa de terra conquistada ao litoral edificações que vão deixando para trás os antigos sobrados do século XVIII.

De grande vantagem será concluir quanto antes esta obra, que além de ser um aformosamento à cidade pela parte do litoral, onde acrescerá uma comprida e espaçosa rua, além de servir também para melhoramento e segurança do porto, é sobretudo um meio mais seguro, que muito concorrerá para a fiscalização das rendas pelos direitos, que se arrecadam dos gêneros para consumo procedentes dos sítios do interior, pois no estado em que se acha o porto, por mais ativa que se supunha a vigilância fiscal, não se pode evitar o excesso de contrabando, que se faz por essas pequenas alfandegas de casinholas, cercas, portas e quintais, que deitam para o Rio e são por ele banhadas, o que produz uma perda de mais de um terço dos direitos¹⁹¹.

Essa rua comprida e espaçosa passará a se chamar **Rua Nova do Imperador** que, em 1842, através de uma autorização do Ministério da Guerra, o então governador Bernardo de Souza Franco consegue demolir os restos do forte de São Pedro Nolasco que se encontrava em ruínas, para a construção do cais e ponte em frente ao antigo convento das Mercês, onde funcionava a Alfândega e a Recebedoria. Essa rua viria a facilitar o acesso à Alfândega e tornado pública a área anteriormente constituída pelos fundos das propriedades do **caminho da Boa Vista**, bem como, aglutinar boa parte dos serviços portuários, de fiscalização e as principais firmas exportadoras da cidade.

Inicia-se aí, enquanto não vinha a autorização de demolição dos dois prédios, a obra de aterro da Rua Nova do Imperador onde, o vice-presidente Bernardo de Souza Franco observa em seu relatório: “mandei passar os trabalhadores para o lado da ponte de pedra, começar o Caes, que faz face a dóca do lado direito daquela, e estão já feitas 45 braças, e adiantada a escavação da dóca que vai dando aterro para a rua ganha sob o rio”¹⁹².

Em 1848 é contratado o aterro da referida rua com a denominação de **Rua Nova do Imperador**, pelo preço de sete contos e duzentos mil réis, a qual foi entregue no ano seguinte na gestão do conselheiro Jerônimo Francisco Coelho. Esse era o cenário em 1848 quando o presidente da Província Jerônimo Francisco Coelho¹⁹³ calculou em seis anos a finalização das obras e pedia à Assembleia Provincial mais recurso para seu abreviamento.

¹⁹¹ Discurso proferido pelo Presidente da Provincia do Pará Bernardo de Souza Franco, por ocasião da abertura da Assembleia Legislativa Provincial em 14/04/1841”. In: www.crl.edu/content/brazil/para.htm.

¹⁹² Discurso recitado pelo exmo snr. doutor Bernardo de Souza Franco, vice-presidente da provincia do Pará na abertura da Assembléa Legislativa Provincial no dia 14 de abril de 1842. Pará, Typ , p.80.

¹⁹³ PARÁ (Província) Presidente Francisco Coelho, op. Cit., p.73.

Figura 17 - Rua Nova do Imperador¹⁹⁴



Fonte: Belém da Saudade: a memória de Belém do início do século em cartões-postais. Belém: SECULT, 1996 p.74.

O pastor norte-americano *James Fletcher*¹⁹⁵, fazendo uma comparação com as impressões do também missionário *Daniel Kidder*¹⁹⁶, que esteve em Belém na década de 1840 e testemunhou uma cidade ainda bastante marcada pela revolta cabana, salienta as transformações da zona portuária de Belém dez anos depois, logo após o início dos serviços de navegação a vapor na região, em 1853. O litoral da cidade vinha sendo “secularizado” através da demolição de fortalezas coloniais, pela transformação do convento das Mercês em Alfândega, e também pela compra de grande parte do terreno do convento de Santo Antônio pela recém-constituída Companhia do Amazonas, para a construção de “*large workshops, coal-depots, wharves, etc. so essential to the proper*

¹⁹⁴ Nota-se nesse postal o nome errado a rua: Rua da Imperatriz que passará a ser chamada de Rua 15 de Novembro na República.

¹⁹⁵ James Cooley Fletcher (1823-1901) foi um pastor presbiteriano que atuou como missionário, diplomata e lobista no Brasil entre 1852 e 1869. Tornou-se conhecido especialmente pela autoria do livro *O Brasil e os Brasileiros: Esboço Histórico e Descritivo*, de 1857, a principal referência a respeito do país nos Estados Unidos.

¹⁹⁶ *Daniel Parish Kidder* foi um missionário metodista norte-americano. Esteve no Brasil em duas oportunidades, de 1836 a 1837 e de 1840 a 1842, em viagem de propaganda evangélica pelo nordeste e pela Amazônia.

*prosecution of their various and extended steam-interests*¹⁹⁷. O pastor ainda cita o asfaltamento e a ampliação da iluminação a gás das ruas litorâneas, além da construção de um grande número de novas casas na rua Nova do Imperador, erguidas “*from the Custom-House to the Castello fort, and an extensive pier has been constructed where formerly there were no facilities for landing except that which the beach afforded*”¹⁹⁸.

O andamento das obras dependeram, naquele período de pessoas que as financiassem. Em 1845, por exemplo, parte das obras do cais localizada em frente ao beco do Açougue foi concluída a partir de uma contratação obtida com Manoel Joaquim dos Santos. Mas a obra demandava maiores recursos e demorou a avançar. No ano de 1850, o dirigente informou que parte dos recursos emanavam do orçamento municipal, bem como “uma pedreira montada pela mesma inspecção na Ilha da Cotijuba”, da qual eram extraídas as pedras usadas na obra do cais de Belém. A obra aliás, demandava, em diversos trechos o uso de madeira também, numa lida constante de contenção das águas do rio. O trabalho era considerado pesado e exaustivo para os “operários”¹⁹⁹. Importante atentar também que a recorrência à mão de obra dos Corpos de Trabalhadores²⁰⁰ não foi eterna.

Os Corpos dos Trabalhadores, divididos em Companhias ligadas às diversas localidades, deviam ser formados a partir do recrutamento de índios, mestiços e pretos que não fossem escravos, e não tivessem propriedades ou estabelecimentos a que se aplicassem constantemente. Cláudia Fuller esclarece²⁰¹:

¹⁹⁷ “grandes oficinas, depósitos de carvão, trapiches, etc., tão essenciais para o avanço apropriado dos seus diversos e ampliados interesses”. KIDDER, D. P. & FLETCHER, J. C. *Brazil and the Brazilians, portrayed in historical and descriptive sketches*. Philadelphia: Childs & Peterson; Boston: Phillips, Sampson & Co., 1857, p.547.

¹⁹⁸ “...da alfândega ao forte do Castelo, e um extenso cais foi construído onde antigamente não havia facilidades para o desembarque exceto ao que a praia proporcionava”. KIDDER, D. P. & FLETCHER, J. C. *Brazil and the Brazilians, portrayed in historical and descriptive sketches*. Philadelphia: Childs & Peterson; Boston: Phillips, Sampson & Co., 1857, p.547.

¹⁹⁹ “Discurso proferido pelo Dr. João Maria de Moraes, Vice-Presidente da Província do Pará, por ocasião da abertura da 2ª Sessão da Quarta Legislatura da Assembléia Legislativa Provincial em 15/08/1845”. E “Relatório feito pelo Presidente desta Província Jeronimo Francisco Coelho e entregue ao 1º Vice Presidente em exercício o Dr. Ângelo Custodio Correa em 1/08/1850”. In: www.crl.edu/content/brazil/para.htm

²⁰⁰ A criação dos Corpos de trabalhadores criados em 25 de abril de 1838 pelo general Soares de Andréa, conhecido como o principal responsável pela repressão ao movimento cabano, na Província do Gram-Pará, justificou-se pela necessidade de conter indivíduos ociosos na província, transformando-os, segundo o discurso do General em mão-de-obra útil no processo de reconstrução da mesma, arrasada pelos motins cabanos.

²⁰¹ FULLER, Cláudia Maria. Os corpos de trabalhadores: política de controle social no Grão Pará. **Revista Estudos Amazônicos**, Belém, PA, v. III, n. 1, p. 93-115, maio/ago. 2008. A implementação dos Corpos de

A mão de obra obtida através desses alistamentos compulsórios seria destinada ao trabalho nas obras públicas e nos serviços particulares. A lei e sua regulamentação trazem expressos em seus textos o objetivo da implantação do “Corpos” – o recrutamento compulsório para prestação de serviços seria uma estratégia para evitar que houvesse “vagabundos e homens ociosos” espalhados pela Província, controlando inclusive o espaço de circulação da população livre, pois vetava aos indivíduos recrutados a saída da localidade a que pertencessem sem que portassem uma guia de seu comandante explicitando o local para onde se dirigiam e a finalidade de tais deslocamentos. Os trabalhadores que fossem encontrados vagando sem a guia deveriam ser presos e remetidos a seus comandantes²⁰².

Nesta reflexão acerca da importância da construção do porto, Sidiana Macêdo em seu livro *Do que se come* comenta que a partir da segunda metade do século XIX pode-se pensar o porto do Pará como exemplo do que Fernand Braudel tão bem denominou de economia-mundo. Naquele momento o porto era o centro do comércio da região, altamente cosmopolita e de onde as relações comerciais importantes ocorriam:

Cidades com vocação internacional, as cidades-mundos²⁰³, estão perpetuamente em competição umas com as outras (...). Belém, mais do que sua vocação internacional completava suas relações com o comércio regional e provincial. Era, portanto, a cidade capitalista dominante da Amazônia. Aliás, em parte, este posto de cidade-mundo é alcançada pelo fato de Belém ser aberta para o rio, caracterizando o que Braudel chama de “uma verdadeira feira de máscaras”, aberta ao comércio e à forte diversificação social²⁰⁴.

Entre os produtos que eram produzidos no Pará têm-se alguns que, além de serem para consumo da Província, frequentemente estavam nas pautas de exportação. Como café, arroz, açúcar, que eram responsáveis pelo comércio em interiores como Abaeté e Igarapé-Miry. Existiam ainda outros produtos, como a aguardente, que acabava, em grande medida, sendo exportada. O cacau era outro produto que tinha grande cultivo

Trabalhadores permitiu, além do termino da Cabanagem, a dinamização de um mercado de trabalho dependente, vinculado necessariamente ao controle social dos cabanos, que eram trabalhadores livres, transformaram-se em trabalhadores compulsórios, desmobilizando, desta forma, o trabalho nômade. O controle da mobilização do trabalho nômade, isto é, dos cabanos era feito por meio das guias, “passaporte”, expedido pelos Comandantes de Trabalhadores. Nestas guias registravam-se os motivos e objetivos dos deslocamentos, rompendo assim, com a mobilização do trabalho nômade, uma das principais características do trabalho livre e independente do cabano.

²⁰² O conceito de vadiagem ou ociosidade se define ao longo do século XIX direcionado para um sentido de criminalização. O vadio passa a representar o perigo, a desordem, e precisaria ser reconduzido ao caminho da ordem e do trabalho útil, garantidores do progresso da nação.

²⁰³ Braudel salienta que “economia-mundo” envolve apenas um fragmento do universo, um pedaço do planeta economicamente autônomo, capaz, no essencial, de bastar a si próprio e ao qual suas ligações e trocas internas conferem certa unidade orgânica. Assim, para Braudel toda economia-mundo implica um centro que seria uma cidade-mundo, este espaço estaria em benefício de um capitalismo já dominante independentemente de sua forma. Cf. BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material, economia e capitalismo: séculos XV – XVIII*. São Paulo: Martins Fontes, 1996, p.12.

²⁰⁴ MACÊDO, Sidiana da Consolação Ferreira de. **Do que se come: uma história do abastecimento e da alimentação em Belém, 1850-1900**. São Paulo: Alameda, 2014. p.42.

inclusive várias vezes ocupando o primeiro lugar nas pautas exportáveis ao lado da borracha. A castanha também era um produto regional que contava com um lugar importante no comércio e, por fim, o feijão, que apesar de uma produção pequena era existente²⁰⁵.

Mais de meio século depois, a partir de viagem realizada em 1859, *Robert Avé-Lallemant*, viajante e médico alemão, deixou registros acerca das águas locais e da visão da cidade a partir do rio.

Cerca de meio-dia, o vapor alcançou uma cadeia de ilhas, que dividia o largo rio em dois, no sentido do comprimento, ou antes cortava-lhes uma estreita faixa a sudeste. Aí saudamos um pequeno forte redondo, no meio do rio, e do qual recebemos sinais para a rota do Pará.

Subimos por essa faixa lateral do rio, chamada Guajará, aproximando-nos cada vez mais da Cidade do Pará, depois de a termos avistado a boa milha de distância. E não tardou fundeássemos diante dela.

Pará, ou antes S. Maria de Belém do Pará, uma cidade de 25.000 habitantes, causa boa impressão, vista do rio, embora tudo nela pareça velho. Destacam-se vetustas igrejas; a Alfândega mesmo é um antigo convento de grandes dimensões. O magnífico palácio do presidente é sem dúvida uma dos melhores edifícios do Brasil; desejaria especialmente que o Imperador tivesse um igual no Rio de Janeiro²⁰⁶.

Registros diversos, de diferentes períodos da construção de Belém, guardam notícias sobre as águas que tornavam a cidade quase sempre molhada, úmida e lamacenta. No decorrer dos oitocentos a cidade foi expandida, ruas, estradas e largos foram abertos, moradias e prédios públicos em geral foram erguidos, mas é indispensável lembrar que o crescimento da cidade ocorrera em meio à convivência com as águas, o que requeria recursos guardados de longa data, tais como as embarcações e as pontes atreladas ao cais²⁰⁷.

Luciana Furtado²⁰⁸, em sua dissertação, comenta sobre o cais de marinha da cidade que teve uma longa e tortuosa trajetória na segunda metade do século XIX. A margem guajarina de Belém, a partir de 1839 vai passar por sucessivas obras de construção de muralhas, pontes, rampas e trapiches, além de projetos de aterro e obras de desobstrução do canal e docas, instalação de esgotos, calçamento e arborização das novas vias abertas,

²⁰⁵ MACEDO, op.cit., p.79.

²⁰⁶ AVÉ-LALLEMANT, *Robert. No Rio Amazonas (1859)*. Belo Horizonte: Ed.Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1980, p. 29.

²⁰⁷ ALMEIDA, op.cit., p.79.

²⁰⁸ FURTADO, op. cit., p.55.

que consumirão centenas de contos de réis. Para os membros da Assembleia, os aterramentos da orla, que fizeram surgir novas vias, com a rua Nova do Imperador e a rua de Belém²⁰⁹, não serviam apenas para o embelezamento do litoral da cidade, mas também para o crescimento das rendas provenientes dos impostos e dos aforamentos dos terrenos de marinha acrescidos, “pois se o cais é útil ao aformoseamento do litoral e à segurança dos prédios que o bordam, também é útil e, demais, necessário ao fisco, à marinha e ao cofre geral”²¹⁰, pelos interesses que deriva dos rendimentos dos terrenos de marinha que, assim preparados, aumentam de valor e extensão e dão maiores rendas ao Estado.

Essa nova rua comercial – a Rua Nova do Imperador com um novo porto tinha como função principal servir de entreposto comercial e servir de porta de entrada dos viajantes no vale do Amazonas, as quais até a metade do século XIX eram muito limitados, pois eram basicamente brasileiros ou aos que obtinham a autorização para poder entrar num vale de riquezas inexploradas, onde o governo brasileiro, queria manter só pra si, e Belém era porta de entrada de seus viajantes. Na metade do séc. XIX surgem **quatro importantes demandas**²¹¹ que começam a modificar a paisagem portuária sob novas exigências para o porto de Belém, e assim, modificando também a paisagem urbana dessa orla as margens da baía do Guajará:

Na **primeira demanda**, faz-se necessária a modernização no sistema portuário através da introdução da navegação à vapor a partir da década de 1850. Em 1852 é lançado um Decreto divulgado no governo imperial autorizando o futuro Barão de Mauá a constituir a Cia. do Amazonas – será a primeira Companhia de Navegação a vapor da região onde a primeira viagem será feita de Belém até a barra do Rio Negro (Manaus) em 01 de janeiro de 1853.

²⁰⁹ Pela planta da cidade 1886, a rua de Belém estendia-se paralela à baía do Guajará, correspondendo atualmente à Av. Pedro Álvares Cabral. Contudo, observa-se pelos anúncios das companhias de navegação e trapiches localizados na orla guajarina que ia da Companhia do Amazonas, à altura da Tv. dos Mirandas até onde encontra-se hoje a Doca de Souza Franco, que essas empresas endereçavam seus estabelecimentos à “Rua de Belém”. Acredito, portanto, que esta via era uma continuação da rua do Imperador, a partir da Tv. dos Mirandas e que seguia pela orla até o Curro Municipal, paralela ao rio. Vide: *Planta da Cidade do Pará mandada levantar pela vereação do quadriênio de 1883-1886 pelo engenheiro da Câmara Manoel Odorico Nina Ribeiro*, reproduzida em PARÁ (Estado); MOURA, Ignacio Baptista de *et alii*. **The State of Pará**. Notes for the exposition of Chicago as authorized by the governor of Pará, Brazil, Dr. Lauro Sodré. New York: G. P. Putnam’s Sons, 1893, p.28.

²¹⁰ Manoel de Frias Vasconcellos, presidente da província em PARÁ (Província). Presidente Frias de Vasconcellos. *Falla.o de outubro de 1859*. Pará, Typ. Commercial de A.J.R. Guimarães, [n.d.], p.10-11.

²¹¹ Palestra proferida por Luciana Furtado, no evento Semana do Patrimônio Paraense, em Belém, em 09 de setembro de 2015. Gravada em meio eletrônico.

Figura 18 - Companhia de Navegação a vapor do Amazonas



Fonte: PARÁ, Governador (1901-1909: A. Montenegro). O Pará. Paris: Chaponet, 1908.

Sobre esta questão refiro o desenvolvimento da navegação a vapor, elemento altamente contributivo no processo de expansão comercial, sobretudo na segunda metade do século XIX, uma vez que promoveu o aumento no número de toneladas de produtos comercializados e a redução no tempo das viagens realizadas pelas antigas embarcações²¹².

A abertura da Bacia Amazônica à Navegação Internacional pelo Decreto 3.748 de 1866, será a **segunda demanda**, visto que após muita argumentação entre senadores, deputados, jornalistas, existia toda uma ala liberal no Brasil que queria fazer abertura da região Amazônica para interesses internacionais como forma de fazer com que a nossa região encontrasse a civilização. Embate vencido pelos liberais em 1866 e somente na década de 70 há de se fazer o fluxo regular dessas embarcações que subiriam até Manaus e, mais tarde, fronteiras como a Bolívia, Venezuela, Colômbia.

²¹² Ver estudo de ACEVEDO-MARIN, Rosa Elizabeth. **Civilização do rio, civilização da estrada: transportes na ocupação da Amazônia no século XIX e XX**. Disponível em http://www.ufpa.br/naea/gerencia/ler_publicacao.php?id=242. Acesso em 02 abr. 2009.

Quando o Barão de Mauá inaugura a Companhia do Amazonas, ele a faz com privilégio de exclusividade e, depois, no decorrer do tempo, várias outras companhias de navegação vão começar a surgir, fazendo a exploração fluvial no interior da bacia Amazônica. A maioria dessas empresas serão absorvidas pela Companhia de Mauá e abertura da bacia Amazônica à navegação internacional também vai fazer com que comece a surgir inúmeras companhias de navegação de cabotagem – embarcação que se faz costeira no Brasil, na costa Atlântica e também de longo curso: a que se faz nos transatlânticos: *Lloyd Brasileiro*, *Red Cross*, *Booth Line*. Até início do século XX era a maior companhia de navegação transatlântica de Belém, onde essas companhias vão pressionar o reordenamento da orla da cidade.

Ligada a navegação à vapor e a abertura da bacia Amazônica à navegação internacional, será a expansão da economia do látex, **a terceira demanda**, com descoberta de seringais nativos na Amazônia Ocidental nos vales do rio Juruá, Purus, Madeira, Xingú, Tapajós e se precisava de uma celeridade e de navios e/ou embarcações com maior capacidade para poder trazer a borracha para porto internacional da Amazônia que se situava em Belém do Pará. A economia gomífera será uma das principais razões para essa modernização da obra portuária e do próprio sistema hidroviário da região.

Assim, é possível constatar que no dia 15 de janeiro de 1869, uma sexta-feira, o jornal *O Liberal do Pará*²¹³ trouxe no espaço de sua Seção Comercio, uma nota sobre a Praça do Pará a respeito da venda da borracha em frete para Londres e para Liverpool. A borracha era exportada em caixas por toneladas de medidas e em sacas por toneladas de peso, além do cacau e a castanha. Vários eram os navios fundeados no porto para transação da matéria principal: à carga encontravam-se os seguintes navios: *Ligeiro* - brigue português; *Augustine* - vapor inglês; *Isabella* - patacho inglês; *F.G. Davis* e *Gerck Bancker* - hiates americanos. À descarga *União* e *Barca Palmeira* - barcas portuguesas; *Charles Tompson* e *Annuelch Palbeatry*- hiates americanos; *City of St.Azaph* – lugar inglês; *Maria* – patacho brasileiro e *Tristy* – barca inglesa. Na Companhia do Amazonas encontravam-se fundeados os navios *Belém*, *Tapajós*, *Inca Arari*. Na Companhia Fluvial Paraense os navios *Guamá* e *Mojú*.

E como consequência desses três primeiras demanda, surge **a quarta demanda** na necessidade urgente de um porto moderno para receber não apenas essas embarcações, que são embarcações mais modernas –os vapores transatlânticos, além de receber uma demanda de produtos internacionais e de armazenamento do látex para exportar, surgiu a quarta demanda como que seria de receber o fluxo migratório, o qual se torna mais

²¹³ Jornal *O Liberal do Pará*, Belém, 15/01/1869, p.03.

intenso, trazendo trabalhadores nacionais como estrangeiros para região, os quais muitos vão para região do seringal, e outros tantos, ficavam na cidade de Belém.

O mapa a seguir, da Figura 19, constante do “Atlas do Império do Brasil”²¹⁴ de 1868, representa o traçado urbano da Província do Grão Pará desde o litoral composto dos bairros da Cidade e da Campina até a Rua da Constituição, antes denominada de Rua da Vala, hoje Av. Conselheiro Furtado. Percebe-se que na sua publicação já foi utilizado o termo Cidade de Belém.

Figura 19 - Mapa da Cidade de Belém, 1868.

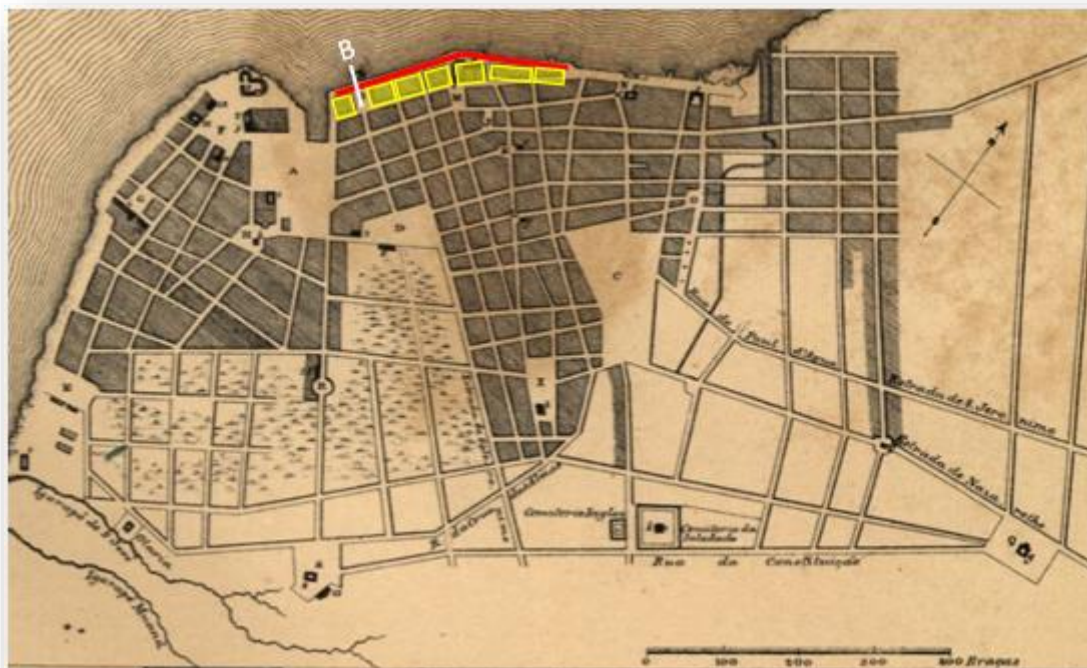


Fonte: Atlas do Império do Brasil compreendendo as divisões ecclesiasticas, eleitoraes e judiciárias.

Abaixo foi feito um detalhe ampliado, do referido mapa acima, onde foi localizada a Rua Nova do Imperador, no litoral próximo a Baía do Guajará, composta de oito quadras no perímetro Travessa da Companhia até a Rua 15 de Agosto e uma praça denominada de Praça do Mercado, representada pela letra B.

²¹⁴ ALMEIDA, Candido Mendes de. Atlas do Império do Brasil compreendendo as respectivas divisões ecclesiasticas, eleitoraes e judiciárias. Rio de Janeiro: Lithographia do Instituto Philomathico. 1868. p.42. Disponível em: <https://www.loc.gov/resource/g5400m.gbr00001/?sp=42>. Acesso em: 19.jun.2016.

Figura 20 - Detalhe da Rua Nova do Imperador no Mapa da Cidade de Belém, 1868.



Fonte: Atlas do Império do Brasil compreendendo as divisões ecclesiasticas, eleitoraes e judiciárias.

Com as informações constantes na legenda do mapa acima observamos que a Província no ano de 1868 era constituída de 35.000 almas. Possuía as seguintes praças: do Palácio do Governo, do Mercado, de Pedro 2º, do Quartel e do Arsenal da Marinha; possuía os seguintes largos: da Sé, do Carmo, de São João, do Espirito Santo, da Misericórdia, de Santa Anna, do Rosário, das Mercês, de Santo Antônio, dos Poços, da Memória, de Nazareth, do Redondo, de São José ou da Cadêa. Apresentava as seguintes igrejas: Nossa Senhora das Graças (Sé), Nossa Senhora da Trindade (Matriz), de Santa Anna, dos Capuchos (convento), Nossa Senhora das Mercês, Nossa Senhora do Rosário, Nossa Senhora de Nazareth do Desterro, de São João Batista, Nossa Senhora do Carmo (convento e terceiros), de Santo Alexandre (seminário) e Nossa Senhora da Soledade (cemitério). E como principais edificações públicas: Palácio do Governo, Palácio Episcopal, Assembléia Provincial e Câmara Municipal, Alfândega e Arsenal de Guerra, Arsenal de Marinha, Quartel de 1ª Linha, Quartel do Corpo Policial, Cadêa, Castelo, Doca do Reduto, Hospital de Misericórdia, Hospital Regimental, Gazômetro, Lyceo e Laboratório Pyrotechnico.

No Relatório da Repartição de Obras Públicas, anexo nº27, datado de 15 de julho de 1868, o diretor interino José Félix Soares, ao relatar sobre as obras executadas nos dois últimos semestres ao Presidente da Província do Grão Pará, Sr. Joaquim Raymundo de Lamare, menciona dentre diversas obras, a continuidade do caes do Ver-o-Peso, construção de pontes junto à Alfândega próximo a travessa das Mercês e da ponte de Pedra, bem como a construção de uma parede sobre o caes da rua do Imperador para sustentar o aterro do passeio. Outro relato de grande importância é sobre a reforma da repartição sobre os empregados:

(...) o número de engenheiros é insuficiente, o que faz com que encarreguemos a auxiliares muitas vezes pouco inteligentes, de certos negócios importantes, como medições, por exemplo: é necessário argumentar sobre o número de engenheiros, dividir em três distritos, não somente para a boa execução das obras, como também para por em evidência as que são reclamadas pela necessidade pública, e ao mesmo tempo, tornar-se effectiva a ideia do levantamento da planta cherográfica da província. Para crear o logar do inspector geral de obras públicas, funcionário subalterno ao diretor.

(...) Os engenheiros devem, a meu ver, ser divididos em duas classes: engenheiros divisionários e engenheiros ordinários. Para se engenheiro ordinário é mister ser formado em matemática por uma academia qualquer nacional ou estrangeira e ter o curso qualquer de engenharia, aprendido em uma escola nacional ou estrangeira. Para ser engenheiro divisionário é preciso contar três anos de bons serviços, como engenheiro da província. Para se inspector é preciso pelo menos uns dez anos de serviços como engenheiro das obras públicas²¹⁵.

Durante a administração na presidência da província de Cunha Figueiredo, em 1869, o mesmo designa ao engenheiro Tibúrcio executar o levantamento de planta e orçamento geral para a **construção do cais “desde a Sacramento²¹⁶ até o lugar do Ver-o-Peso, contendo 784 metros de extensão, e 50 de largura, em que se poderá edificar sete novos quarteirões, que podem receber 40 boas casas de comércio”²¹⁷**. Feito isso, chamou “a praça do comércio e a todos os proprietários de prédios fronteiros ao antigo cais, para declararem se queriam ficar com os terrenos com a obrigação de fazerem à sua custa o novo cais e seu aterro, pois que de outro modo eu não os concederia”²¹⁸. A intenção do presidente era a de conseguir o cais para a cidade, sem dispêndio dos cofres públicos, mas à custa dos particulares pretendentes a concessionários ou foreiros dos terrenos conquistados ao rio. Justificava que essa medida conteria a “desordem no tráfego

²¹⁵ Relatório da Repartição de Obras Públicas, anexo nº 27, datado de 15 de julho de 1868. Diretor interino José Félix Soares, p. 04, 05, 07 e 08.

²¹⁶ A rampa da Sacramento localizava-se à frente da Tv. dos Mirandas, futura Av. 15 de Agosto a qual será aterrada com as obras de construção do novo porto, em 1908.

²¹⁷ PARÁ (Província). Presidente Cunha e Figueiredo. *op. cit.*, p.9.

²¹⁸ FURTADO, *op. cit.*, p.56.

e economia do porto” caso os particulares conquistassem – como já vinham fazendo – esses terrenos sem a preocupação com o ordenamento do litoral²¹⁹.

No Relatório do presidente Bonifácio de Abreu, de 05 de novembro de 1872, fica estabelecido o tamanho dos terrenos dos proprietários diante da nova rua e assim determinado levando em consideração a higiene pública e a insalubridade, na qual não havendo casas do lado da baía, será a ventilação sempre franca, não necessitando de maior largura de via no que se ordena:

Procedeu-se imediatamente as necessárias demarcações, em virtude das quaes ficaram os sobreditos terrenos com 16 braças de fundo e a nova rua ao longo do dito caes com 53 palmos de largura. ... a lei de 1º de outubro de 1828 delibera sobre a regularidade das ruas e disposição do Código de Posturas Municipaes que determina tenham as ruas e travessas que se houverem de abrir 10 braças de largura²²⁰.

Em 1872, Abel Graça,²²¹ no dia 15 de fevereiro de 1872, dispõe sobre o novo regulamento de obras e divide da seguinte forma a obra do cais de Belém:

Essa obra está dividida em 4 secções: a 1ª compreendida entre as pontes da guardamoria e de pedras; a 2ª é a que segue-se d’essa até a doca do Ver-o-Peso, inclusive o caes de retorno, que se alinha com o da dita dóca; a 3ª a que fica entre a travessa das Mercês e o beco do Açougue; a 4ª a que se estende do extremo da alfandega até o porto da Sacramenta ou travessa dos Mirandas. Todas essas secções foram contratadas com os respectivos aterros.

Na gestão do vice-presidente da Província, o senhor barão de Santarém²²², em 1873, informa a seu sucessor que “o novo caes de marinha foi feito para embelecer o litoral da cidade, teve outro fim que foi buscar a nova rua comercial”, e para isso várias obras eram construídas paralelamente a Rua Nova do Imperador:

Este caes todo revestido de construção mista de alvenaria hidráulica de pedra e cantaria de granito, está muito adiantado, faltando pouco para concluir. O aterro, porém, que faz parte do contrato do caes, está apenas principiado e é feito por systema extremamente moroso. O arrematante vai substituí-lo por wagons puxados por locomotivas. Os trilhos já se acham sentados em parte da linha e as locomotivas e wagons já chegaram. O empreiteiro do caes e aterro, *Augusto Michael Andreosy*, é também empresário do calçamento a paralelepípedos e esgoto da primeira secção da capital: o esgoto vae sendo regularmente; o calçamento está estacionado por falta de pedras. São

²¹⁹ PARÁ (Província). Presidente Cunha e Figueiredo. *op. cit.*, p.9.

²²⁰ Relatório do presidente Bonifácio de Abreu, de 05 de novembro de 1872, p. 46

²²¹ Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial na primeira sessão da 18.a legislatura em 15 de fevereiro de 1872 pelo presidente da provincia, dr. Abel Graça. Pará, Typ. do Diario do Gram-Pará, 1872.

²²² Relatório com que o excellentissimo senhor barão de Santarem, 2.o vice-presidente da provincia passou a administração da mesma ao excellentissimo senhor doutor Domingos José da Cunha Junior em 18 de abril de 1873. Pará, Typ. do Diario do Gram-Pará, 1873, p.25-26.

melhoramentos urgentes e que com o caos da marinha está sob a fiscalização do engenheiro da província Dr. José Félix Soares.

Em 1881, o presidente José Coelho da Gama e Abreu declarou que tentava dar prosseguimento as obras, a partir do Arsenal de Marinha até o antigo Castelo, mas ressentia-se com a falta de engenheiros suficientes. Nos demais anos da década a obra ainda permaneceu em andamento, embora alguns dirigentes insistissem em registrar em seus relatórios que a mesma estava em fase conclusiva, assim prosseguindo até o final do século XIX. Parecia mesmo que a obra demandava recursos externos, ou seja, não atingia o desfecho a que se propuseram as autoridades, sem que houvesse o concurso do governo central, fosse o império ou a república²²³.

Ainda nesse ano, 1881, o Engenheiro Edmundo Compton desenha a planta da cidade de Belém para demarcação do limite da LPM – 1831, Linha do Preamar Médio, para analisar as áreas onde ocorriam as grandes marés altas e suas cotas topográficas. Nessa planta, figura 21, tem-se registrado, nitidamente, o nome da Rua Nova do Imperador com terrenos apenas do lado oriental da cidade e grande aterro a sua frente e alguns trapiches. A origem altimétrica é a cota Zero (0,0 metros) que a SPU adotou para LPM-1831.

No ano seguinte, Manuel Pinto de Souza Dantas Filho, presidente da Província, reconhece a necessidade e urgência de serem levadas a efeito as obras de nivelamento, aterro, calçamento e arborização, na parte compreendida entre a Doca da Imperatriz e o extremo ocidental da ponte da Guarda Moria: “do caos de marinha, ruas do Imperador, de Belém e trapiche da Companhia do Amazonas e calçamento da rua de Belém, desde a travessa 15 de Agosto até a das Mercês, mandei proceder aos necessários estudos, levantar a planta e organizar o respectivo orçamento”²²⁴.

Em 1884 foi permitido ao respectivo arrematante a possibilidade de utilizar no calçamento da rua de Belém paralelepípedo de granito do Rio de Janeiro, em vez de granito granuloso, achando-se concluído o referido calçamento, bem como o nivelamento

²²³Relatório apresentado pelo presidente da Província José Coelho da Gama Abreu á Assembleia Legislativa Provincial em 15/02/1881”. In: www.crl.edu/content/brazil/para.htm

²²⁴Relatorio com que o exm. sr. presidente, dr. Manuel Pinto de Souza Dantas Filho, passou a administração da provincia ao exm. sr. l.o vice-presidente, dr. José da Gama Malcher. Pará, Typ. do "Liberal do Pará," 1882.

do caes e grande parte do aterro²²⁵. Ainda na fala do Presidente General Visconde de Maracajú, surge nova proposta do conselho da secção de obras públicas modificando essa obra: “em vez do boulevard e largos passeios, ficou reduzida a uma rua de 19m60, inclusive passeios ao longo do caes e em grandes retângulos não calçados e arborizados compreendidos entre os prolongamentos das travessas”.

Figura 21 - Planta de Belém (1881) de Edmundo Compton.



Fonte: ÉLERES, Paraguassú, op. cit., 2014, p. 180.

²²⁵ Falla com que o exm. sr. general visconde de Maracajú presidente da provincia do Pará, pretendia abrir a sessão extraordinaria da respectiva Assembléa no dia 7 de janeiro de 1884. Pará, Diario de Noticias, 1884, p. 70.

A vereação de 1883-1886 determina que o engenheiro da Câmara Manoel Odorico Nina Ribeiro faça de novo a demarcação da légua patrimonial concedida em 1627. Foi apresentada, assim, uma planta do patrimônio – planta da cidade do Grão Pará reproduzida sob o mapa n.16, na obra de João de Palma Muniz²²⁶, na qual além do levantamento da parte urbana da cidade de Belém, projetou o alongamento e o alargamento da capital do Estado do Pará, ocupando a área total da Primeira Légua.

Nina Ribeiro, o engenheiro da Câmara responsável pela nova planta da cidade de Belém, em 1885, reclama em relatório anexado ao presidente da Província Augusto de Carvalho, que as obras de escavação das docas e do canal guajarino, ainda na década de 1880, ficaram sujeitas a um intenso debate entre engenheiros, sanitaristas e autoridades públicas sobre a periculosidade que tais trabalhos teriam à saúde dos operários envolvidos nas obras e dos moradores em geral da área. Para o aterro do litoral eram utilizados os resíduos recolhidos no trabalho de desobstrução das margens que, segundo higienistas, eram constituídos por matéria orgânica de aluviões, restos de animais, esgoto e lixo e “toda sorte de imundícies, que em grande escala são aí lançadas, já devido à incúria das autoridades respectivas, já pelos maus hábitos de nossa população”²²⁷. Por pressão da opinião pública, foram organizadas três comissões²²⁸ para a averiguação das condições sanitárias das obras. O inspetor interino da Saúde Pública, João Paulino de Souza Uchôa, juntamente com o diretor da Secção de Obras Públicas da Província, José Felix Soares, discordavam da natureza “pantanososa” das terras revolvidas e não encontraram indícios que o aterro pudesse pôr em risco a saúde dos operários e dos habitantes das ruas do Imperador e de Belém.

De toda forma, no Parecer do inspetor interino da Saúde Pública e do diretor da seção de Obras Públicas, ambos concordavam com a proibição da escavação das docas no verão, aconselhando o seu prosseguimento apenas no período chuvoso, com a

²²⁶Id. Ibid, p.98. Essa é a 4ª planta da cidade de Belém. A extensão das terras compreendidas na demarcação da sesmaria de 1627 é de 4.110 hectares, ou 41.100.000 metros quadrados, calculada sobre a planta do Engenheiro Nina Ribeiro.

²²⁷ Relatório anexado ao do presidente da província, Carlos Augusto de Carvalho. PARÁ (Província). Presidente Augusto de Carvalho, p.4.

²²⁸A primeira comissão ainda em 1878; a segunda em 1883 e a última em 1885, quando da retomada dos trabalhos de nivelamento do cais e aterro das margens pelo arrematante Antônio Homem de Loureiro Siqueira. As duas primeiras serão favoráveis à continuidade dos trabalhos de aterro, a despeito da violenta reação da imprensa local. A terceira terá as opiniões divididas pelos doutores e engenheiros que a compunham, uns sendo veementemente contrários ao aterro com os resíduos da escavação do canal, outros concordando com as obras e dando suas ressalvas.

condição de que os resíduos fossem trasladados para local afastado do litoral²²⁹. Em contrapartida o Dr. Carlos Augusto Valente de Novais, médico da Câmara Municipal, foi o único a defender com veemência as obras de escavação e aterro das vias litorâneas que antes eram “grandes lodaçais”, mas que àquele momento encontravam-se “perfeitamente edificadas e calçadas como as ruas da Imperatriz e do Imperador”²³⁰.

Segundo *William Butler Ogden*, a visão que se tinha da cidade pela baía era obstruída por um amontoado de vapores e trapiches das companhias de navegação, os melhores, construídos de ferro e com cobertas de zinco. Os quarteirões fronteiriços aos cais, mantidos como “**parques públicos**”, pareciam abandonados pela municipalidade, pois se via espalhadas por eles peças de maquinaria quebradas e até uma estátua, que deveria ser erguida na Praça da Constituição. Dessa forma, o porto de Belém, que havia absorvido milhares de contos de réis das diferentes instâncias administrativas e dividido opiniões de técnicos, autoridades públicas, setores privados e imprensa, chegava ao século XX muito aquém das expectativas daqueles que aportavam na “rainha do Amazonas”²³¹.

Orlando Rego²³² informa que em 03 de maio de 1886 é instalado em Belém o Clube de Engenharia do Pará, cuja diretoria provinha do pessoal da Seção de Obras Públicas da Província do Pará: Presidente: Manoel Odorico Nina Ribeiro; Vice-Presidente: Antonio Joaquim de Oliveira Campos, engenheiro; 1º Secretário: Justino da Silveira Franca, chefe do setor de Pessoal da Estrada de Ferro de Bragança; 2º Secretário: *Bezerril Fontenelle*; Tesoureiro: *George Summer*; e Bibliotecário: *Theodósio Calandrini de Chermont*, engenheiro auxiliar na repartição pública.

No livro *Crônicas dos Jovens de 1886: a origem dos fundadores da primeira escola de engenharia do Pará* de Oswaldo Coimbra, é tratada a história dos engenheiros chamados nesse livro de “os jovens de 1886” que se concentra nos anos de 1886-1930. Três foram os “Jovens de 1886” entre os homens notáveis do Pará na foto acima: de pé, da esquerda para direita, o quarto é Henrique Santa Rosa, e o sexto, João de Palma Muniz.

²²⁹ FURTADO, op. cit, p. 63.

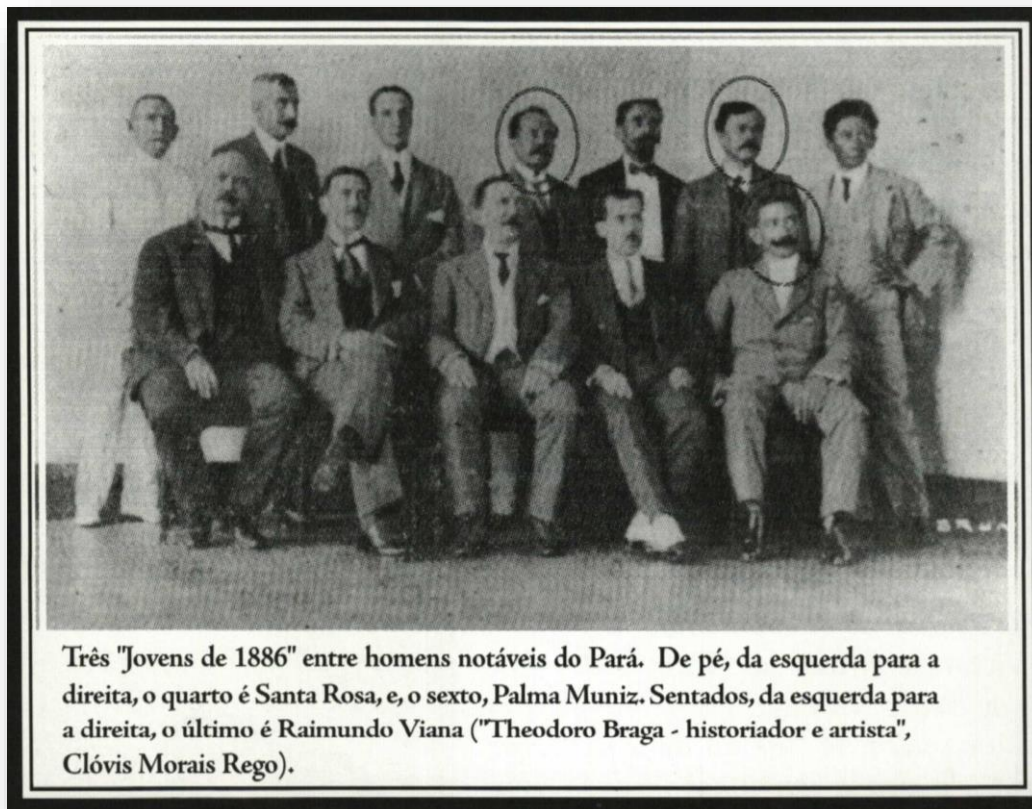
²³⁰ FURTADO, op. cit, p.22-23. Parecer do médico da Câmara Municipal, Dr. Carlos Augusto Valente de Novais, de 6 de maio de 1885.

²³¹ FURTADO, op. cit., p. 65.

²³² REGO, op. cit., p. 83.

Sentados, da esquerda para direita, o último é Raimundo Tavares Viana (“Theodoro Braga – historiador e artista, Clóvis Moraes Rego)²³³.

Figura 22 - Os três “Jovens de 1886”.



Fonte: COIMBRA, Oswaldo. Crônicas dos “Jovens de 1886”: a origem dos fundadores da primeira escola de engenharia do Pará. Belém: Gráfica da Imprensa oficial do Pará, 2009.

Em 07 de novembro de 1897, o jornal *Diário de Notícias* publicava uma pequena nota lamentando que não obstante o adentrar do século XX, a República proclamada em 1889, continuavam os discursos de superação do atraso em que se encontrava a cidade, sobretudo devido às incompetências passadas. As queixas persistiram em jornais contra os governantes ou em abaixo-assinados²³⁴. Essa nota reforçava o problema existente durante todo o século XIX e ganhava força o propósito de enquadrar as águas de Belém, mediante os ditames do progresso.

²³³ COIMBRA, op. cit., 2009, p.08.

²³⁴ *Diário de Notícias*, Anno XV - Nº 11, Belém, 07/11/1897.

São inúmeras as expressões com as quais pode ser definida a cidade no final do século XIX: de “cidade da revolução industrial” à “cidade na época da expansão”, de “cidade do progresso técnico” à “cidade do ciclo *haussmanniano*”. Com essas definições se tem vontade de enfatizar o peso que a Paris do século XIX teve e suas transformações edilícias. Parece-nos, porém, que a expressão “cidade de ontem” é mais convincente, porque nos remete a um tempo não remoto e uma série de imagens ainda perceptíveis²³⁵. No caso de Belém a cidade que se transforma na virada do século XIX é almejada por uma elite enriquecida com dinheiro da borracha e que gostaria de viver numa “Petit Paris” ou numa “Paris Tropical”.

²³⁵ ZUCONNI, Guido. **A cidade do século XIX** / Tradução e notas Marisa Barda. São Paulo: Perspectiva, 2009. p. 13.

CAPÍTULO 3: ORGANIZAÇÃO DA PAISAGEM NA RUA NOVA DO IMPERADOR

Não só documentos escritos, jornais, fotos, depoimentos, posturas, leis fazem o universo de trabalho do historiador para análise da cidade. Também, o desenho das ruas e das casas, das praças, das edificações emblemáticas, que além de conter a experiência daqueles que os construíram, denota o seu mundo. É por isto que se as formas e tipologias arquitetônicas, desde quando se definiram enquanto habitat permanente, podem ser lidas e decifradas como um texto, à medida que a cidade seja vista como resultado das relações de poder entre os sujeitos da História.

Comentado anteriormente, o recorte espacial terá como base a planta da cidade de Belém elaborada por Nina Ribeiro de 1883-1886 organizando o espaço da cidade e definindo objetivos, tendo como enfoque maior a parte litorânea da cidade, próxima a baía do Guajará, onde a rua Nova do Imperador se vinculará com o rio e a cidade. O século XIX deixa a Província do Pará recebendo suas águas na área aterrada da Rua Nova do Imperador com a seguinte paisagem e evolução: surgimento de algumas edificações emblemáticas que continuarão a existir no Boulevard da Republica, vários serão os trapiches que atendem à demanda da comercialização de produtos, mas ainda, anunciando a civilização e o progresso.

Figura 23 - Vista de Belém, capital da Província do Grão-Pará, 1889



Fonte: Coleção Princesa Isabel: Fotografia do século XIX.²³⁶

²³⁶ MEYER Paulo; LAGO, Bia Corrêa do; CORRÊA DO LAGO, Pedro. **Coleção Princesa Isabel: Fotografia do século XIX.**²³⁶ Rio de Janeiro: Capivara, 2008.

3.1 PLANTA DE NINA RIBEIRO 1883-1886

A urbanização oitocentista será realizada através do tratamento urbanístico dos novos bairros, tendo como base a planta do engenheiro Manoel Odorico Nina Ribeiro de 1883-1886 que desenvolveu um plano para Província do Grão-Pará, organizando o espaço da cidade e definindo objetivos. Essa planta concerne a 1ª Léguas Patrimonial, onde segundo Sarges²³⁷: “em 1703 é demarcada a léguas patrimonial da cidade cedida através da Carta de Sesmaria em 1627 pelo capitão-general Francisco Coelho de Carvalho, tendo início o patrimônio municipal”. Ao final do século XIX, a área inicial foi aumentada em mais uma léguas de terra, doada à municipalidade pelo governo do Estado, através do Decreto Estadual ° 766, de 21 de setembro de 1899, firmado pelo governo Paes de Carvalho. A planta de Nina Ribeiro será redesenhada em 1905 pelo desenhista municipal José Sidrim, por solicitação do Intendente Antônio Lemos.

No século XIX, mais precisamente em 1861, como desdobramento da Lei de Terras²³⁸ de 1850, o Estado determina uma nova remarcação da Primeira Léguas Patrimonial da cidade, confirmando o que fora doado no século XVII, e estabelecendo o arco de 6.600 metros de raio a contar do marco de fundação da cidade, perfazendo uma área de 4.110ha. Antes de falarmos da planta de Nina Ribeiro é importante informar que a palavra *boulevard*, aparece pela primeira vez, no estudo do levantamento da planta de concessão de 1627, realizada por José Ó de Almeida²³⁹ em agosto de 1862, e não na planta de Nina Ribeiro. A palavra *boulevard* aparece designada como um espaço diferenciado em relação as demais ruas que integram o tecido urbano da cidade, possuindo suas dimensões bem definidas de uma larga avenida composta de passeios largos na sua extremidade

²³⁷ SARGES, Maria de Nazaré. **Belém: Riquezas produzindo a Belle Époque (1870-1912)**. 3ª ed. Belém: Paka-Tatu, 2010, p.74.

²³⁸ VENTURA NETO, op. cit., p. 51. A promulgação da Lei das Terras de 1850, marco da mercantilização da terra no Brasil ao permitir que se atribua um preço – valor de troca – pela sua propriedade, tendo em vista que retira o domínio existente das mãos da Coroa Portuguesa e institui que toda terra devoluta só poderia ser ocupada mediante a sua compra e não mais por doações ou aforamentos.

²³⁹ MEIRA FILHO, Augusto. **Evolução Histórica de Belém do Grão-Pará: fundação e história, 161-1823**. 2ª edição. Belém: M2P Arquitetura e Engenharia, 2015, p. 317. Em 1862 o agrimensor interino, José do Ó de Almeida, através da portaria de 16 de dezembro de 1861 e de posse da Carta de Doação de Sesmaria levantou a planta de concessão de 1627, das terras doadas pelo governador Francisco Coelho de Carvalho. é designado para levantar e demarcar o registro de uma léguas patrimonial da Carta de Doação de Sesmaria da cidade, p. 96-97.

Palma Muniz²⁴⁰, em sua obra *Patrimônio dos Conselhos Municipaes do Estado do Pará*, chefe da 3ª Secção da Secretaria de Obras Públicas, Terras e Viação do Pará, informa que em 1862, José do Ó de Almeida, foi designado para levantar as terras constantes do registro de uma légua de terra em redor da cidade, no qual a presente Planta Topográfica dos Limites da Légua Patrimonial da Câmara Municipal da Cidade de Santa Maria do Grão Pará, sob mapa de nº 15, abrange uma área de um quarto do círculo, cuja extensão de norte a sul é de 6.000 braças. Foram apresentadas, também, quatro tabelas explicativas de referidas medições, nas quais, em duas tabelas, são citadas a palavra *boulevard*, mostrando assim a morfologia dessa grande avenida e definindo os rumos em relação ao Meridiano Mag. A: “A medida é de 3.000 braças por légua. Cada polygono forma um grande Boulevard de 20 braças de largura sendo 10 br. p.^a leito da estrada dos vehiculos e cinco por lado com arvoredo de mangueiras para o transito a pé”²⁴¹.

Figura 24 -Taboas III dos Polygonos do Raio do círculo para o Norte.

III. — Taboas dos Polygonos do Raio do círculo para o Norte									
Polygonos	Rumos	Terrenos	Grutas	Ignarapés	Varzeas	Ignapós	Percys	Extensão total	OBSERVAÇÕES
1.º	34° 30'	710	30	10	»	»	»	750	Os rumos são referidos ao Meridiano Mag. A medida é a de 3.000 braças por legua. Cada Polygono forma um grande Boulevard de 20 braças de largura sendo 10 br. p. ^a leito da estrada dos vehiculos e cinco por lado com arvoredo de mangueiras para o transito a pé.
2.º	68° 30'	670	»	5	55	»	»	750	
3.º	82° 30'	320	»	»	»	430	»	750	
3.º	96° 30'	»	»	»	115	145	»	271	

Fonte: MUNIZ, op. cit. – Anexo.

Traduzir medidas métricas indicadas em documentos da época do Império é atividade de risco, uma vez que não havia padronização das medidas e, quando explicadas, referiam-se a outras medidas igualmente não-padronizadas. A légua, a braça e os palmos são as três medidas mais encontradas em leis, relatórios e outros textos do Império sobre terras, colonização e imigração. Atribui-se a uma braça - medida

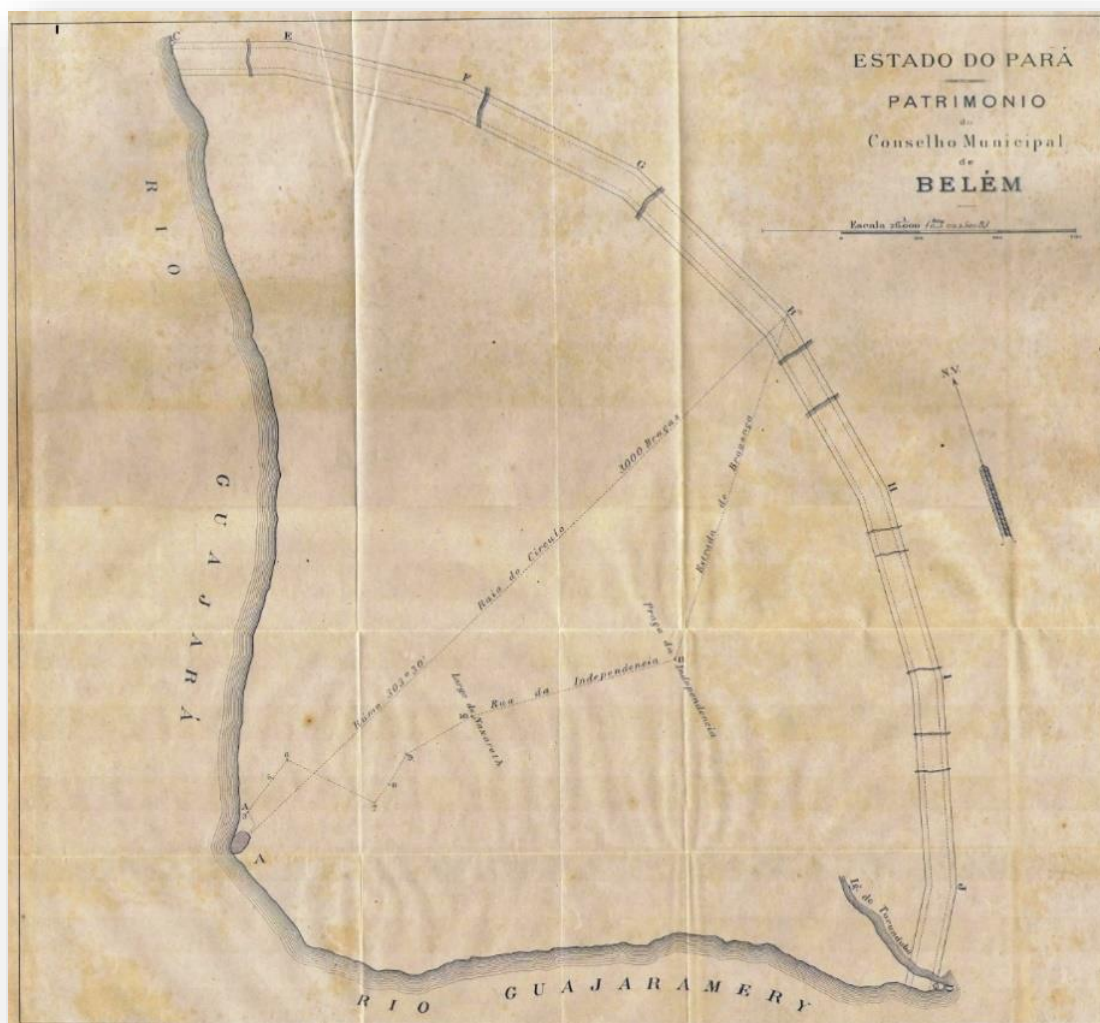
²⁴⁰ MUNIZ, op. cit, p.96-97.

²⁴¹ MUNIZ, op. cit., p.98.

correspondente ao comprimento de dois braços abertos - 2,20 m; e ao palmo a medida de 0,22m²⁴².

Dessa forma, segundo nas descrições do Boulevard, esta grande avenida era constituída de leito carroçável e calçadas arborizadas. O Boulevard que media 20 braças, correspondia a 44 metros de largura: possuía 10 braças, que equivalia a 22 metros, destinada para leito da estrada dos veículos e 05 braças por lado, que correspondia a 11 metros cada, para calçadas com arvoredo de mangueiras para o transito a pé.

Figura 25 - Mappa nº 15 do Conselho Municipal de Belém



Fonte: MUNIZ, op. cit.- Anexo.

A importância do valor da cartografia de Ó de Almeida está na forma desenhada da jurisdição da 1ª légua patrimonial que até então, só existia na forma de documento

²⁴² LEMOS, José Gabriel de Brito. **Medidas e pesos durante o regime colonial**. In Pontos de partida para a história econômica do Brasil. 3a. ed. São Paulo: Editora Nacional. 1980, p. 352-355.

escrito e, a partir de seu levantamento, ele contribuiu nos planos futuros dos projetistas Nina Ribeiro e José Sidrim irão utilizar a forma de fechamento da 1ª légua patrimonial. No momento que Palma Muniz redesenha o plano de Ó de Almeida ele faz uma alteração importante no Boulevard de 44 metros. Isso se dá em razão dos períodos serem distintos: o plano de Ó de Almeida data de 1862 e o de Palma Muniz em 1904 onde ele vai refletir o momento histórico das grandes reformas urbanísticas que estavam ocorrendo na Europa. Dessa forma esse foi o primeiro boulevard, assim designado no Império, nas tabelas e desenhado na planta sob mapa de nº 15, sob seus polígonos, contornando a primeira légua, o qual será denominado na planta do engenheiro Nina Ribeiro de Boulevard da Câmara.

Seguindo-se a cronologia das sucessivas providencias tomadas pela Câmara de Belém com relação a concessão de 1627, chega-se finalmente à decisão da vereação de 1883-1886 designando que o engenheiro da Câmara Manoel Odorico Nina Ribeiro faça o levantamento e a demarcação da primeira légua patrimonial da cidade²⁴³. Palma Muniz²⁴⁴, apresenta, assim, a quarta planta do patrimônio, onde a extensão das terras compreendidas na demarcação da sesmaria de 1627 é de 4.110 hectares, ou 41.100.000 metros quadrados, reproduzida sob o mapa nº16, no trabalho realizado por Nina Ribeiro onde ressalta que “este engenheiro apresentou uma planta do patrimônio, (...) na qual, além do levantamento da parte urbana da cidade de Belém, projectou o alongamento e o alargamento da capital do Estado do Pará, ocupando a área total da primeira légua”²⁴⁵.

Para Cristóvão Duarte, em sua dissertação de mestrado *Belém do Pará: a cidade na virada do século XIX: modernidade no plano urbanístico de expansão da cidade*, a citação acima transcrita veio a reforçar, senão mesmo confirmar, a hipótese que ele levantou ao longo de sua pesquisa sobre a iniciativa voluntária de Nina Ribeiro, a tarefa

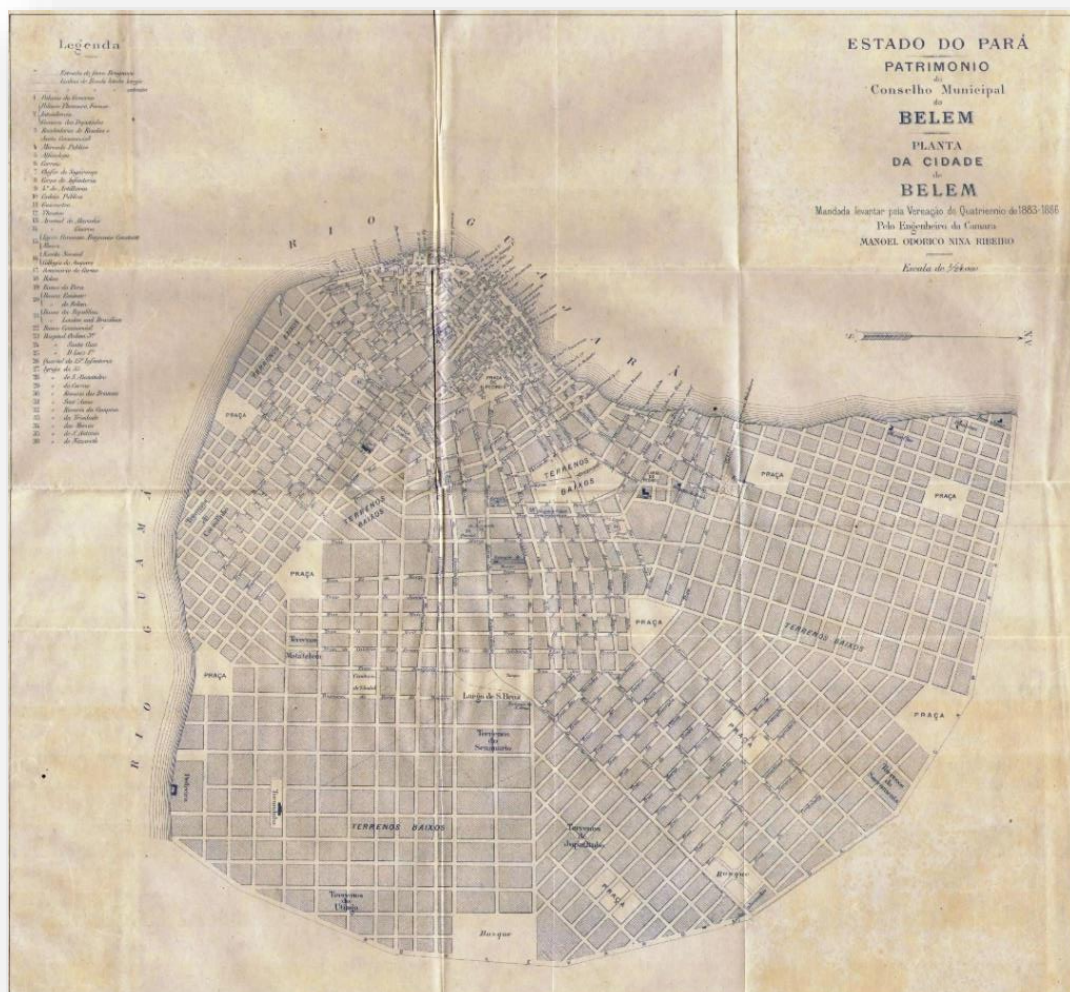
²⁴³ DUARTE, Cristóvão. **Belém do Pará: a cidade na virada do século XIX: modernidade no plano urbanístico de expansão da cidade**. 132f. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Fevereiro, 1997.

²⁴⁴ MUNIZ, op. cit., p.98. A planta apresentada por Nina Ribeiro, cujo original não foi possível localizar, encontra-se reproduzida no livro *Patrimônios dos Conselhos Municipaes do Estado do Pará*, publicado em 1904, pelo engenheiro civil e chefe de Seção da Secretaria de Obras Públicas, Terras e Viação do Pará, João de Palma Muniz.

²⁴⁵ MUNIZ, op. cit., p.98. No Relatório de 1902 apresentado pelo intendente senador Antônio José de Lemos ao Conselho Municipal de Belém em 15 de novembro de 1902, à p. 358, sob título de área geral da cidade, lê-se que, até 1902, a área edificada de Belém era de 24.031.972m² e a área pouco edificada era de 16.513.896m², perfazendo um total de 40.515.868m².

de projetar a futura expansão da cidade: “tal hipótese sustenta-se no fato de não haver sido identificado, na documentação consultada, nenhum indício oficial ou extraoficial de uma encomenda, politicamente, tão importante como esta”²⁴⁶. Ao contrário, e de acordo com o que foi exposto, o escopo do trabalho ordenado pela Câmara consistia, tão somente, na redefinição dos limites territoriais sob jurisdição do município. A ausência de uma demanda oficial com relação ao plano explicaria o fato de não terem sido tomadas as providências necessárias para sua implantação imediata. De fato, o plano ficou “engavetado” até 1897 quando, sob administração de Antônio Lemos, seria retomado²⁴⁷.

Figura 26 - Mappa nº 16 – Planta da Cidade de Belém. 1883-1886.



Fonte: MUNIZ, op cit., 1904 – Anexo.

²⁴⁶ DUARTE, op. cit., 1997, p. 57.

²⁴⁷ DUARTE, op.cit., p. 57.

Em termos projetuais, Cristóvão Duarte afirma que o plano prevê a ocupação da área livre remanescente entre o núcleo urbano existente e os limites da primeira Léngua Patrimonial, através da implantação de quatro setores de malha viária ortogonal, rotacionados em forma de leque, acompanhando o curso do arco de quadrante no qual se inscreve a poligonal que define os limites: “constituem esses limites a própria estrutura urbana preexistente, as margens do rio Guamá (limite sul) e a baía do Guajará (limite norte) e a poligonal que define os limites da primeira légua patrimonial (limite leste)”. A malha estende-se indiferente na direção daqueles limites até ser por eles interceptada²⁴⁸:

O primeiro setor compreende a área de expansão ao longo do rio Guamá, na direção sul da cidade, onde se localizou o bairro do Jurunas. O referido trecho apresenta como geratriz geométrica o prolongamento do eixo da antiga travessa de São Mateus, no centro histórico que foi estendido até a margem do rio. As quadras apresentam dimensões reduzidas e nota-se a mudança de escala na caixa das ruas projetadas A Av. Padre Eutíquio com 7 metros de largura no seu trecho original passa a medir 22 metros de largura de seu prolongamento até a margem do rio Guamá.

O segundo setor da malha compreende a área de expansão onde se localizou o bairro do Guamá, a sudoeste da cidade. A geratriz geométrica consiste no prolongamento do antigo eixo de penetração formado pela via denominada à época do projeto, avenida Independência. Ocorre aumento nos tamanhos das referidas quadras desse setor pela tentativa de incorporação dos eixos viários do núcleo, medindo em torno de 200 X 300 metros.

O terceiro setor da malha urbana compreende a área de expansão onde se localizaram os bairros do Marco e Pedreira. Rotacionado 45 em relação ao setor anterior, possui como geratriz geométrica do traçado o eixo da Estrada de Ferro Belém-Bragança. Apresenta um plano reticulado homogêneo, onde as distâncias entre as vias se mantêm invariantes. As quadras medem aproximadamente 125X250metros.

O quarto setor da malha compreende a área de expansão onde se localizou o bairro do Telégrafo, a nordeste da cidade. A variação dos desenhos das quadras obedece a um critério compositivo diminuindo de tamanho à medida que se aproximam da margem da baía do Guajará. As dimensões das quadras variam 135X245metros, 135X201metros e 105X135metros.

Outro fator importante observado no desenho do plano urbanístico permite supor que os ventos dominantes exerceram alguma influência na determinação da orientação das vias do plano, por conta das preocupações de caráter higienista, presentes em Belém no final do século XIX. As vias principais dos setores acima encontram-se orientadas na direção do quadrante dos ventos dominantes, cuja atuação sobre a cidade oscila entre duas direções principais, Leste-Oeste e Norte-Sul. Assim, Cristóvão Duarte²⁴⁹ afirma sobre a implantação dos quatro setores da malha viária:

²⁴⁸ DUARTE, op. cit., p. 58.

²⁴⁹ DUARTE, op. cit., p.61.

No segundo setor descrito, bairro do Guamá, as vias encontram-se orientadas no sentido leste-oeste; no terceiro setor descrito, bairro da Pedreira e Marco, as vias estão rigorosamente orientadas no sentido nordeste-sudeste; e, no quarto setor, junto à baía do Guajará a orientação das vias principais estão próximas da direção norte-sul.

Ventura Neto, na sua obra *Belém e o imobiliário: uma cidade entre contratos e contradições*, após marcar a Primeira Légua em vermelho, faz observações sobre as quadras e as aéreas alagadas:

Destaque para as áreas alagadas, marcadas em poligonais na cor azul, que haviam sido contornadas pela malha urbana, com exceção do Igarapé das Almas e do Igarapé do Reduto, marcados com poligonais verdes, que haviam sido incorporados à malha urbana do período²⁵⁰.

Figura 27 - Mappa nº 18 – Belém e os terrenos adjacentes. 1883-1886.



Fonte: Adaptação ao mapa de MUNIZ, op cit., 1904 - Anexo

Temos uma comparação muito pertinente com as cidades de origem portuguesa onde Manuel Teixeira²⁵¹, em sua obra *A forma da cidade de origem portuguesa* mostra que suas especificidades têm a ver com muitos aspectos: suas heranças culturais no

²⁵⁰ VENTURA NETO, op. cit., 2015, p.58.

²⁵¹ TEIXEIRA, Manuel C. **A forma da cidade de origem portuguesa**. São Paulo: Editora Unesp – Imprensa oficial do Estado de São Paulo, 2012. p. 12.

contexto europeu e extra europeu, as lógicas de localização e de escolha dos sítios para implantação de núcleos urbanos, os elementos geradores dos traçados, sua relação com as características físicas do território e com as estruturas geométricas subjacentes ao plano, as hierarquias e os elementos de referência dos traçados, as praças e seu papel na organização urbana, as estruturas do quarteirão e de loteamento e os processos de planejamento e de construção da cidade.

Faz-se necessário levar em conta os fatores civilizacionais e os culturais. Quando os fatores civilizacionais prevalecem, as morfologias urbanas são menos regulares e geralmente chamadas de vernáculas²⁵², orgânicas e não planejadas. Os principais elementos estruturantes da cidade são as ruas que se implantam sobre as linhas naturais do território e edifícios singulares localizados em pontos dominantes. Por sua vez, quando prevalecem os fatores culturais, as morfologias resultantes são mais regulares, adotam padrões geométricos e são chamadas de eruditas²⁵³ ou planejadas. Nesse caso, é o próprio espaço urbano, definido por um traçado regular de base geométrica, que é o elemento estruturante fundamental da cidade²⁵⁴.

Podemos entender, então, que nas cidades de origem portuguesa sempre encontramos articuladas essas duas vertentes, que correspondem a duas concepções distintas de ordenamento do espaço urbano. Dessa forma, a Província do Grão-Pará foi assim constituída: inicialmente uma componente vernácula, herdeira da cultura portuguesa - oriunda da civilização mediterrânica e, com o processo de desenvolvimento, em finais do século XIX, uma componente erudita, herdeira da cultura urbana romana, reformulada no Renascimento, e que se traduz na regularidade e geometria dos traçados. Eidorfe Moreira chama atenção para essa regularidade do plano pelo fato de Belém nascer como uma cidade do renascimento, uma cidade projetada por engenheiros militares, que não conheciam outra maneira de fazer a cidade senão através do acordoamento, que era fazer a rua através de uma corda esticada que se mantinha reta e ali se traçava a rua.

²⁵² Essa componente vernácula corresponde habitualmente às primeiras fases de implantação urbana, feitas sem o recurso de técnicos especializados, em que se observa uma estreita relação do traçado urbano com as características físicas de seus locais de implantação.

²⁵³ Esse componente erudito está geralmente presente em fases posteriores de desenvolvimento, quando o crescimento urbano ou a importância da cidade justificam a participação de técnicos especializados, com uma formação teórica e detentores de um conhecimento intelectual.

²⁵⁴ TEIXEIRA, op.cit, p.12-13.

Manuel Teixeira afirma que a cidade portuguesa não contraria o sítio em que se implanta; em vez disso, tira partido dele e se constrói com ele. Como consequência, os traçados urbanos portugueses raramente eram geometricamente rigorosos:

Além de suas referências geométricas, tais traçados adaptavam-se à topografia, à hidrografia e ao ambiente físico de seus locais de implantação, sendo frequentemente subvertidos para uma melhor adequação ao terreno, sob o ponto de vista funcional, formal ou simbólico. Essa plasticidade dos traçados urbanos portugueses não se traduzia, contudo, em estruturas amorfas²⁵⁵.

As estruturas de quarteirão e de loteamento são duas componentes do plano da cidade que caracterizam os traçados urbanos de origem portuguesa. Nas cidades portuguesas existem três tipos fundamentais de estrutura de quarteirões:

O primeiro corresponde ao quarteirão das cidades medievais, planejadas dos séculos XIII e XIV, estreito e comprido, em que os lotes urbanos dispostos paralelamente, uns aos outros, iam de lado a lado do quarteirão. A frente do lote, onde se construía a casa, dava para uma rua principal, enquanto a de trás, onde se situava o quintal e alguma construção acessória, dava para uma rua de serviço, secundária. O segundo tipo de quarteirão é menos alongado, mais proporcional em suas duas dimensões. O quarteirão é segmentado longitudinalmente e existem duas fileiras de lotes, dispostos costas com costas (interior de quarteirão), com frentes para duas ruas e ruas transversais, para as quais davam os lotes situados no extremo dos quarteirões. Surgem no século XVI justificando uma maior densidade de ocupação. E o terceiro tipo de quarteirão é aquele que tem uma forma idêntica ao anterior, ou é quadrado, mas no qual existem lotes virados para as quatro faces. Esse tipo de quarteirão foi desenvolvido no final do século XVI onde o conceito de interior de quarteirão se consolida²⁵⁶.

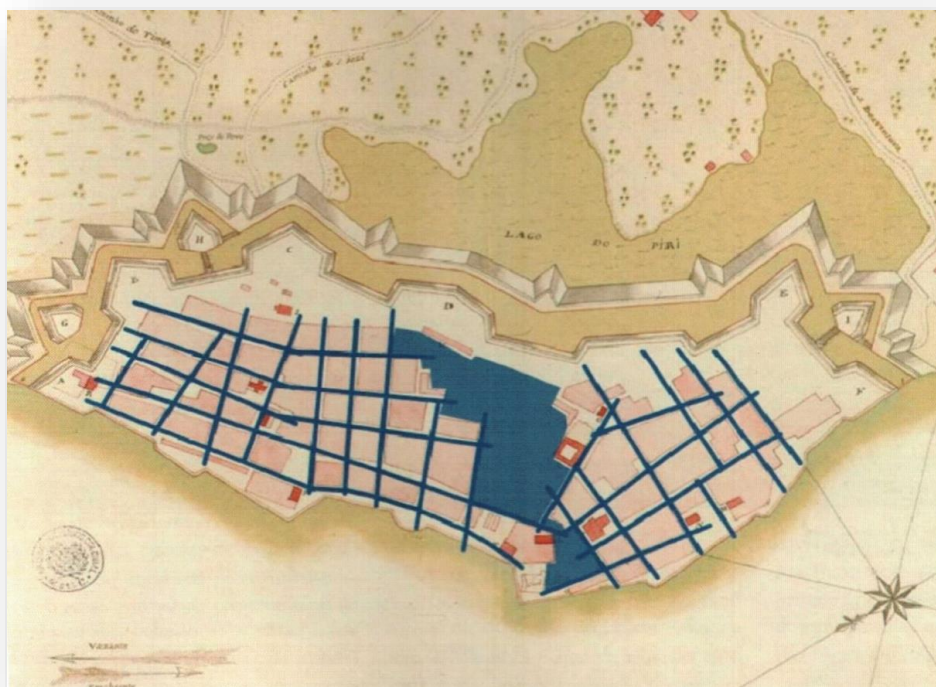
As praças desempenham papel fulcral na estruturação dos espaços urbanos, traduzindo sua importância funcional e simbólica. Do ponto de vista funcional, Manuel Teixeira observa que as praças podem ter diversas origens: praças com função de mercado, praças com função religiosa, praças com funções militares, praças com funções políticas e administrativas. Uma característica importante da tradição portuguesa é a multiplicidade de praças dentro de um mesmo núcleo urbano, com diferentes funções. As praças que resultam do encontro de malhas urbanas distintas surgiram em consequência do processo usual de crescimento das cidades portuguesas, que se processava pela adição de sucessivas malhas urbanas, correspondendo a diferentes unidades de crescimento. O espaço residual formado entre elas, o espaço não planejado e não desenhado, eram locais de desenvolvimento de praças.

²⁵⁵TEIXEIRA, op.cit., p.14.

²⁵⁶TEIXEIRA, op.cit., p.87-88.

Exemplos de praças que se originaram a partir da lógica do traçado são, no caso das cidades marítimas ou ribeirinhas, as praças que se desenvolveram de frente para água. Percebemos na imagem abaixo, Figura 26, os espaços residuais no encontro de malhas urbanas, locais de desenvolvimento de praças na planta da cidade de Belém do Grão-Pará, “fortificada pelo methodo mais simples e de menor despeza q’pode admitir a irregularidade da sua figura e desigualidade do seu terreno em parte pantanoso, e em parte cheio de obstáculos e dificuldades principalmente sobre a margem do rio”²⁵⁷ Projeto oferecido ao Ilmo. e Exmo. Sr. João Perreiras Caldas do Concelho de S.M.F. Gov.or e Capp.m Gen. Do Grampará, Maranhão e Piauihy, Gaspar João Geraldo de Gronfeld, 1773.

Figura 28 - Planta da cidade do Grão Pará, projecto de Gaspar João Geraldo de Gronfeld, 1773.



Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino

No século XVIII, a praça regular, de forma quadrada ou retangular, centrada na malha urbana e tendo muitas vezes o papel de elemento gerador de todo o traçado, tornou-se o modelo dominante: os lados das praças definiam as direções a partir das quais, através

²⁵⁷TEIXEIRA, op.cit., p. 111.

de sucessivas paralelas e perpendiculares, estruturava-se uma malha ortogonal em que se inseriam o traçado das ruas e a estrutura dos quarteirões²⁵⁸.

Várias serão as impressões feitas dessa planta de Nina Ribeiro: na obra de Palma Muniz, em *Patrimônios dos Conselhos Municipais do Estado do Pará, de 1904*, sob o Mapa Anexo nº 16; no mapa doado por Adolpho Dourado, ao Instituto Histórico e Geográfico do Pará em 1955, sob nº 56; em *Albúm Descritivo Amazônico de 1899* de Arthur Caccavoni; em *L'état de Pará* de 1897 de Ignácio Baptista de Moura, dentre outras. Nas plantas dessas diversas obras percebemos que a denominação da rua Nova do Imperador, a rua que comunica o rio e a cidade imperial, não aparece grafada dessa forma, a qual foi chamada na planta de Nina Ribeiro como Boulevard da Republica e nas demais obras reproduzidas. Percebemos que os mapas das obras citadas acima são publicados anos depois do levantamento realizado, o que nos leva a imaginar como seria a tecnologia daquela época para montagem do referido mapa; o mapa da época da Belém Império existiu apenas como levantamento feito por Nina Ribeiro no período – 1883-1886, pois Ernesto Cruz em seu livro *Ruas de Belém* informa que:

(...) foi aberto na administração do Dr. Bernardo de Souza Franco, no ano de 1848, om a denominação de rua Nova do Imperador. Teve antes esse caminho o nome de Boa Vista. O Dr. Souza Franco, depois titular do Império, contratou com Vitório de Figueiredo e Vasconcelos, o aterro daquela rua, pelo preço de 7 contos e duzentos mil réis, obra que ficou concluída já na administração do conselheiro Jerônimo Francisco Coelho. ...O Dr. Manuel Barata, saudoso historiador paraense, e na época presidente do Conselho Municipal de Belém, propôs em sessão de 20 de dezembro de 1889, a substituição do nome da rua Nova do Imperador para Boulevard da Republica²⁵⁹.

No Mapa nº 16, Planta da Cidade de Belém. 1883-1886 de Palma Muniz, em *Patrimônio dos Conselhos Muncipaes do Estado do Pará*, observamos a existência de dois *Boulevards*: O *Boulevard* da República, as margens da baía do Guajará e, o *Boulevard* da Câmara, contornando e margeando, assim, a légua patrimonial. Daí, portanto, pode-se deduzir a razão pela qual Nina Ribeiro, acompanhando o desenvolvimento urbano que ocorria na Europa, deva ter utilizado dessa nomenclatura nas referidas ruas no Império.

²⁵⁸ TEIXEIRA, op.cit., p.111 e 119.

²⁵⁹ CRUZ, Ernesto. *Ruas de Belém* (Significado Histórico de suas Denominações). Belém: Conselho Estadual de Cultura, 1970, p. 137-138.

3.2 A NOVA RUA COMERCIAL E SEUS ÍCONES URBANOS

As formas apresentadas pelas cidades refletem as organizações sociais, as estruturas políticas e econômicas e ainda o modo de vida dos seus habitantes. No mesmo sentido, a morfologia das cidades é desenhada e construída a partir de necessidades, de vontades e de decisões políticas e econômicas. Assim, a morfologia das cidades não é estática, e sim, histórica, pois ela é constantemente transformada.

*Willi Bolle*²⁶⁰, através do método da história topográfica, focaliza os lugares e, em especial, os ícones urbanos como repositórios da história da cidade, onde se possa traduzir a percepção local para um código universal e estabelecer uma medição entre a cidade que foi e o agora de sua cognoscibilidade. O conceito de “ícone urbano” utilizado por Benedito Nunes²⁶¹, onde tais ícones são marcas topográficas de determinadas épocas, projetos urbanos e estilo de vida, estarão presentes na Rua Nova do Imperador, às margens da baía do Guajará, onde iniciará o processo das construções emblemáticas que farão parte do futuro *Boulevard da República*. Assim como *Willi Bolle* em seu artigo “Belém, porta de entrada da Amazônia”, o procedimento de nossa historiografia topográfica será uma leitura da cidade de Belém a partir de um ícone de modernização: o Boulevard da República. E nesse novo conceito de avenida, inspirado no “ícone da época” será observada a vida cotidiana desse boulevard no mercado de trabalho, nos seus construtores e na sua concepção.

A despeito das adversidades, a fisionomia da cidade mudava através de seu porto. Em 16 de dezembro de 1842, o presidente Bernardo de Sousa Franco, consultando o governo central, consegue a autorização do Ministério da Guerra para a demolição dos restos do forte de São Pedro Nolasco, que se encontrava praticamente em ruínas, para a construção do cais e ponte em frente ao antigo convento das Mercês, onde funcionava a Alfândega e a Recebedoria. O Reduto de São José também foi demolido para serem levadas até o mar as travessas da Piedade e da Estrela. Em frente à baía surge, finalmente, a rua **Nova do Imperador**, facilitando o acesso à Alfândega e tornando pública a área

²⁶⁰ BOLLE, Willi. “Belém, porta de entrada da Amazônia”. In: CASTRO, Edna. *Cidades na Floresta*. São Paulo: Annablume, 2008. p.99-147.

²⁶¹ NUNES, Benedito; HATOUM, Milton. *As crônicas de duas cidades: Belém – Manaus*. Belém: Secult, 2006, p. 20.

anteriormente constituída pelos fundos das propriedades da rua da Boa Vista. Essa nova rua comercial irá aglutinar, a partir de então, boa parte dos serviços portuários, de fiscalização e as principais firmas exportadoras da cidade, além de diversas casas comerciais.

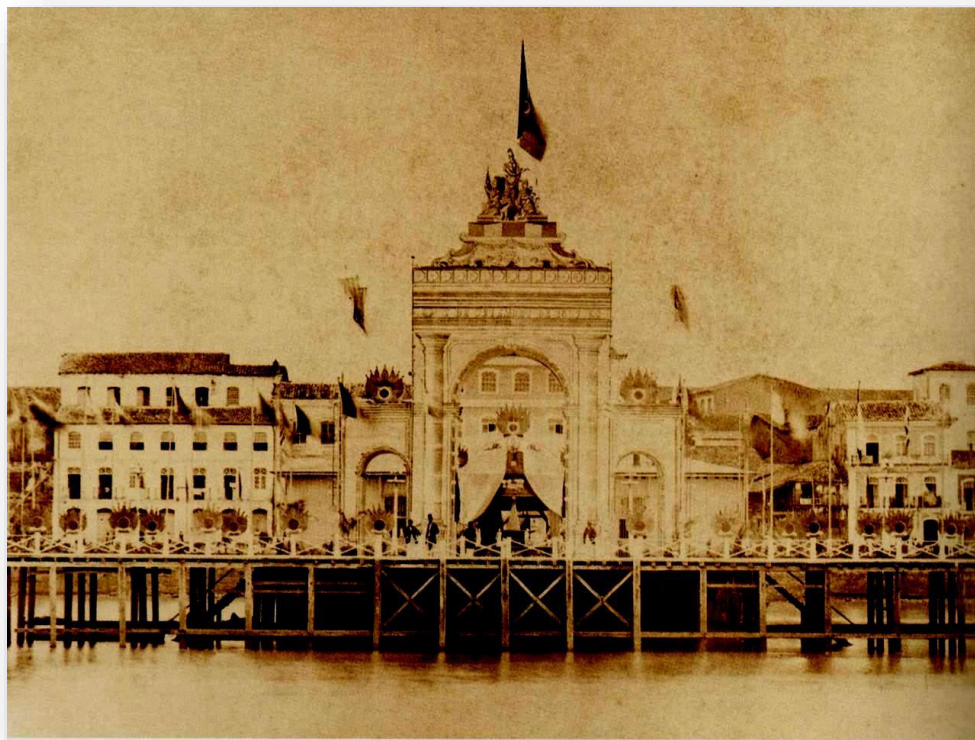
Foi numa tarde chuvosa do dia 5 de abril de 1867 que o elegante navio inglês “Hevelius” da *Red Cross Line*, em transito para os Estados Unidos da América do Norte, adentrou as águas do rio Pará em busca do porto de Santa Maria de Belém. A bordo, D. Pedro II, o Imperador do Brasil, acompanhado de sua esposa Dona Thereza Christina, estava em viagem aos Estados Unidos da América. Ao entardecer, o Presidente da Província do Grão-Pará, Dr. Francisco Maria Corrêa de Sá e Benevides, encaminhou ao monarca mensagem de felicitação por meio de representantes da Assembleia Legislativa. Depois da abertura da navegação, as companhias inglesas organizaram a linha regular entre Belém e Liverpool. Um pouco mais tarde, Belém seria chamada de nova Liverpool²⁶². O Imperador veio a Belém para declarar oficialmente a abertura da navegação no rio Amazonas. Para a chegada do Imperador, improvisou-se um grande pavilhão defronte do Rio Guamá, fotografado pelo italiano Felipe Augusto Fianza²⁶³, que acompanhava a comitiva e que o tornaria o maior registrador de imagens da Belém do século XIX. Foto tomada defronte do Arco de triunfo erigido pela Companhia do Amazonas²⁶⁴ para receber D. Pedro II na cerimônia de abertura do rio Amazonas à navegação internacional em 5 de setembro de 1867, Figura 29.

²⁶²NUNES, Benedito; HATOUM, Milton. *op. cit.*, 2006.

²⁶³ PEREIRA, Rosa Claudia Cerqueira. **Photografia Fianza: um foco obre Belém (XIX/XX). Revista Estudos Amazônicos**, V. 6, nº2, 2011, p.2. A produção do fotógrafo Felipe Augusto Fianza representa um acervo documental importante para a história da cidade e dos agentes sociais de Belém do século XIX e início do XX. A maioria das fotografias representa cenas que retratam o cotidiano dos transeuntes nos espaços dos mercados, das praças e das principais avenidas e ruas. Embora haja fotografias que excluam totalmente a presença humana, às vezes as pessoas aparecem apenas em primeiro plano, deixando-nos a percepção de que nestes recortes fotográficos o fotógrafo estava ciente da presença humana, mesmo quando a deixava aparecer no cenário como detalhe secundário. Fianza, português, natural da cidade de Lisboa, veio para o Brasil e tornou-se a maior expressão da fotografia no Pará. Sobre sua chegada ao Brasil, especificamente em Belém, não se tem registro, entretanto os anúncios de suas atividades começaram a aparecer no ano de 1867, como retratista photographo, tendo à época aproximadamente 20 anos e já se dedicava à fotografia. Sobre sua infância, vida pessoal e profissional, antes de vir para Belém, existem poucas informações, mas sabemos que seus pais eram portugueses e chamavam-se: Fernando Gabriel Fianza e Maria de Jesus Fianza. As lacunas sobre a vida pessoal de Fianza não prejudicam a tarefa de trazer à tona as realizações desse lusitano que exerceu a arte de fotografar até 1903.

²⁶⁴A Companhia do Amazonas ou Companhia de Navegação à Vapor do Amazonas é a mesma *Amazon Steam Navigation Company, Limited*. (Conf. Paranaguá, Relatório, 1883, p. 62).

Figura 29 - Pórtico para a visita de D. Pedro II a Belém – Felipe Augusto Fidanza, 1867.



Fonte: VASQUEZ, op. cit., 2003.

Fidanza documentou de forma inovadora e antecipatória “o espírito jornalístico, apresentando um impacto visual em que o cenário deixa transparecer a existência de edifícios e de um arco que constituíam o panorama da cidade, quando na verdade era apenas um efeito visual”.²⁶⁵

Entrávamos nos últimos quarenta anos do século XIX e, em 1869, o Presidente José Bento da Cunha Figueiredo:

(...)incumbi ao engenheiro Tibúrcio de levantar uma planta e orçamento de um novo caes, desde a Sacramentoa até o lugar do Ver-o-Peso com 784m de extensão e 50m de largura, e que se poderá edificar **sete novos quarteirões**, que podem receber 40 boas casas de comércio. Feito o plano e orçamento convidei a Praça do Commercio e os proprietários de prédios fronteiro ao antigo caes, para declararem se querião ficar com os terrenos coma obrigação de fazerem a sua custa o novo caes e seu aterro...

(...) A Praça do Commercio e os proprietários aceitaram não a construir, mas a pagaram 4.000\$000 réis por braça corrente de caes e aterro e que o governo mandasse fazer por seus engenheiros, documentos nº 11 a 21. Sendo o orçamento de 3.000\$300 réis por braça corrente, não hesitei em aceitar a proposta como vantajosa em muitos sentidos, a saber: em ter-se um excelente caes sem dispêndio dos cofres públicos; um terreno extenso de edificação de que deve ressaltar boa receita tanto para a província, como para a fazenda em

²⁶⁵ VASQUEZ, Pedro Karp. *O Brasil na fotografia oitocentista*. São Paulo: Metalivros, 2003.

geral; lugares amplos e apropriados para armazéns e pontes de desembarques; melhor acesso para a descarga de navios, e finalmente a conveniência de não entregar á velleidade edificações, que contendem com a frente da cidade²⁶⁶.

Figura 30 - Rua do Imperador por ocasião da chegada dos voluntários da Guerra do Paraguai [187-?].



Fonte: Biblioteca Nacional, RJ.

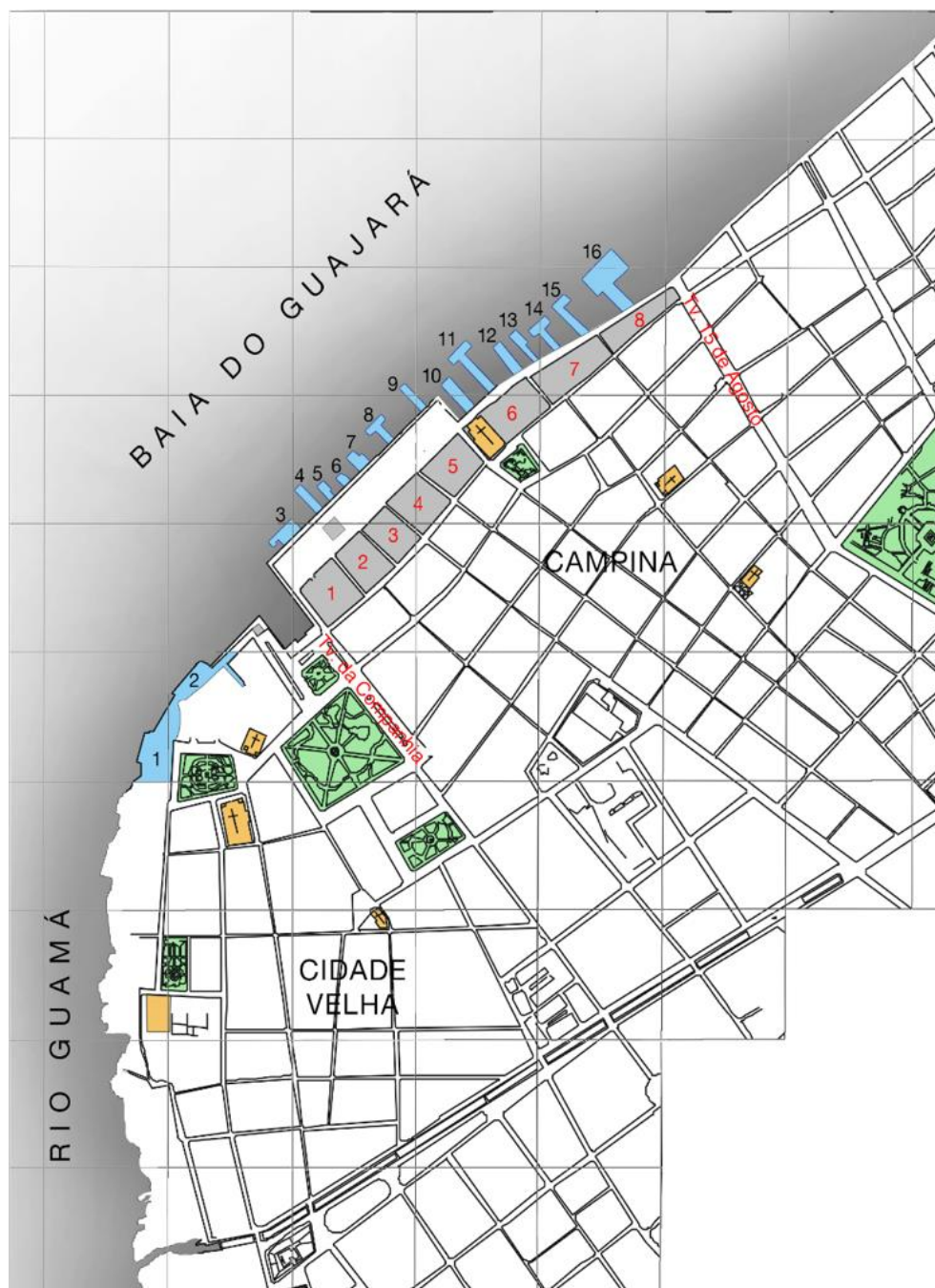
3.2.1 Numeração e confluências da Rua Nova do Imperador

Na planta de Nina Ribeiro, às margens da baía do Guajará, são representadas a configuração e morfologia da cidade apresentando com maior destaque as quadras que compõem a Rua Nova do Imperador: a ocupação da orla da cidade na cor cinza; os trapiches na cor azul celeste, as praças na cor verde e as edificações religiosas na cor laranja. Serão 08 quadras que irão compor a Rua Nova do Imperador e 16 trapiches às margens da baía do Guajará, no trecho compreendido entre a Travessa da Companhia e terminando na Rua 15 de Agosto, assim distribuídas: Tv. da Companhia, Tv. Ocidental do Mercado, Tv. Oriental do Mercado, Tv. 7 de Setembro, Tv. Padre Eutíquio, Tv do

²⁶⁶ FIGUEIREDO, Conselheiro José Bento da Cunha. *Relatório* 16 de maio de 1869, p.9.

Passinho, Tv. das Mercês, Tv. Dos Rosários, Rua 1º de Março e Tv. 15 de Agosto. Dessas quadras serão apresentados posteriormente as edificações e os trapiches que fazem parte da paisagem dessa rua, a serem tratados nos subitens referentes aos mesmos.

Figura 31: Mapa localizando a Rua Nova do Imperador com suas 08 quadras situadas no trecho entre a Tv. Da Companhia e Tv. 15 de Agosto e seus trapiches irregulares.



Fonte: Escritório M2N Arquitetura.

Sobre a numeração da rua comercial, em 15 de novembro de 1851, a Lei n.º 217, dispôs que a Câmara mandasse inscrever, impreterivelmente, no ano financeiro de 1852, os letreiros das ruas, travessas e praças ou largos da cidade; e obrigou os proprietários dos prédios a fazerem numerar as portas de suas propriedades, pela ordem numérica, conforme fosse designada pela Câmara. Esta ordem numérica foi a mesma já adotada anteriormente²⁶⁷.

O regulamento de 7 de junho de 1862, para a arrecadação e fiscalização do imposto predial, determinou que todas as casas da rua seriam numeradas, de uma a outra extremidade, por duas séries de números, sendo a dos pares seguidamente posta ao lado direito, e a dos ímpares ao esquerdo do caminhante que partisse do começo da rua²⁶⁸. Esta numeração, como também a designação dos nomes das ruas, continuou a ser feita ainda pelo mesmo sistema implantado em 1842 e em 1852, sempre com algarismos e caracteres brancos em fundo preto, pintados nas vergas das portas e nas paredes das esquinas²⁶⁹.

Começava, então, a preocupação com a lógica da numeração das casas numa rua e sua localização dentro da cidade. A Rua Nova do Imperador, como uma rua recém criada, naquele momento, seguiu o método da numeração sequencial²⁷⁰: o início dela começa no ponto da rua que fosse mais próximo do centro da cidade. Isso, por que, a lógica é que as ruas tendem a crescer do centro para a periferia, considerando o centro a parte mais antiga da cidade. A rua será composta de números ímpares e pares, sendo que no posicionamento inicial da rua, os números ímpares ficam à esquerda e os números pares à direita. Os números das casas são equivalentes à distância em metros entre a porta ou portão de entrada e o início da rua para cada terreno. A numeração é feita por esse método para que, futuramente, na necessidade de divisão de um dos lotes, ao ter uma nova porta de entrada, seja possível dar continuidade ao número sequencial. Com os números dispostos nessa ordem, torna-se lógico, também, entender quantos metros essa rua possui em relação a numeração adotada, visto a medição do número da porta ser métrica e crescente.

²⁶⁷ *Folha do Norte*, 01.01.1915, p.3

²⁶⁸ *Folha do Norte*, 01.01.1915, p.2.

²⁶⁹ *Folha do Norte*, 01.01.1915, p.2

²⁷⁰ Esta é uma técnica que aproveita o alinhamento da disposição dos imóveis e sua sequência adotando a ordem crescente dos números, independente da distância entre os imóveis.

O jornal *A Folha do Norte* anuncia que a Câmara Municipal, por uma postura de março de 1884, determinou que a numeração dos prédios fosse de algarismos brancos, em relevo, sobre placas de ferro, fundidas, de fundo preto, ficando os números pares ao lado direito, e os ímpares ao lado esquerdo, alternadamente. Este novo sistema de numeração em placas não chegou, porém, a ser realizado²⁷¹.

À respeito das confluências de quadras será feita uma análise da configuração da malha urbana, observando como foram dispostas essas confluências. Carlos Rocque em sua coleção *Antologia da Cultura Amazônica*, no volume IV denominado “História e Ensaio Históricos – Memórias”, apresenta o texto de Manuel Braga Ribeiro²⁷² no qual registra a “Rua dos 48” onde apresenta um breve resumo sobre as primeiras ruas de Belém, no qual destacamos a abertura das primeiras ruas do bairro da Campina:

Para comunicar a igreja (Largo da Sé) e o convento de Santo Antônio com a cidade, foi aberto um tortuoso caminho através da mata verdejante... esse caminho bipartiu-se depois em rua dos Mercadores e rua de Santo Antônio, modernamente denominada rua Presidente Wilson.

Por esse tempo (século XVII), foram abertas as travessas do pelourinho (7 de setembro), de S. Mateus (Av. Padre Eutíquio), do Passinho (Campos Sales) e das mercês (Frutuoso Guimarães), não indo as duas primeiras, além do Largo do Quartel (Praça Saldanha Marinho) e as duas últimas da rua do Rosário (Aristides Lobo).

Paralela à rua de Santo Antônio, ficava a do Açougue, depois denominada de Indústria e hoje Gaspar Viana e do Largo das Mercês para o de Palácio, à rua da Praia, depois Boa Vista, depois da Imperatriz, depois 15 de Novembro, não existindo nesse tempo o Boulevard da República, anteriormente denominado do Imperador, por isso que essa via pública foi conquistada ao mar.

Na investigação do processo de expansão urbana em *Cartografia Histórica e Mapas Axiais: uma estratégia para leitura da expansão urbana*²⁷³, a expansão da malha urbana da cidade do Grão-Pará em direção à Campina foi ainda mais significativa: as novas ruas começaram a assumir um formato de grelha ligeiramente deformada, o que se opõe ao desenho menos regular de períodos anteriores. Além disso, a malha demonstra

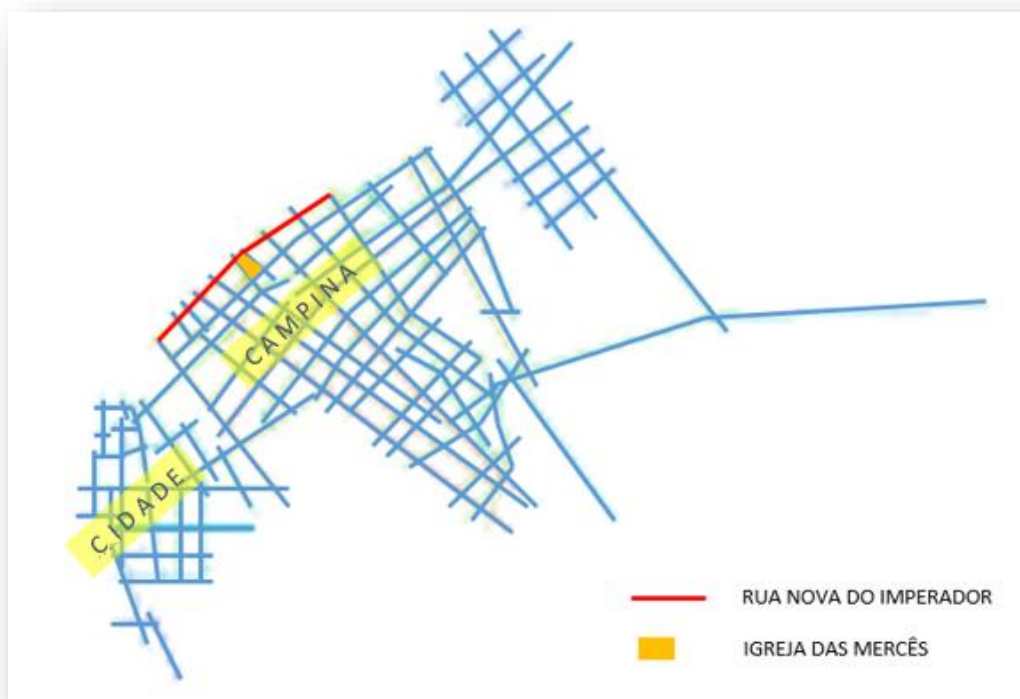
²⁷¹ *Folha do Norte*, 01.01.1915, p.2

²⁷² RIBEIRO, Manuel Braga. **A Rua dos 48**, in Carlos Rocque. *Antologia da Cultura Amazônica*, volume IV, História e Ensaio Históricos – Memórias. São Paulo: Empresa Gráfica da Revista dos Tribunais S.A., 1970, p. 83.

²⁷³ BARROS, Ana Paula; MEDEIROS, Valério; OLIVEIRA, Vítor. **Cartografia Histórica e Mapas Axiais: uma estratégia para leitura da expansão urbana**. In: IV Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, 2011, Porto. Universidade do Porto, 2011. p. 15.

ações globais de planejamento e a consequência da regularidade assumida é a ampliação no número de vias mais integradas, o que facilita os processos de deslocamento urbano e é compatível com a posição assumida por Belém na hierarquia de cidades da América Lusitana.

Figura 32 - Configuração da malha urbana de Belém a partir de 1850.



Fonte: IV Simpósio LusoBrasileiro de Cartografia Histórica/ Adaptação Escritório M2N Arquitetura.

A despeito da contínua expansão, a partir de 1850, a malha de Belém torna-se mais coesa, visto que os bairros apresentam uma maior interação entre suas vias e continuidade entre os diversos bairros. A Campina permanece com o núcleo mais integrado do sistema e o viés de crescimento ocorre para leste, altura em que o Alagado do Piri está praticamente extinto.

Dentro da configuração²⁷⁴ e tipos de quarteirões portugueses, a Rua Nova do Imperador foi dotada do segundo tipo de quarteirão: apresenta-se menos alongado e mais proporcional em suas duas dimensões. No quarteirão existem duas fileiras de lotes, dispostos costas com costas (interior de quarteirão), com frentes para duas ruas e ruas

²⁷⁴Configuração corresponde à maneira pela qual as partes do sistema urbano ou objeto edifício se articulam entre si, fundeando-se no arranjo das estruturas internas componentes. HOLANDA, F.. *O Espaço de Exceção*. Brasília: EdUnB, 2002.

transversais, para as quais davam os lotes situados no extremo dos quarteirões. Os quarteirões com duas ou quatro frentes de lotes podem ter a forma quadrada ou retangular, não ultrapassando a proporção de 1:2 na relação entre o lado maior e o lado menor. A largura da frente dos lotes era idêntica em qualquer um desses tipos de quarteirão, situando-se habitualmente entre os 25 e 30 palmos, considerando o palmo ter 22 cm, correspondendo a 5,5m e 6,6m respectivamente²⁷⁵. Os lotes das quadras que constituem a Rua Nova do Imperador, em sua maioria, ainda apresentam um padrão que predominou no centro de Belém durante o período colonial, lotes profundos com testadas estreitas. O lote que difere deste padrão na época é o do Mercado Público que ocupa uma quadra inteira, e futuramente os lotes dos resultados de possíveis desmembramentos nas edificações de meados do século XX. A figura abaixo representa a configuração das quadras e dos lotes lindeiros a Rua Nova do Imperador estão hachurados na cor azul.

Figura 33 - Parcelamento das quadras aterradas e seus lotes na Rua Nova do Imperador e na Rua da Imperatriz.



Fonte: Adaptação Escritório M2N Arquitetura e Design Ltda.

Ernesto Cruz, em sua obra *Ruas de Belém*, explana sobre os significados e denominações dos bairros e das ruas de Belém. Ele comenta que na administração do Dr. Bernardo de Souza Franco, “foi aberta no ano de 1842, uma rua que ficava paralela à baía do Guajará. A essa rua foi dado o nome de Rua Nova do Imperador (antiga da Boa Vista), em atenção a ser a mais bela e principal da cidade”²⁷⁶. A partir dessa rua serão entendidas as ruas que fazem confluências, sua configuração e os significados dos nomes dessas ruas.

²⁷⁵ TEIXEIRA, op. cit., p.90.

²⁷⁶ CRUZ, op. cit., p. 21.

A primeira quadra, sob nº 01, está situada entre a Travessa da Companhia e a Travessa Ocidental do Mercado. É formada por lotes constituídos de sobrados. O nome Travessa da Companhia permanece até 09 de abril de 1938 quando passa a ser chamada de Av. Portugal, justificada homenagem à Pátria Portuguesa, à qual o Pará deveu a sua colonização. A Travessa Ocidental do Mercado recebeu esse nome por situar ao lado esquerdo do Mercado da Carne.

A segunda quadra, sob nº 02, é constituída integralmente pelo Mercado Municipal entre a Travessa Ocidental do Mercado e a Travessa Oriental do Mercado. Nessa época o Mercado Público era um prédio de um único pavimento. No cartão postal abaixo o prédio da Recebedoria de Rendas à esquerda e à direita o Mercado Público antes da reforma que receberá o segundo pavimento, ainda com sua cobertura em telhas sustentada por estruturas triangulares de madeira destinadas a sustentar os beirais de telhado. Observe os trilhos dos bondes e as carroças de tração animal presentes no mesmo logradouro.

Figura 34 - Recebedoria e Mercado Público



Fonte: Álbum Belém da Saudade (1996), coleção de cartões postais de Yolanda Roberto (Y), p. 76.

A terceira quadra, de nº 03, é constituída por lotes de sobrados, situada entre a Travessa Oriental do Mercado e a Travessa Padre Eutíquio. A Tv. Padre Eutíquio foi

antes chamada de São Mateus, tendo servido, nos tempos coloniais, de divisa aos bairros da Cidade Velha e da Campina. A partir de 1880 é denominada de Padre Eutíquio, onde Eutíquio Pereira da Rocha exerceu importantes funções políticas no Pará, durante o período imperial²⁷⁷. Na imagem acima, Figura 34, é possível identificarmos os sobrados da terceira quadra após o Mercado. A maioria com telhados e beirais aparentes.

Na quarta quadra, sob nº 04, possuímos também lotes de sobrados situados entre a Travessa Padre Eutíquio e a Tv. do Passinho. A Tv. do Passinho, desde os idos coloniais, teve esse nome por causa do Santuário e depois da Capela dos Passos, que durante a Semana Santa servia para os atos religiosos. A Capela fazia parte do solar de propriedade de Ambrósio Henriques, um dos homens mais ricos da sua época, ascendente de tradicional família paraense. Hoje chama-se Tv. Campos Sales²⁷⁸.

A quinta quadra, de nº 05, é constituída por lotes de sobrados e situa-se entre a Travessa dos Passinhos e a Travessa das Mercês. A Travessa das Mercês possui esse nome por passar ao lado da Igreja construída em 1640, pelos frades mercedários.

A sexta quadra, sob nº 06, encontram-se a Igreja das Mercês e a Alfândega (antigo Convento dos Mercedários) situadas entre as a Travessa das Mercês e a Travessa 1º de Março. Denominada de Travessa 1º de Março a partir de 1º de Março de 1870, data comemorativa do término da Guerra do Paraguai, com a fuga e morte do ditador Solano Lopes. Anteriormente, essa travessa se chamava de Rua das Gaiotas²⁷⁹. No cartão postal abaixo vista tomada às proximidades da Travessadas Mercês em direção à Doca do Ver-o-Peso, tendo, à esquerda, parte da fachada da Alfândega – antigo Convento dos Mercedários²⁸⁰ de fundos para a baía do Guajará.

²⁷⁷CRUZ, op. cit., p. 70

²⁷⁸CRUZ, op. cit., p. 73

²⁷⁹ CRUZ, op. cit., p. 74

²⁸⁰CRUZ, op. cit., p. 73

Figura 35 - Igreja das Mercês situada na Tv das Mercês confluência com Rua Nova do Imperador



Fonte: Brasiliana Fotográfica, 1875, coleção de cartões postais do Instituto Moreira Sales -Gilberto Ferrez

Nessa quadra de nº 06, temos pela parte dos fundos uma pintura de Joseph Righini²⁸¹ que retrata o Largo das Mercês na confluência da Tv. das Mercês, tendo a Igreja das Mercês à direita e a frente as ruas dos Mercadores (à esquerda) e da Imperatriz (à direita). Righini vem para o Brasil por volta de 1856 e fixa-se no Maranhão e no Pará. Em 1867, é publicada por Conrad Wiegandt a série de litografias Panorama do Pará em Doze Vistas.

²⁸¹ Joseph Léon Righini (Turim, Itália ca.1820 - Belém PA 1884). Pintor, desenhista, gravador, fotógrafo, cenógrafo, professor. Estudou na Academia de Belas Artes de Turim. Desenhadas por J. L. Righini. É autor de um raro álbum de doze gravuras de Belém do Pará.

Figura 36: Litografia do Largo da Igreja das Mercês.



Fonte: Panorama do Pará em Doze Vistas, de Joseph Leon Righini.

Outra imagem do Largo das Mercês é encontrada no livro *As origens do Museu Paraense Emílio Goeldi* de Luís Carlos Bassalo Crispino, datada de 1875 da Coleção Derby. Percebem-se os sobrados de dois andares, ruas de terra batida e o transporte ainda de tração animal, figura 37.

A sétima quadra, composta por lotes de sobrados, sob nº 07, situa-se entre a Travessa 1º de Março e a Travessa Leão XIII. A denominação Leão XIII, que até então chamava-se Travessa da Indústria, constituiu uma homenagem do Município de Belém ao Papa Leão XIII, coroado na Capela Sistina, que teve a feliz iniciativa de franquear aos historiadores qualificados os Arquivos e a Biblioteca do Vaticano. Feito isso em 1883²⁸².

²⁸² CRUZ, op. cit., p.83.

Figura 37 - Largo das Mercês, Belém - 1875.



Foto do Largo das Mercês, em Belém, ca. 1875.
Coleção Derby. Cortesia do Museu de Ciências da Terra
do Departamento Nacional de Produção Mineral.

Fonte: CRISPINO, Luís Carlos Bassalo. 2006, p.103.

Na oitava quadra, sob nº 08, constituída por lotes de sobrados, situam-se as Tv. Leão XIII e a Tv. 15 de Agosto. A data 15 de agosto de 1823, foi data comemorativa da adesão do Pará à Independência do Brasil. Os patriotas paraenses lutavam heroicamente pela libertação do Pará ao jugo lusitano. Nesse dia foi realizada a Independência do Pará, realizado na Catedral, solene *Te-Deum-Laudamus*, em ação de graças pelo faustoso acontecimento. A Tv. 15 de Agosto foi chamada, antes, de Tv. dos Mirandas²⁸³.

Na imagem seguinte, foi possível observar a vista panorâmica da cidade tomada do Reservatório Paes de Carvalho, onde se percebe à direita o início da Tv. 15 de Agosto. Observa-se os sobrados que constituem essa quadra com os seus telhados com beirais e

²⁸³CRUZ, op. cit., p. 94

compostos de duas águas. Ao fundo temos um amplo cenário da baía do Guajará mostrando até onde as águas da Baía aproximavam-se da cidade e as embarcações que faziam parte do dia-a-dia da cidade.

Figura 38 - Vista Panorâmica da Baía do Guajará



Fonte: Álbum Belém da Saudade (1996), coleção de cartões postais de Habib Fraia Neto (HFN), p. 65

3.2.2 Edificações da Rua Nova do Imperador

O jornal *O Liberal do Pará*, no dia 21 de fevereiro de 1869²⁸⁴, sob o título “Câmara Municipal”, publica uma reportagem sobre a edificação urbana da época. Confessa o cronista que há dez anos, a edificação particular havia melhorado muito. Tanto assim que não eram edificadas casas com pouca altura – “com portas e janelas tão pequenas, que não permitiam a luz nem ventilação bastante, a salubridade de seus moradores”. E prossegue esclarecendo que não só na edificação dos prédios, mas também na natureza mesmo da edificação tem havido progresso:

²⁸⁴O Liberal do Pará, 21.02.1869, p.1.

Ainda não há muitos anos, a maior parte das casas eram edificadas, empregando-se nas paredes de madeira e barro, o que além da pouca duração merecia pouca segurança e tornava precisos pequenos reparos.

Hoje o emprego do tijolo tem permitido, dando pouca espessura às paredes, e tornando mais rápido o trabalho, construir com igual ou pouco maior despesa casas, além de mais elegantes, mais duradouras.

A cobertura das casas em que, senão nas ruas principais, ao menos nos novos bairros, era empregada a palha, hoje são, podemos dizê-lo em **TOTALIDADE**, feitas com **TELHAS** e bem poucas exceções se encontram, ainda mesmo nos bairros mais afastados do coração da cidade.

A nota dizia que a Câmara aconselhava, para evitar defeito notados na edificação urbana, a criação de **tipos invariáveis** quanto “as proporções relativas de suas diferentes partes, podendo variar no entanto na **ornamentação**, no estilo de arquitetura”. Para isso bastaria estabelecer três tipos de casas, e enumerava-as:

O primeiro para PRÉDIOS NOBRES, isto é, que além do rés do chão tem outros andares; o segundo para as casas que entre nós são chamadas BARRACAS; e o terceiro para CASAS TÉRREAS. Para obter esse resultado, em certas ruas só podem ser edificados prédios nobres; em outras as casas abarracadas; nas restantes, além das casas do primeiro e segundo tipo, as do terceiro. É permitida a edificação de casas com vinte e às vezes menos palmos de frente, conforme a Postura Municipal²⁸⁵.

Nos últimos anos da década de 1880, percebe-se a circulação de viajantes franceses e norte-americanos que objetivam escrever sobre várias cidades no Brasil. O viajante Alfred Marc²⁸⁶ além de percorrer por diversas províncias brasileiras descrevendo seus costumes e aspectos da cidade, registrado em seu livro *Le Bresil – Excursion a travers sés 20 provinces*, passou por Belém por volta de 1887. Alfred Marc descreve as melhorias da cidade de Belém e de ruas próximas ao porto como uma área importante e de grande comércio:

A área é muito bem consideravelmente construída, por isso ser abençoada a instalação de bondes que permitiu as pessoas se moverem rapidamente e mais barato a partir de um ponto a outro. Chamou esses veículos de *bonds*. O nome foi cunhado no Rio de Janeiro.

...A maioria das ruas da cidade é pavimentada, tais como a Rua do Imperador, Rua da Imperatriz, Rua dos Mercadores, Rua da Indústria, Rua Santo Antonio e Rua do Formosa. As referidas ruas estão “paralelas ao cais” e “são cortadas perpendicularmente por outras transversais”: Pelourinho, S. Matheus, considerada uma das mais longas, que passa por toda a cidade de um lado da baía para o outro; Passinhos e Mercês.

É nesta área que estão as maiores casas de comércio, os bancos, as sedes e as agências de numerosas sociedades e empresas. Suas ruas, sendo as mais freqüentadas, são as mais largas e as mais belas. A Rua do Imperador é

²⁸⁵ O Liberal do Pará, 21/02/1869, p.1.

²⁸⁶ MARC, Alfred. *Le Bresil – Excursion a travers sés 20 provinces*. Paris: M.J.G. D’Argollo Ferrão, 1890. Alfred Marc era redator do jornal *Le Brésil*, em Paris.

inteiramente ornamentada de belas árvores que ensombriam suas casas elegantes²⁸⁷.

A área mais próxima ao porto abrigava, além das lojas e palacetes, inúmeras casas aviadoras e bancárias por onde circulavam os financistas, os comerciantes, os seringalistas, os caixeiros, os vendedores ambulantes, os estivadores, os marinheiros, mas também, prostitutas, os pedintes e os vadios.

Para Franciane Lacerda a capital paraense da virada do século XIX para o XX possuía vários hotéis que serviam de ponto de chegada para muitos dos migrantes que aportavam em Belém, sendo esses locais espaços de sociabilidade e igualmente de conflitos. Essa prática de se hospedar em hotéis foi comum aos recém-chegados a Belém. Depois do embarque no porto, a busca desses espaços de hospedagem parecia ser o primeiro destino dos que desembarcavam no Pará em busca de trabalho. Assim, observa no jornal *O Pará*, de 21 de janeiro de 1898:

Na coluna “Belém Elegante”, do jornal *O Pará*, os festejos do “aniversário natalício” de Antonio Quelles 1º Secretário do Clube Euterpe no Hotel dos Estrangeiros, também podemos encontrar o Hotel internacional, que apesar do nome, recebia migrantes pobres que chegavam à capital.²⁸⁸

Desse modo, a Rua Nova do Imperador, por ser um espaço valorizado por sua localização, necessitava de uma intervenção do poder público de modo que satisfizesse também os interesses dos grupos econômicos. “E nessa expressão de poder de uma classe em ascensão, os edifícios públicos compunham a paisagens das cidades europeias, como a Prefeitura e o Parlamento”²⁸⁹. Guardadas as devidas diferenças em relação as cidades europeias e a cidade de Belém começa a apresentar, assim, suas principais edificações públicas, seus estabelecimentos comerciais, suas novas formas de habitações: aqueles edifícios construídos pelas famílias de classes mais abastadas da cidade, as quais em geral possuíam recursos financeiros suficientes para comprar os lotes mais bem localizados e utilizar os melhores sistemas construtivos, permanecendo por muitas vezes um mesmo imóvel por décadas a fio nas mãos da mesma família²⁹⁰.

²⁸⁷ MARC, op. cit., p.142.

²⁸⁸ SARGES; LACERDA, op. cit., p. 100.

²⁸⁹ SARGES, op. cit, p.35.

²⁹⁰COELHO, André de Barros. **Moradia Burguesa Belenense no período da borracha(1850-1920)**. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro. março, 2007. p. 21.

André Coelho em sua dissertação sobre a *Moradia Burguesa Belenense no período da borracha*²⁹¹, comenta sobre a descrição feita pelo viajante João Severiano da Fonseca, ao chegar em Belém já no último quartel do século XIX, que vai esclarecer um pouco as diferenças sentidas pelos viajantes quanto ao alinhamento das ruas, visto que a realidade da Campina e da Cidade Velha eram diferentes:

Distingue-se em cidade velha e nova: nestas as ruas são mais bem alinhadas, quasi paralelas e de regular largura; algumas sombreadas com aléas de gigantes mongubeiras, mangueiras e palmeiras imperiaes (oreodoxa oleracea), formosos especimens... [...]. **As da cidade velha são menos rectas e paralelas**²⁹².

Dessas ruas, as do Imperador, Imperatriz e Mercadores são as principaes, largas e vistosas, no centro do commercio [ou Campina] e as de maior concurrencia da população: sendo a primeira a mais bella por seus edificios e melhor alinhamento, e por correr parallelamente ao caes, que lhe fica fronteiro²⁹³.

No dia 05 de novembro de 1872, o presidente da Província do Pará, Bonifácio de Abreu, determina o tamanho dos terrenos dos proprietários diante da rua Nova do Imperador na qual não havendo casas do lado da baía, terá a ventilação sempre franca, não necessitando de maior largura de via no que se ordena:

Procedeu-se imediatamente as necessárias demarcações, em virtude das quaes ficaram os sobreditos terrenos com 16 braças de fundo e a nova rua ao longo do dito caes com 53 palmos de largura. ... a lei de 1º de outubro de 1828 delibera sobre a regularidade das ruas e disposição do Código de Posturas Municipaes que determina tenham as ruas e travessas que se houverem de abrir 10 braças de largura²⁹⁴.

Traduzir quantidades indicadas em documentos da época do Império é atividade de risco, uma vez que não havia padronização das medidas e, quando explicadas, referiam-se a outras medidas igualmente não-padronizadas. A légua e a braça são as duas medidas mais encontradas em leis, relatórios e outros textos do Império sobre terras, colonização e imigração. Atribui-se a braça - medida correspondente ao comprimento de dois braços abertos - 2,20 m; e ao palmo a medida de 0,22m²⁹⁵. Dessa forma, na Rua

²⁹¹ COELHO, op. cit., p. 67.

²⁹² FONSECA, João Severiano da. **Viagem ao redor do Brazil**. v. 2. Rio de Janeiro: Typographia de Pinheiro & C., 1881, p. 386. Apud COELHO, André de Barros. *Moradia Burguesa Belenense no período da borracha* (1850-1920). Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Março, 2007.

²⁹³Id. ibid, p. 387.

²⁹⁴ Relatório do presidente Bonifácio de Abreu, de 05 de novembro de 1872, p. 46

²⁹⁵ LEMOS, José Gabriel de Brito. **Pontos de partida para a história econômica do Brasil**. 3a. ed. São Paulo: Editora Nacional. 1980, p. 352-355.

Nova do Imperador os terrenos para os sobrados deveriam medir 11,66m de largura por 35,20m de comprimento (fundo) e a rua deveria ter 22m de largura.

Reis Filho²⁹⁶, quando descreve a casa brasileira característica dos primeiros anos do século XIX, destaca a forte identidade desta com a casa dos séculos anteriores: edifícios construídos sobre os limites laterais do lote e no alinhamento das ruas, esquemas simples de cobertura e de planta baixa, com as mesmas paredes grossas, as alcovas e os corredores, além de balcões de ferro batido nas fachadas.

Nossos principais centros urbanos [...] revelavam, sob tímidas modificações de fachada, as mesmas casas formando linhas contínuas sobre as vias públicas, de tal modo harmonizadas com suas antecessoras, que não chegavam a quebrar aquela monotonia. [...] Comprovam-no os ‘Panoramas’ da época, sejam de Salvador, ou Recife, Belém ou Rio de Janeiro²⁹⁷.

Luís Antônio Guimarães²⁹⁸ em seu artigo “*Olhares estrangeiros na cidade: a rua do comércio de Belém*”, menciona sobre algumas determinações do Código de Postura Municipais, desde 1848, sobre a arquitetura dos prédios:

(...)no Largo das Mercês, nas Ruas de Belém, do Império, dos Mercadores, da Boa Vista, na Rua da Marinha, na Travessa das Mercês, do Passinho, de S. Matheus, do Pelourinho, e da Companhia, desde a Rua dos Mercadores até o rio, e bem assim na Travessa do Seminário e em todo o largo do Palácio ninguém poderia edificar, ou reedificar casa senão de sobrado, nem consertar parede da frente das casas baixas, que nas ditas ruas existirem, sob pena de incorrerem na multa de vinte mil réis, ou oito dias de prisão, sendo depois demolido o prédio²⁹⁹.

²⁹⁶ REIS FILHO, Nestor Goulart. *Quadro da Arquitetura no Brasil*. 10. ed. São Paulo: Perspectiva, 2014

²⁹⁷ REISFILHO, op. cit, p.34-36.

²⁹⁸ GUIMARÃES, Luiz Antonio Valente. *Olhares estrangeiros na cidade: a rua do comércio de Belém*. In: BELTRÃO, Jane; VIEIRA JUNIOR, Otaviano. *Conheça Belém, co-memore o Pará*. Belém: EDUFPA, 2008, p. 45.

²⁹⁹ Essas determinações não eram novas, já haviam sido editadas em 1829-1831 num dos primeiros códigos de Posturas, mas somente em 1900 é que novas exigências institucionais se materializarão de forma mais evidente.

Figura 39: Rua no Pará. Rua Nova do Imperador na confluência do Largo das Mercês.



Fonte: Brasiliana Fotografica. FIDANZA, Felipe Augusto, 1875.

Na confluência da Tv. das Mercês com a Rua Nova do Imperador e, posteriormente com a Rua da Imperatriz, Figura 39, acima, vê-se parcialmente a Igreja das Mercês, sobrados de dois pavimentos com telhados em forma de beirais na Rua Nova do Imperador, ruas ainda sem calçamento e as embarcações eram atracadas às proximidades visto que as águas da baía dançavam nas paredes do antigo Convento dos Mercedários.

Na época colonial e durante grande parte do século XIX, a separação entre a vida da família e os negócios públicos não era nítida. A arquitetura do domicílio demonstra essa estreita vinculação. “De modo geral, o comércio ou os serviços que se destinavam ao atendimento público eram praticados na frente da casa, quando de um pavimento; se fosse de dois andares, a parte térrea funcionava como loja e nos altos destinava-se à morada para a família”³⁰⁰.

Sob o signo da valorização do ouro negro construíram-se mais sobrados, entre eles os de dois, três ou quatro andares os quais obedecem ao critério lusitano: “mestres de obras e proprietários portugueses, atraídos à Belém pelos altos negócios da borracha, acharam de renascê-los na cidade, como se quisessem mantê-la, na íntegra, nas tradições lisboetas”³⁰¹.

Leandro Tocantins, em sua obra *Santa Maria de Belém do Grão Pará: instantes e evocações da cidade*, relata sobre o emprego de azulejos nas fachadas destes sobrados:

Sem se apresentar como arte e indústria originárias de Portugal, o azulejo é contudo uma tradição lusitana. Uma das boas tradições lusas introduzidas em Belém, por volta de 1840, ou talvez, pouco antes. Generalizava-se, nessa capital, a técnica de revestimento cerâmico nas fachadas, copiando Lisboa³⁰². A borracha que tanta vida e esplendor trouxe à capital paraense, contribuiu para estimular o uso do azulejo. Portugal e França, e Alemanha por último, mandaram muitas peças durante a fase da alta valorização financeira da goma elástica – 1890 à 1914, período que se extinguiu a importação dos azulejos europeus³⁰³.

A rua Nova do Imperador, assim como outras ruas, possuía além de algumas residências um comércio específico em seus elegantes sobrados. Esses sobrados, ficavam localizados de frente para baía do Guajará, ocupando as quadras de nº 01, 03, 04, 05, 07 e 08, geralmente ornados com portas no térreo e janelas-balcões nos demais pavimentos com telhados de beiral. O século XIX, herdeiro direto das tradições arquitetônicas e urbanísticas do período colonial, assistiria a novos esquemas de implantação de arquitetura urbana:

(...) as edificações avançavam sobre os limites laterais e sobre o alinhamento das ruas como as casas coloniais. A essas assemelhavam-se pela simplicidade dos esquemas, com suas paredes grossas, suas alcovas e corredores, telhados elementares e balcões de ferro batido³⁰⁴.

³⁰⁰ Id. Ibid, p.43.

³⁰¹ TOCANTINS, op. cit., 1963, p. 109.

³⁰² Id. Ibid, p.120.

³⁰³ Id. Ibid, p.127.

³⁰⁴ REIS FILHO, op. cit., p.34.

(...) utilização pelas famílias no pavimento térreo, o qual, segundo as tradições coloniais, era destinado apenas às lojas, depósitos e acomodações de escravos³⁰⁵.

(...) nos sobrados, o térreo nunca era utilizado pelas famílias. Nos andares superiores, porém, as plantas repetiam a disposição das casas térreas. Um corredor, ao longo da parede lateral, levando da rua aos fundos, dava acesso à sala da frente, passava pelas alcovas na parte central e chegava à sala de refeições ou varanda, nos fundos, da qual, por sua vez, partiam a cozinha e cômodos de serviço. Nos exemplos mais ricos, o corredor assumia a posição central, servindo de eixo a uma planta simétrica, onde se repetiam, quase exatamente, de cada lado, as peças mencionadas³⁰⁶.

Quando os sobrados eram utilizados para comércio, funcionavam vários armazéns com os seguintes produtos: farinhas de várias qualidades, estivas e comissões, ferragens diversas. O “Armazém de Ferragens Pereira D’Araújo” possuía como slogan “o mais barateiro” e vendia do carbureto, cal virgem, cimento, balas para rifles, ferramentas *Colins*, creolina e outros desinfetantes, rifles *Winchester e Mariln*, espingardas, fogões portugueses e americanos, ferramentas até utensílios de artes. Compradores de diferentes níveis sociais eram atraídos para esses armazéns: dos seringueiros comprando rifles e balas para proteção do seringal até a elite burguesa que podia usufruir da compra dos fogões portugueses ou americanos em suas residências e de utensílios de arte.

Outro exemplo de sobrado utilizado para fins comerciais foi a “Casa Cosmopolita de Araújo Martins e Co.”, era um armazém destinado a artigos para uso doméstico, caça, pesca, agricultura, instalações de água, gás e vapores, etc. Esse armazém inova com o *Ruberoyd*, que é uma membrana flexível - cobertura de asfalto semelhante à borracha e marcada no *easy-to-use* rolos e muda a forma como os telhados serão instalados, lubrificadores para máquinas e automóveis, tintas, óleos, cabos de manilhas e linho, carburetos ALBY – produto específico para solda de ferro, tubos de ferro galvanizado, máquinas de fabricação de gelo, espingardas para caça, etc., já no final do século XIX.

³⁰⁵ REIS FILHO, op. cit., 2014, p.120.

³⁰⁶ REIS FILHO, op. cit., p.126-127.

No livro *Brazil the Amazon and the coast* de Herbert Smith³⁰⁷, datado de 1879, é ilustrado “Monkey Joe’s”³⁰⁸ uma imagem onde observamos uma loja de comércio de animais em Belém. Herbert Smith a descreve assim:

Quando terminamos de fazer as ruas, as empoeiradas e pequenas casas de vinhos e as lojas de animais com seus macacos, porcos selvagens, jiboias e enguias elétricas, temos ainda a pobre beleza de vegetais no arredor. Tudo parece estar enterrado no verde. Aqui temos uma casa arruinada, coberta pela videira de florescência, até que dificilmente uma viga ou uma pequena parte de parede é visível...

Figura 40 - Monkey Joe’s, 1879.



Fonte: Gravura reproduzida no Livro *Brazil -The Amazon and the coast*³⁰⁹ de Herbert Smith.

³⁰⁷ Naturalista americano que fez pesquisas em Belém, Santarém, Itaituba, Monte Alegre e Óbidos a serviço da província do Grão Pará nos vapores da Companhia Amazon Steam Navigation Company Limited. Após alguns anos de exploração em solo brasileiro o naturalista publica seu livro apresentando uma extensa descrição dos aspectos geológicos, zoológicos, botânicos, geográficos, históricos, etnológicos, políticos e sociais.

³⁰⁸ SMITH, Herbet H. *Brazil the Amazons and the coast*. New York: Charles Scribner’s Sons, 1879. p. 57.

³⁰⁹ SMITH, Herbet H. *Brazil the Amazons and the coast*. New York: Charles Scribner’s Sons, 1879. p. 57.

Percebemos que a porta de entrada que referida loja estava localizada de frente para o rio. Seria provavelmente a baía do Guajará na década de 1850. Ricardo Borges mencionava que, naquela época o comércio e exportação limitavam-se as drogas do sertão e produtos da fauna. Sobre a comercialização dos animais ele definia sobre o tipo e uso da compra desses animais: “os animais, sobretudo, aves de rara beleza e curiosidade, para adornos das “casas reais” e vivendas aristocráticas³¹⁰. Na imagem acima, Figura 40, nota-se a diferença dos trajes alinhados dos compradores – homem, a mulher e a criança; o proprietário e ajudante da loja em seus trajes simplórios, geralmente de cor branca. As aves e répteis ficavam soltos no interior de tal comércio.

É possível identificarmos os comércios e as moradias na Rua Nova do Imperador, bem como as suas confluências, através de um anúncio do jornal *Diário de Notícias*³¹¹ publicado no dia 08 de maio de 1888 de uma lista dos senhores assinantes da Empreza de Telephones no Pará – Escritório e Estação Central, sito a Tv. das Mercês nº 18. Conforme a tabela abaixo, percebemos que até 1888, a Rua Nova do Imperador e as ruas que faziam confluência com a mesma, possuía 62 assinantes e os mesmos exploravam as mais diversas atividades desenvolvidas: uso privado, Bancos, Companhias de Navegação, Trapiches, Estação de Telégrafo, Redação de Jornais, Companhia de Águas, Correio, Alfândega, Corpo de Polícia, Recebedoria de Rendas, Pharmácia e outros estabelecimentos comerciais. O número do telefone era constituído por até 03 números para discagem.

Quadro 01: Lista dos assinantes da Empreza de Telephones no Pará.

Nº TELEFONE	ASSINANTES	ENDEREÇO
02	Banco Commercial do Pará	Tv. do Passinho
03	Coelho e C ^a	Rua da Indústria
04	José Alves de Freitas e C ^a	Tv. 7 de Setembro
12	Redacção do Grão Pará	Tv. São Mateus
16	Escritório da Companhia das Águas	Rua da Indústria
22	Redacção de A Província do Pará	Tv. do Passinho
25	Fernandes e C ^a (tanoeiros)	Tv. do Passinho
36	La Roque da Costa e C ^a	Tv. do Passinho

³¹⁰ BORGES, op. cit., 1986. p. 427.

³¹¹ *Diário de Notícias*, 08.05.1888, p.4.

38	B.A. Antunes e C ^a	Rua da Indústria
39	Manoel da Silva Ferreira e C ^a	R. do Imperador
40	Singlehurst Broklehurst & C ^a	Rua da Indústria
42	Rodholf Ziest (armazén)	Tv. 7 de Setembro
45	R. F. Sears e C ^a (trapiche Gram Pará)	Rua de Belém
49	Correio Geral do Pará	Rua da Industria
51	Greaves & Costa	R. do Imperador
53	Trapiche Belém	Rua de Belém
55	La Roque e C ^a	Tv. do Passinho
56	Redacção Diário de Notícias	Rua da Industria
57	Alberto Augusto da Costa	R. do Imperador
59	Souza & Martins	Rua da Industria
60	Aurélio de Figueiredo	Rua de Belém
64	Gram Maria	Rua de Belém
65	Empreza de Navegação Marajó	Rua do Imperador
66	Cia. de Navegação Pará e Amazonas	Rua do Imperador
67	A F de Oliveira e C ^a	Rua do Imperador
68	Cerqueira Lima & C ^a	Rua do Imperador
69	Freitas Santos e C ^a	Tv. Ocidental do Mercado
70	Denis Cronnan e C ^a	Rua do Imperador
71	Ribeiro da Silva	Rua do Imperador
72	London e Brazillian Bank	Rua do Imperador
73	Estação do Telégrafo Terrestre	Rua do Imperador
74	Nova C ^a União	Rua do Imperador
75	Rocha Cunha & C ^a	Tv. do Passinho
76	E. Schramm & C ^a	Rua do Imperador
77	Ricardo José da Cruz & C ^a	Rua do Imperador
78	Trafego da Companhia do Amazonas	Rua de Belém
79	Dias & Irmãos (tanoeiros)	Rua da Industria
89	Inspetoria da Alfândega	Rua da Industria
90	Corpo de Polícia	Rua da Industria
91	Dr. Souza Castro	Tv. do Passinho
97	Silva Branco e C ^a	Tv. São Mateus
103	Casa Nova & Irmão	Rua da Industria
104	Dr. Luiz Bahia	Tv. São Mateus
105	Pomroy e C ^a (telefone urbano)	Rua de Belém
110	Barros & Vianna	Rua do Imperador
127	Companhia de Seguros Paraense	Rua do Imperador
135	M. Ives da Silva & C ^a	Tv. Oriental do Mercado
137	Recebedoria de Rendas	Rua do Imperador
139	Trapiche da recebedoria Provincial	Rua do Imperador
142	Nunes D'Almeida & C ^a	Tv. São Mateus
155	Gabinete do Gerente da Companhia do Amazonas	Rua da Industria

156	Oficina de Machinas da Companhia do Amazonas	Rua da Industria
160	Henry A. Gauld	Rua do Imperador
166	Costa Barros & C ^a	Rua da Industria
167	Robson & Norton	Rua do Imperador
168	Manoel Pacheco da Silva	Largo das Mercês
173	Fred L. Smith	Tv. São Mateus
177	Francisco Rodrigues de Souza	Rua da Industria
178	Amorim Caldas & C ^a	Largo das Mercês
180	Pharmacia de João Felipe de Souza (Tel. Urbano)	Doka do Imperador
183	Casa Nova & Irmão	Doka do Imperador
184	Amorim Irmão & C ^a	Rua da Industria

Fonte: Jornal *Diário de Notícias* de 05/05/1888, p.4.

Conforme o anúncio publicado na íntegra no *Diário de Notícias*, foram compilados os assinantes que se estabeleciam na Rua Nova do Imperador e ruas perpendiculares. Do anúncio total composto de 191 assinantes da Província do Grão-Pará, percebemos que 32% dos assinantes estavam situados na Rua Nova do Imperador e suas confluências. Eram nos sobrados destas ruas, que muitas das atividades descritas acima funcionavam como estabelecimentos comerciais e/ou moradia ao mesmo tempo; outras atividades públicas tinham seu edifício específico para determinadas funções.

Antônio Rocha Penteado³¹², em sua obra *O sistema portuário de Belém*, afirma que na segunda metade do século XIX, começaram a ser ampliadas as linhas de navegação interior; abriram-se novas perspectivas para o comércio de Belém e o porto foi sendo invadido por uma série de trapiches. O tráfego triplicou ao final dos anos de 1880. Os trapiches iriam subsistir por muitos anos; apenas as grandes companhias de navegação é que cederam lugar às obras do atual cais da cidade, pois os pequenos embarcadores permanecem bem vivos a marcar a paisagem das margens do Guamá e da baía do Guajará.

Dessa forma, podemos observar que na tabela abaixo, o movimento do porto da Província do Grão Pará vai crescendo de forma geométrica o número de suas embarcações e nas quantidades exportadas. No ano de 1840 com apenas 78 embarcações foram exportadas 11.252 toneladas de borracha; passados 40 anos, em 1880, o número de

³¹² PENTEADO, Antônio Rocha. **O sistema portuário de Belém**. Coleção Amazônica, Série José Veríssimo. Belém, Ed. UFPA, 1973, p. 57, p. 60.

embarcações triplicou, passando para 292 embarcações exportando 23 vezes mais, correspondendo ao total de 258.289 toneladas.

Tabela 01: Movimento do Porto de Belém

MOVIMENTO DO PORTO DE BELÉM		
ANOS	Nº DE EMBARCAÇÕES	TONELAGENS
1840	78	11.252
1850	84	14.701
1860	108	32.240
1870	174	90.289
1880	292	258.115

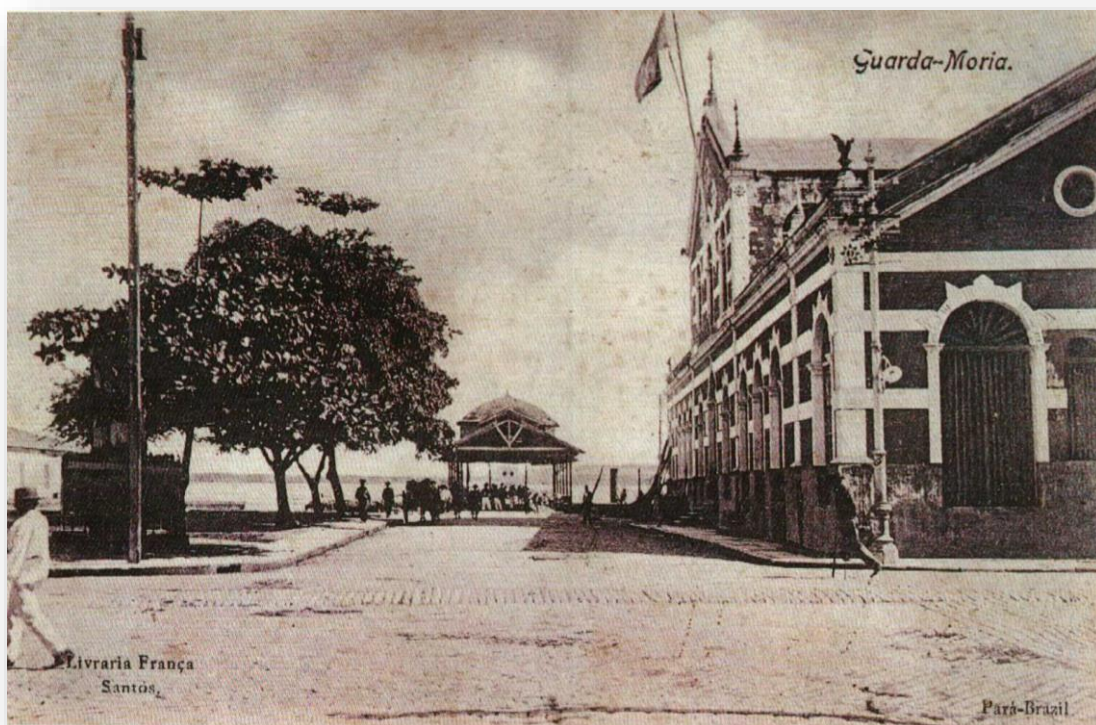
Fonte: PENTEADO, 1973.

Até o final do Império, Penteado observa que continuava a existir um litoral irregular, junto à baía do Guajará, onde “a maior parte do caes está ocupada por trapiches e pontes particulares³¹³”, muitos eram os trapiches de madeira, servindo às companhias de navegação, que operavam em Belém, já que as exportações da borracha alcançaram um volume antes nunca visto.

Na figura 31, sobre o mapa localizando a Rua Nova do Imperador com suas 08 quadras, havia um grande espaço aterrado que daria acesso aos trapiches e pontes situadas no trecho entre as travessas da Companhia e 15 de Agosto, percebendo a presença de 16 trapiches irregulares, assim denominados: 1-Trapiche Companhia da Pesca ; 2- Trapiche Lloyd Brasileiro; 3- Trapiche da Cia. de Pesca e Vapor; 4- Trapiche Cia. Brasil de Navegação; 5- Trapiche Companhia Fluvial Paraense; 6- Trapiche Auxiliar do Comércio; 7- Ponte Ponta da Pedra; 8- Trapiche Pará e Amazonas; 9- Trapiche Empreza do Marajó; 10- Trapiche do Commercio (Figura 40); 11- Guarda-Moria; 12- Ponte da Alfandega; 13- Rampa; 14-Belém; 15-Trapiche Red Cross Line e, 16-Trapiche do Amazonas.

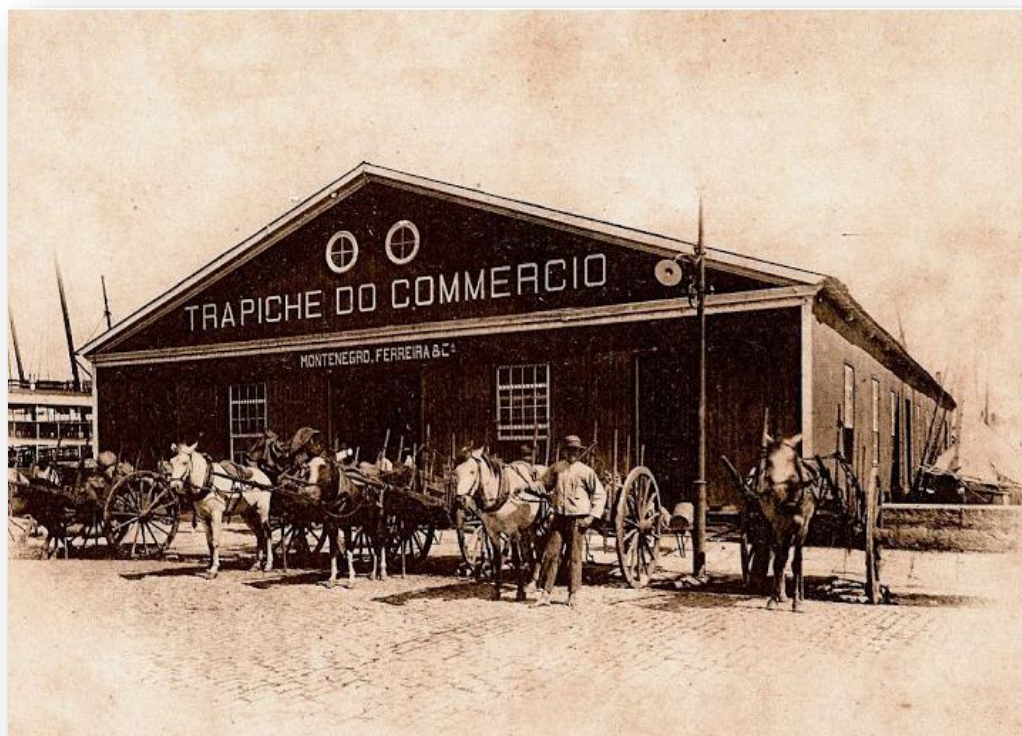
³¹³ Relatório que ao exm. sr. dr. João Lourenço Paes de Souza, 1.º vice-presidente da provincia do Gram-Pará, apresentou o exm. sr. dr. Carlos Augusto de Carvalho ao passar-lhe a administração em 16 de setembro de 1885. Pará, Typ. de Francisco de Costa Junior, 1885, p. 147-148.

Figura 41 - À direita, ponte da Alfândega. No centro a Guarda Moria na Tv. das Mercês.



Fonte: Álbum Belém da Saudade (1996), coleção de cartões postais de Victorino C. Chermont de Miranda (VCM), p. 46.

Figura 42 -Trapiche Commercial, de Montenegro, Ferreira & C.^a, fundos do Mercado do Ver-o-Peso



Fonte: Álbum MDCCCXCIX Amazonia-arthur-caccavoni.pdf

As pontes também eram importantes no tocante ao comércio e à navegação, desenvolvidos na província através da intermediação da capital. A importância destes intermediários era considerável tanto para a entrada quanto para a saída de produtos, mesmo que, para alguns dirigentes, a precariedade e/ou aparência de algumas delas, chegasse a comprometer a beleza da fronteira de Belém³¹⁴. Ao longo do século XIX é possível identificar na documentação oriunda da presidência da Província, registros referentes aos reparos necessários ou realizados em pontes, sobretudo quando se tratava de obra considerada de importância para o funcionamento da atividade comercial ou arrecadação de impostos.

A Ponte da Pedra³¹⁵ era uma ponte que integrava o chamado cais de marinha, ou cais de Belém, o qual levou longas décadas em obras. Trata-se de uma ponte muito referida - pelos governantes provinciais, por exemplo - sobretudo quando tratavam das obras do cais da cidade. A respeito da Ponte de Pedras, ao narrar a chegada de Eduardo Angelim – terceiro presidente cabano - em Belém em 1835, Domingos Raiol³¹⁶ registrou nos “Motins ...” que Angelim “(...) desembarcou de bordo em direção à Ponte de Pedras, onde hoje é o mercado público, era então praia e servia de porto e doca para as embarcações miúdas que se empregavam no comércio do interior da província”. Os registros denotam a preocupação em desenvolver as obras do cais, entre as quais necessariamente as pontes, tanto pela questão do embelezamento da fronteira da cidade, quanto pelas atividades comerciais desenvolvidas no Pará com necessária intermediação de Belém. É oportuno não esquecer que várias daquelas atividades eram efetivadas através do uso de canoas, acessíveis a um número significativo de moradores menos afortunados da província, ou seja, era preciso despender recursos com a reparação das pontes, melhorando as condições de embarque e desembarque e o controle fiscal.

Sobre a concessão para construção de pontes e trapiches, o Dr. João Lourenço Paes de Souza, Presidente da Província do Gram-Pará, abriu a 2ª sessão da 20ª legislatura

³¹⁴ ALMEIDA, op. cit., 2010, p. 54.

³¹⁵ Em relação à Belém, há indícios fortes de que a movimentação das águas na Ponte de Pedras era causadora de danos diversos tais como a quebra de pedras e desmoronamento das mesmas e até mortes por afogamento e/ou naufrágios. A rigor, a Ponte de Pedras não foi construída para ser local de banhos, era sim, mas um local para recepção de embarcações principalmente de menor porte, entretanto acabou por ser frequentada por vários moradores para esse fim. Todavia, a despeito do lazer que poderia significar, para alguns, o hábito do banho de rio naquele local, resultou em afogamento.

³¹⁶ RAIOL, Domingos Antônio. **Motins políticos ou história dos principais acontecimentos políticos da Província do Pará desde o ano de 1821 até 1835**. v.2. Belém: Universidade Federal do Pará, 1970. p.579.

da Assembleia Legislativa da Província no dia 16 de setembro de 1885, informando nas notas abaixo, que no momento que foi concedido os acréscimos a esse trapiches não foi cumprida a cláusula de manterem as colunas de espaço para o livre transito das pequenas embarcações:

(...)-Trapiche da Companhia do Amazonas Limited: foi construído nos terrenos aforados à Companhia;

-Trapiche da Companhia Brasileira: construído entre o antigo Castelo e a Doka da Imperatriz em virtude da concessão à Fernandes de Oliveira & C^a em 11 de outubro de 1883;

-Trapiche Occidental: construído entre o lado oriental de Doka da Imperatriz e o antigo trapiche da extinta Companhia Fluvial Paraense em virtude da licença concedida à Abel Augusto Cezar de Araújo em 27 de novembro de 1880;

Além desses trapiches que solicitaram acréscimos, existem outros que cuja construção foi permitida sem cláusula alguma:

-Trapiche da extinta Companhia Fluvial Paraense: construído ao lado da antiga Ponte de Pedra. Foi transferido à Companhia do Amazonas e ultimamente à Antonio Homem de Loureiro Siqueira;

-Trapiche Central: construído entre as travessas Oriental do Mercado e de S. Matheus, em virtude da concessão feita, por acto de 17 de maio de 1879, à Almeida Irmão & C^a e Faria & Barbosa;

-Trapiche da Empreza do Marajó: edificado entre as travessas de S. Matheus e a do Passinho;

-Trapiche do Commercio: construído entre as travessas do Passinho e a ponte da Guarda-Moria;

-Trapiche do Gram-Pará: construído entre a ponte da Alfandega e o trapiche da Companhia do Amazonas, em virtude da concessão feita à João Ignácio Pereira da Motta, por acto de 28 de agosto de 1880;

-Trapiche Red Cross: edificado entre o da Companhia do Amazonas e Gram-Pará, em virtude da concessão feita à Manoel Pinheiro & C^a e Mourão Ferro & C^a, em 1880;

Figura 43 - Vista Geral do Porto de Belém



Fonte: Brasiliana Fotografica. FIDANZA, Felipe Augusto, 1875 circa.

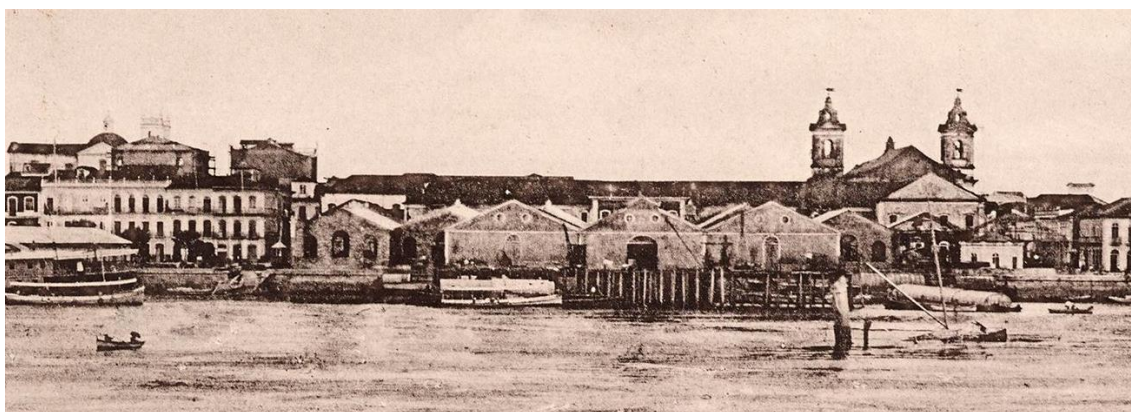
A seguir o leitor poderá observar a Figura 43 aumentada e dividida em três partes: Detalhe 1, Detalhe 2 e Detalhe 3 afim de que focalizemos a cidade e suas edificações a partir de seu porto.

Figura 44 - Detalhe 1 da Vista Geral do Porto de Belém



Fonte: Brasiliana Fotográfica. FIDANZA, Felipe Augusto, 1875 circa.

Figura 45 - Detalhe 2 da Vista Geral do Porto de Belém



Fonte: Brasiliana Fotográfica. FIDANZA, Felipe Augusto, 1875 circa.

Figura 46 - Detalhe 3 da Vista Geral do Porto de Belém



Fonte: Brasiliana Fotográfica. FIDANZA, Felipe Augusto, 1875 circa.

Na Figura 44, detalhe 1, temos o trapiche da Companhia de Navegação a Vapor e o trapiche da Booth Line; na Figura 45, detalhe 2, a igreja das Mercês e o trapiche da Alfândega. Na Figura 46, detalhe 3, o trapiche do Commercio. Entrava-se na última década do século XIX: as exportações de borracha tomavam conta do movimento portuário; os navios da *Booth Line* transportavam mais de 15.000 toneladas de mercadorias para a Europa e para a América do Norte, saindo somente do porto de Belém 4.853 toneladas no ano de 1882. Os trapiches do porto de Belém iriam ainda subsistir por muitos anos: só os das grandes Companhias de navegação é que cederam lugar às obras do atual cais da cidade, pois os pequenos desembarcadouros ainda permanecem bem vivos a marcar a paisagem das margens do Guamá e da baía do Guajará³¹⁷.

Nos mapas da cidade eram destacados os edifícios públicos de maior importância para a cidade, bem como as igrejas, bancos e largos. O aterro da Rua Nova do Imperador foi realizado aos fundos da Igreja das Mercês. Na Coleção *História do Pará* na obra “Theodoro Braga no centenário de seu nascimento” é relatado que a igreja foi começada a ser construída quando aqui chegaram os primeiros mercedários, em 1640, com a expedição de Pedro Teixeira. Em 1852 serviu de matriz da paróquia de Sant’Ana, por estar em conserto a respectiva sede paroquial. Sua construção é característica e sua fachada é a mais artística de todas as igrejas de Belém. Ao lado da igreja é construído o Convento das Mercês, no ano de 1641, pelos frades Pedro de la Rua Cirne e João da Mercê; em 24 de março de 1794 foram transferidos para os conventos da sua ordem no Maranhão, sendo também mandado sequestrar todos os seus bens. Com esse sequestro passou o convento a posse do Governo, que o adaptou aos serviços da Alfândega³¹⁸.

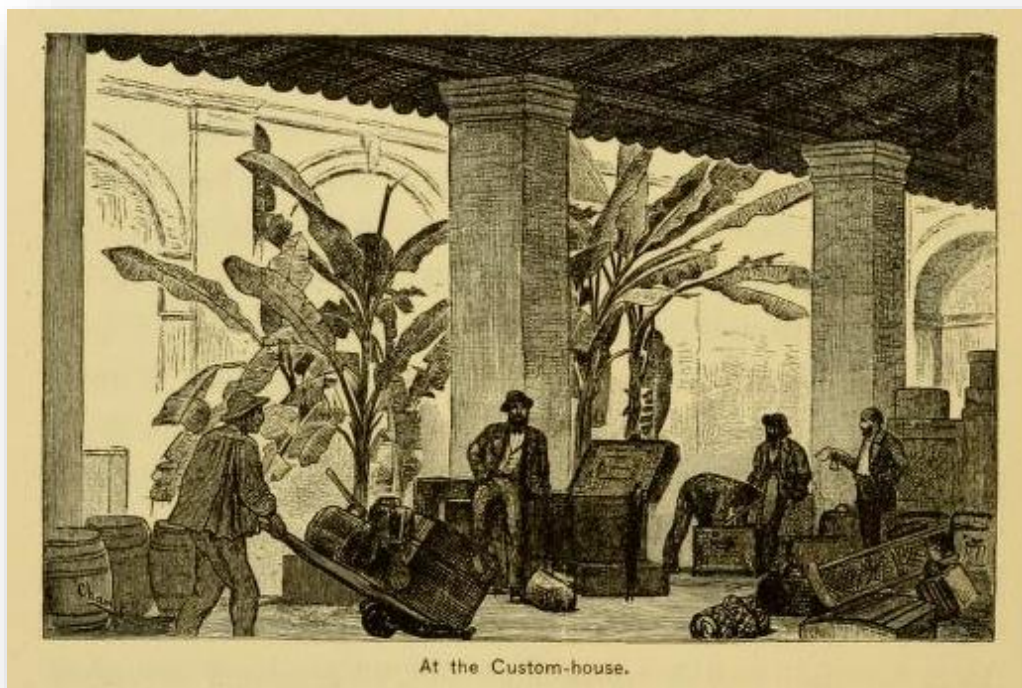
Dessa forma, tivemos inicialmente a Alfândega de Belém localizada em uma das edificações do conjunto arquitetônico dos Mercedários, na Rua Nova do Imperador, a qual era descrita por diversos viajantes como sendo uma edificação confortável e espaçosa. No final dos anos de 1850 a Alfândega, para *Avé-Lallemant*, era considerada o maior edifício da cidade, “(...) de paredes muito grossas e de construção sólida. Tanto embaixo, nos antigos recintos, como em cima, onde, com a demolição das antigas celas, se obtiveram salas imensas, podem ser armazenadas grandes quantidades de

³¹⁷ PENTEADO, op. cit., 1973, p. 61.

³¹⁸ COLEÇÃO “HISTÓRIA DO PARÁ”. Série “Barão do Guajará”. **Theodoro Braga no centenário de seu nascimento**. Belém: Gráfica Falangola Editora Ltda., 1972, p. 56-57.

mercadorias”³¹⁹. A Alfândega funcionava como uma repartição governamental oficial de controle do movimento de entradas e saídas de mercadorias para o exterior ou dele provenientes, responsável, inclusive, pela cobrança dos tributos pertinentes³²⁰.

Figura 47 - At the Custom-House.



Fonte: Gravura reproduzida no Livro Brazil “*The Amazon and the coast*”³²¹ de Herbert Smith, p. 38.

Nesse mesmo prédio, a Recebedoria de Rendas, também, funcionava junto com a Alfândega no antigo Convento das Mercês, até a construção de sua nova edificação que passará a fazer parte dos ícones urbanos. É então, na sexta quadra, sob nº 06, que encontram-se a Igreja das Mercês, a Alfândega e a Recebedoria de Rendas, situadas entre as Travessa das Mercês e a Travessa 1º de Março.

³¹⁹ PEREIRA, Rosa Cláudia Cerqueira. Percepção visual da cidade, iconografia da natureza urbana de Belém (1808-1908).362f. Tese (Doutorado) - Programa de Pós Graduação em História da Universidade Federal do Pará, Belém, 2015. p.116.

³²⁰É importante ressaltar que ainda no século XVII, em 1627, começa a se estabelecer um espaço às margens do rio como objetivo de realizar a arrecadação fiscal dos produtos que vinham sendo comercializados e que saíam ou chegavam ao porto de Belém. O local escolhido é a confluência dos dois bairros existentes na cidade, são eles: Cidade e Campina. A chamada “Casa de Haver -o-Peso”, era onde as mercadorias eram aferidas e seus impostos recolhidos à Coroa Portuguesa. Em 1688, uma provisão régia estabelece definitivamente o posto do Ver-o-Peso e destina sua arrecadação à câmara da cidade.

³²¹ SMITH, Herbet H. *Brazil the Amazons and the coast*. New York: Charles Scribner’s Sons, 1879. p. 57.

Figura 48 - Edificação anexa a Igreja das Mercês. Alfândega, 1959.



Fonte:http://acervodigital.iphan.gov.br/xmlui/discover?rpp=10&etal=0&filtertype_0=titleAlternative&filtertype_1=subject&filter_relational_operator_1=equals&filter_relational_operator_0=equals&filter_1=Obras&filter_0=Convento+dos+Merced%C3%A1rios

Figura 49 - Prédio anexo a Igreja das Mercês, 1959. Vista dos fundos da Alfândega



Fonte:[acervodigital.iphan.gov.br/.../discover?...Belém%2C+Pará...Igreja...Mercês](http://acervodigital.iphan.gov.br/.../discover?...Bel%C3%A9m%2C+Par%C3%A1...Igreja...Merc%C3%AAes)

Eidorfe Moreira³²² comenta que Belém, em seu percurso histórico, se torna o maior entreposto comercial da região, o ponto de circulação dos produtos extrativistas vindos do interior para a cidade, com destinos internacionais, bem como as manufaturas vindas da Europa para abastecer o comércio regional. É em 1627, em meio a essa movimentação comercial, que se estabelece o espaço que veio ser conhecido como Ver-o-Peso, fruto da necessidade de um posto de arrecadação fiscal. Este foi implantado na confluência dos dois bairros então existentes na cidade, no local em que a baía se conectava com o alagado do Piri – que já não existe mais – e onde hoje se encontra a doca de embarcações – na planta de Gronsfeld o local deste cais recebe o nome de “casa de canoas”. Denominado de “Ver-o-Peso” por Ernesto Cruz³²³, ou casa de “Haver-o-Peso” por Antonio Baena³²⁴, ali eram aferidas pelo peso as mercadorias embarcadas e os impostos recolhidos para a Câmara de Belém. A Provisão Régia de 1688 relatava ser “conveniente ao serviço de V. Magte. Para que se não embarquem sem despacho as drogas que saem daquela Conquista, e se concedeu aos Officiaes da Câmara da dita capitania o rendimento do dito Ver-o-Peso”³²⁵.

O porto do Piri entrou para a "economia formal", passando a se chamar o "lugar de ver o peso". Em 1803, o Igarapé foi aterrado a mando do Conde dos Arcos Dom Marcos de Noronha. Não apenas as mercadorias, as drogas do sertão e as primeiras levas de borracha, mas também os escravos, índios e negros que por ali chegavam eram tributados. Em 1839, o presidente da Província, Bernardo de Souza Franco, extinguiu a repartição do Ver-o-Peso, e transferiu a arrecadação para a Recebedoria Provincial, de onde se exportaram os primeiros carregamentos de borracha da Amazônia, e de onde saíram as sementes de seringueira levadas para a Malásia que provocaria o colapso da economia na região³²⁶.

³²² MOREIRA, E. Belém e sua expressão geográfica. In.: **Obras reunidas de Eidorfe Moreira**. Vol 1. Belém: Secretaria de Estado de Educação, Conselho Estadual de Cultura, CEJUP, 1989.

³²³ CRUZ, E. **Procissão dos séculos**: vultos e episódios da história do Pará. Belém: Imprensa Oficial do Estado, 1952.

³²⁴ BAENA, A. L. M. **Compêndio das Eras da Província do Pará**. Belém: Universidade Federal do Pará, 1969.

³²⁵ FLEURY, Jorge Nassar. **O mercado e a cidade: a influência do consumo de carne na história urbana de Belém na segunda metade do século XIX**. In Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH • São Paulo, julho 2011, p.03.

³²⁶ <https://www.facebook.com/belemdopassado/posts/1774247332796466/1675...>

Em 1882, no Relatório do Dr. José da Gama Malcher³²⁷ é apresentado ao conhecimento da Assembleia Legislativa a necessidade de uma edificação para Recebedoria de Rendas: “a construção de um edifício no local do telheiro da Ponta de Pedras destinado à Recebedoria de Rendas Provincias orçado em R\$115.009\$317, onde na Secretaria encontram-se os orçamentos, plantas e perspectiva da referida obra”. Em 1884, o presidente Silveira de Souza³²⁸ comenta sobre a continuidade da obra bastante adiantada, juntamente com a ponte de madeira no prolongamento da Pedra. No ano de 1886, na fala do Exm. Sr. Conselheiro Tristão de Alencar Araripe³²⁹, é entregue provisoriamente prédio da Recebedoria de Rendas Provincias junto com o prolongamento da ponte e trapiche, arrematados por José Duarte Rodrigues Bentes.

Figura 50 - Recebedoria de Rendas e seu anexo e o mercado Ver-o-Peso no Boulevard da Republica



Fonte: Álbum Belém da Saudade. Cartão Postal da coleção Elysio de Oliveira Belchior.

Acha-se bastante adiantada esta obra, completamente prompto o telhado, fazendo-se o revestimento exterior das paredes, o escariote e os capitéis das colunas. As pequenas fendas que apareceram em alguns arcos da parede em frente ao rio, não tem conitunado a aumentar apesar das copiosas chuvas que

³²⁷ Relatório com que o exm. sr. presidente, dr. Manuel Pinto de Souza Dantas Filho, passou a administração da provincia ao exm. sr. 1.º vice-presidente, dr. José da Gama Malcher. Pará, Typ. do "Liberal do Pará," 1882

³²⁸ Falla do exm. sr. presidente, Silveira de Souza. Pará, Typ. do "Liberal do Pará," em 15 de outubro de 1884.

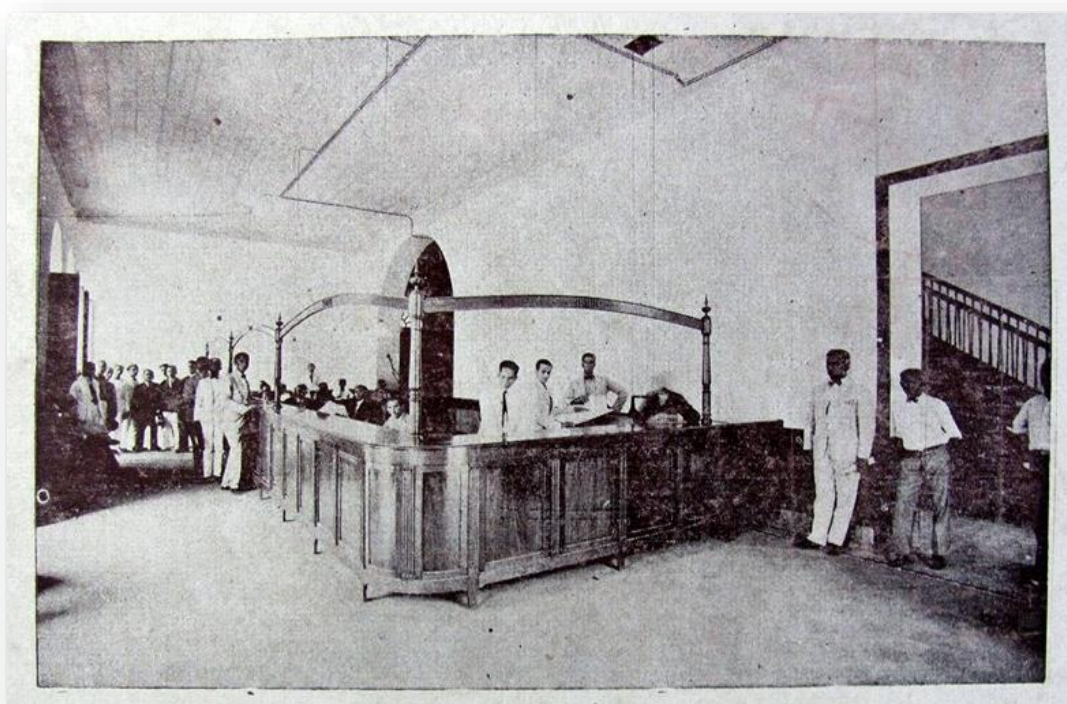
³²⁹ Falla com que o exm. sr. conselheiro Tristão de Alencar Araripe, presidente da provincia do Pará, abriu a 1.ª sessão da 25.ª legislatura da Assembléa Provincial no dia 25 de março de 1886. Belem, Typ. do "Diario de Noticias," 1886.

ultimamente tem cahido. Deu-se o começo do aterro pelo lado occidental do edifício e concluído o encanamento das latrinas e progridem as obras do trapiche em frente ao edifício³³⁰.

Acha-se concluída e recebida provisoriamente esta obra, bem como a do prolongamento da ponte e trapiche, arrematados por José Duarte Rodrigues Bentes³³¹.

A Recebedoria de Rendas, encontra-se situada na grande área de aterro da Rua Nova do Imperador, em frente ao Mercado Municipal, situada na direção da 2ª quadra em relação a Figura 30. Esse novo prédio em estilo neoclássico, composto de dois andares, e tendo em sua fachada o uso da platibanda com frontão interrompido por um grande relógio, simetria em suas aberturas com portas no pavimento térreo e balcões no pavimento superior. Segundo Orlando Moraes Rêgo o prédio da Recebedoria é o *pivot* por onde se enuncia a moralidade de completas transformações. O prédio da Recebedoria de Rendas, importante repartição arrecadadora, foi instalado na Rua Nova do Imperador em 12 de fevereiro de 1886³³².

Figura 51 - Interior das instalações do prédio da Recebedoria de Rendas



Fonte: <https://www.facebook.com/belemdopassado/.../1675...>

³³⁰ Falla Conselheiro dr. João Silveira de Souza, presidente da Província do Pará, 2ª sessão da 24ª legislatura da Assembléia Provincial em 18 de abril de 1885.

³³¹ Falla Conselheiro dr. Tristão de Alencar Araripe, presidente da Província do Pará, 25ª sessão da 24ª legislatura da Assembléia Provincial em 25 de março de 1886.

³³² REGO, Orlando L.M. de Moraes. *Calendário Histórico de Belém 161-1946*. Belém: Instituto Histórico e Geográfico e Fundação Cultural do Estado do Pará, 1979.p.33.

Celma Vidal³³³ em seu artigo “Os mercados públicos e a história da cidade: Belém no final do século XIX e início do século XX” menciona que sobre o processo de desenvolvimento das cidades, os espaços de trocas sempre tiveram e continuam a ter papel relevante, tanto nas origens dos primeiros assentamentos urbanos, como nas transformações que estes espaços experimentaram ao longo do tempo. Sabe-se que mercados e feiras constituem a origem e identidade de muitas cidades, elementos essenciais que se desenvolvem plenamente no mundo medieval e que permanecem atuais nas cidades contemporâneas, conforme *Le Goff*.

A história da construção do primeiro mercado público teve início com o conselheiro Jerônimo Francisco Coelho, que ao assumir o cargo de presidente da Província do Pará, em 08 de maio de 1848, encontrou uma cidade sem um mercado, nos moldes dos existentes em várias cidades europeias. No discurso da abertura da Assembleia Legislativa da Província cinco meses depois, o presidente colocou o mercado na lista de prioridades de obras que faltavam à Belém, e que foi construído no seu Governo. A historiografia reporta o ano de 1852, como aprovação e início da construção do primeiro Mercado Público na cidade de Belém, hoje conhecido como Mercado de Carne³³⁴.

Gama Abreu também esteve à frente da proposta, projeto e execução da obra do Mercado Público. Logo que assumiu as Obras Públicas em 1855, detectou ser necessário um espaço fechado para comportar as vendas do lugar, pois, almejando a salubridade pública, os alimentos vendidos como o peixe e a farinha não deveriam ficar expostos. Estes dois produtos, segundo Abel Graça, presidente da província do Pará em 1871, eram “gêneros de primeira necessidade, (...) aos quais se limita quase exclusivamente a alimentação pública”³³⁵. Dessa forma, dois anos depois, em 1857, começaram as obras da edificação pela firma Vieira Danim e Filhos, embora não se tenha consciência se foi a mesma que projetou ou apenas executou sua construção, cuja inauguração ocorreu no dia

³³³ VIDAL, Celma. **Os mercados públicos e a história da cidade: Belém no final do século XIX e início do século XX** in LEITÃO, Wilma. *Ver-o-Peso: estudos antropológicos no mercado de Belém*. 1ª ed. Belém: Paka-Tatu, 2015, p. 18.

³³⁴ CRUZ, Ernesto. Belém, **Aspectos geo-sociais do município**. Rio de Janeiro, José Olímpio, vol, 1, 1945, p. 205 e 206.

³³⁵ Relatório apresentado a Assembleia Legislativa Provincial na primeira sessão da 17. A legislatura pelo Dr. Abel Graça, presidente da Província do Pará. Typ do Diário do Gram-Pará, 1871. p. 48

12 de maio de 1860³³⁶. Antes do fim do século XIX este mercado foi ampliado, seguindo projeto de Francisco Bolonha, devido a carência de espaço que este já proporcionava para tal função³³⁷.

Figura 52 - Mercado municipal antes da reforma. Apenas pavimento térreo



Fonte: Álbum de Belém do Pará – 15 de novembro de 1902 – Governador Augusto Montenegro

No ano de 1860 foi edificado o Mercado Municipal localizado na quadra de nº 02 da Figura 30, entre as Travessas Oriental do Mercado e Ocidental do Mercado, ocupando a quadra inteira. O Mercado Municipal detinha um conjunto arquitetônico significativo: alvenaria de tijolos, o prédio neoclássico, estilo característico do império brasileiro, trazido pelos franceses da missão artística que dentre os objetivos que vieram imbuídos estava a abertura da Academia Imperial de Belas Artes³³⁸.

No fim do século XIX na cidade de Belém, a população se aglomerava em torno do principal mercado, onde era o ponto de atracação das embarcações vindas do interior. Estas traziam o ingrediente fundamental da cozinha dos paraenses: a carne. Alimento

³³⁶ Relatório que o Exmo. Sr. Dr. Antonio Coelho de Sá e Albuquerque, presidente da Província do Pará, apresentou ao Exmo. Sr. presidente, Dr. Fábio Alexandrino de Carvalho Reis, ao passar-lhe a administração da mesma província em 12 de maio de 1860.

³³⁷ SILVA, G. G. **Arquitetura de ferro no Brasil**. 2 ed. São Paulo: Nobel, 1987.

³³⁸ PEREIRA, S. G. **Arte brasileira no século XIX**. Belo Horizonte: Editora c/ arte, 2008.

muito valorizado em inúmeras sociedades ao longo do tempo, o acesso a tal elemento foi sinônimo de bem estar e poder³³⁹. No relatório apresentado por José Coelho da Gama e Abreu³⁴⁰, Presidente da Província, em 15 de fevereiro de 1880, comenta sobre ter-se tornado insuficiente pelo seu tamanho e incapaz pela sua disposição e divisão onde: “foi alugado por todo o espaço ocupado pelas diferentes divisões que fazem frente as quatro ruas que o limitam para lojas e casas comerciais”, as quais fechavam o pátio interior deste mercado diminuindo a ventilação e alterando a disposição que havia no mercado, por conta dos telheiros construídos no pátio central. Por conta disso, sugere “a construção de um novo mercado no local situado em frente a Doca do Ver-o-Pezo; mas um mercado moderno, construído em ferro”:

Proponho esse local não só por ele conveniente estando junto ao rio, como por ser mais vasto que aquelle, que é ocupado pelo actual mercado, como ainda para terminar de uma vez com as pretensões injustificáveis por tantas vezes manifestadas e quase levadas a efeito na última sessão da assembleia provincial, de ser concedido aquele lugar a um ou outro pretendente, que se julgue bastante protegido, sob pretexto de interesse público.

Outro estabelecimento de suma importância que funcionou até 1973: *The Western Telegraph Company Ltd*, empresa inglesa detentora de uma concessão de 100 anos outorgada pelo Imperador D. Pedro II em 1873. José Maria Filardo Bassalo³⁴¹ em seu artigo “*Sir William Thomsom e a instalação do cabo telegráfico submarino entre Pernambuco e o Pará*” informa que em 25 de agosto de 1873, aportaram em Belém do Pará, a bordo do vapor *Hooper*, os engenheiros britânicos *Sir William Thomson* (1824-1907) e *Henry Charles Fleeming Jenkin* (1833-1885). *Thomson e Jenkin* vieram supervisionar a ligação telegráfica submarina Pernambuco-Pará, obra realizada pela *Western and Brazilian Telegraph Company* (WBTC), cessionária do privilégio para o estabelecimento e custeio da linha. A bordo do *Hooper*, o maior navio que até aquela data havia entrado no porto de Belém, vieram também o Capitão *Edington* e o Sr. *France*, representantes da *Hooper Telegraphs Work Company*, com a qual foi contratada a construção e colocação do cabo.

³³⁹ FLEURY, op. cit., 2011, p. 05.

³⁴⁰ Relatório apresentado pelo excellentíssimo senhor doutor José Coelho da Gama e Abreu, presidente da província, á Assembléa Legislativa Provincial do Pará, na sua 1.a sessão da 22.a legislatura, em 15 de fevereiro de 1880. Pará, 1880, p. 19-20.

³⁴¹ BASSALO, José Maria; CRISPINO, Luis Carlos. “**Sir William Thomsom e a instalação do cabo telegráfico submarino entre Pernambuco e o Pará**”. Revista Brasileira de Ensino de Física, v. 29, n. 4, p. 513-516. 2007.

Figura 53: *The Western Telegraph Company* na Rua Nova do Imperador nº 73 com Tv. das Mercês.



Fonte: <http://bit.ly/1cyyq6N/UniversityofWisconsin/MiwaukeeLibraries>.

Os trabalhos de submersão do cabo telegráfico submarino no trecho Recife-Belém iniciaram-se em 8 de agosto de 1873. O *Hooper* deixou o Recife no dia seguinte, sendo acompanhado pela corveta *Paraense*. O grande navio realizou a imersão de 1150 milhas náuticas de cabo, desde o Lamarão até a barca farol. Na ocasião de sua chegada ao porto do Pará, *Thomson e Jenkin* aguardavam a vinda do vapor *Great Northern*, que havia partido de Londres em 7 de agosto para completar a colocação do cabo até a capital do Pará e pôr a linha em funcionamento. No *Great Northern* viria o cabo que seria soldado na extremidade que ficou em Bragança e seria estendido até a estação telegráfica de Belém³⁴².

³⁴² BASSALO; CRISPINO, op. cit., p. 03.

Figura 54 - Estojo contendo amostras de cabos submarinos utilizados pela *Western and Brazilian Telegraph Company* na linha Pernambuco-Pará.



Fonte: Cortesia do Hunterian Museum ,Glasgow, Escócia

Sobre a chegada do vapor *Hooper* e de *William Thomson* ao Pará, registrou a imprensa local de *O Diário do Gram Pará* de 27 de agosto de 1873:

A bordo de escaleres seguiram para os navios no porto algumas personalidades e autoridades locais, completando um total estimado de quatro mil pessoas a bordo das embarcações [1]. O presidente da então Província do Pará, Domingos José da Cunha Júnior, juntamente com outros convidados, embarcou no *Hooper* para uma visita às suas instalações, enquanto a banda do *Club Filarmônico* tocava o hino inglês *God Save the Queen*. Convidados pelo presidente da Província, os membros da expedição telegráfica e os oficiais do navio inglês passaram para bordo do navio *Manáos*, onde foi servido um luxuoso *lunch* oferecido pelo comendador Manuel Antonio Pimenta Bueno, gerente da *Amazon Steam Navigation Company*, em companhia de outras personalidades, como o cônsul inglês no Pará, Thomas Sheepton Green, e alguns deputados provinciais.

A inauguração da ligação submarina Pernambuco-Pará ocorreu às 11 horas do dia 05 de setembro de 1873, através de troca de telegramas entre os presidentes de província de Pernambuco e do Pará, das Câmaras Municipais de Recife e de Belém e das associações comerciais. Foi oferecido um almoço por *Sir Willian Thonsom e Fleeming Jenkin* da *Western Telegraph Company*, formalismo inglês, com o primeiro brinde dirigido a Sua majestade o Imperador D. Pedro II, seguido do hino nacional e para a Rainha Vitória o hino inglês no fundo. Em complemento a essa grande festa, às 6 horas

da tarde, celebrou-se na Catedral da Sé, um solene *Te Deum* a “que compareceram as primeiras autoridades e um grande número de cidadãos”³⁴³

Em 15 de fevereiro de 1877, o Dr. João Capistrano Bandeira de Mello Filho³⁴⁴, abriu a sessão na Assembleia Legislativa informando que havia nessa Província duas linhas telegráficas electro-submarinas com sérios problemas – a *Western & Brazilian telegraph Company* que liga essa Província a Pernambuco, e a *Western & Panamá Telegrapy Company*:

Está há muitos mezes interrompido o serviço dessas linhas, sendo o da primeira por ter o cabo se partido em um dos pontos. Consta-me que a Companhia trata de obter os necessários meios para recuperá-lo. Existe também o telegrapho optico entre a Fortaleza da Barra e o antigo Forte do Castello, para dar aviso da entrada dos navios no porto. Tem funcionado com regularidade.

Orlando Rego informa que em 1878 a cidade de Belém é ligada a cidade de São Luís do Maranhão pelo telégrafo elétrico³⁴⁵. Em 16 de fevereiro de 1896 é inaugurado pela *The Amazon Telegraph Company Limited*, o telégrafo sub-fluvial ligando Belém a cidade de Manaus³⁴⁶. E, em 1886 é inaugurado oficialmente em Belém, na Rua da Imperatriz nº 49, esquina da Tv. do Passinho o Telégrafo Terrestre Nacional ligando a capital do Pará ao sul do Império³⁴⁷.

³⁴³ BASSALO e CRISPINO, op. cit., p. 03.

³⁴⁴ Falla com que o exm. sr. dr. João Capistrano Bandeira de Mello Filho abriu a 2.a sessão da 20.a legislatura da Assembleia Legislativa da provincia do Pará em 15 de fevereiro de 1877. Pará, Typ. do Livro do Commercio, 1877.

³⁴⁵ REGO, op. cit., p. 91.

³⁴⁶ REGO, op. cit., p.35.

³⁴⁷ REGO, op. cit., p. 189.

3.3 MELHORAMENTOS PÚBLICOS NO GOVERNO DO BARÃO DE MARAJÓ

Na tese de Anna Coelho³⁴⁸ sobre José Coelho da Gama e Abreu, o Barão de Marajó, a autora analisou a trajetória política e intelectual do Barão de Marajó, um sujeito emblemático para o entendimento da formação nacional na segunda metade do século XIX e início do XX na cidade de Belém. José Coelho da Gama e Abreu formou-se em filosofia na Universidade de Coimbra, tornando-se respeitado no círculo intelectual português, inclusive com biografias publicadas na imprensa.

O Barão de Marajó foi um homem que soube se manter no poder ao longo de sua vida desempenhando diferentes cargos públicos durante os períodos imperial e republicano. Iniciou a carreira em 1855 como Diretor das Obras Públicas no Pará³⁴⁹, foi presidente das Províncias do Pará e do Amazonas e Deputado; era amigo do Imperador D. Pedro II, mas isso não impediu que se tornasse o primeiro Intendente republicano da cidade de Belém, escolhido pessoalmente pelo governador Lauro Sodré. Terminou sua carreira como Senador estadual em 1906, o ano de sua morte. Divulgador dos interesses da Amazônia na Europa foi representante do Pará na Exposição Universal de Paris em 1889 e na Exposição Universal de Chicago em 1893.

3.3.1 Remodelamento Urbano no Império

Não tendo havido um plano prévio de urbanização da cidade, a trilha, o atalho, o caminho ou a estrada constituíram as vias de comunicação que deram origem à rua. A trilha era a antiga passagem indígena; o atalho encurtava caminhadas; o caminho ou a estrada, dando passagens a animais e veículos, ia, com o tempo, alargando-se, melhorando. E tanto o simples caminho como a estrada povoam-se de casas. Eis como surgia a rua³⁵⁰.

Essa citação nos remete a cidade do Rio de Janeiro Imperial. Percebe-se que o mesmo processo de urbanização aconteceu em Belém: o atalho, a trilha, o caminho, a rua... e posteriormente surgem as modernas denominações das ruas: travessas, avenidas,

³⁴⁸COELHO, Anna Carolina de Abreu. **Barão do Marajó: um intelectual e político entre a Amazônia e a Europa (1855-1906)**. Tese (Doutorado) - Programa de Pós Graduação em História da Universidade Federal do Pará, Belém, 2015, p.07.

³⁴⁹ Em um país como o Brasil do século XIX, ser funcionário público era estar perto dos "donos do poder". Era ser um pouco dono do poder, de maneira crescente à medida que se dava a subida na escala - tudo de um modo mais distintivo do que hoje.

³⁵⁰ FILHO RIOS, Adolfo Morales de los. **O Rio de Janeiro Imperial**. Rio de Janeiro: Ed. Topsbooks Editora e Distribuidora de Livros Ltda, 2000, p. 93.

boulevards. E de que forma esse processo de urbanização e, conseqüentemente, modernidade começa a acontecer em Belém?

A partir do significativo aumento da arrecadação alfandegária da Província do Pará, podemos depreender que as ações de reforma urbanísticas e embelezamento da cidade do Grão Pará, neste período, estiveram intimamente ligadas a esta crescente arrecadação da fazenda provincial, bem como as novas exigências da classe enriquecida por meio deste volumoso comércio, com destaque para as exportações da borracha, que em dado momento chegou a ocupar o segundo lugar das exportações brasileiras para o exterior, possibilitando, na década de 1880, a elevação da tesouraria da Província do Pará à categoria de 1ª Classe, pela Câmara dos Deputados do Império. Sendo que a tesouraria da Província de São Paulo, de notável importância devido ao comércio cafeeiro e do porto de Santos, neste período, ocupava a categoria de 2ª classe. Isso causou uma reação dos políticos e imprensa paulistana, que reivindicavam para si esta elevação de categoria e não à Província do Pará, haja vista que consideravam a economia paraense “ephemera” e “passageira”, o que o periódico paraense *Diário do Gram-Pará* classificou como “despeito”.³⁵¹

A respeito do projeto de modernização da cidade, o Barão de Marajó em sua obra *A Amazônia: as Províncias do Pará e Amazonas e o Governo Central do Brazil* evidenciava, ainda na segunda metade do século XIX, que:

Se o embellezamento material das cidades é prova do progresso e civilização, o último decennio o apresenta em grande escalla no Pará e Amazonas. As ruas de suas capitaes se calçam pelos methodos mais aperfeiçoados, a edificação antiga é substituída por outra, mais luxuosa, mais elegante, mais commoda, elevam-se vastos edifícios públicos, a água potável é introduzida em quantidade bastante para melhorar largamente as condições hygienicas a facilidade de cauducção barata pelos tram-ways anima e dá vida a todos os bairros; [...]³⁵²

Era uma preocupação do Barão do Guajará o embelezamento e a higiene na cidade. Para isso fazia-se necessário, também, tomar conta e zelar pela conduta dos cidadãos.

³⁵¹ MALHEIROS, op. cit., 2013, p. 14.

³⁵² ABREU, José Coelho da Gama (Barão de Marajó). *A Amazônia: as Províncias do Pará e Amazonas e o Governo Central do Brazil*. Lisboa: Typographia Minerva, 1883, 112p.

Articulados a esse tipo de política de modernização e embelezamento das cidades, estiveram presentes também os códigos de posturas municipais que, além de controlar as ações cotidianas dos cidadãos que circulavam, principalmente, pelo centro da cidade, também serviam como parâmetro de conduta do cidadão civilizado, que habitava uma cidade igualmente civilizada, o que Carlos Monarcha denominou de “compartimentalização” da cidade³⁵³.

A rua orlava as margens da baía do Guajará. E como esta recebeu seus aterros e era curva, a rua curva ficava. E daí o mesmo ocorria com todas as demais que lhe estavam paralelas até se encontrar com a rua dos Mercadores, que já existia, antes do processo do aterramento citado. Existiam dois bairros: o bairro da Cidade Velha, cujo centro era marcado pela Catedral, e o da bairro da Campina, que se estendia até a Estrada de Nazaré³⁵⁴. Segundo Maria de Nazaré Sarges³⁵⁵ registra, a cidade “no censo de 1872, nos aponta um número expressivo de comerciantes nas principais freguesias urbanas: Sé, Sant’Anna, Trindade e Nazaré”, a qual ia-se expandindo, e conforme a cidade aumentava, a população adensava-se. E como não se arruava com método, o loteamento dos terrenos também não era feito com ordem, o que acarretava a abertura de caminhos e de ruas em terrenos particulares. Em 1890 a cidade havia crescido até a Estrada de São Braz, com novos bairros, ruas foram calçadas com paralelepípedos e destacava-se o bairro de Batista Campos como o mais belo. Outro grande melhoramento vivido pela população foi o uso da água das fontes que permitiu o abandono dos poços de madeira³⁵⁶.

O geógrafo Antônio Penteadado lembra que o uso da expressão “pedra e barro” se liga à presença da laterita existente no sítio primitivo de Belém e em suas cercanias, que serviu não somente para a construção de alicerces e mesmo de paredes, como também para calçamento das ruas, pois que “a primeira rua que teve calçamento feito de pedras irregulares, da terra (grés ferruginoso), foi a rua da Paixão, em 1757”³⁵⁷, tendo esse

³⁵³ MONARCHA, Carlos. **A Escola Normal da Praça – o lado noturno das luzes**. São Paulo: Editora da Unicamp, 1999, p. 81.

³⁵⁴ COELHO, Anna Carolina de Abreu. **O olhar de um viajante oitocentista sobre sua cidade: O Barão do Marajó e a cidade de Belém da segunda metade do século XIX**. In Belém do Pará: História, cultura e cidade – para além dos 400 anos. Belém: Ed. Açai, 2016, p. 59.

³⁵⁵ SARGES, Maria de Nazaré. **Belém: Riquezas produzindo a Belle Époque (1870-1910)**. Belém: Paka-Tatu, 2010, p. 21.

³⁵⁶ ABREU, José Coelho da Gama. **As Regiões Amazonicas, estudos chorographicos dos estados do Gram-Pará e Amazonas**. Lisboa: Imprensa de L. da Silva, 1896, p. 388.

³⁵⁷ PENTEADADO, op. cit. P. 109.

sistema continuado até meados do século XIX, em que começou a ser feito com paralelepípedos de granito, importado do estrangeiro.

Sarges comenta que o calçamento das ruas, prática importada da Inglaterra e que posteriormente se expandiu para França, vem ser desenvolvida na cidade de Belém desde a década de 1850, conforme relata Bates ao visitar a cidade por volta de 1859: “as ruas de outrora sem calçamento e cheias de pedras soltas e areia, estavam agora caprichosamente pavimentadas”. O leito da rua foi primeiro de aterro: eram utilizados os resíduos recolhidos no trabalho de desobstrução das margens da baía, os quais eram constituídos por matéria orgânica de aluviões, restos de animais, esgoto e lixo. Tudo feito a esmo, em camadas superpostas, que aumentavam sucessivamente quando se verificava inundação provocada pelas abundantes águas pluviais ou quando ocorria o transbordamento das marés. As calçadas também serviam de proteção às fachadas das casas³⁵⁸.

Na obra de José de Abreu “Do Amazonas ao Sena, Nilo, Bhóphoro e Danúbio: Apontamentos de Viagem”, Anna Carolina Abreu percebe que o Barão de Marajó era um excelente observador das cidades e notava que a configuração urbana mudava de acordo com os regimes políticos. Na luta pela conservação, apagamento ou ressignificação da memória os monumentos eram alterados, as cidades da França eram um exemplo desse processo:

Assim como todos os edifícios de França; tem este sofrido alterações, em concordância com o sistema de governo; por isso o pedestal, sobre que se achava, em 1705, a estátua equestre de Luis XIV, com a Revolução de 1789 a estátua foi ao chão, no lugar as estátuas da liberdade e igualdade em gesso; na Restauração tiraram as estátuas e colocaram a estátua de Henrique IV. É natural que na atual República seja apeado Henrique IV e substituído por qualquer outra coisa³⁵⁹.

Anna Carolina Coelho³⁶⁰, no seu texto sobre “O olhar de um viajante oitocentista sobre sua cidade: O Barão do Marajó e a cidade de Belém da segunda metade do século XIX”, menciona que na década de 1890, havia sido iniciada a utilização da luz elétrica e a água encanada. Na cidade o calçamento de ruas e os canos para o esgoto propiciam a higiene. Para melhoria dos serviços foi criado um Código de Posturas Municipais onde veio transformar não apenas a edificação como todos os serviços municipais:

³⁵⁸ SARGES, op.cit., p.184.

³⁵⁹ ABREU, op. cit., p. 171.

³⁶⁰ COELHO, op.cit. p. 60.

É importante lembrar que, desde 1863, já havia iluminação pública através de candeeiros a gás e o transporte urbano puxado por mulas, já a água encanada era fornecida pela Companhia de Águas desde 1880, o contrato foi assinado pelo Barão do Marajó quando foi Presidente da Província (1879-1881)³⁶¹.

Ainda na obra de José de Abreu *Do Amazonas ao Sena, Nilo, Bhóphoro e Danúbio: Apontamentos de Viagem*, Anna Carolina Coelho percebe que a atenção despendida para as ruas e passeios públicos já era uma característica do Barão desde suas atentas observações dos *boulevards* de Paris, presentes nos seus Apontamentos de Viagem:

Essa imensa avenida ornada de árvores de ambos os lados, cercada de esplêndidas lojas, em que se ostentam as maravilhas do luxo e da civilização do século, que atravessamos, e que se divide em tantos *boulevards*, quantos os que por sua ordem e nomes tenho enumerado, é o paraíso das classes remediadas e das abastadas, onde se conhece que se a parte masculina é ávida em procurar prazeres, a população feminina não só os procura mas parece comprazer-se em oferecê-los. Creio que é esta a mais plausível explicação de se ouvir a muitos estrangeiros dizer, que Paris se resume aos *boulevards* e aos Campos Elísios. (...). Os *boulevards* são o centro da vida parisiense; durante o dia as lojas com seu fausto deslumbrante, durante a noite os cafés e os restaurantes resplandecentes de luz, encerram nos seus salões gabinetes as cenas da vida *bohème* ou galanteadora, de cujos mistérios procuraria afastar o véu, se tivesse a certeza de que este livro não passaria das mãos do sexo feio. É ainda nos *boulevards* que se tem passado as cenas mais terríveis, assim como as mais burlescas, da história de Paris³⁶².

Ao longo do século XIX, prevaleceram ideias de ordenamento e, conectadas a esta, de ocultação de certas águas. Entre as águas a ocultar estavam, por exemplo, a domiciliar, as pluviais e as servidas. No processo de canalização da água foi importante o estabelecimento da Companhia de Águas, cujos estatutos foram aprovados em 1881. Todavia, um longo tempo foi demandado até que o maior número de habitantes da cidade pudesse usufruir da água encanada em suas moradias³⁶³. O esgotamento das águas nem sempre ocorreu com a intermediação de canos e mesmo o uso desses objetos não implicou no escoamento total das águas, corroborando para a incidência de odores fétidos. Em suma, a cidade crescia, mas o processo de esgotamento ainda deixava a desejar, de tal modo que a invisibilidade das águas pluviais e servidas fluía lentamente³⁶⁴. Cristina Cancela aponta que as dificuldades e precariedades como fornecimento de água da capital não ficava muito distantes daquelas enfrentadas com a iluminação e o transporte:

³⁶¹ CRUZ, Ernesto. **Procissão dos Séculos: vultos e Episódios da História do Pará**. Belém: Imprensa Oficial do estado, 1952. p.118.

³⁶² COELHO, op. cit., p.110.

³⁶³ ALMEIDA, op. cit. p. 102.

³⁶⁴ ALMEIDA, op. cit. p. 135.

O abastecimento era feito de forma precária e poucas eram as residências que tinham acesso à pequena rede de esgoto existente em Belém. A falta de água era uma constante. Os aguadeiros, que eram vendedores de água em tintas, permaneceram por muito tempo na paisagem local. Os poços privados localizados nos quintais das casa e os poços públicos de uso comum, abertos em algumas localidades, como a Estrada de São Brás, eram, para muitos, a única forma de abastecimento³⁶⁵.

A canalização da água rumo às residências e prédios em geral, mesmo que morosamente, ganhava o tom de naturalização, ou seja, para muitos dentre os que viviam em Belém, a recorrência ao líquido essencial à vida, assim como o seu processo de esgotamento, também precisavam adequar-se aos ditames do progresso, tal como se fosse uma lei de evolução da vida humana. Os canos de diversos diâmetros, as válvulas de prender água e de segurança, as uniões para encanamento, as torneiras, estas, diferentemente dos outros, permaneciam visíveis, impassíveis, em modelos variados, à espera dos toques de comando que promoveriam o jorro d'água. Vários desses objetos, nos anos oitenta dos oitocentos, eram expostos em anúncios de jornais da cidade³⁶⁶.

Figura 55: Anúncio de bombas³⁶⁷



Fonte: Jornal: “*Diario de Belém*”, de 29/04/1881. p. 03

³⁶⁵CANCELA, Cristina Donza. Uma cidade... muitas cidades: Belém na economia da Borracha. In: BELTRÃO, Jane; VIEIRA JUNIOR, Otaviano. Conheça Belém, co-memore o Pará. Belém: EDUFPA, 2008. p. 84.

³⁶⁶ALMEIDA, op. cit. p. 142.

³⁶⁷Fundação Cultural do Pará “Tancredo Neves”/ CENTUR. Biblioteca Pública do Estado do Pará “Arthur Vianna”, sessão de microfilmagem. *Jornal Diário de Belém*, anno XIV, Nº 94, de 29/04/1881. p. 03.

Figura 56 - Anúncio de latrinas, canos e variado serviço de encanamento³⁶⁸



Fonte: *Jornal Diário de Notícias*, de 03/05/1887. p. 04.

Em 13 de maio de 1864 era inaugurada em Belém pela *Pará Gaz Company Limited*, com 700 lampeões combustores, a iluminação de gás hidrogênio carbonado (gás carbônico), em substituição à iluminação colonial que era de azeite e sebo³⁶⁹. O advento da iluminação à gás iniciou uma nova dimensão no que tange o uso da cidade durante a noite pois proporcionava uma iluminação mais intensa ao longo das vias, permitindo que a população, durante a noite, caminhasse com relativa segurança ao longo das ruas iluminadas, entabulassem animadas conversações ao longo do passeio público e das praças, que já recebiam algum tratamento paisagístico. Inclusive os horários dos bondes foram dilatados até mais tarde para permitir que a população utilizasse os espaços públicos de Belém com maior intensidade.

O serviço de limpeza da cidade³⁷⁰ era feito por arrematação, ocasião em que os interessados ofereciam os seus préstimos e preços e à Câmara Municipal de Belém estudava as propostas, aceitando as mais razoáveis e garantidas. Usando a imprensa local,

³⁶⁸ 278 Fundação Cultural do Pará “Tancredo Neves”/ CENTUR. Biblioteca Pública do Estado do Pará “ArthurVianna”, sessão de microfilmagem. *Jornal Diário de Notícias*, anno VIII, nº 98, de 03/05/1887. p. 04.

³⁶⁹ REGO, op. cit., p. 88.

³⁷⁰ *O Liberal do Pará*, 30/03/1869, p.2.

onde estampavam anúncios oferecendo emprego, mediante ajuste prévio, segundo o costume da época. Em 30 de março de 1869, Sr. Severino Euzébio Cardoso, redigia:

PRECISA-SE DE TRABALHADORES livres, ou escravos, para serem empregados na conservação de limpeza das praças, estradas, ruas e travessas desta capital; as pessoas que quiserem fazer esse serviço queiram procurar na casa de sua residência no arraial de Nazaré, ou na casa da Câmara Municipal, das 9 horas da manhã ao meio dia, para tratarem do ajuste. Pará 23 de março de 1869. Severino Euzébio Cardoso.

Algumas inaugurações importantes marcaram esse período: em 09 de abril de 1870, James B. Bond inaugura em Belém a Estrada de Ferro Paraense, com três locomotivas de caldeiras verticais, doze carros de passageiros e oito de carga. Era a primeira linha de trem com rodas de borracha, que fazia o itinerário do largo da Sé até Nazareth³⁷¹. No final da década de 1880, a Companhia Urbana de Estrada de Ferro Paraense possuía 06 linhas de bondes. A primeira e a terceira linhas abrangiam as ruas centrais da Cidade, Campina e Nazaré³⁷². Já a segunda e a quarta linha alcançavam as áreas de ocupação posterior mais distantes do núcleo inicial, como o marco da Légua patrimonial e a área do Umarizal. A quinta linha seguia pela estrada José Bonifácio até o cemitério de Santa Izabel. E, finalmente, a sexta linha da Sacramento seguia pela estrada e sítio homônimo. Mas, as matérias dos jornais faziam referência às condições precárias conforme registra Cancela:

(...)as condições dos bondes e aos conflitos entre passageiros e funcionários da Companhia são bastante comuns nos periódicos da cidade. Da mesma forma encontramos inúmeros processos criminais aberto a partir de acidentes envolvendo esses veículos. Às críticas à Companhia encerram-se na falta de cumprimento dos horários estabelecidos, dos trilhos descobertos que dificultavam a passagem dos carros e favoreciam os acidentes. A essas questões, somavam-se as reclamações em torno do tratamento dado pelos funcionários da empresa dos passageiros³⁷³.

³⁷¹ REGO, op. cit., p. 67.

³⁷² Segundo Orlando Rego, em 11 de junho de 1883, é inaugurada a primeira linha da Companhia de Bonds Paraense, cujos carros eram de tração animal, faziam percurso do Arsenal até a Tv. Da Piedade. REGO, op. cit., p. 105.

³⁷³ CANCELA, op. cit., p. 83-84.

Figura 57 - Imagem do bilhete³⁷⁴de viagens.



Fonte: FIDANZA, Felipe Augusto, 1875. Brasileira Fotografica.

Celma Vidal observa que no período em que José Coelho Gama e Abreu foi diretor de Obras Públicas (1855-1871) e Presidente da província (1879-1881), houve consideráveis avanços na estrutura urbana da cidade, cujos edifícios e equipamentos se tornariam símbolos de desenvolvimento e progresso. Consideravam-se como prioridade tanto os edifícios sedes do governo, entre eles o palácio provincial, como aqueles onde se desenvolviam as atividades comerciais, especialmente o mercado público. No entanto, à medida que a cidade se expandia para o interior, para terras além do antigo alagado do Piri, nota-se uma incipiente especialização espacial, e as atividades vão adquirindo uma hierarquia crescente, consequência da própria estrutura social que se configurava naquele momento:

Observa-se uma violenta separação social e de áreas de atividades na cidade, até então misturadas. As atividades de comercialização de produtos, por exemplo, não são consideradas nobres, daí que as áreas dos arredores do mercado passam a ser consideradas socialmente menos importantes e valorizadas por acolher estas funções. O contrário se observa em relação às atividades de divertimento das camadas mais ricas, como o teatro³⁷⁵.

Em fevereiro de 1881 em Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial³⁷⁶, Dr. José Coelho da Gama e Abreu, tendo sido autorizado a apresentar o plano e orçamento para um mercado de ferro, solicita para Inglaterra, por intermédio do Sr. Henrique de la-Roque, o plano para o que mandou a planta minuciosa do local:

³⁷⁴ A passagem: a cada viagem um furo era feito para registrar a utilização do trecho. Esse bilhete daria para 16 viagens.

³⁷⁵ VIDAL, Celma, op. cit., 2015, p. 23.

³⁷⁶ Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial na 2.a sessão da 22.a legislatura em 15 de fevereiro de 1881 pelo exm. sr. dr. José Coelho da Gama e Abreu. Pará, Typ. do Diario de Noticias de Costa & Campbell, 1881, p. 38-39.

(...) mandei vir do estrangeiro o plano, porque, não havendo aqui oficinas em que taes obras se desempenhassem, os engenheiro da província, embora zelosos e habilitados para quaisquer trabalhos, se veriam baldos dos elementos para fazer um orçamento; além de que teriam de formular moldes, que, sendo feitos expressamente, importariam mais caros do que as casas fornecedoras d'estas obras na Europa nos poderiam mandar, que se acham feitos e dispostos a serem combinados entre si.

(...) a importância do material, posto aqui, é de libras 29,897, além dos gastos de sentar e elevar a obra, que não posso determinar, mas creio que orçarão por 120 ou 140 contos, o que dará uma importância de 450 a 470 contos, sendo isempto pelo governo geral do pagamento de direitos.

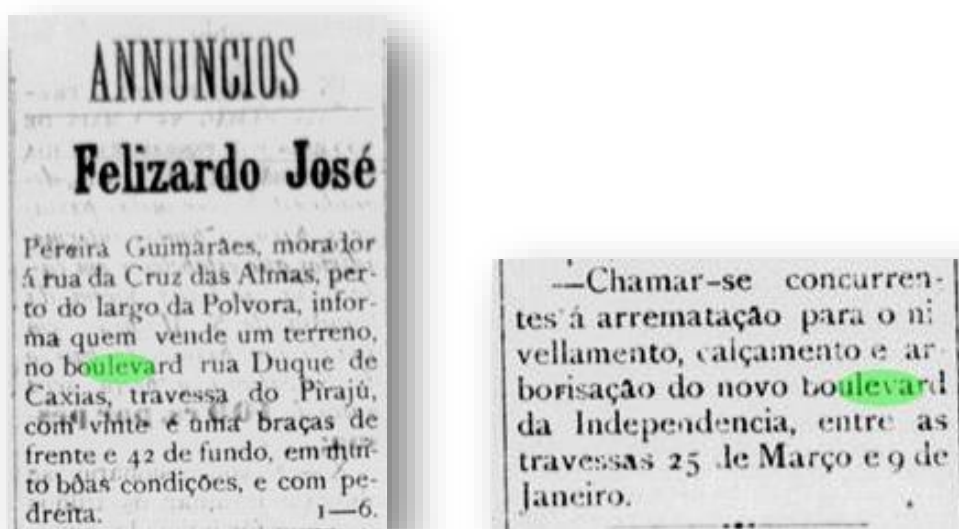
No relatório de 25 de agosto de 1882 apresentado pelo Vice-presidente, informa que a lei Provincial nº 1.081 de 8 de maio de 1880, autorizou a construção do mercado de ferro n'esta Capital: “foram apresentadas seis propostas: três em inglez, uma em alemão e duas em portuguez”. Percebe-se, dessa forma, a vontade, no final do Império de uma obra moderna, atualizada dentro dos parâmetros das necessidades da Capital, dentro da visão atualizada à época do Barão do Guajará. O Mercado de Ferro, que futuramente virá a ser construído na gestão de Lemos, será no mesmo local, vindo a ser inaugurado em 1901, na República. De 1883 a 1889 não se menciona a construção de um mercado de ferro nos relatórios elaborados pela Província.

Em suas ações, Abreu sempre se mostrou coerente, e seguindo essa lógica, para ele, não bastava apenas implementar obras à moda parisiense, precisava-se também educar uma população para se portar, vestir e agir aos moldes europeus. Isso para ele ia além de edificar escolas e proporcionar boa educação em sala de aula. Necessitava também de alguns mecanismos reguladores da vida social. Dessa forma, ao longo da segunda metade do século XIX, o poder público se fez presente através da redação e instituição de algumas leis, Códigos de Postura, Código Penal, dentre outros recursos. Essas leis e Códigos de Postura Municipais regulamentavam a vida social na cidade e justificavam a ação da Polícia Municipal junto à população. Apesar de sua estreita ligação com a corte imperial, Abreu ainda se tornou, em 1891, o primeiro intendente municipal republicano de Belém. Isto evidencia sua influência e hegemonia mesmo o cenário brasileiro tendo mudado com relação ao seu sistema político e econômico, principalmente com a proclamação da república em 1889 e a abolição da escravidão no ano anterior.

3.3.2 O uso social do termo “boulevard”

O uso do termo Boulevard no século XIX, na cidade do Gram Pará, teve um alcance social surpreendente. Várias eram essas designações com relação a aplicação do termo *boulevard* no período do Império. Muitas notícias publicadas nos jornais da época do Império, percebia-se que diversas ruas recebiam a designação de *Boulevard*. No jornal *O Diário de Notícias*, Felizardo José anuncia “a venda de um terreno no boulevard da Duque de Caxias com 21 braças de frente e 42 de fundo em boas condições e com pedreira”³⁷⁷. No mesmo jornal, outro anúncio sobre “a arrematação para o nivelamento, calçamento e arborização do novo boulevard da Independência, entre as travessas 25 de março e 9 de janeiro”.

Figura 58 - Anúncios do Jornal Diário de Notícias de 1882.



Fonte: Diário de Notícias, 18/10/1882, p.2

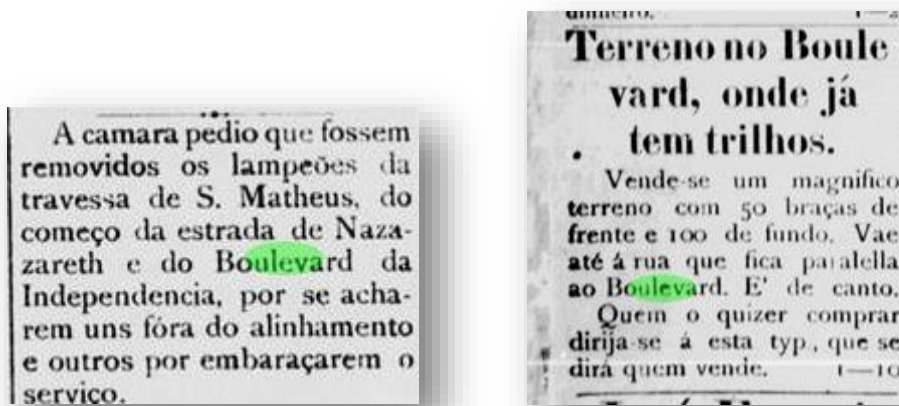
Em 1883, o jornal *O Diário de Notícias*³⁷⁸ informa que “os lampeões da Tv. de S. Matheus, do começo da Estrada de Nazaré e do Boulevard da Independência” fossem removidos por se acharem uns fora do alinhamento e outro por embarçarem os serviços. Percebe-se a preocupação com os mobiliários urbanos que começavam a fazer parte da vida social. Outro anúncio, onde o título chama atenção: “Terreno no Boulevard onde já tem trilho” no qual oferece a venda de um terreno de esquina, com 50 braças de frente

³⁷⁷Diário de Notícias, 18/10/1882, p.2.

³⁷⁸Diário de Notícias, 25/11/1883, p.2.

por 100 de fundo, na rua que fica na confluência com o Boulevard. O Boulevard passaria a ser mais valorizado em razão de já ser constituído por trilhos dos bondes.

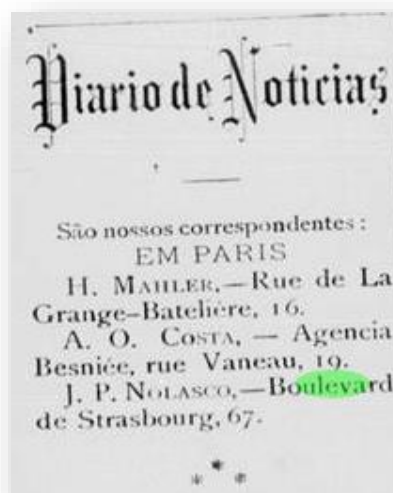
Figura 59: Anúncios do Jornal Diário de Notícias de 1883.



Fonte: Diário de Notícias, 25/11/1883, p.2.

Chegava ao conhecimento da cidade, através de anúncios dos correspondentes do exterior, notícias da cidade de Paris, e identificava-se o endereço. Boulevard, era o termo utilizado. Assim os correspondentes do jornal *O Diário de Notícias*³⁷⁹ em Paris, situavam-se no Boulevard Strasbourg, 67, naquela cidade. E Paris, como símbolo de modernidade, era seguida também, em Belém, em suas denominações sociais.

Figura 60 - Anúncio do Jornal Diário de Notícias de 1883.



Fonte: Diário de Notícias, 25/11/1883, p.1

³⁷⁹Diário de Notícias, 25/11/1883, p.1

Foi divulgado na imprensa paraense o mesmo tipo de anúncio que acontecia na Corte do Rio de Janeiro: em 1884, o *O Diário de Notícias* publica: “o vereador Sr. Gama Costa propõe a mudança dos nomes da estrada de São José para Boulevard do Barão de Cotegipe³⁸⁰ e da rua da Alfama para rua Conselheiro Saraiva”. O redator acredita isso ser uma zumbaia... o que temos nós com aqueles senhores? Pergunta ele. E solicita que “deixam as ruas sossegadas com os nomes que sempre tiveram e que o povo não esquece: o Largo das Mercês há de chamar-se Largo das Mercês, o do Quartel, a mesma coisa, a rua da Cruz das Almas, nunca há de deixar de ser Cruz das Almas...”³⁸¹

No Boulevard da Câmara, em Belém, ocorria a preocupação do aformoseamento da mesma: ‘diversos cavalheiros da nossa praça se reuniram para tratarem de aformosear aquele boulevard com botequins, avenidas, chalets de descanso, etc. *O Diário de Notícias*, em 1885, informa que “a planta é do engenheiro Reis, foi submetida na sessão de ante-hontem a câmara municipal que mandou ao seu engenheiro para dar parecer”³⁸².

Figura 61: Anuncio do Jornal Diário de Notícias de 1885.



Fonte: Diário de Notícias, 1885, p.4.

³⁸⁰ Em referência ao autor da Lei Saraiva Cotegipe 1885, Lei dos Sexagenários.

³⁸¹ *Diário de Notícias*, 09/02/1884, p.1

³⁸² *Diário de Notícias*, 29/05/1885, p.4

As historiadoras Lacerda e Sarges³⁸³ no texto “A cidade e a floresta: urbanização e trabalho no Pará” observa que a maioria das casas de aviamento eram localizadas no bairro da Campina, e muitas delas no *Boulevard* da República e próximo ao porto. Os seringueiros, após a extração do látex, chegavam à cidade de Belém levando dinheiro em espécie ou em ordem de pagamento que lhes permitia ir às casas de aviamento ligadas ao seringal receber o saldo de seu trabalho. Os jornais desse período traziam constantemente notícias sobre golpes e furtos dessas ordens de pagamento que possuíam o mesmo valor do dinheiro em espécie. Em fevereiro de 1899, a *Folha do Norte* comenta sobre um golpe:

Em 1899 visando pedir um empréstimo a uma mulher em um vapor que voltava da região dos seringais para Belém, um homem envolvido com jogos de azar no barco que viajava, passava-se por seringueiro, dando como garantia para seu empréstimo tal ordem de pagamento que trazia na mala³⁸⁴.

Relata ainda Franciane Lacerda, que no jornal a *Folha do Norte*, muitos desses homens, se tomarmos como referência as descrições que a imprensa local fazia deles, ao circularem pela cidade de paletó, colete, relógio de ouro com corrente, lembravam mais um “dandy” – um almofadinha - do que um trabalhador do seringal³⁸⁵.

Constantes e diversas informações via jornais, revistas, telegramas, anúncios de moda, estabelecimentos, correspondências, armazéns e remédios a respeito do que se passava do outro lado do Atlântico, especificamente na Inglaterra e França, geram um sentimento de que a cidade para ser moderna, civilizada e ser apresentada ao velho mundo, deveria conter os mesmos valores e signos culturais. Seria essa a ideia de aproximar-se de uma cidade reconhecida como moderna, civilizada, ter suas ruas com essas denominações? Sem se importarem com a hierarquia das mesmas?

³⁸³LACERDA, Franciane; SARGES, Ma de Nazaré. **A cidade e a floresta: urbanização e trabalho no Pará** (finais do século XIX e início do século XX). In SARGES, Maria de Nazaré; RICCI, Magda. *Oitocentos na Amazônia: política, trabalho e cultura*. Belém: Editora Açai, 2013, p. 215.

³⁸⁴*Folha do Norte*. Belém, 12 de fevereiro de 1899, p.2.

³⁸⁵*Folha do Norte*. Belém, 14 de fevereiro de 1899, p.2.

PARTE II

PAISAGEM URBANA NA REPÚBLICA: 1890-1914

O jornalista francês *Alfred Marc*, às vésperas da República, entusiasmado com a capital do Pará, a qual intitulou de Rainha do Guajará, descreve a vista da cidade antes de fazer a travessia para sua margem, em novembro de 1887:

O navio ultrapassou a fortaleza da barra, a cidade parece ao viajante na parte inferior desta imponente Baía; ela parece emergir das águas agitadas e borbulhantes. O panorama é belo: à esquerda é o sítio pitoresco e telhas ao longo da costa; à direita, várias ilhas cobertas de árvores frondosas e densas folhagens, e alinham em série como anéis de uma longa cadeia. No final, se vê, fechando o horizonte, a Rainha do Guajará, *Le Liverpool brésilienne* como chama um pouco enfaticamente talvez seus habitantes¹.

Quando se aproximou da cidade, Alfred Marc observou o movimento intenso do porto de Belém, “o vai e vem contínuo de vapores, canoas, barcos e inúmeras embarcações que operam ali nas águas em todas as direções, o movimento do trabalho nas docas e cais, testemunham que entramos em um próspero centro de atividade”.²

Era quase uma unanimidade o espanto dos viajantes quando chegavam à cidade como, também, Jorge Amado relata que o comandante Vasco ao visitar Belém, no início do XX, descreveu a cidade avistada pela lente de uma luneta “a cidade, as casas de azulejo portugueses, a pitoresca agitação do mercado do Ver-o-Peso, o ancoradouro da Port-of-Pará onde ia encostar o Ita³... (...); Euclides da Cunha ao visitar a cidade em 1904 ficou ainda mais espantado:

(...) No Pará tive uma lancha especial oferecida pelo Senador Lemos e alguns rapazes de talento. Passei ali duas horas inolvidáveis – e nunca esquecerei a surpresa que me causou aquela cidade. Nunca São Paulo e o Rio de Janeiro terão as suas **avenidas monumentais, largas de 40 metros e sombreadas de filas sucessivas de árvores enormes**. Não se imagina no resto do Brasil o que a cidade de Belém, com os seus **edifícios desmesurados, as suas praças incomparáveis** e com a sua gente de hábitos europeus, cavalheira e generosa. Foi a maior surpresa de toda a viagem⁴ (grifo da autora).

¹ MARC, Alfred. **Lé Brésil, excursion à travers ses 20 provinces**. Édité par J. G. d'Argollo Ferrão. Paris. 1890. 2 volumes. Tomo I, p. 8-9.

² MARC, op. cit., p.9.

³ AMADO, Jorge. **O navio amarrado**. In MARANHÃO, Haroldo. Pará, Capital: Belém: Memórias &Pessoas &Coisas &Loisas da Cidade Belém: Editora Supercores, 2000, p.332.

⁴ CUNHA, Euclides da. **A cidade surpreende**. In MARANHÃO, Haroldo. Pará, Capital: Belém: Memórias &Pessoas &Coisas &Loisas da Cidade Belém: Editora Supercores, 2000, p.341/342.

São imagens de quem chega e se espanta diante de uma cidade que pelos imaginários acreditavam que poderiam encontrar apenas homens de arco e flecha. O primeiro ponto de encontro desses viajantes era o porto onde atracavam as suas embarcações e que se transformaria num dos principais empreendimentos do tempo lealista, sobretudo a partir da urbanização da área com a construção de um boulevard, depois denominado de Boulevard da República.

A moderna reflexão sobre a cidade como forma mais específica de organização social data do século XIX, seja na área da historiografia, seja no campo do pensamento sociológico⁵. O século XIX é testemunha de uma mudança no mundo urbano que, a uma grande velocidade, faz das cidades organismos complexos, onde se estruturam os espaços e a sociedade. Começam a surgir cada vez mais pensadores da sociedade preocupados em entender esta especificidade do “viver urbano”, em decifrar a história desse viver, as suas mutações, as suas diferenças em relação a outros ambientes sociais, e em compreender também a complexidade dos vários tipos de vida social nas formações urbanas. Muitos escritores da época têm como tema esses processos de transformação. *Edgar Allan Poe, Charles Baudelaire, Victor Hugo, Eugène Süe, Charles Dickens, Honoré de Balzac, Émile Zola*, dentre outros, descrevem esses ambientes urbanos, colocando em evidência os problemas e as misérias que eclodem nos centros urbanos. Os pesquisadores e reformadores sociais como *Edwin Chadwick, Frédéric le Play e Engels* também escrevem sobre as cidades. Os sanitaristas e médicos introduzem a teoria dos miasmas e alardeiam a necessidade de circulação de ar. De princípios do século XX até nossos dias, muitos outros estudos analisam e interpretam a evolução física das cidades, o processo de urbanização e suas consequências⁶.

É tal o impacto da urbanização nesse século, que, em consequência, surge uma nova teoria, uma nova disciplina – o Urbanismo –, que tem a pretensão de entender e ordenar o crescimento das cidades. As mudanças que se produzem nas cidades industriais transformam-se em objeto de observação e campo de investigação. E no campo do

⁵ BARROS, José D'Assunção, 2007. 2007, p.10.

⁶ PINHEIRO, Eloísa Petit., 2011, p. 39.

urbanismo começam a surgir as primeiras obras preocupadas simultaneamente com as formas, a funcionalidade e seus desdobramentos sociais. A palavra urbanismo, segundo *Françoise Choay*⁷, tanto pode designar uma nova disciplina com pretensão de ser uma ciência de concepção de cidades, com a possibilidade de manter o controle sobre o fato urbano, como pode corresponder ao movimento que busca organizar e regularizar o crescimento e o movimento dos fluxos demográficos, a mudança de escala dos equipamentos e das construções provocadas pela Revolução Industrial.

Essa tese retoma as transformações urbanas ocasionadas pela modernidade no espaço urbano de Belém, mais especificamente do Boulevard da República. E o que se entende por modernidade nesse momento que Lemos assume a Intendência? A historiografia produzida na passagem do século XIX para o século XX, aponta como uma das consequências desse fenômeno a formação de uma nova sensibilidade, moldada a partir do avanço tecnológico, pela expansão do mercado internacional, além de ações promovidas pelo poder público no sentido de tornar essas cidades lugares de “ordem”, “civildade” e “progresso”. No Brasil, a influência de padrões europeus de urbanização, sobretudo o francês - “*haussmanniano*” - caracterizou a remodelação de importantes cidades. Diversas ações “modernizadoras” empreendidas buscaram destruir as feições coloniais da cidade de Belém, adequando-a aos moldes europeus e “civilizados” da época. O caráter da reforma de Lemos foi centrado na higiene, remodelamento e embelezamento urbano além do processo civilizador. Assim como nas outras cidades ficam destacados dois aspectos, de um lado, trata da garantia da higiene aos habitantes, concretizada no afastamento da matéria infecta de sua proximidade; e a segunda, trata da ideia do “cartão de visitas”, ou seja, da questão da imagem da cidade, que fica claro ao citar Fousseguins:

“A rua é a unidade higienica das cidades”, (...) As nossas cidades devem lembrar-se que a rua e a praça são como que a sala de visitas de uma casa. Por ela se ajuíza o estado de asseio das outras dependencias⁸.

⁷ CHOAY, Françoise. **El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad**. In: DETHIER, J., GUIHEUX, A. (Ed.), *Visiones urbanas*. Europa 1870-1993. La ciudad del artista. La ciudad del arquitecto. Madrid: Electa, CCCB, 1994. Segundo a autora, o termo “urbanismo” é um neologismo proposto por Idefons Cerdà em sua Teoría General de la Urbanización de 1867 e introduzido na França por H. Prost na primeira década do século XX.

⁸ SOUZA, Celia Ferraz de, SILVEIRA, Fábio Dikesch da. **A contribuição dos engenheiros ao urbanismo de Porto Alegre no início do século**. Acessado em 23/03/2015 in <https://www.nunhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/.../905>, p.06.

M^a Stella Bresciani que tão bem escreveu sobre a modernidade em Londres e Paris afirma que na intervenção do espaço, ordem urbana e ordem social são articuladas. A presença das multidões nas ruas das grandes cidades, a provocação à ordem e a ameaça latente de revolta se constituem num grande desafio à redefinição de uma ordem pública. E a ordem pública passa a ser percebida a partir da necessidade de reordenação do espaço público; assim, as elites europeias reelaboram sua visão do papel da cidade na “civilização” do cidadão, onde Baudelaire registrava que:

Por isso mesmo as classes dominantes fundam seu poder sobre a cidade a partir da intervenção no espaço, no sentido de coibir “usos e abusos” e principalmente, fundam seu poder por meio de representações que legitimam o que são os bons usos e o que seriam os abusos, todos estes nascidos nos “*mauvais lieux*”⁹.

Afirma Geraldo Coelho¹⁰ que a *Belle Époque*, entendida como manifestação da Idade de Ouro da cultura urbana da burguesia contemporânea, e cujos quadros tradicionais, como visto, remetem para a Paris do final do século XIX e começo do XX, sempre foi um domínio visitado pela narrativa social brasileira. As próprias transformações urbanas de cidades como Belém e Rio de Janeiro no mesmo período foram tratadas como dimensões especulares da *belle époque* matricial, parisiense, nas latitudes sociais e mentais do trópico brasileiro. Estabelecendo uma similitude a leitura da crônica de um Olavo Bilac e de um João do Rio, para a jovem Capital Federal vivendo a sua *belle époque*, e mais a visitação às práticas culturais de suas elites sociais como um todo, assim como a leitura de um Humberto de Campos e a de um Eustáquio de Azevedo, para Belém do Pará, revelam que seus autores acreditavam que os valores essenciais da cultura e da sociabilidade urbana e burguesa da *Paris fin de siècle* haviam sido transpostos para as cidades brasileiras em causa. Podemos dizer que o século XIX corresponde a fase de transição entre um antigo regime, marcado por delimitações férreas, e a plena atuação do princípio segundo o qual os homens e produtos podem circular livremente.

No final do século XIX, Belém, como o Brasil em geral, foi marcada pela transformação política. Com o fim da Monarquia, entrou em cena a República a partir de

⁹ BRESCIANI, Maria Stella M. (org.) **Imagens da cidade: séculos XIX e XX**, São Paulo: Anpuh-Marco Zero Fapesp, 1993, p. 31

¹⁰ COELHO, Geraldo Mártires. **Na Belém da belle époque da borracha (1890-1910): dirigindo os olhares**, p.142. Artigo acessado em 23/03/2015.

1889. Com a Adesão do Pará à Proclamação da República com o célebre anúncio de Paes de Carvalho, foi constituído no dia 16 de novembro, às 12 horas, reunidos no Quartel da Infantaria, o Governo Provisório¹¹: Justo Chermont, presidente, pelo Clube Republicano, Tenente Coronel Bento José Fernandes, pelo Exército, e Capitão de Fragata, José Maria do Nascimento, pela Armada, que comunicou sua investidura à Câmara Municipal, que no dia 18/11/1889, sob a presidência de Antônio Lemos. Com a mudança de regime, mudou o grupo político que estava no poder, bem como a ideologia adotada: “Ordem e Progresso”.

Fazia-se necessária a construção de um porto moderno, a qual foi realizada através de concorrência pública pelo Governo Federal: a primeira em 1902 e a segunda em 1906 vencida por Percival Farquhar. Paralela a construção do novo porto, aconteceu a abertura do “boulevard” criado na intendência de Antônio Lemos na reorganização do espaço, o que fará com que a história da cidade estabeleça elos entre a história, o urbanismo e a arquitetura. Se o boulevard consegue unir dois tempos, o histórico e o arquitetônico, nada melhor para compreendê-los na utilização das fontes de reconstituição dos fragmentos deste passado, de forma que o trabalho não seja entendido como de caráter puramente arquitetônico, mas onde os gestores, trabalhadores, os passantes da cidade, ou seja, os principais sujeitos dessa história possam revelar de que forma participaram desse processo de modernização da cidade. E dessa forma, estudar a paisagem urbana sob o ponto de vista de seu traçado e do seu perfil, cumpre, também, apreender sua relação com a sociedade, pois é esta que dita a compreensão dos efeitos dos processos - tempo e mudança - e especifica as noções de forma, função e estrutura.

Várias foram as denominações que essa rua foi adquirindo em diversos períodos políticos e históricos na transformação desse espaço urbano, assim como as paisagens, os equipamentos urbanos ou prédios públicos que caracterizaram o “*boulevard*” da cidade de Belém. O ideário da cidade capital, a busca de racionalidade técnica e construtiva pelos engenheiros e arquitetos e a difusão dos modelos urbanísticos e arquiteturais inscrevem-se no século XIX, numa história cultural sem fronteiras. O *Boulevard da Republica* se conecta diretamente com o rio.

¹¹ Sobre os primeiros atos do Governos Provisório Republicanos ver BORGES, Ricardo. **Vultos Notáveis do Pará**. 2ª ed. Belém: CEJUP, 1986.

A ideia da água como elemento importante tem suas razões. A estruturação da cidade de Belém acabou reforçando este aspecto, ao longo do tempo, através da constituição de uma zona portuária na cidade ou pela formação de uma economia que sempre utilizou o transporte fluvial em variadas¹².

A partir do porto fluvial, construímos uma representação mais suave da fronteira. À rigidez da linha que divide e demarca se opõe uma fronteira líquida e móvel, o rio. O porto é um espaço limite, ao mesmo tempo, ponto de chegada e partida, barreira e passagem¹³. Sua importância sobrepõe a cidade imperial e se põe como uma cidade inovadora como o próprio regime republicano. A cidade fluvial, percebida e vivida, será abordada como um território específico de intercâmbios sociais, culturais e econômicos. Assim, Eidorfe Moreira, considera a cidade de Belém, a *Capital da Fluviocracia*: “Belém não é somente a capital de um Estado brasileiro, mas também a capital natural da maior região ou unidade fisiográfica do continente e como tal a “cidade-chave”, a “cidade-síntese” e a “cidade-símbolo” da Amazônia¹⁴”.

Durante o “consulado” do intendente Antônio Lemos (1897-1911), na virada do século XIX para o XX, os investimentos do Estado na modernização urbana de Belém, com suas largas avenidas, jardins, praças e monumentos, e mais serviços de saneamento e higiene conferiam uma feição cosmopolita à cidade. A exemplo do que também faria Pereira Passos no Rio de Janeiro, Antônio Lemos, na capital do Pará, era um cruzado contra a *barbárie* e o *atraso*, o que também se manifestava no combate aberto aos grupos populares e de baixa renda do centro da cidade, forçando-os a procurar os subúrbios da capital¹⁵. A partir do final do Oitocentos, o centro de Belém seria dominado por uma arquitetura refinada, elegante, eclética, na forma de construções que contavam, não raro, com arquitetos e matérias-primas procedentes da Europa.

Esse cenário, ajustado aos paradigmas do Progresso e da Civilização, tão caro às elites instaladas na sociedade e no Estado de um Brasil que se *civilizava*, causava espanto a homens como Euclides da Cunha, que passou por Belém nos albores do século XX. A

¹² PENTEADO, 1973.

¹³ BRESCIANI, Maria Stella M. (org.) **Imagens da cidade: séculos XIX e XX**, São Paulo: Anpuh-Marco Zero Fapesp, 1993.

¹⁴ MOREIRA, Eidorf. **Capital da Fluviocracia**. MARANHÃO, Haroldo. Pará, Capital: Belém: Memórias & Pessoas & Coisas & Loisas da Cidade Belém: Editora Supercores, 2000, p.122.

¹⁵ SOARES, Karol Gilet. **As formas de morar na Belle Époque (1870-1910)**. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós Graduação em História da Universidade Federal do Pará, Belém, 2008.

iconografia do período, sobretudo na forma de cartões-postais, revela, com efeito, a fisionomia de uma cidade que parecia pertencer a um outro tempo e a um distinto espaço. A *belle époque* da Belém da borracha firmara suas imagens, expandira seus mitos, enraizara suas legendas. Como na Paris de Baudelaire, aqui também miseráveis cortavam as avenidas, mas, como proclamava o discurso do Progresso e da Civilização, as conquistas culturais e técnicas do tempo os resgatariam para os domínios da Idade de Ouro...¹⁶

¹⁶ COELHO, Geraldo Mártires. **Na Belém da belle époque da borracha (1890-1910): dirigindo os olhares**, p.164. Artigo acessado em 23/03/2015.

CAPÍTULO 4: DIFUSÃO DE UM MODELO URBANÍSTICO NAS CIDADES BRASILEIRAS

Para Milton Santos¹⁷ a ocupação territorial da América Latina, desde o seu descobrimento, foi desigual e irregular, dependente da conjugação de causas físicas, estratégicas, políticas e econômicas. Na América Latina, a urbanização acontece vinculada a processos econômicos que não são resultantes da industrialização, pois as cidades latino-americanas nascem a serviço das relações internacionais com os países mais desenvolvidos, e isso faz com que seu processo de urbanização seja uma variável dependente, resultante de sua incorporação no mercado mundial:

Antes do século XIX, o território brasileiro é formado de subespaços que evoluem segundo lógicas próprias, ditadas pelas relações com o mundo exterior. Esse panorama muda na segunda metade do século XIX, quando a produção do café faz do estado de São Paulo um polo dinâmico, com a implantação de ferrovias, a melhoria dos portos e a criação de meios de comunicação, o que contribui para a implementação de uma nova fluidez nessa parte do território brasileiro, uma vez que ali estão os influxos do comércio internacional, as formas capitalistas de produção, trabalho, intercâmbio e consumo que fazem efetiva essa fluidez¹⁸.

A estruturação urbana é classificada por diferentes períodos, cada um deles correspondendo a uma etapa de urbanização e colocando em evidência as políticas e ideologias dominantes. Uma dessas etapas é a implantação da cidade burguesa, com reflexos na mudança de sua estrutura social e de sua fisionomia, em consequência do crescimento urbano e de população, da diversificação da população, da multiplicação das atividades, da transformação da paisagem urbana e dos tradicionais costumes e maneiras de pensar dos diversos grupos sociais. As mudanças são mais perceptíveis nas grandes cidades, uma vez que a transformação da estrutura econômica tem repercussão visível nas capitais e nos portos, isto é, na parte que está voltada para o mercado mundial¹⁹.

¹⁷ SANTOS, Milton. **Ensaio sobre a urbanização Latino-americana**. São Paulo: HUCITEC, 1982.

¹⁸ SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 3.ed. São Paulo: HUCITEC, 1996, p. 26-27. Em finais do século XIX, ocorre uma aceleração do processo de urbanização, já que, segundo os dados dos censos, em 1872, 5,9% da população brasileira é urbana, passando a 9,4% em 1900, depois a 10,7% em 1920 e a 31,24% em 1940. A urbanização brasileira mantém sua característica costeira até meados da década de 60 do século XX, quando também se interioriza. Em finais dessa década, a população urbana supera a rural.

¹⁹ PINHEIRO, Eloísa Petti., 2011, p.47.

A imagem da cidade do século XIX, passa por um processo radical de transformação, visualizado de forma descritiva ou iconográfica por artistas, arquitetos, historiadores, escritores, cada um com sua forma própria de representar essa fase de mudança. Mudam, inclusive, os pontos de vista ou os ângulos de visão espacial das cidades. Segundo Eloísa Pinheiro, a estruturação das cidades latino-americanas não se assemelha à das cidades europeias, mas existe a introdução de novos elementos de estrutura urbana, como as alamedas, os bulevares, os eixos internos e os novos edifícios representativos, focalizando o urbano como paisagem, ou como local de multidões, ou como espaço do desejo, ou como possibilidade de civilização²⁰.

As intervenções *haussmannianas* mudam a maneira de pensar a cidade, tomando como principal elemento a rua e criando uma rede viária composta por um tecido arquitetônico que destrói bairros insalubres e vielas. Expulsam a população residente, melhoram a higiene e a circulação, mudam a imagem da área central, e a cidade prepara-se para um novo modo de vida. A rua do século XIX destrói e modifica a rua medieval. A caixa da rua aumenta, as fachadas são reconstruídas, os trechos irregulares são substituídos por outros com desenho regular, geométrico e reto. Diferentes dos bulevares de Luís XIV – projetados no lugar das antigas muralhas, locais para o desfrute e o passeio –, os bulevares do século XIX, de *Haussmann*, são artérias criadas para a circulação rápida, o tráfego pesado. O espaço haussmanniano é o espaço público – a rua, o passeio, as praças –, o espaço da mobilidade²¹.

Pierre Pinon não considera esse modelo totalmente exportável, pois a cidade que o adotasse deveria apresentar as mesmas condições de Paris no momento das intervenções que lá se efetivaram. Por isso, *Pinon* prefere a referência a um “tipo *haussmanniano*”, que se idealiza, diferente de um “modelo haussmanniano”, que se reproduz. “Que o ‘modelo *haussmanniano*’ não é muito exportável quando consideramos as especificidades de suas operações é um fato”, afirma o autor²².

²⁰ PINHEIRO, op. cit., 2011, p.48.

²¹ PINHEIRO, op. cit., 2011, p.77.

²² PINON, Pierre. **L’haussmannisation: réalité et perception en Europe**. In: LORTIE, A. (Ed.), *Paris s’exporte: architecture modèle ou modèles d’architectures*. Paris: Pavillon de l’Arsenal-Picard, 1995. p. 44.

Afinal, há um “modelo” *haussmanniano* ou um “tipo” *haussmanniano*? Qual a forma de influência de Paris sobre outras cidades? Seja como modelo ou como um tipo de cidade, *François Loyer* afirma que a Paris *haussmanniana* simboliza a experiência de uma intervenção autoritária, a imposição de um projeto urbano numa determinada realidade. Entretanto, cada vez mais se consolida a interpretação da haussmannização na capacidade de intervir numa estrutura existente, seja para maquiá-la, seja para dialogar com ela, mas nunca para negá-la²³. Nesse sentido, a haussmannização vincula-se à monumentalidade e ao embelezamento das cidades, à estética e à criação da cidade como uma obra de arte²⁴.

A *haussmannização* sai da França para outros países da Europa. Longe da Europa e de suas colônias, França e Paris seduzem outras cidades que querem implantar um projeto de reformas. Pode-se associar a *haussmannização* ao processo de reforma urbana que se produz no Brasil, em princípios do século XX, onde verifica-se a possibilidade de afirmar que, também no Brasil, a Paris do Segundo Império desperta fascínio e seduz. A historiografia brasileira insiste em afirmar que tudo começou no RJ, mas Sarges afirma o contrário: “Conta-se que, para Antônio Lemos, em visita deste ao Rio de Janeiro em 1904, o Prefeito Pereira Passos teria dito: Eu começo a fazer na minha cidade o que V. Excelência já fez na sua”²⁵. Dessa forma, o primeiro grande exemplo de reforma urbanística surgiu na cidade de Belém, entre 1897-1911, quando o então Antônio Lemos pôs em prática um plano geral de modernização urbana. Depois Rio de Janeiro, vários centros urbanos de crescimento emergente, como São Paulo, Manaus, Curitiba, Porto Alegre e outros, passaram a adotar planos urbanísticos em sua modernização²⁶.

Para estudar uma cidade no passado há que considerar não somente o tempo, mas também a dimensão espacial daquela cidade.

[...] a história de uma determinada cidade não dispensa (...) a análise da dimensão única, idiográfica, daquele lugar. (...) Se abandonarmos essa dimensão poderemos até recuperar o urbano, mas não a cidade e, muito menos, a história e a memória da cidade que queremos estudar. O inverso também é

²³ LOYER, François. Avant-propos. In: DES CARS, J.; PINON, P. (Ed.) *Paris-Haussmann. “Le pari d’Haussmann”*. Paris: Pavillon de l’Arsenal-Picard, 1991. p. 9-14.

²⁴ PINHEIRO, Eloísa Petti. Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador) / 2 ed. – Salvador: EDUFBA, 2011, p.87.

²⁵ SARGES, op. cit., 2010, p. 180.

²⁶ FOLLIS, Fransérgio. Modernização urbana na Belle Époque paulistana. São Paulo: Editora UNESP, 2004. p. 16.

verdadeiro. Se ficarmos atentos apenas às singularidades do lugar nunca conseguiremos contextualizá-lo frente a outros lugares, e nos perderemos então, não no abismo do tempo, mas nas rugosidades do espaço. Para tratar da memória de um lugar há que se trabalhar então na recuperação simultânea da história no e do lugar²⁷.

4.1 O PROCESSO DA BOULEVARIZAÇÃO NA REPÚBLICA: MELHORAMENTOS MUNICIPAIS NAS PRINCIPAIS CIDADES

Pedro Karp Vasquel registra em seu livro *Postaes do Brazil* que:

Se as transformações sofridas nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo durante a Velha República são impressionantes, aquelas que ocorreram em Belém e Manaus se afiguram ainda mais dignas de admiração e espanto, em virtude do isolamento em que se encontravam e, em meio às condições naturais extremamente inóspitas²⁸.

No século XIX, a cidade do Rio de Janeiro, então capital do Brasil, está longe de parecer-se com uma cidade norte-americana ou europeia. No início desse século, mesmo reconhecendo as referências a uma cidade colonial portuguesa²⁹, outras ali existem que escapam à percepção desses viajantes. Nessa época, a arquitetura das edificações do Rio lembra a de Lisboa e a do Porto, embora adaptada ao clima de um país tropical. Suas ruas caracterizam-se por uma vida intensa: gente em constante movimento, mercadorias expostas ao sol, ao alcance dos olhos e das mãos, como num bazar aberto, fortes olores, muito ruído, ruas estreitas, sujas e sem ordem³⁰.

No alvorecer do século XX, comandadas pelo prefeito Francisco Pereira Passos³¹ durante o governo federal de Rodrigues Alves, três ações foram iniciadas: a modernização

²⁷ ABREU, M. A. de. **Sobre a memória das cidades**. In Conferência apresentada no Colóquio: O discurso geográfico na aurora do século XXI, Programa de pós-graduação em Geografia, UFSC, Florianópolis, 27-29 nov. 1996b. p. 12.

²⁸ VASQUEL, Pedro Karp. **Postaes do Brazil 1893-1930**. São Paulo: Metavídeo SP Produção e Comunicação Ltda., 2002. p. 69.

²⁹ Local de passagem, normalmente localizada no litoral e em locais estratégicos que possibilitem a defesa do território. Sua principal função é o intercâmbio entre o interior do território e a MetrÓpole, garantindo objetivos políticos, militares, econômicos e fiscais. Resultam em urbanizações com relevo irregular e ruas que serpenteiam para melhor adaptar-se à topografia. Apresentam um núcleo original mais livre, com uma configuração semelhante à formação medieval espontânea, sem ordenação prévia, ruas estreitas e sinuosas, lotes estreitos e compridos, dimensões determinadas pelo modelo praticado na matriz colonizadora e definidas de acordo com o próprio traçado da MetrÓpole.

³⁰ PINHEIRO, Eloísa Petti., op. cit., 2011, p.91.

³¹ Embora as figuras do ministro de Obras Públicas Lauro Muller e do engenheiro Paulo de Frontin se destaquem no âmbito das realizações empreendidas pelo governo federal foi o prefeito Pereira Passos que se impôs como o grande reformador do período.

do velho porto, o programa de saneamento e embelezamento do centro e a vacinação em massa. As três iniciativas foram bem sucedidas, e num período de menos de dez anos, o novo porto foi inaugurado, tornando-se o maior e mais moderno da América do Sul a partir do aterro de uma extensa faixa da Baía de Guanabara. Ruas, becos e vilas do centro antigo foram alargados, dando origem a ruas e avenidas mais amplas, arejadas e saneadas, sendo a mais notável delas a imponente avenida Central³².

O Rio civilizava-se, como se dizia, e tornava-se o cartão postal da República. A arquitetura das edificações, principalmente no centro, aproximava o Rio da Europa, tendo sido chamado de Paris dos trópicos. Os prédios ganhavam um novo estilo arquitetônico, o ecletismo, oriundo do movimento romântico na Europa que preconizava a volta ao passado pré-industrial e abusava das referências da arquitetura histórica em suas fachadas, cúpulas e ornatos. Na cidade, as três edificações mais representativas deste período ficavam na Av. Central: o Theatro Municipal, a Escola Nacional de Belas Artes e a Biblioteca Nacional, todos os três caudatários em linha direta da escola francesa. A população voltava às ruas, às lojas, aos teatros e aos cafés, emprestando à cidade um ar mundano e cosmopolita³³.

Como prefeito do Rio de Janeiro, de 1902 à 1906, Pereira Passos³⁴ virou a cidade de cabeça para baixo. Contou com a ajuda dos engenheiros Paulo de Frontin, responsável pela mais notável das reformas – a abertura da Avenida Central – e de Francisco Bicalho, encarregado da modernização do porto. Além de responsável pelo planejamento global das mudanças, Pereira Passos construiu a avenida Beira Mar, fez ruas e calçadas, pavimentou estradas, abriu o túnel do Leme, iniciou a avenida Atlântica, uniu a cidade aos subúrbios do Flamengo e do Botafogo, embelezou as praças e proibiu a circulação de vacas, porcos e cães vadios pela cidade, a exposição de carnes na porta dos açougues, o ato de cuspir no assoalho dos bondes, o descuido com as fachadas e vários outros costumes “bárbaros e incultos”. Foi apelidado de “prefeito bota-abaixo”, seus métodos rígidos e suas “picaretas do progresso” foram instrumentos utilizados para “civilizar” – e “afrancesar” – o Rio de Janeiro³⁵. Nos seus quatro anos de governo, Rodrigues Alves

³² PINHEIRO, Augusto. **A cidade e o tempo: o Rio de Janeiro através dos séculos**. In PINHEIRO, Augusto. Rio de Janeiro: cinco séculos de histórias e transformações urbanas. Rio de Janeiro: Casa da palavra, 2010, p. 34.

³³ PINHEIRO, Augusto, op.cit., 2010, p. 35.

³⁴ Filho de um barão cafeicultor, havia decidido cursar engenharia em vez de entrar para faculdade de Direito, como então era de praxe entre os membros da elite. Formado pela Escola Militar, Pereira Passos se mudara para Paris em 1857, presenciando a grande reurbanização feita por Georges Haussmann naquela capital. De volta ao Brasil em 1860, iniciou carreira como engenheiro ferroviário, construindo as principais estradas de ferro do país, algumas delas em associação com o Barão de Mauá.

³⁵ BUENO, op.cit., 2010, p.286.

remodelou a cidade numa velocidade vertiginosa, dando voz ao mote orgulhoso de “O Rio Civiliza-se!”³⁶

Figura 62 - Pereira Passos posando para o escultor Rodolfo Bernardelli



Fonte: Bueno, 2010, p. 285.

Eduardo Bueno³⁷ afirma que o sinal mais evidente de que o país estava entrando no século XX foi a construção da esplêndida avenida Central. O amplo bulevar de dois

³⁶ A interjeição, famosa na época, foi cunhada por Figueiredo Pimentel em sua coluna “Binóculo”, na Gazeta de Notícias. O’DONNELL, Julia. De olho na rua: a cidade de João do Rio. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2008, p. 45.

³⁷ BUENO, op. cit, 2010, p.282.

quilômetros de comprimento e 33 metros de largura, com calçada de sete metros ladeadas de prédios suntuosos, rasgou³⁸ o coração da capital federal, marcando sua transformação na cidade malsã em cidade maravilhosa.

(...) a empreitada foi altamente polêmica e gerou uma série de protestos. Mas, quando a avenida foi inaugurada, em 15 de novembro de 1905, o povo do Rio de Janeiro – e, por extensão, o do resto do Brasil – percebeu que uma era se iniciava. O bulevar possuía imenso significado metafórico: era uma vitrine da civilização; era o símbolo quase miraculoso da eficiência, saúde e beleza do país; era a materialização da pujança trazida pelo café. Era o fim da letargia tropical. Mais do que uma rua, era uma proclamação.

Com um empréstimo de oito milhões de libras tomado na Inglaterra e com uma equipe afinada com seus objetivos, Rodrigues Alves³⁹ deflagrou a grande revolução urbana, cujo ponto focal era a construção da avenida Central (hoje, Av. Rio Branco). As obras começaram em 29 de fevereiro de 1904. Em nove meses, 164 imóveis foram postos abaixo “sob o hino jubiloso das picaretas regeneradoras”. Muita gente perdeu sua propriedade – inclusive o fotógrafo *Marc Ferrez*, cujo ateliê, na rua São José, foi derrubado. Os aluguéis dispararam e o “povaréu prosaico e mal-indumentado” foi expulso do centro⁴⁰.

Nas palavras de *Jeffrey Needell*⁴¹ observou-se que as transformações físicas implantadas foram necessárias para atingir a civilização e a condenação de hábitos tradicionais da velha sociedade colonial:

A ênfase na iluminação e na ventilação, por meio de ruas alargadas e novas vias... a utilização de avenidas para conduzir o tráfego dos limites da cidade até o centro caracterizava os dois planos que dirigiam o fluxo para fora do centro... a escolha do estilo arquitetônico e a ampla perspectiva da Av. Central – todos esses aspectos parisienses foram primordiais para o significado da belle époque carioca.

³⁸ O termo “rasgou” deve ser tomado literalmente: agindo com poderes que os jornais definiam como “ditatoriais”, a equipe contratada pelo presidente Rodrigues Alves derrubou 614 imóveis em menos de um ano. A obra foi terminada no tempo recorde de 18 meses.

³⁹ Ao assumir a Presidência, em novembro de 1902, Rodrigues Alves declarou ao Congresso e à nação que seu objetivo era “atrair mais imigrantes, remodelar o porto do Rio de Janeiro e reurbanizar a cidade”. Para tocar esse projeto – e de forma muito mais ousada do que poderia supor – o presidente montou uma equipe altamente capacitada. O time liderado pelo general catarinense Lauro Muller, ministro de Viação e Obras Públicas, tinha como maior estrela o prefeito de quase 70 anos, Francisco Pereira Passos.

⁴⁰ BUENO, op.cit., 2010, p. 285-286.

⁴¹ NEEDELL, J.D. *Belle Époque tropical: sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século*. São Paulo. Companhia das Letras, 1993. p. 57-58.

Figura 63 - Obras de abertura da avenida Central



Fonte: Álbum da Avenida Central, São Paulo: Editora Ex-Libris, 1983. Fotografia de *Marc Ferrez*⁴² – 1904.

Inaugurada em 1905, a avenida, com seus hotéis, cinemas, escritórios de grandes empresas, lojas e edifícios públicos, condensava a própria imagem da vida moderna com seu dinamismo e sua arquitetura cosmopolita⁴³. Embora refinada e fascinante, a nova avenida rescendia à nostalgia parisiense. Em suas fachadas típicas do estilo batizado de “ecletismo francês”, em sua volúpia de vidro e ferro fundido, mais lembrava a via principal de uma metrópole europeia deslocada no espaço e no tempo. Mas os seus cafés e as lojas finas, os almofadinhas que flanavam por suas calçadas e os automóveis que logo começariam a circular por seu leito concederam ao país uma ilusão de progresso, riqueza e modernidade. “Parecia representar uma nova era para o Brasil, mas acabou se mostrando tão refratária e exclusivista como o próprio país”.

A cidade moderna que surge das obras de saneamento dos engenheiros Francisco Bicalho e Paulo de Fronti, caracteriza-se por uma arquitetura esteticamente qualificada. A Avenida Central espelha a nova face do Rio de

⁴² A reurbanização do Rio teve um documentarista à altura da audácia do projeto. O fotógrafo Marc Ferrez (1843-1923) filho de Zéphyrin Ferrez, que viera para o Brasil com a missão francesa. Marc já documentara muitos aspectos do Brasil quando foi contratado pela equipe do engenheiro Pereira Passos para registrar a construção da grande avenida

⁴³ PEREIRA, Margareth da Silva. **O Rio de Janeiro no século XIX: cenários, formas e virtudes de uma cidade capital**. In PINHEIRO, Augusto. Rio de Janeiro: cinco séculos de histórias e transformações urbanas. Rio de Janeiro: Casa da palavra, 2010, p. 155.

janeiro em monumentos simbólicos como a Escola Nacional de Belas Artes, o Teatro Municipal, a Biblioteca nacional, o Palácio Monroe, as sedes dos grandes jornais (Correio da Noite, Jornal do Comércio, Jornal do Brasil), de lojas elegantes (Magazine A Exposição, Magazine Colombo, Camisaria Francesa, Casa Bazin), de empresas comerciais e financeiras (Guinle & Cia, Lloyd Brasileiro, Companhia Docas de Santos, A Equitativa do Brasil), de agremiações exclusivas (Jockey Club e derby Club), todos caracterizados pelo léxico eclético e caprichoso de suas fachadas⁴⁴.

Figura 64 - Bulevar dos sonhos perdidos: a Avenida Central



Fonte: Bueno, op. cit., 2010, p.283. Fotografia de Marc Ferrez.

A “grande avenida”, como os *boulevards* de Paris, é parte de um conjunto mais amplo, moldado pelo ingresso do país no moderno capitalismo internacional, que tem na

⁴⁴ FABRIS, Annateresa. **Fragmentos urbanos: representações culturais**. São Paulo: Ed. Nobel, 2000, p. 24.

lógica e na regularidade seus emblemas principais. As semelhanças estruturais entre os dois empreendimentos não são casuais, a começar pela atuação do Estado, que toma a si as tarefas de idealizar, promover e gerir as reformas urbanas, lançando mão de empréstimos particulares e respaldando-se na competência técnica de profissionais especializados como os engenheiros⁴⁵.

Figura 65 - Avenida Central, 1910



Fonte: Álbum da Avenida Central, São Paulo: Editora Ex-Libris, 1983. Marc Ferrez

A imprensa carioca à época insistiu em comparar as obras de Pereira Passos às intervenções haussmannianas, ora para critica-las, ora para legitima-las. Ao serem valorizados, ao mesmo tempo, a “avenida” e o “mar”, eles se tornavam, em seu contraste e sua complementaridade, “lugares” de rememoração de camadas da cultura local que durante o século XIX pareciam inconciliáveis: a que sempre valorizara a natureza como emblema do país desde a colônia e a que passara a reclamar os seus monumentos

⁴⁵ FABRIS, op. cit., 2000, p. 27.

construídos a partir do século XX⁴⁶. Para Annateresa Fabris⁴⁷, metáfora do novo Brasil, a Avenida Central desempenha, pelo menos, três papéis fundamentais nos olhos dos contemporâneos: nela é projetada a esperança de modificações de costumes arraigados, em nítido contraste com seu luxo e sua grandeza. A ela é confiada a missão regeneradora de reabilitação de cidade “tantos anos vilipendiada pelo mau gosto e pela má fama”. Ela é a “realização de um lindo sonho, que, parece, nem se tinha o direito de sonhar”

Voltando os olhos para a cidade do café, faltando quinze anos para o fim do século XIX, São Paulo era uma cidade modesta, com cerca de 200 mil habitantes. No período de 1886-1890 o crescimento anual chegou a 11,71%; tal fato colocava São Paulo atrás de cidades como o Rio de Janeiro, Salvador, Recife, Belém do Pará, Fortaleza, Porto Alegre, Cuiabá e Niterói: o lento desenvolvimento populacional e urbano observado durante esse período pode ser creditado à pouca expressão da economia da província⁴⁸. Desde o início da década de 1870, a dinâmica de São Paulo – cidade que, a partir do último quartel do século XIX, foi transformada no principal centro articulador técnico, financeiro e mercantil do café – já vinha sofrendo intervenções urbanas que, justificadas especialmente pela necessidade de higienizar o espaço citadino, objetivavam efetuar seu embelezamento e sua racionalização⁴⁹.

Sobre a cidade de São Paulo, Eduardo Bueno relata também sobre o seu desenvolvimento urbano: a marca de seu desabrochar urbano, iniciado em 1877, ironicamente se chamava viaduto do Chá. Quando a principal obra pública de São Paulo foi enfim inaugurada em 1892, a cidade já havia se tornado a metrópole do café – e seu requintado viaduto apontava em direção a novos bairros. No topo do espigão granítico do Caaguaçu (grande mata, em tupi) era inaugurada a avenida Paulista um bulevar ladeado de plátanos e carvalhos, que eram árvores europeias, plantadas para substituir a vegetação

⁴⁶ PEREIRA, Margareth da Silva. **O Rio de Janeiro no século XIX: cenários, formas e virtudes de uma cidade capital**. In PINHEIRO, Augusto. Rio de Janeiro: cinco séculos de histórias e transformações urbanas. Rio de Janeiro: Casa da palavra, 2010, p. 157.

⁴⁷ FABRIS, op. cit., 2000, p. 22.

⁴⁸ MORAES, Julio Lucchesi. **São Paulo: capital artística: a cafeicultura e as artes na belle époque (1906-1922)**. Rio de Janeiro: Beco do Azougue, 2013, p. 37.

⁴⁹ FOLLIS, op. cit., 2004, p. 31.

nativa, derrubada para abrir caminho ao progresso e tida por menos nobre que as espécies exóticas vindas do hemisfério Norte⁵⁰.

Figura 66 - A avenida dos barões do café: a avenida Paulista no dia de sua inauguração, antes da construção das mansões dos cafeicultores.



Fonte: Bueno, 2010, p.292

A avenida foi criada a partir do desejo de paulistas em expandir na cidade novas áreas residenciais que não estivessem localizadas imediatamente próximo às mais movimentadas centralidades do período, por essa época altamente valorizadas e totalmente ocupadas, tais como a Praça da República, o bairro de Higienópolis e os Campos Elísios. A avenida Paulista foi inaugurada no dia 8 de dezembro de 1892, por

⁵⁰ BUENO, op.cit., p.292.

iniciativa do engenheiro Joaquim Eugênio de Lima⁵¹ e do Dr. Clementino de Souza e Castro (na época Presidente do conselho de intendências da cidade de São Paulo, atual cargo de prefeito), para abrigar paulistas que desejavam adquirir seu espaço na cidade. Naquela época, houve grande expansão imobiliária em terrenos de antigas fazendas e áreas devolutas, o que deu início a um período de grande crescimento. As novas ruas seguiam projetos desenvolvidos por engenheiros renomados, e nas áreas mais próximas à avenida e a seu parque central os terrenos eram naturalmente mais caros que nas áreas mais afastadas; não havia apenas residências de maior porte, mas também habitações populares, casebres e até mesmo cocheiras em toda a região circundante. Seu nome seria *avenida das Acácias* ou *Prado de São Paulo*, mas Lima declarou: “Será avenida Paulista, em homenagem aos paulistas”.

O plano da avenida foi elaborado pelo agrimensor *Tarquinio Antonio Tarant* e, como deveria ser plana, exigiu o aterro de um vale na atual avenida 9 de julho. A avenida Paulista tem cerca de três quilômetros de comprimento e doze metros de largura e é dividida em: uma parte para bondes, a do centro para carruagens e a outra para cavaleiros, todas ladeadas por *daiélsios* e *rodriguzes*. O piso carroçável era coberto por pedregulhos brancos. Foi inaugurada, juntamente com a linha de bondes em 1892. O bonde elétrico chegou nove anos depois, em 1893. Em 1898 procedeu-se a uma reforma, com novo calçamento, derrubada de quatro fileiras de árvores e alargamento dos passeios, que foram arborizados com *ligustruns* e ipês⁵².

Na virada do século, os barões do café tinham, à disposição de seu dinheiro, um recanto urbano à sua altura: “redutos de convívio quase exclusivo com gente de seu próprio nível”, como diria um cronista da cidade. Em breve, os amplos lotes de cinco mil metros quadrados que ladeavam a Paulista estavam vendidos – igualmente acontecendo

⁵¹ Joaquim Eugênio de Lima (1845-1902), uruguaio, associou-se a João Borges de Figueiredo e João Augusto Garcia e iniciaram a compra de terrenos no espigão entre os rios Tietê e Pinheiros. Em 1890 adquiriram na rua Real Grandeza (depois avenida Paulista) dois terrenos de José Coelho Pamplona e de sua mulher Maria Vieira Paim Pamplona e no mesmo ano mais dois lotes de Mariano Antonio Vieira e de sua mulher Maria Izabel Paim Vieira. Depois adquiriram a Chácara Bela Cintra de Candido de Moraes Bueno. Toda a região local servia na época de passagem de boiadas a caminho do matadouro.

⁵² REALE, Ebe. Brás, Pinheiros, Jardins: **Três bairros, três mundos**. São Paulo: Pioneira; Ed. da Universidade de São Paulo, 1982. 225p.

com os terrenos ao longo da avenida Higienópolis. A seguir começariam a surgir os palacetes do fausto e da fartura:

...E assim, além dos suntuosos casarões neoclássicos e art nouveau, a avenida Paulista começou a ser ocupada também por palacetes em estilos “estrangeiros regionais”, como o florentino e o árabe, e por mansões de caráter arquitetônico francamente indefinível. Eram as casas de industrialistas *nouveaux riches*. A avenida Paulista se tornaria o equivalente e o contraponto da avenida Central, no Rio: ao passo em que esta simbolizava a pujança pública, a outra era uma ode urbana ao lucro privado⁵³.

Figura 67 - A avenida Paulista em 1902, vista da residência de *Adam Von Bülow*.



Fonte: Guilherme Gaensly

*Nicolau Sevcenko*⁵⁴ diz que a Avenida operava como principal índice simbólico da cidade, irradiando com suas fachadas de cristal e mármore, suas vitrines cintilantes, os

⁵³ REALE, op. cit., 1982, p.225.

⁵⁴ SEVCENKO, Nicolau. **História da vida privada no Brasil: Republica: da Belle Époque à Era do Rádio**. Volume 3. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 545.

modernos globos elétricos da iluminação pública, os faróis dos carros e o vestuário suntuoso dos transeuntes, mudanças profundas na estrutura da sociedade e cultura. Grande parte do impacto que ela teve sobre a imaginação dos contemporâneos se devia, como sugeria a observação de Lima Barreto, à rapidez inédita das técnicas de construção, permitindo que o aspecto da área central fosse transfigurado num tempo recorde, como num passe de mágica.

Figura 68 - Obras de e reforma na pavimentação da via - 1935



Fonte: <https://www.google.com.br/search?q=construção+da+avenida+paulista>

O que acontecia nas cidades distantes da capital da República? Para *Ana Maria Daou*⁵⁵ as transformações urbanísticas ocorridas, já nos anos 1890, nas capitais das distantes províncias do Pará e do Amazonas anteciparam e estimularam o que viria a acontecer, no início do século. A atuação das elites, movidas por expectativas progressistas e estimuladas pelo dinamismo da economia, alteraram de forma marcante a situação da Amazônia brasileira. A incorporação da borracha como matéria prima de

⁵⁵ DAOU, op.cit., 2004.p.17.

novas indústrias, advindas da expansão da economia industrial, no final do século XIX, - em estreita vinculação com o desenvolvimento de novas técnicas aliadas à incorporação de novas fontes de energia e materiais – será responsável pela notável visibilidade que teve a Amazônia durante a chamada *Belle Époque*.

Edinea Dias⁵⁶ menciona que será a pequena aldeia que se transformará em grande urbe. A transformação da aldeia em uma cidade moderna representa a destruição de todo e qualquer vestígio que lembre Manaus como o antigo Lugar da Barra do Rio Negro. A nova capital tem suas funções comerciais e administrativas ampliadas como as atribuições que assume como capital nacional da borracha. “Em pouco tempo, a atividade comercial ganha vulto, entendendo os homens públicos que o comércio é o grande responsável pelo progresso econômico e, por isso, já merece uma praça em sua homenagem”. O simbolismo do nacionalismo republicano, em pleno processo de fixação é deixado de lado pelos governantes, que preferem homenagear a fixação do espaço de circulação de mercado.

Dessa forma, entre 1892 e 1896, durante a administração do jovem maranhense Eduardo Ribeiro, um engenheiro militar, Manaus foi transformada. Foram introduzidos mecanismos legais que visavam a promover um melhor controle do espaço urbano e a nortear a ocupação de novas áreas, garantindo assim os rumos da expansão urbana.

Os novos bairros previstos eram inteiramente distintos da implantação anterior, pautada numa ligação tradicional com o rio. Ruas largas em traçado reto significavam, o mais das vezes, uma atitude de ação sobre a natureza, submetendo aos trabalhos de canalização de águas dos igarapés que dividiam a antiga cidade. O novo modelo urbanístico adotado era baseado num traçado em forma de tabuleiro xadrez, e as obras, a partir daí, fizeram com que colinas fossem aplainadas, os igarapés, aterrados, e as ruas avançassem em direção à mata. A cidade passou a ter dois patamares: um voltado para o rio e o outro que dele se distanciava, incorporando as áreas de mata ao quadriculado do novo traçado. O eixo principal, inicialmente denominado Avenida do Palácio, quando inaugurado em 1901, recebeu posteriormente o nome de Eduardo Ribeiro, numa homenagem póstuma. Chamado pelos moradores da cidade simplesmente de “Avenida”, indicava o centro simbólico da nova cidade então concebida⁵⁷.

Figura 69 - Av. Eduardo Ribeiro, Manaus.

⁵⁶ DIAS, Edinea Mascarenhas. **A ilusão do fausto: Manaus 1890-1920**. Manaus: Editora Valer, 2007. p.42.

⁵⁷ DAOU, op.cit., 2004.p.36.



Fonte: <https://abelardomaues.wordpress.com/2010/04/10/paris-dos-tropicos-manaus-do-seculo-xix/>

Um novo centro vai sendo construído: aterra-se o igarapé Espírito Santo e em seu lugar surge a avenida Eduardo Ribeiro, larga, arborizada, área muito valorizada comercialmente e a escolhida para a instalação do Palácio da Justiça. Para execução do projeto, houve necessidade de desapropriar inúmeros casebres habitados por trabalhadores, muitos deles ligados ao serviço de reforma da cidade, isto é, operários das obras públicas. Nas construções, o pouco que existia da arquitetura colonial é substituído por grandes palacetes e sobrados, casas que refletem o gosto e a estética da burguesia enriquecida pelo comércio⁵⁸.

Logo nos primeiros anos da administração, o governador Eduardo Ribeiro anunciou a desapropriação de vários terrenos daquela rua, justificando que com este ato estava transformando-a assim em uma Avenida de um belo aspecto. Uma das primeiras menções sobre o projeto da avenida Eduardo Ribeiro foi feita pelo diretor de Obras Públicas, Armênio de Figueiredo, em junho de 1893, ao afirmar que a mesma teria trinta

⁵⁸ DIAS, op. cit., 2007, p. 51.

metros de largura e mil e sessenta de comprimento e se estendia entre a nova rampa e a fachada do novo Palácio da Justiça, inaugurado em 1900. Na época da construção do palácio, ela é citada com frequência nos relatos como avenida do Palácio⁵⁹.

Figura 70 - Um trecho da Av. Eduardo Ribeiro



Uma parte da Avenida Eduardo Ribeiro

Fonte: <http://idd.org.br/acervo-digital/iconografia/manaus/album-do-amazonas-1901-1902/>

Seguramente, o projeto de urbanização do final do século XIX e início do XX excluiu a classe trabalhadora dos benefícios da modernização, causando-lhes grande prejuízos nas condições de viver, de morar e de trabalhar, no saneamento, em transportes, saúde e abastecimento. As coisas públicas, isto é, aquilo a que todos deveriam ter acesso, tornam-se privilégios de poucos:

Em nome do progresso, da modernidade e da funcionalidade, aterram-se os igarapés e com eles antigos costumes do povo. Com os aterros e a deficiência da água encanada, fornecida pelos novos reservatórios que são construídos, que não atendem às necessidades provocadas pelo crescimento da população, a falta d'água passa a fazer parte do cotidiano do povo⁶⁰.

⁵⁹ <https://abelardomaues.wordpress.com/2010/04/10/paris-dos-tropic-manau-do-seculo-xix/>

⁶⁰ DIAS, op. cit., 2007. P. 50.

Leandro Tocantins comenta que a civilização da borracha se fez sentir, em sua plenitude, na região onde surgiu. Seus reflexos, porém, no exterior, foram profundos e visíveis na forma de objetos que puseram à disposição dos membros da sociedade universal os meios de atingir o bem-estar, elevar o padrão de vida, no significado em que estes representam a matéria e na concepção pura de espírito. As repercussões locais da civilização da borracha podem ser, preliminarmente, medidas e apreciadas na fisionomia das duas maiores expressões demográficas da Amazônia, Belém e Manaus, que à semelhança das cidades hanseáticas se convertem em forte e rico centro de trocas mercantis⁶¹.

A prosperidade financeira dos Estados do Rio de Janeiro, de São Paulo, do Amazonas e do Pará manifestadas nas últimas décadas do século XIX, era uma exceção no cenário brasileiro e decorria do monopólio econômico de um produto natural. A monocultura do café animava a região paulista e seu entorno, promovendo a riqueza dos barões do café, enquanto na Amazônia os barões da borracha eram sustentados pela rude economia extrativista do látex.

⁶¹ TOCANTINS, Leandro. O rio comanda a vida – uma interpretação da Amazônia. Rio de Janeiro: Companhia Editora Americana, 1972.

CAPÍTULO 5: MODERNIZAÇÃO, EMBELEZAMENTO E SANEAMENTO NA BELÉM DO GRÃO PARÁ

A *Belle Époque* se caracteriza pela expressão do grande entusiasmo advindo do triunfo da sociedade capitalista nas últimas décadas do século XIX e as primeiras do século XX, momento em que se notabilizaram as conquistas materiais e tecnológicas, ampliaram-se as redes de comercialização e foram incorporadas à dinâmica da economia internacional vastas áreas do globo antes isoladas. Época marcada pela crença de que o progresso material possibilitaria equacionar tecnicamente todos os problemas da humanidade⁶².

Nesse contexto, as cidades assumiram redobrado valor como *locus* da atividade civilizatória, espaço privilegiado para usufruir o conforto material e contemplar as inovações introduzidas pela modernidade. Para isso, as cidades precisavam renovar suas feições de modo a se mostrarem modernas, progressistas e civilizadas. As cidades modernizadas constituíram então a maior expressão do progresso material e civilizatório de um período que se convencionou chamar de Belle Époque.

Pensar o processo de reurbanização que atingiu a cidade de Belém, no final do século XIX e início do século XX, pressupõe entender a dialética da modernidade e a economia que possibilitou a materialização desse triunfo modernista expresso na *Belle Époque*. Para Nazaré Sarges, em sua obra “*Belém: riquezas produzindo a Belle Époque*”⁶³, a modernidade foi entendida como expansão de riqueza, ampliando as possibilidades, caracterizadas pelo avanço de tecnologia (revolução Industrial), construção de ferrovias, expansão do mercado internacional, urbanização e crescimento das cidades (em área, população e densidade), mudança de comportamento público e privado e bafejo da democracia, transformando as ruas em lugares onde as pessoas circulavam e exibiam seu poder de riqueza.

A nova ordem econômica e a nova filosofia financeira nascida com a República impunham não somente a reordenação da cidade através de uma política de saneamento

⁶² FOLLIS, op.cit., 2004, p. 15.

⁶³ SARGES, op. cit., 2010, p. 19.

e embelezamento, mas também a remodelação dos hábitos e costumes sociais. Era preciso alinhar a cidade aos padrões da civilização europeia. Desse modo, a destruição da imagem da cidade desordenada, feia, promíscua, imunda, insalubre e insegura fazia parte de uma nova estratégia social no sentido de mostrar ao mundo civilizado (entenda-se Europa) que a cidade de Belém era símbolo do progresso. Demonstrar como o mercado especializado da borracha exigiu a reorganização do espaço urbano em função da nova condição da cidade transformada em principal porto de escoamento desse produto para o mercado externo⁶⁴.

5.1 PLANTA DE BELÉM DE 1905: José Sidrim

Para entender o processo de urbanização da cidade é necessário que se observe ao longo do tempo a constituição de mapas, plantas, sua morfologia. Paula Abreu⁶⁵, em sua dissertação *A morfologia do plano de expansão da cidade de Belém e a expansão fundiária no município no século XIX*, afirma que já existiam aforamentos na área do bairro do Marco e Pedreira no final da década de 1860, com menções ao arruamento do bairro. Além disso, os alinhamentos dos terrenos no local se deram principalmente a partir da década 1880, evidenciando assim que implantação do traçado não foi executada no governo Lemos e que foi pautada e condicionada por outros fatores, como o aforamento e a apropriação da terra no local, em uma iniciativa articulada de arruamento e parcelamento do solo. Cabe destacar ainda, que Nina Ribeiro havia sido o dirigente da Seção de Obras do Município desde antes da Intendência de Lemos (iniciada em 1897) até o ano de 1902⁶⁶. Assim, é possível tanto que o engenheiro tenha realmente sido o responsável pelo desenho e, mesmo que indiretamente, pela implantação da urbanização desses bairros, quanto que ele tenha tido a função de confirmar uma morfologia engendrada pela gestão municipal, por meio da combinação entre o aforamento, a arrumação e o alinhamento promovidos pelo município.

⁶⁴ SARGES, op. cit., 2010, p.20-21.

⁶⁵ ABREU, Paula. *A morfologia do plano de expansão da cidade de Belém e a expansão fundiária no município no século XIX*. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós Graduação de Arquitetura e Urbanismo – UFPA, 2016.

⁶⁶ DUARTE, op. cit., 1997.

Nina Ribeiro, de modo voluntário, projeta um plano de expansão ordenado da malha urbana de Belém até a 1ª Légua Patrimonial. Essa condição faz com que o mesmo seja engavetado até o ano de 1897 quando, sob a administração do Intendente Antônio Lemos (1897-1911) seja reimpresso e parcialmente modificado, dando origem a Planta de Belém de 1905, cuja concepção original é pouco alterada⁶⁷.

Lemos demonstrava grande consideração e respeito pelo seu auxiliar e diretor da Seção de Obras – Manoel Odorico Nina Ribeiro. Contudo, a demonstração mais visível da admiração profissional devotada a esse auxiliar, consistiu em eleger como prioridade política preponderante de seu governo, para a qual grande parte dos recursos disponíveis foram canalizados, a implantação do plano urbanístico elaborado desde 1883-1886 pelo referido engenheiro⁶⁸.

No entanto, Lemos jamais fez publicar qualquer referência à existência de um plano global da cidade realizado antes de sua administração. Encontram-se referências a plantas especiais para o alinhamento ou melhoramento de determinadas vias projetadas. As plantas correspondem a segmentos pontuais e localizados na malha urbana, referenciados “sempre a varejo e nunca por atacado”. A importância desse fato se acentua significativamente quando, em 1905⁶⁹, transcorridas duas décadas da elaboração do plano urbanístico de Nina Ribeiro, Lemos solicita ao desenhista José Sidrim a elaboração de uma planta geral da cidade de Belém com a primeira Légua Patrimonial demarcada. A planta, sem qualquer menção de crédito ao projeto original, consistiu na reafirmação integral dos pressupostos fundamentais do plano anterior, limitando-se a pequenas retificações no traçado⁷⁰:

As alterações de Sidrim restringem-se às novas informações como mudanças ou acréscimos na nomenclatura de vias, ou o surgimento de equipamentos como o Mercado de Ferro do Ver-o-Peso, o Hospital Domingos Freire, etc; além, claro, da personalizada disposição do desenho e caligrafia na carta, mais a divisão da Cidade em 6 distritos político-administrativos legendados por cor. Há também a preocupação com detalhamentos em áreas de expansão como os bairros do Guamá, Canudos, Marco e Pedreira⁷¹.

⁶⁷ VENTURA NETO, op. cit., 2015, p.58.

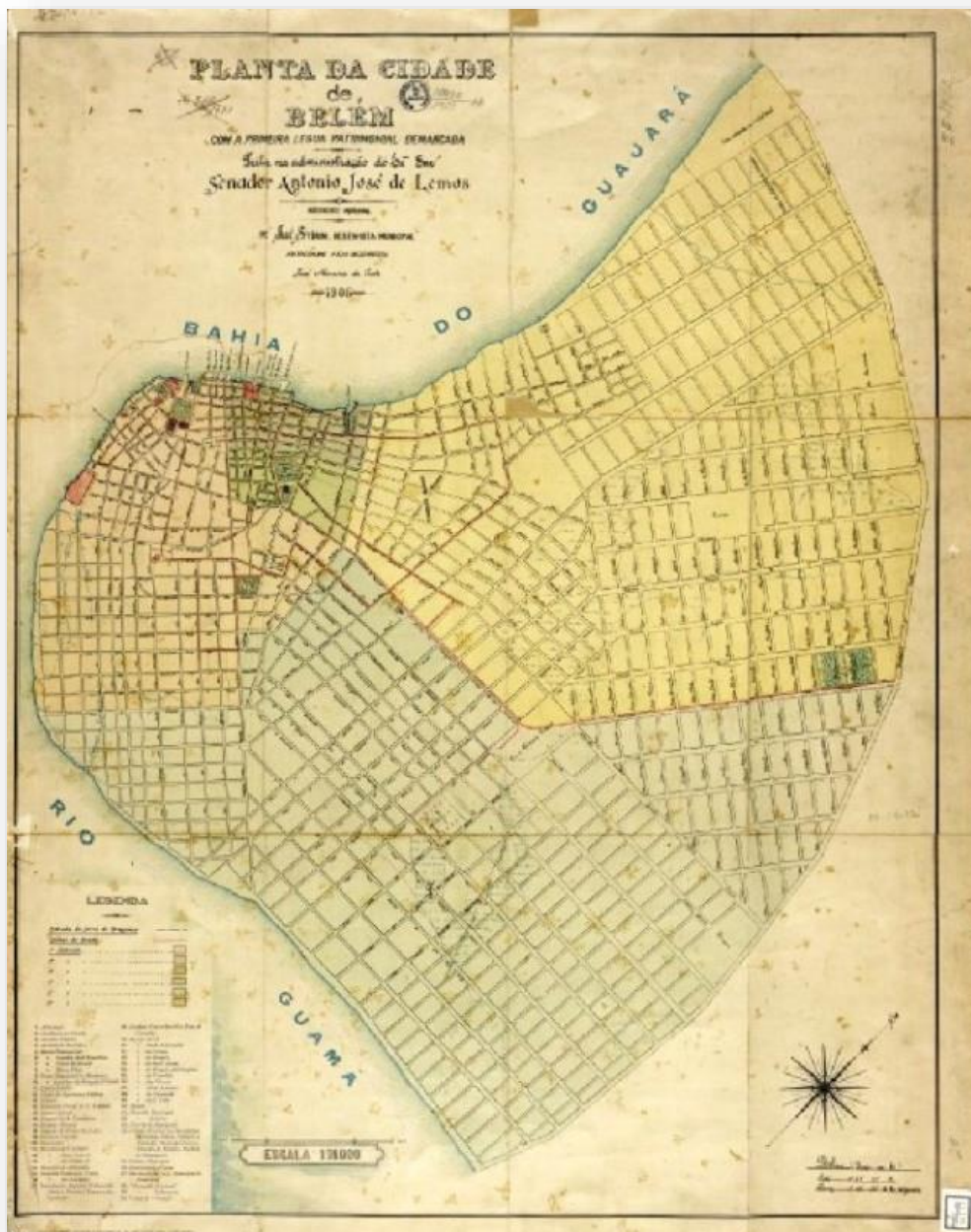
⁶⁸ DUARTE, op. cit., 1997, p. 71.

⁶⁹ Essa planta foi publicada no Relatório da Intendência de Lemos de 1905 constituindo-se em uma peça publicitária das realizações urbanas de seu governo.

⁷⁰ DUARTE, op. cit., 1997, p. 72.

⁷¹ Informação do Prof. Haroldo Baleixe publicada no Blog da FAU. <https://fauufpa.org/2015/02/20/planta-da-cidade-de-belem-%E2%80%95-1905-por-jose-sidrim/>

Figura 71 - Planta Geral de Belém 1905



Fonte: BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1905.**

Em 1905, o município de Belém possuía uma área de 40.156.568m², com 24.103.972m² de área edificada, o que correspondia a 53 ruas e avenidas, 52 travessas, um número incalculável de “corredores” e pequenos caminhos, 22 largos, 790

construções assobradadas, inclusive os palacetes, 9.152 prédios, 2.600 pequenas casas e onze grandes trapiches nos portos⁷².

A estrutura urbanística, em geral, passou por abrir novas vias e estradas, que cumpririam também o papel de direcionar o crescimento da cidade. Não foi necessário em Belém, rasgar conglomerados urbanos de baixa renda, com a construção de avenidas e boulevards, a exemplo das reformas de Paris pelo Barão *Hausmann* e a exemplo das reformas que seriam feitas posteriormente no Rio de Janeiro sob a intendência de Pereira Passos. No projeto urbanístico de Lemos percebe-se, dentre vários aspectos, a intenção de dominar as áreas alagadas da cidade, a instalação de bosques municipais, a construção de largos em locais estratégicos, ou seja, nas confluências das grandes avenidas, e também a abertura de novos bairros que, em seus aspectos principais, repetiam o esquema do traçado para o bairro marco da Légua, ou seja, ruas e travessas largas, com quarteirões assimétricos e de grande extensão, permitindo a existência de quintais de grande comprimento⁷³.

Em 1912 a cidade de Belém estava dividida em seis distritos, cada um coordenado por uma prefeitura policial. O **primeiro distrito** englobava o núcleo inicial da cidade, o bairro da Cidade Velha em primeiro plano. Principalmente residencial, ali também instalados os principais prédios do poder público: as secretarias de Estado, o Palácio Governamental, o presídio de São José, a sede do Bispado, o Arsenal de marinha, os corpos policiais de os bombeiros.

O **segundo distrito** constituía o bairro da Campina ou do Comércio, onde o ciclo do látex modificou as estruturas sociais desse bairro, firmando-o como bairro comercial. Abrangia a parte litorânea e mais antiga do bairro e a zona de aterramento do Piry. Fazia parte ainda desse distrito o bairro do Reduto que abrigou a partir de 1910 fábricas e vilas operárias.

⁷² Belém da Saudade. A memória de Belém no início do século em Cartões Postais. 2ed. Belém: Secult, 1998, p. 25.

⁷³ CASTRO, Fábio Fonseca de. A cidade Sebastiana. Era da borracha, memória e melancolia numa capital da periferia da modernidade. Belém: Edições do Autor, 2010, p.149.

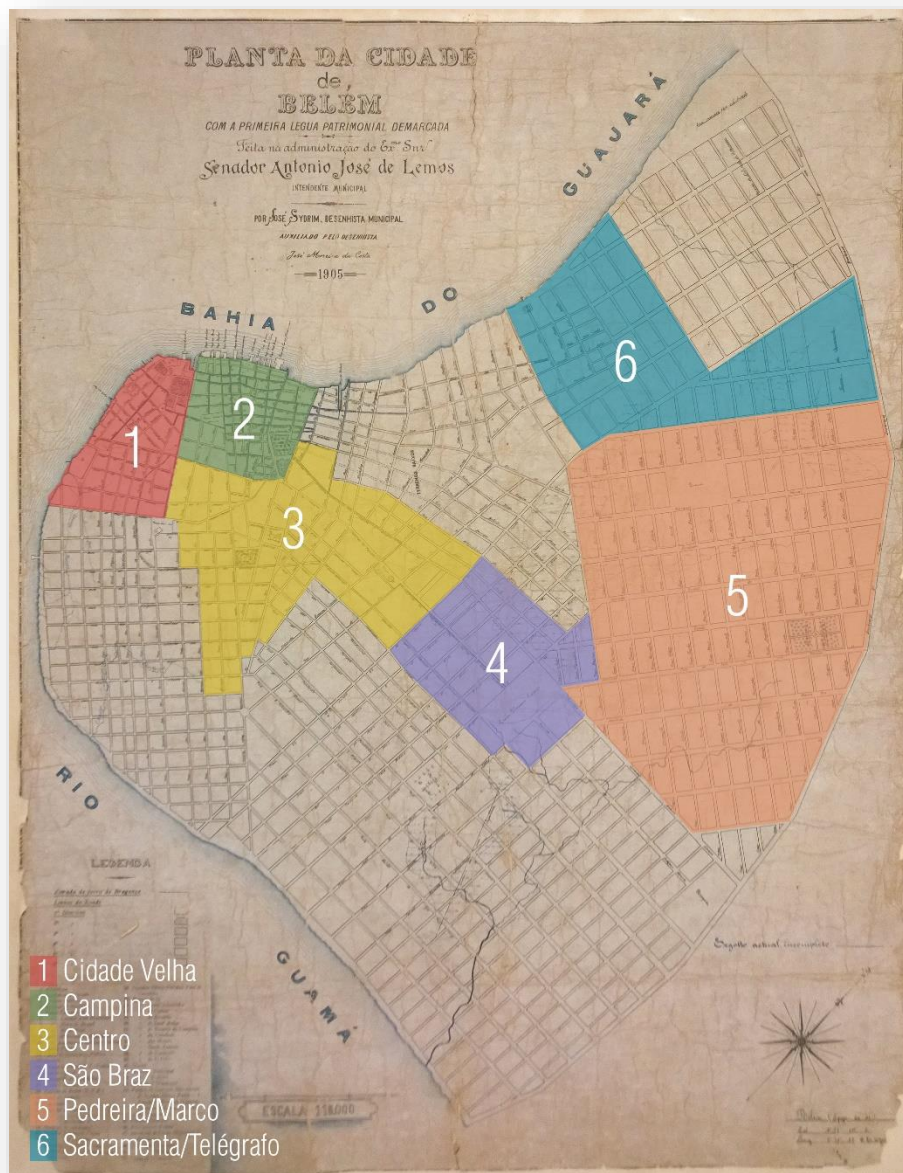
O **terceiro distrito** atendia, de início, à parte de Belém que estava destinada a ocupar a função de novo centro da cidade: o largo da Pólvora. Mais tarde a jurisdição desse distrito foi elevada até a praça Batista Campos e seus arredores.

O **quarto distrito** seguia além de Nazareth: alcançava o bairro de São Braz, em torno do largo de mesmo nome, onde em 1909 foi inaugurado um grande mercado municipal, a estação principal da Estrada de ferro de Bragança e um velódromo.

Os **distritos urbanos de números 5 e 6** constituíam projeções imaginárias da expansão do tecido urbano, os quais no mapa de 1905 constituem a malha simétrica perfeita, composta por dezenas de quarteirões retangulares cortados por largas avenidas e um boulevard e preenchida por bosques e praças: subúrbios da Pedreira, Marco, Sacramento e Telégrafo⁷⁴.

⁷⁴ CASTRO, op. cit., 2010, p. 138-143.

Figura 72 - Divisão de Belém por distritos em 1912.



Fonte: Planta de Belém de 1905 adaptada pelo Escritório M2N Arquitetura e Design Ltda.

5.2 OS AFORAMENTOS E O ORDENAMENTO URBANO

Durante o século XIX, os meios para apropriação de terras no Brasil foram significativamente alterados. Primeiramente ocorre a suspensão do regime sesmarial existente desde o início da colonização e, posteriormente, a instituição da Lei 601 de 1850, que ficou conhecida como **Lei da Terra** e previa a apuração das terras nacionais que haviam sido apropriadas por particulares. Em Belém, o Concelho Municipal havia

recebido a doação de uma légua de sesmaria da Coroa Portuguesa conhecida como a 1ª Légua Patrimonial da cidade de Belém⁷⁵:

Esta doação conferiu ao município de Belém o domínio pleno (aquele que não é dividido em domínio útil e de direito) da sesmaria e a consequente atribuição de conceder terras para terceiros dentro dessa área. O município era responsável pela gestão fundiária e urbanística⁷⁶.

A gestão fundiária consistia em conduzir as ações de concessão/**aforamento** de terra e a **legitimação de ocupações** dentro de seu patrimônio. A gestão urbanística, por sua vez, consistia na orientação dos aspectos físicos da ocupação da cidade, como a abertura de ruas e regulamentação dos aspectos construtivos das edificações. As gestões fundiária e urbanística chegavam a se confundir nas ações de aforamento de terrenos e, principalmente, nos atos de **alinhamento** de vias e edificações, no qual a distinção jurídica e espacial entre o espaço público (a via) e o privado (o terreno particular) era efetuada, tornando as ações de gestão bastante significativas para o estudo da morfologia urbana⁷⁷.

Com a Lei da Terra, a única forma legal de ter acesso a uma porção de terra pública em áreas rurais passou a ser a compra e venda, de modo que a terra teve seu valor de troca exacerbado. Nas áreas urbanas, ainda era possível ter acesso à terra pública a um valor módico por meio do aforamento⁷⁸. Assim, a terra de mais “fácil” acesso passou a ser aquela que pertencesse a uma sesmaria, como as sesmarias das Câmaras Municipais, o que, supõe-se, ter conduzido a uma maior demanda por terra dentro das áreas urbanas.

Assim, terrenos ocupados com base nos vagos termos de aforamento careciam ser “**arrumados**”, ou seja, ter seus limites precisamente definidos, tanto *in loco*, com a

⁷⁵ ABREU, op. cit., 2016, p. 16.

⁷⁶ ABREU, op. cit., 2016, p. 16. O termo gestão urbanística refere-se aqui a diversas iniciativas públicas voltadas para a estruturação e controle do espaço da cidade. Ainda que o conceito de urbanismo e os que dele derivam não estivessem estruturados nos primeiros séculos de ocupação da cidade, o entendimento do urbanismo como um “conjunto de medidas técnicas, jurídicas e econômicas que permitem uma intervenção ou desenvolvimento autônomo das cidades” (LEPETIT, 1988 apud FONSECA, 2011) mostra que a prática já era recorrente na administração cidadina.

⁷⁷ ABREU, 2016, apud MOUDON, 1997.

⁷⁸ Enfitêuse ou Aforamento é o instituto civil que permite ao proprietário atribuir a outrem o domínio útil do imóvel, pagando a pessoa que o adquire, e assim se constitui enfitêuta, ao senhorio direto uma pensão ou foro anual, certo e invariável (CC de 1916, art. 678). Consiste, pois, na transferência do domínio útil do imóvel público para a posse, uso e gozo perpétuos da pessoa que irá utilizá-lo daí por diante. MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Municipal Brasileiro. São Paulo: Malheiros, 2006, p. 325.

demarcação física, quanto juridicamente, com o registro das suas corretas dimensões e **confinantes**. Como se depreende das ações realizadas na cidade de Belém, o ato da **arrumação** era responsável, portanto, pela conformação física e jurídica dos limites do terreno aforado. Esse ajuste deveria acontecer por meio de uma correta delimitação da área com os terrenos adjacentes, inclusive com áreas públicas de uso comum, como as vias, por meio do ato do **alinhamento**⁷⁹. Portanto, as atividades de arrumar e alinhar estavam intimamente relacionadas, referindo-se ambas à definição dos limites dos terrenos.

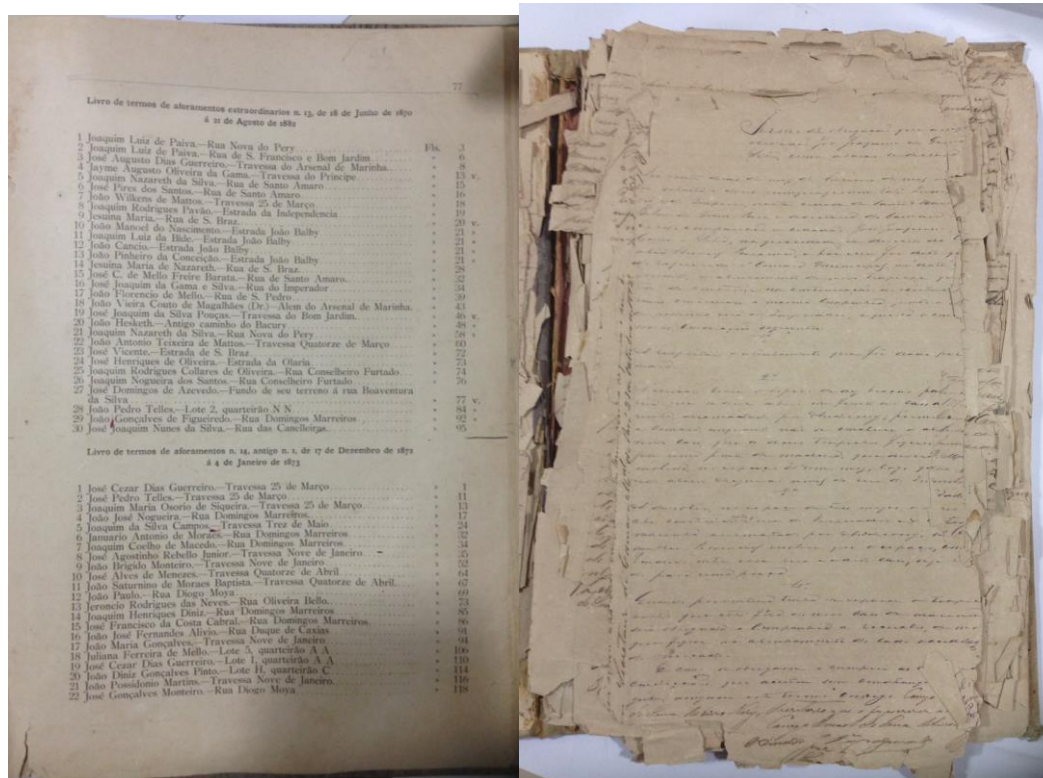
No período Imperial, a atribuição dos municípios de gerir o espaço urbano das cidades, era baseada nos costumes e tradições, uma vez que não havia regulamentação que assim o definisse, como passou a existir a partir da República. Assim, datam no período de 18 de junho de 1870 à 21 de agosto de 1882 (1870-1882) que José Joaquim da Gama e Silva, representante e diretor da Firma Companhia de Navegação Paraense recebeu um aforamento da Câmara Municipal de Belém, registrado no Livro de Termos de Aforamentos Extraordinários⁸⁰ o seguinte título assim designado: “Rua Nova do Imperador com dez braças de terra para construir registrada no pregão na Câmara. Cabia a essa empresa a construção das casas e de um trapiche alinhados ao mercado municipal”⁸¹.

⁷⁹ **Alinhar** consistia justamente em estabelecer uma linha, clara e precisa, responsável por dividir e delimitar o privado e o público. O termo “alinhamento” e os que dele derivam são comumente referenciados na literatura referente às cidades portuguesas e brasileiras (MARX, 1991; 1999; LAPA, 1996) e são diretamente relacionados com o trabalho do arruador, responsável por abrir e alinhar as vias (LAPA, 1996; FIGUEIREDO, 1913). O termo “arrumação” e seus derivados são utilizados nos documentos de alinhamento da cidade de Belém, e seu derivado “arrumador” também aparece na literatura sobre a cidade (CRUZ, 1999).

⁸⁰ Na cidade de Belém, os termos são organizados em livros de registros que englobam certo período de tempo; contudo, é comum um mesmo período ser contemplado em mais de um livro. Desde o final do século XVIII até a década de 1930, os livros apresentam numeração sequencial até o nº 25, sendo que 08 desses livros não foram localizados nos arquivos da CODEM. Os 17 livros existentes no acervo da CODEM reúnem cerca de 4600 termos de aforamento. Devido à inexistência de alguns livros de aforamento, não é possível afirmar se houve um período exato de vigências das modalidades de pregão e petição, ou se as duas modalidades chegaram a coexistir. Caso tenham coexistido, é possível que o pregão fosse utilizado para arrematação dos terrenos melhor localizados e mais disputados, e a petição fosse utilizada para os terrenos menos visados.

⁸¹ Termo de Aforamento em nome de José Joaquim da Gama e Silva. fl. 34, Livro de Termos Extraordinários de Aforamentos e Diversos nº 13. Anos de 1783-1912. Documento manuscrito. Localizado em: arquivos da Companhia de Desenvolvimento e Administração da Área Metropolitana de Belém. 1870.

Figura 73 - Índice e Termo de Aforamento de José Joaquim da Gama e Silva



Fonte: Livro de Termos Extraordinários de Aforamentos. Anos de 1783-1912 - CODEM

A concessão era realizada por meio de um pregão, e arrematava o terreno quem se dispusesse a pagar mais por seus foros anuais. Essa área, trata-se da área em estudo do Boulevard da República, considerada hoje como Terrenos Acrescidos de Marinha que significa “são os que tiverem sido formados, natural ou artificialmente, para o lado do mar ou dos rios e lagoas, em seguimento aos terrenos de marinha”⁸² e o Mercado Municipal referenciado trata-se do Mercado de Carne que será assim denominado na República.

No início do século XX, as medidas de intervenção urbana são resultado de uma condição higienista da cidade, calcados na limpeza, na salubridade e no ordenamento urbano⁸³. Para atingir o objetivo da cidade salubre e moderna, fazia-se necessário adequar o espaço urbano e as residências aos preceitos higienistas⁸⁴. Como consequências foram

⁸² Definição legal – Artigo 3º do Decreto-Lei 9.760/1946.

⁸³ BENÉVOLO, Leonardo. **História da Arquitetura Moderna**. São Paulo: Perspectiva, 2009.

⁸⁴ SEGAWA, H. **Arquiteturas no Brasil: 1990-1990**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010.

recorrentes no século XIX e início do século XX as intervenções sobre o traçado da cidade e as ações de ordenamento urbano como: calçamento, alinhamento e alargamento de vias; a limpeza urbana; o aterro ou desprezo das áreas alagadas, as construções de asilos, hospitais, cemitérios, armazéns, mercados, etc.; e as normativas sobre as construções urbanas expressas nos códigos de posturas municipais⁸⁵. Assim, a forma das cidades será impactada tanto pelas medidas de ordenamento espacial oriundas da corrente dos pensamentos higienistas e “modernizadoras”, quanto pela instituição da propriedade privada da terra e pelo surgimento do mercado imobiliário e do loteamento⁸⁶.

O plano de urbanização de Belém, nas primeiras décadas do século XX, dentro da formação do pensamento urbanístico no Brasil, terá como temática central os planos de intervenção urbana e o aparecimento de técnicas para resolver as questões da cidade como o saneamento, a circulação e a legislação urbanística, utilizando a grelha como princípio projetual, dimensionando a nova estrutura urbana e privilegiando a morfologia da cidade em suas quadras e lotes.

A variação no desenho das quadras obedece a um critério compositivo através do qual, as quadras diminuem de tamanho à medida que se aproximam da margem da baía do Guajará. Observa-se ainda que as vias perimetrais ou perpendiculares à margem da baía, mantem um distanciamento constante entre si. As dimensões das quadras que se estendem até a margem da Baía do Guajará assumem aproximadamente as seguintes medidas: 105mX135m. A orientação das vias principais estão próximas do sentido nortesul. Na Planta de Belém de 1905 o Boulevard da República não encontra-se desenhado com a estrutura e formação que a obra do novo porto de Belém se comprometerá em executar a partir de 1906.

⁸⁵ SARGES, op.cit., 2010.

⁸⁶ ABREU, op. cit., 2016, p. 14.

Figura 74 - Detalhe da Planta da Cidade de Belém – 1905 do Boulevard da República



Fonte: Relatório de Antônio Lemos - 1905

Segundo Murillo Marx, foi a partir da segunda metade do século XIX, que a definição das frentes e dos fundos do terreno passou a ser uma constante nas concessões enfiteúicas. No caso da cidade de Belém, observou-se que a partir do momento em que a definição dos fundos do terreno passa a ser importante para a organização da partilha da terra, os foros passam a ser cobrados não mais em relação a dimensão linear da testada do lote, mas em relação a área do terreno. A medida das frentes e fundos dos lotes poderia ser estabelecida levando em consideração apenas o eixo da rua, ou poderia ser definida a partir de uma divisão planejada do quarteirão em lotes. Após a definição da localização e das dimensões do terreno concedido, os termos de aforamento apresentam as cláusulas do contrato enfiteúico⁸⁷.

Assim, após o título de posse de José Joaquim da Gama e Silva das dez braças da Rua do Imperador, entre os anos de 1870-1882, novos títulos de aforamento foram

⁸⁷ ABREU, op. cit., 2016, p. 78.

concedidos pela SPU – Secretaria do Patrimônio da União, entre as décadas de 1939 à 1959, conforme os documentos de aforamento contendo descrição da quadra, do lote e, principalmente, de seus confinantes e o livro de registro. No intervalo de 1882 à 1930 não foi encontrado nenhum documento que registrasse novos títulos de aforamento na CODEM ou SPU. O Arquivo Público encontrando-se em reforma não foi possível pesquisar. No livro “*As Edificações de Belém 1783-1911*”, Ernesto Cruz numa continuação de “Ruas de Belém” deixa registrado no período relativo 1871-1880 a relação dos proprietários das casas de sobrado e térreas e telheiros existentes na cidade:

Casas de sobrado: Visconde do Arary (Antonio de Lacerda Chermont), nº 1; Clara Rosa Soares Guimarães, nº2; Maria Antonia Neves, nº 3; Manoel Joaquim de farias, ns. 4 e 6; Joaquim Antonio Alves, nº5; Conselheiro Bernardo de Souza Franco, nº7; Miguel José Raio, nº 8; Joaquim Francisco Fernandes, nº9; Dr. José da Gama Malcher, nº10 e 11; Corrêa, Irmão e Cia, nº 12; Vicente Chermont de Miranda, nº 15; Lúcio de Souza Machado, ns. 17 e 20; João Pinto de Araújo, nº18; Elias José Nunes da Silva, nº19; Inês de Chermont Miranda, sn.; Joaquim Francisco d’Araújo Danin, sn.

Casas térreas numeradas: Maria do Carmo Fernandes Vascondelos machado, nº 13; Carolina Bolonha Pinheiro Ruiz, nº 14; José Pereira da Silva, nº 16⁸⁸.

No Quadro 02 - Terrenos Aforados no Boulevard Castilhos França⁸⁹ estão presentes os referidos termos de aforamento, os quais podem remeter aos ocupantes e/ou donos dos terrenos à frente da baía do Guajará entre as décadas de 1939 à 1959:

⁸⁸ CRUZ, Ernesto. *As Edificações de Belém 1783-1911*. Belém: Conselho Estadual de Cultura, 1971, p. 222.

⁸⁹ O Boulevard Castilhos França, antes denominada Rua da Boa Vista, Rua Nova do Imperador, e Boulevard da República passa a ser assim denominada a partir de 5 de outubro de 1930.

QUADRO 02- TERRENOS AFORADOS DO BOULERVAR CASTILHOS FRANÇA⁹⁰

ITEM	LOGRADOURO	DESCRIÇÃO	TIPO	NATUREZA	ZONA	OCUPANTE	REGISTRO	LIVRO	FL.
01	AV COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA 58/59	“O TERRENO É BENEFICIADO PELO PRÉDIO Nº58/59 DA AVENIDA COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA, MEDINDO DE FRENTE 11,40M E 33,00M DE FUNDOS, LIMITANDO-SE AO NORTE COM O TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA BENEFICIADO PELO PRÉDIO 51/52 DA MESMA AVENIDA, DE PROPRIEDADE DE JOSÉ VICTOR DE OLIVEIRA, AO SUL COM O TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA BENEFICIADO PELO PRÉDIO DA MESMA AVENIDA DE PROPRIEDADE DE FRANCISCO BARBOSA RODRIGUES, A LESTE COM O TERRENO DE MARINHA BENEFICIADO PELO PREDIO 125 DE RUA 15 DE NOVEMBRO DE PROPRIEDADE DE MOREIRA, GOMES E CIA E A OESTE COM A AV. COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA - 22/03/1957 - CANCELADO POR ESTAR COMPLETO O RETANGULO 'PAGAMENTO' BOLETIM C - 14/57 Á SPU”.	TERRENO ACRESCI DO DE MARINHA	AFORAMEN TO	URBANA	BANCO DO PARÁ	28	PA-1	28
02	AV COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA Nº52/53	“O TERRENO É BENEFICIADO PELO PRÉDIO Nº 52/53 DA AV. CAMANDANTE CASTILHOS FRANÇA E MEDE 10.70M DE FRENTE POR 32.00M DE FUNDOS. LIMITA-SE AO NORTE COM O TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA BENEFICIADO PELO PRÉDIO Nº 54/56 DA MESMA AVENIDA, DE PROPRIEDADE DE FRANCISCO BARBOSA RODRIGUES, AO SUL COM O TERRENO TAMBÉM ACRESCIDO DE MARINHA BENEFICIADO PELO PRÉDIO Nº 49/51 DA REFERIDA AVENIDA, DE PROPRIEDADE DE BENVINDA DO CARMO FARIAS A LESTE COM O TERRENO DE MARINHA, BENEFICIADO PELO PRÉDIO N119 DA RUA 15 DE NOVEMBRO DE PROPRIEDADE DE D. JOAQUINA SMITH DE ARAÚJO, E A OESTE COM A AV. COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA. - 03/07/? - CANCELADO POR TER SIDO TRANSFERIDO A PAULA LOBATO DE MIRANDA? POR ESCRITURA LAVRADA EM LEILÃO DO TABELIÃO EDGAR? EM NOTAS? LIVRO Nº237 EM 29/05/1950 - TRANSCRITA NO REGISTRO DE IMÓVEIS ÀS FLS 164 DO LIVROS Nº3-R SOB O Nº 10.315 EM 14/06/50 AVERBADO LIVRO Nº A1-1 ÀS FLS 11 EM 03/07/1950 SON O Nº 35 BNT”.	TERRENO ACRESCI DO DE MARINHA	AFORAMEN TO	URBANA	JOAQUINA ALVES DE SOUZA E SILVA	8	PA-1	8
03	AV COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA Nº77/76	O TERRENO MEDE DE FRENTE 11.00M E 26,70M DE FUNDOS, LIMITANDO-SE PELA FRENTE COMA AV. COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA; PELOS FUNDOS COM O PREDIO QUE FAZ FRENTE PARA A RUA 15 DE NOVEMBRO DE PROPRIEDADE DE ROSA ALVES DE SOUSA OLIVEIRA; PELO LADO DIREITO COM O PREDIO DO JOSÉ JÚLIO DE ANDRADE E PELOS LADO ESQUERDO COM O PREDIO E D. EUGENIA DA SILVA GASPAS. - 07/05/1947 - AVERBAÇÃO?	TERRENO ACRESCI DO DE MARINHA	AFORAMEN TO	URBANA	HENRIQUE ARTHUR ALVES DE SOUZA	9	PA-1	9

⁹⁰ O Boulevard da Republica passa a ser denominado de Boulevard Castilhos França a partir de 05 de outubro de 1930 com a vitória do movimento revolucionário que conduziu ao poder Dr. Getúlio Vargas.

04	AV. C. C. FRANÇA 12	O TERRENO ABRANGE UMA AREA DE 503.9475M2, TENDO A FORMA DE UM PALALELOGRAMO E MEDE PELA FACE OESTE POR ONDE SE CONFRONTA COM A AV. COM. CASTILHO FRANÇA, 13,45M, NO RUMO VDD DE 43°55'SW, PELA FACE SUL, POR ONDE SE CONFRONTA COM TERRENO DE MARINHA BENEFICIADO COM O PREDIO 9 DA AV. COM, CASTILHOS FRANÇA, DE PROPRIEDADE DE MARIA ROSA FARIA MARTINS, 37,47M NO RUMO VDD DE 45°05'SE, PELA FACE LESTE, POR ONDE SE CONFRONTA COM O PREDIO 21/23 DA RUA 15 DE NOVEMBRO, DE PROPRIEDADE DE VITÓRIA FRANCO DE ARAÚJO FARIA E GUILHERME FARIA DA CUNHA BARBOSA, 13,45M NO RUMO VDD DE 43°55'NE, PELA FACE NORTE, POR ONDE SE CONFRONTA COM TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA BENEFICIADO COM O PREDIO 13/16 DA AV. COM. CASTILHOS FRANÇA, DE PROPRIEDADE DE MARIA ROSA FARIA MARTINS, 37,47M, NO RUMO VDD DE 45°05'NW - 18/08/47 - AVERBAÇÃO - ESCRITURA PUBLICA DE COMPRA E VENDA QUE FAZ HERDEIROS DE MARIA DO CARMO FARIA DE CARVALHO E ANTONIO LUIZ MENDES A IMPORTADORA DE FERRAGENS S/A DO TERRENO ACIMA, LAVRADA EM 29/07/47 EM NOTAS DO TABELIÃO EDGAR DA GAMA CHERMONT, AS FLS 100 LV 311 PROC 304/47 BOL N T 43.	TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA	AFORAMENTO	URBANA	HERDEIROS DE D. MARIA DO CARMO FARIA DE CARVALHO	2928	PA-12	178
05	AV. C. C. FRANÇA 135/136	O TERRENO ESTÁ SITUADO NA AV. C. CASTILHOS FRANÇA, 135/136, NESTA CIDADE, CONFINANDO PELO LADO COM O COMENDADOR FORTUNATO ALVES DE SOUZA E DO OUTRO COM O DR. CARLOS ALBERTO QUADROS MEDINDO 11,58M DE FRENTE POR 25,74M DE FUNDOS COM A ÁREA DE 305,7912M2 - 29/09/44 - CANCELADO POR TER SIDO TRANSFERIDO A ALCINDO DE SOUZA RODRIGUES, CONFORME DESPACHO DE 29/08/44 DO SR CHEFE REGIONAL EXARADO NO PROCESSO 201/44 BOL N T 17.	TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA	AFORAMENTO	URBANA	ERMINIA DE FIGUEREDO BARATA	2691	PA-11	191
06	AV. C. C. FRANÇA 172	O TERRENO TEM A FORMA DE UM POLIGONO IRREGULAR DE 7 LADOS, LIMITA-SE AO NORTE COM A AV. C. C. FRANÇA, POR DOIS ALINHAMENTOS, RESPECTIVAMENTE DE 19,45M NO RUMO VDD DE 57°30'SW E DE 14,05M NO RUMO VDD DE 58°21'SW, A OESTE COM TERRENO EDIFICADO DO SR. AUGUSTO DACIER LOBATO, POR DOIS ALINHAMENTOS DE 11,91M NO RUMO VDD 34°34'SE, E 13,88M NO RUMO VDD 39°30'SE, AO SUL COM A RUA GASPARIANA, POR DOIS ALINHAMENTOS DE 17K,07M NO RUMO VDD 50°23'NE E DE 16,16M NO RUMO VDD 52°38'NE, A LESTE COM TERRENO EDIFICADO DO DR. ALBERTO PINHEIRO, POR UM UNICO ALINHAMENTO DE 22,37M, NO RUMO VDD DE 33°51'NW, PERIMETRO DE 114,89M AREA DE 799,46M2 - 20/05/53 - CERTIDÃO PASSADA PELO ESCRIVÃO AMILCAR CAMARALEA EM 16/03/53 EXTRAIDA DOS AUTOS DO INVENTARIO EM VIRTUDE DO DESQUITE LITIGIOSO QUE AURELIANA DE C. M. FRADE MOVEU CONTRA SEU MARIDO DR. FRANCISCO XAVIER DE CASTRO FRADE, PROCESSADO PELO JUIZO DE DIREITO DA 1 VARA DESTA COMARCA, E HOMOLOGADO POR SENTENÇA DE 02/05/42, PASSADA EM JULGADO, FOI O REFERIDO IMOVEL AQUINHADO AO SEU MARIDO TRNSCRITAA NO REG. DE IMOVEIS IOFICIO D/CAPITAL, LV 3-5 FLS 135 N 11815 EM	TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA	AFORAMENTO	URBANA	AVELINA DE CASTRO MARTINS FRADE	2684	PA-11	184

		15/05/53 - CERTIDÃO PASSADA PELO ESCRIVÃO ODON GOMES DA SILVA EM 05/03/53, EXTRAÍDA DO SAUTOS DO INVENTARIO DOS BENS FICADOS POR FALECIMENTO DO DR. FRANCISCO XAVIER DE CASTRO FRADE, PORCESSADO PELO JUIZ SUBSTITUTO NO EXERCICIO DO CARGO DE JUIZ DE DIREITO DA 1 VARA, HOMOLOGADO POR SENTENÇA DE 02/12/46, PASSADA EM JULGADO POR ESTE IMOVEL AQUINHADO A D. NADIR MARTINS FRADE PALMEIRA, TRANSCRITA NO REG. DE IMOVEIS 1º OFICIO NO LV 3-S FLS 136 N 11816 EM 15/05/53 BOL T 20 PROC 559/937 - 72861/937JNJ.							
07	AV. C. CASTILHOS FRANÇA, 77/78	DESCRIÇÃO DO AFORAMENTO AUSENTE. DR. LEÃO DO CARMO ALVARES DE CASTRO E MARIA LEOPOLDINA LOBATO DE MIRANDA CASTRO. REG. 2923.LIVRO PA-12. FLS.173.	TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA	AFORAMENTO	URBANA	DR. LEÃO DO CARMO ALVARES DE CASTRO E MARIA LEOPOLDINA LOBATO DE MIRANDA CASTRO	2923	PA-12	173
08	AV. COM. CASTILHO FRANÇA 129/130	O TERRENO TEM A FORMA GEOMETRICA DE UM QUADRILATERO MEDINDO PELA FRENTE (NORTE), POR ONDE SE CONFRONTA COM O AV. COM. CASTILHOS FRANÇA, NO RUMO 55°45NE, 10,80M, PELA FACE ESTE, POR ONDE SE CONFRONTA COM UM TERRENO DE MARINHA BENEFICIADO COM O PREDIO SITUADO Á AV. COM. CASTILHOS FRANÇA 131/135, DE PROPRIEDADE DE JORGE MARIO DA SILVA CRUZ, NO RUMO DE 37°25'SE, 25,13M, PELA FACE SUL, POR ONDE SE CONFRONTA COM A PARTE DO PREDIO DE PROPRIEDADE DE JAYME RODRIGUES PINTO LEITE, SITUADO EM TERRENOS NÃO DE MARINHA, NO RUMO DE 55°45'SW, MEDINDO 10,80M, PELA FACE OESTE, POR ONDE SE CONFRONTA COM TERRENO DE MARINHA BENEFICIADO COM O PREDIO SITUADO A AV. COM. CASTILHOS FRANÇA 126/127, DE PROPRIEDADE DE ILIDIA AUGUSTA ANTUNES, NO RUMO DE 37°15'NW, MEDINDO 25,15M, AREA 271,08M2 - 31/03/49 - ESCRITURA PUBLICA DE COMPRA E VENDA QUE FAZ JAIME RODRIGUES PINTO LEITE A EMPRESA AQUIDABAM LTDA, DO TERRENO DE MARINHA ACIMA DESCRITO, A ESCRITURA FOI LAVRADA EM 19/03/49 ÀS FLA190 LV 179 EM NOTAS DA TABELIÃ JOANA DINIZ, DESTA CAPITAL, AVERBAÇÃO: AVERBADA ÀS FLS 8 LV 1AT EM 31/03/49 SOB O Nº DE ORDEM 26 BOL T 10 PROC 158/49.	TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA	AFORAMENTO	URBANA	JAYME RODRIGUES PINTO LEITE	2233	PA-9	233
09	AV. COM. CASTILHOS FRANÇA	O TERRENO TEM FORMA GEOMETRICA DE UM QUADRILATERO IRREGULAR, COM DUAS FRENTES, UMA PARA A V. COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA E OUTRA PARA A RUA GASPAS VIANA, O TERRENO DE MARINHA MEDE DE FRENTE NO PERFILAMENTO DE R. GASPAS VIANA, NO RUMO 50°NE, 9,50M, CONFINANDO COM O TERRENO PERTENCENTE AO SR. PAES DE CARVALHO, NO RUMO	TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA	AFORAMENTO	URBANA	EMILIO DO AMARAL COUTINHO	185	PA-1	185

		39°49'SE, MEDE 33,00M; FINALMENTE NA LINHA DO PREAMAR MEDIO 1831, MEDE 8,60 METROS. O TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA TEM A FRENTE PARA AV. COM. CASTILHOS FRANÇA, POR ONDE MEDE NO RUMO 54°53'SW, 8,85M; DE FUNDOS ATÉ ENCONTRAR A LINHA DO PREAMAR MEDIO DE 1831, CONFINANDO COM O TERRENO TAMBÉM ACRESCIDO, PERTENCENTE A JOSÉ ARMANDO MENDES, NO RUMO 38°49'SE, MEDE 12,00M, E CONFINANDO COM O TERRENO AFORADO AO DR. PAES DE CARVALHO NO RUMO 39°40'NW, MEDE 11,45M; FINALMENTE NA LINHA DO PREAMAR MEDIO DE 1831, MEDE 8,60M; ABRANGENDO UMA AREA TOTAL DE 298,65M2, O TERRENO DE MARINHA ELLO.55M2 O DE ACRESCIDOS. - TRANSFERIDO À MARIA OLIVIA DE A.C.R. DE J. COUTINHO A AO FILHO.							
10	AV. COM. CASTILHOS FRANÇA 126/127	O TERRENO TEM AS SEGUINTE DIMENSOES. NA LINHA DE FRENTE, SOBRE O PERFILAMENTO DA AVENIDA COM. CASTILHOS FRANÇA, 8,72M, NO RUMO 63° 00'NW, LADO NORTE, 32,90M, NO RUMO 26°00'NW, LINHA DO FUNDO, 8,10M, NO RUMO 64° 00'NW, LINHA SO SUL, 32,97M, NO RUMO 27°20' SE, LIMITANDO-SE AO NORTE, COM O PREDIO 129/130 DA AV. COM. CASTILHOS FRANÇA, DE PROPRIEDADE DOS HERDEIROS DE JOSÉ DINIS DA SILVA MENDES, AO SUL COM O PREDIO 125 DA MESMA AVENIDA, DE PROPRIEDADE DE SARAH CAPPER NARIGNY, A LESTE COM O FUNDO DO PREDIO 35/37/41 DA RUA GASPAR VIANA DE PROPRIEDADE DE ILLYDIA AUGUSTA ANTUNES, A OESTE COM O PERFIAMENTO DA AVENIFA COM. CASTILHOS FRANÇA. ABRANGENDO UMA AREA TOTAL DE 106/06 QUADRADOS A PARTE DE TERRENOS DE MARINHA E A DE TERRNEO ACRESCIDOS 175,44 METROS QUADRADOS, OU SEJA UMA AREA TOTAL DE 276,50 METROA QUADRADOS. - 15/02/1940 - TRANSFERIDO A GUATER DA CUNHA E SÁ PINHEIRO E OUTROS, POR DESPACHO DO SENHOR CHEFE DO SERVIÇO REGIONAL, EXARADO EM PROCESSO 121/940 DE 9/02/40, TERMO LAVRADO AS FLS 45,45V DO LV16 DESTES SERVIÇO EM 15/02/40.	TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA	AFORAMENTO	URBANA	ILLYDIA AUGUSTA ANTUNES	69	PA-1	69
11	AV. COM. CASTILHOS FRANÇA 140/141	O TERRENO TEM A FORMA GEOMETRICA DE UM PARALELOGRAMO E AS SEGUINTE DIMENSÕES; LADO NORTE 9,71M NO RUMO MAGNETICO 57°SO;LADO SUL 9,71M NO RUMO DE 57°NE; LADO LESTE 24,30M NO RUMO 34°10'NO; LADO OESTE 24,20M NO RUMO 34°10'SE; ABRANGENDO UMA AREA TOTAL DE 234,74M2, SENDO 123,12M2 PARA O TERRENO DE MARINHA E 111,55M2 PARA O ACRESCIDO; LIMITANDO-SE AO NORTE COM O PERFILAMENTO DA AV. COM. CASTILHOS FRNAÇA, AO SUL COM OS FUNDOS DO PRÉDIO 55/57/61/65 DA RUA GASPAR VIAN, DE PROPRIEDADE DE MARIA AMELIA CHERMONT BARATA, A LESTE COM O PREDIO 142/143 DA REFERIDA AVENIDA, DE PROPRIEDADE DE EMILIO DO AMARAL COUTINHO E A OESTE O PREDIO 137/138 DA MESMA AVENIDA DE PROPRIEDADE DE D. UMBRELINA BRIZARÁ - 29/02040 - TRANSFERIDO PARA O BANCO DO PARÁ POR DESPACHO DE 21/02/40 DO CHEFE REGIONAL EXARADO NO PROCESSO 166/940 TERMO LAVRADO AS FLS 48 E 48V DO LV16.	TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA	AFORAMENTO	URBANA	JOSÉ AMANDIO MENDES	99	PA-1	99

12	AV. COM. CASTILHOS FRANÇA 150/152	O TERRENO É BENEFICIADO PELO PRÉDIO 150/152 DA AV. COM. CASTILHOS FRANÇA E MEDE 8,30M DE FRENTE POR 19,40M DE FUNDOS, LIMITA-SE À DIREITA COM O PRÉDIO DE JOÃO PAULO ALBUQUERQUE MARANHÃO E A ESQUERDA COM O PRÉDIO DO BANCO COMERCIAL DO PARÁ, E PELOS FUNDOS COM O TERRENO QUE FAZ FRENTE À RUA GASPAR VIANA, DE JOÃO MARANHÃO - 29/02/56 - CANCELADO POR ESTAR COMPLETO O RETANGULO, PAGAMENTO BOLETIM C 8/58DP - DE SPU.	TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA	AFORAMENTO	URBANA	JOÃO MARANHÃO	146	PA-1	146
13	AV. COM. CASTILHOS FRANÇA 154, ESQ TR. 18 DE MARÇO E FRENTE PARA A R. GASPAR VIANA 91	O TERRENO É BENEFICIADO PELO PRÉDIO Nº154 DA AVENIDA COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA, ESQUINA DA TRAVESSA 1º DE MARÇO E Nº91 DA RUA GASPAR VIANNA, MEDINDO DE FRENTE 6,25M E 37,00M DE FUNDOS, LIMITANDO-SE DE UM LADO COM A TRAVESSA 18 DE MARÇO E DO OUTRO LADO COM O TERRENO BENEFICIADO COM O PRÉDIO 150/152 DA AV. COM. CASTILHOS FRANÇA E 87/89 DA RUA GASPAR VIANA, DE PROPRIEDADE DE JOÃO MARANHÃO. 29/02/12 - CANCELADO EM VIRTUDE DE ESTAR COMPLETO O RETANGULO 'PAGAMENTO' BOL. C - 7/58.	TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA	AFORAMENTO	URBANA	JOÃO PAULO DE ALBUQUERQUE MARANHÃO	44	PA-1	44
14	AV. COM. CASTILHOS FRANÇA 156, ESQ TR. 18 DE MARÇO	O TERRENO É BENEFICIADO PELO PRÉDIO Nº156 DA AV. COM. CASTILHOS FRANÇA, MEDINDO DE FRENTE 9.13M E DE FUNDOS 17.78M, LIMITANDO-SE DE UM LADO COM TERRENO DE PROPRIEDADE DOS HERDEIROS DE HENRIQUE DE ARAUJO TAVARES, E DO OUTRO COM A TRAVESSA 18 DE MARÇO, E PELOS FUNDOS COM O TERRENO QUE FAZ FRENTE PARA A RUA GASPAR VIANA, DE PROPRIEDADE DE D. MARIA GUEDES DA CUNHA MUNIZ E FILHOS. - 06/01/1942 - CANCELADO POR TER SIDO TRANSFERIDO A METADE DO TERRENO A HENRIQUE DE OLIVEIRA E COUTO CONFORME DESPACHO DE 23/08/41 DO SR CHEFE REGIONAL DO SERVIÇO DE IMOVEIS EXARADO NO PROCESSO N1106/1941 SR BOLNT-1.	TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA	AFORAMENTO	URBANA	HENRIQUE DE OLIVEIRA COUTO E MANOEL DE OLIVEIRA REIS	57	PA-1	57
15	AV. COM. CASTILHOS FRANÇA 38	O TERRENO TEM A FORMA GEOMETRICA DE UM PARALELOGRAMO, MEDE DE FRENTE, NO PERFILAMENTO DA AV. COM. CASTILHOS FRANÇA, NO RUMO DE 57°SW, 11,30M, DE FUNDOS, CONFINANDO COM O PRÉDIO 35/36/ DA MESMA AVENIDA, DE PROPRIEDADE DE JOSÉ LEAL MARTINS, E D. MAXIMA LEAL MARTINS BENTES, 39M; E PELO LADO OPOSTO E PARALELO, CONFINANDO COM O PRÉDIO 41/42 DA MESMA AVENIDA, DE PROPRIEDADE DE AUGUSTO EDUARDO PINTO, MEDE 39M E FINALMENTE PELO FUNDO, CONFINANDO COM O PRÉDIO QUE FAZ FRENTE PARA A RUA 15 DE NOVEMBRO DE PROPRIEDADE DA SOCIEDADE PORTUGUESA BENEFICIENTE, MEDE 11M. - 07/01/46 - CANCELADO POR TER SIDO TRANSFERIDO À FIRMA COMERCIAL NICOLAU DA COSTA E CIA LTDA. CONFORMA DESPACHO DE 10/12/45, DO SR CHEFE DE DELEGACIA, EXARADO NO PROCESSO 193/45 BOLNT-1.	TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA	AFORAMENTO	URBANA	EDGAR, ARLINDO E WALDEMAR DA COSTA GUIMARÃES	145	PA-1	145

16	AV.COM. CASTILHOS FRANÇA 45/46	O REFERIDO TERRENO TEM A FORMA GEOMETRICA DE U QUADRILÁTERO IRREGULAR, MEDINDO DE FRENTE OU LADO NORDESTE NO ALINHAMENTO DA AVENIDA COM. CASTILHOS FRANÇA, 9,25M NO RUMO VDD. 41°20'SW, PELO LADO SUL, POR ONDE SE LIMIMTE COM TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA BENEFICIADO PELO PREDIO 43/44 DA AV. COM. CASTILHOS FRANÇA, DE PROPRIEDADE DE JOÃO PEDRO SOARES, MEDE 35,90M, NO RUOM VDD. 51°10'SE, PELOS FUNDOS OU LADO SUDESTE, POR ONDE SE CONFRONTA COM O TERRENO DE MARINHA BENEFICIADO PELO PREDIO 97/101 DE RUA 15 DE NOVEMBRO, DE PROPRIEDADE DE MOREIRA GOMES E COMPANHIA, MEDE 9,89M NO RUMO VDD DE 37°50'NE, E PELO LADO NORDESTE, AO LONGO DO ALINHAMENTO DA TV PADRE EUTICHIO, MEDE 35,35M NO RUMO VDD. 58°10'NW, ABRANGENDO UMA AREA DE 340,79M2 - 10/03/58 - CANCELADO POR ESTAR COMPLETO O RETANGULO PAGAMENTO BOL, C, 19/58 DP.	TERRENO ACRESCI DO DE MARINHA	AFORAMEN TO	URBANA	LUIZ BECHARA BUANAIN	1248	PA-5	248
17	AV.COM. CASTILHOS FRANÇA 54/56	O TERRENO É BENEFICIADO PELO PRÉDIO 54/56 DA AV. COM. CASTILHOS FRANÇA E MEDE 11.08M DE FRENTE POR 30.05M DE FUNDOS, LIMITA-SE AO NORTE COM TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA BENEFICIADO COM O PREDIO 58/59 DA MESMA AVENIDA, DE PROPRIEDADE DO BANCO DO PARÁ, AO SUL VOM TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA BENEFICIADO PELO PRÉDIO 52/53 DA MESMA AVENIDA, DE PROPRIEDADE DE JOAQUINA ALVES DE SOUZA E SILVA; A LESTE COM TERRENO DE MARINHA BENEFICIADO PELO PREDIO 119 DA RUA 15 DE NOVEMBRO DE PROPRIEDADE DE D. JOAQUINA SMITH DE ARAUJO; E A OESTE COM A AVENIDA COM. CASTILHOS FRANÇA. - 25/01/57- CANCELADO POR ESTAR COMPLETO O RETANGULO 'PAGAMENTO' BOLETIM DE CANCELAMENTO 3/57DP.	TERRENO ACRESCI DO DE MARINHA	AFORAMEN TO	URBANA	FRANCISCO BARBOSA RODRIGUES	229	PA-1	229
18	AV.COM. CASTILHOS FRANÇA 6/7	O TERRENO É BENEFICIADO COM O PRÉDIO 6/7 DA AV. COM. CASTILHOS FRANÇA, E MEDE 6,25M DE FRENTE E 35,10M DE FUNDOS, CONFIANDO DE UM LADO COM O PREDIO 8/9 DA REFERIDA AVENIDA DE PROPRIEDADE DE MARIA ROZA FARIA MARTINS, E DOOUTRO COM TERRENO BENEFICIADO PELO PREDIO 3/5 DA MESMA AVENIDA, DE PROPRIEADE DE AQLZIRA DE BARROS LIMA MARTINS - 27/02/58 - ESCRITURA PUBLICA DE RECOMPOSIÇÃO DA SOCIEDADE EM NOME COLETIVO E DE RESPONSABILIDADE SOLIDARIA E ILIMITADA QUE? SOB RAZÃO SOCIAL 'BARROS E CORDEIRO' CONSISTENTE NA LIQUIDAÇÃO DOS? DE UM SOCIO FALENDO ADMISSÃO DE NOVOS SOCIOS, O AUMENTO DO CAPITAL SOCIAL E UMA TRANSFORMAÇÃO EM SOCIEDADE ANONIMA, SOB A DENOMINAÇÃO 'BARROS E CORDEIRO COMERCIO E NAVEGAÇÃO SA' LAVRADO EM 21/06/16? NA JUNTA COMERCIAL DO PARÁ ONDE FOI AVERBADA? EM 3/7/56 E PUBLICADO NO D.O. DO PARÁ DE 05/07/56? SOB O N DE ORDEM 88 BOLETIM T 11/58DP PROC 608/56DP.	TERRENO ACRESCI DO DE MARINHA	AFORAMEN TO	URBANA	BARROS E CORDEIRO	81	PA-1	81

19	AV. COM. CASTILHOS FRANÇA 61/62	O TERRENO TEM A FORMA GEOMETRICA DE UM QUADRILATERO IRREGULAR MEDINDO DE FRENTE NO PERFILAMENTO DA AV. COM. CASTILHOS FRANÇA, 10,55M, NO RUMO DE 43°55'SW; PELO LADO QUE SE LIMITA COM TERRENO AFORADO, BENEFICIADO PELO PRÉDIO 58/59 DA MESMA AVENIDADA DE PROPRIEDADE DO BANCO DO PARÁ 33.10M; PELO LADO OPOSTO POR ONDE SE CONFRONTA COM TERRENO AFORADO BENEFICIADO PELO PRÉDIO 63 DE PROPRIEDADE DA THA AMAZON TELEGRAPH COMPANY, 32.35M; E PELO FUNDO 11,10M. LIMTA-SE AO SUL COM TERRENO DE PROPRIEDADE DO BANCO DO PARÁ, AO ? COM TERRENO DE PROPRIEDADE DA THE AMAZON TELEGRAPH COMPANY AO NORTE; A LESTE COM O TERRENO QUE FAZ FRENTE PARA A RUA 15 DE NOVEMBRO D EPROPIEDADE DO BANCO COMERCIAL DO PARÁ, E A OESTE COM A AV. COM. CASTILHOS FRNAÇA. - 19/10/48 - CANCELADO POR TER SIDO TRANSFERIDO À LEGIÃO DE NOSSA SENHORA RAINHA DO CORAÇÃO, CONFORME ESCRITURA PÚBLICA DE COMPRA E VENDA LAVRADA EM 03/06/48 A FL 100 DO LIVRO P316, EM NOTAS DO TABELIÃO EDGAR CHERMONT, DESTA CAPITAL, E DE ACORODO COM O DESPACHO DO CHEFE DE DELEGACIA DE 15/10/48, PROC. 277/48 BOLNT 51, AS FLS 7 DO L A1 SOBO Nº21.	TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA	AFORAMENTO	URBANA	JOSÉ VICTOR DE OLIVEIRA E AURORA COELHO DE OLIVEIRA	124	PA-1	124
20	AV. COM. CASTILHOS FRANÇA 68/70, ESQ. TV. CAMPOS SALES 11	O TERRENO TEMA FORMA DE UM QUADRILATERO IRREGULAR, E MEDE PELA FACE NORTE, POR ONDE SE CONFRONTA COM A AV. COM. CASTILHOS FRANÇA, 14,12M, NO RUMO VDD. 48°08'SW, PELA FACE PESTE, POR ONDE SE CONFRONTA COM A TV. CAMPOS SALES, 25,25M, NO RUMO VDD. 46°12SE, PELA FACE SUL POR ONDE SE CONFRONTA COM TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA AFORADO A PEDRO POMBO CHERMONT RAYOL, MEDE 13,60M, NO RUMO VDD. 48°25'NE, PELA FACE ESTE, POR ONDE SE CONFRONTA COM TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA AFORADO A PEDRO POMBO CHERMONT RAYOL, MEDE 23,22M, NO RUMO VDD. 44°53'NW, ABRANGENDO UMA AREA DE 321,4078M2 12/10/40 - CANCELADO POR DESPACHO DO SR CHEFE DO SERVIÇO REGIONAL EXARADO NO PROCESSO 25/40 EM 10/10/40, POR MOTIVO DE TRANSFERENCIA A JOÃO VASCONCELOS ALVES E SUA MULHER DONA IZABEL DO VALLE ALVES, BOL N T 24.	TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA	AFORAMENTO	URBANA	ISAURA E SARAH CORREA DO GUAMÁ	2234	PA-9	234
21	AV. COM. CASTILHOS FRANÇA 71/72	O TERRENO TEM A FORMA DE PARALELOGRAMO, MEDINDO DE FRENTE NO PERFILAMENTO DA AV. COM. CASTILHOS FRNAÇA 13,12M, NO RUMO 57°30'NE; DE FUNDO PELO LADO SUL, 13,12M DE FUNDOS 23,25M, ABRANGENDO UMA AREA DE 316M2. CONFRONTANDO AO NORTE COMA AV. COM. CASTILHOS FRANÇA, AO SUL COM O PREDIO 13/15 DA TR. CAMPOS SALES DE PROPRIEDADE DO REFERIDO FOREIRO E O QUE FAZ FRENTE PARA A RUA 15 DE NOVEMBRO, A LESTE COM O PREIDO 74/75 DA AV. COM. CASTILHOS FRANÇA, DE PROPRIEDADE DE D. EUGENIA DA SILVA GASPAS E A OESTE COM O PREDIO 68 DA MESMA AVENIDA DE PROPRIEDADE DE IZAURA E SARAH CORREA DE GUAMÁ. - 28/08/56 - CANCELADO POR TER SIDO A ALBERTO DE CHERMONT RAIOL CONFORME CERTIDÃO EXTRAIDA DOS AUTOS DE	TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA	AFORAMENTO	URBANA	PEDRO PEREIRA CHERMONT RAIOL	95	PA-1	95

		INVENTÁRIO DOS BENS DEIXADOS POR FALECIMENTO DO DR PEDRO PEREIRA CHERMONT RAIOL, DOS QUAIS COUBE EM PARTILHA AO HERDEIRO ALBERTO DE CHERMONT RAIOL O TERRENO EDIFICADO AQUI DESCRITO. A PARTILHA FOI HOMOLOGADA POR SENTENÇA PROFERIDA PELO SR JUIZ DE DIREITO DA 2ª VARA DR RAUL DA COSTA BRAGA EM 02/09/41 A QUAL PASSOU LIVRE E DEFINITIVAMENTE EM JULGADO BOLETIM N-T-44/56 PROC. 764/45DP.							
22	AV. COM. CASTILHOS FRANÇA ESQ. TV DA INDUSTRIA	FORMA DE UM HEXAGONO IRREGULAR, LIMITANDO-SE A OESTE COM A TV. DA INDUSTRIA, POR ONDE MEDE 25,00M, NO RUMO VDD DE 42°02'SW, AO SUL COM TERRENO BENEFICIADO COM O MESMO PREDIO, SITUADO FORA DA FAIZA DE MARINHA, POR ONDE MEDE 8,44M, NO RUMO VDD, DE 55°00'NE, A LESTE COM TERRENO DE MARINHA AFORADO A ILLIDIA AUGUSTA ANTUNES, POR ONDE MEDE 4,77M NO RUMO VDD, DE 39°55'NW, 0,55M NO RUMO VDD DE 50°12'SW, E 20,45M NO RUMO VDD DE 30°26'NW, AO NORTE COM A AV. COM. CASTILHOS FRANÇA, POR ONDE MEDE 9,00M, NO RUMO VDD DE 55°00'SW, ABRANGENDO UMA AREA DE 214,0595M2 - 23/10/47 - AVERBAÇÃO ESCRITURA DE COMPRA E VENDA QUE FAZ P HERDEIRO DE SARAH CAPPER ROBILARD DE MARIANI, A MARIA DE LOURDES LOBATO DE MIRANDA DO TERRENO DE MARIHA ACIMA DESCRITO, LAVRADE EM 01/09/47 AS FLS 144 LV 311 EM NOTAS DO TABELIÃO EDGAR DA GAMA CHERMONT DESTA CAPITAL BOL N T 53 PROC 984/46 DP 34,90747 NT.	TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA	AFORAMENTO	URBANA	SARAH CAPPER ROBILARD DE MARIANI	2625	PA-11	125
23	AV. COM. CASTILHOS FRANÇA 1/2/E AV. PORTUGAL 3	O TERRENO É BENEFICIADO PELO PRÉDIO 1 E 2 DA AV. COM. CASTILHOS FRANÇA, ESQUINA DA AV. PORTUGAL Nº3, CIDADE DE BELÉM, MEDINDO DE FRENTE, NO PERFILAMENTO DA AV. COM. CASTILHOS FRANÇA 12,63M NO RUMO DE 56°32'SW; PELO LADO OPOSTO CONFINANDO COM O TERRENO EDIFICADO AFORADO A D. IGNACIA LEITE CHERMONT, POR UMA LINHA QUEBRADA, MEDE NO 1º SEGUIMENTO 10,78M, NO SEGUNDO 7,90M, NO TERCEIRO 2,02M, CONFINANDO COM O AV. PORTUGAL, MEDE 12,90M NO RUMO 29°58'SE; PELO LADO OPOSTO, CONFINANDO COM O TERRENO EDIFICADO AFORADO A D. ALZIRA DE BARROS LIMA MARTINS E OUTROS, 20,56M, ABRANGENDO UMA AREA DE 185,6804M2, LIMITANDO-SE AO NORTE COM A AV. COM. CASTILHOS FRANÇA, AO SUL COM O TERRENO EDIFICADO, AFIRADO A D. IGNACIA LEITE CHERMONT, A LESTE COM O TERRENO TAMBÉM ADIFICADO AFORADO A D. ALZIRA DE BARROS LIMA MARTINS E OUTROS E A OESTE COM A AV. PORTUGAL. - 31/05/41 - CANCELADO POR MOTIVO DE TER SIDO TRANSFORMADO O TERRENO EM DUAS GLEBAS E ATUALMENTE REGISTRADO SOB O Nº1950 E 1951, CONFORME DESPACHO DO SR CHEFE REGIONAL, PROC. 501/940 BOL NC14.	TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA	AFORAMENTO	URBANA	MARIA DA SILVA SANTOS CHERMONT	159	PA-1	159
24	AV. COMANDANTE	BENEFICIADO PELO PREDIO Nº 8/9 DA AV. COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA, MEDE 11.30M DE FRENTE E 37,00M DE FUNDOS, CONFINA POR UM LADO COM O PREDIO Nº6/7 DA REFERIDA AVENIDA, DE	TERRENO ACRESCIDO	AFORAMENTO	URBANA	MARIA ROSA	16	PA-1	16

	CASTILHOS FRANÇA	PROPRIEDADE DE BARROS E CORDEIRO, DO OUTRO LADO COM O PREDIO Nº12 DE PROPRIEDADE DOS HERDEIROS DE D. MARIA DO CARMO FARIA DE CARVALHO E PELOS FUNDOS COM O PREDIO QUE FAZ FRENTE PARA A RUA 15 DE NOVEMBRO DE PROPRIEDADE DO MESMO FOREIRO; - 14/07/39 - TRANSFERIDO A ANTONIO FONSECA CRUZ, POR FALECIMENTO DO ANTIGO FOREIRO, TERMO LAVRADO EM 14 DE JULHO DE 1939, ÀS FLS 24V DO LIVRO 16 DESTA CHEFIA.	DO DE MARINHA			FARIA MARTINS			
25	AV. COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA 146	O TERRENO ESTÁ SITUADO A AV. COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA, E MEDE 600M DE FRENTE POR 21M DE FUNDO S, LIMITANDO-SE DE UM LADO COM O TERRENO AFORADO AO BANCO COMERCIAL DO PARÁ, DO OUTRO COM O TERRENO AFORADO A EMILIO DO AMARAL COUTINHO, E PELOS FUNDOS, COM O TERRENO QUE FAZ FRENTE PARA A RUA GASPAR VIANA, DE PROPRIEDADE DE D. CARMEM PINTO DE CARVALHO E OUTROS. - 03/07/39 - TRANSFERIDO A JOSÉ EDUARDO DE CAMPOS, POR ESCRITURA DE 18/05/39 LAVRADA AS? DO CARTÓRIO CHERMONT, AS FLS 59 DO LV282 - TERMO LAVRADO AS FLS 21V DO LV16 EM 03/07/39 - 19/09/1940 - CANCELADO DE ACORDO COM OFICIO N 1114 DE 29-08-40?	TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA	AFORAMENTO	URBANA	PEDRO PAULO PAES DE CARVALHO	34	PA-1	34
26	AV. COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA 2	O TERRENO ESTÁ SITUADO Á AV. COM. CASTILHOS FRANÇA, 2, MEDE 5,35M NO RUMO VDD. 56°36'SW, E PELA FACE QUE LIMITA COM TERRENO DE PROPRIEDADE DE D. MARIA DE BARRÓS LIMA MARTINS, MEDE 20,56M, NO RUMO VDD. 33°28'NW, PELA FACE QUE LIMITA COM D. INEZ LEITE CHERMONT POR UMA LINHA QUEBRADA DE TREIS ELEMENTOS MEDE PELO 1º 2,02M, NO RUMO 58°02'NE, PELO 2º ELEMENTO MEDE 7,90M, NO RUMO DE 37°58'SE, E PELO 3º MEDE 1,00M, NO RUMO DE 55°32'NE, PELA FACE QUE LIMITA COM O PREDIO DE ESQUINA MEDE TAMBÉM POR UMA LINHA QUEBRADA DE TREIS ELEMENTOS E DO QUAL É DESMEMBRADO POR ESTA DECLARAÇÃO DE PROSO EM VIA DE AFORAMENTO PELO PROCESSO 5.151/38, SENDO O 1º ELEMENTO DE 5,86M NO RUMO 29°58'SE, O SEGUNDO MEDE 1,00M NO RUMO DE 55°32'NE E PELO 3º MEDE 6,35M NO RUMO DE 37°58'SE. - 12/03/54 - ESCRITURA PUBLICA DE RECOMPOSIÇÃO DE CONTRATO DA SOCIEDADE MERCANTIL EM COMANDITA SIMPLES COM SEDE NESTA CIDADE, GIRANDO SOB A RAZÃO SOCIAL DE SILVA, DUARTE E CIA, E SUA TRANSFORMAÇÃO EM SOCIEDADE ANONIMA SOB A DENOMINAÇÃO - SILVA DUARTE FERRAGENS S/A LAVRADA A 30 DE MAIO DE 1913, EM NOTAS DO TABELIÃO EDGAR CHERMONT, DESTA CIDADE ÀS FLS 38 LV 346, PUBLICADA NO DIÁRIO OFICIAL Nº17.345 DE 19 DE JUNHO DE 1953, BOL DE TRANSFERENCIA 16 PROC. 503/40DP.	TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA	AFORAMENTO	URBANA	SILVA, DUARTE E COMPANHIA	1950	PA-8	200
27	AV. COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA Nº146	O TERRENO E BENEFICIADO PELO PRÉDIO Nº148 DA AV. COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA, E 81/85 DE RUA GASPAR VIANA, MEDINDO DE FRENTE 7,42M E 16,20M DE FUNDOS, LIMITANDO-SE DE UM LADO COM O PREDIO Nº150/152 DA AV. COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA, E Nº 87/89 DA RUA GASPAR VIANA, DE PROPRIEDADE DE JOÃO MARANHÃO E DO OUTRO LADO COM O PRÉDIO Nº140 DA	TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA	AFORAMENTO	URBANA	BANCO COMERCIAL DO PARÁ	24	PA-1	24

		REFERIDA AVENIDA E 75/79 DA RUA GASPAR VIANA, DE PROPRIEDADE DE PEDRO PAULO PAES DE CARVALHO - 30/07/1951 - ESCRITURA PUBLICA LAVRADA EM 04/07/1951 AS FLS 5V DO LIVRO 336 EM NOTAS DO TABELIÃO EDGAR CHERMONT DESTA CAPITAL, DEVIDAMENTE TRANSCRITA NO REGISTRO DE IMOVEIS 1º OFICIO DESTA CAPITAL?.							
28	AV. COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA Nº3/5	O TERRENO E BENEFICIADO PELO PRÉDIO Nº3/5 DA AV. COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA, MEDINDO DE FRENTE 4,16M E 33,00M DE FUNDOS, LIMITANDO-SE AO NORTE COMA AV. COMANDANTA CASTILHOS FRANÇA, AO SUL COM O TERRENO DE MARINHA QUE FAZ FRENTE PARA A RUA 15 DE NOVEMBRO, A ESTE COM O TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA BENEFICIADO PELO PREDIO Nº6/7 DA REFERIDA AVENIDA, DE PROPRIEDADE DE BARROS E CORDEIRO E A OESTE COM TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA BENEFICIADO COM O PREDIO Nº1/2 DA REFERIDA AVENIDA DE PROPRIEDADE DE D. MARIA VICTORIA CHERMONT DA COSTA. ANOTAÇÕES ILEGÍVEIS - 20/04/58 - CANCELADO POR ESTAR COMPLETO O RETANGULO PAGAMENTO BOLETIM C -39/58 DP.	TERRENO ACRESCI DO DE MARINHA	AFORAMEN TO	URBANA	ALSIRA DE BARROS LIMA MARTINS, MIGUEL ANTONIO DE BARROS LIMA E MANOEL ANTONIO DE BARROS LIMA	23	PA-1	23
29	AV. COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA Nº41/42	O TERRENO É BENEFICIADO PELO PRÉDIO Nº 41/42 DA AV. COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA, MEDE 11.00M DE FRENTE E 38,00M DE FUNDOS E LIMITA-SE AO NORTE COM A AV. COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA PREDIO Nº 43/44 DE PROPRIEDADE DE JOÃO PEDRO SOARES, AO SUL COM O PREDIO Nº 38 DA MESMA AVENIDA DE PROPRIEDADE DE EDGAR, ARLINGO, E WALDEMAR DA COSTA GUIMARÃES; A LESTE COM O TERRENO DE MARINHA BENEFICIADO PELO PREDIO Nº 81 DA RUA 15 DE NOVEMBRO DE PROPRIEADAE DA SOCIEDADE PORTUGUESA BENEFICIENTE E A OESTE COM A REFERIDA AVENIDA - 07/11/1944 - CANCELADO POR TER SIDO TRANSFERIDO A AUGUSTO NUMA PINTO E SUA IRMÃ MARIALUIZA PINTO DE AZEVEDO RIBEIRO, CONFORME DESPACHO DE 23/04/44 DO CHEFE REGIONAL SERIADO NO PROCESSO Nº 655/43 S.N. BOL. N. T-19.	TERRENO ACRESCI DO DE MARINHA	AFORAMEN TO	URBANA	AUGUSTO EDUARDO PINTO	13	PA-1	13
30	AV. COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA Nº43/44	O TERRENO É BENEFICIADO PELO PRÉDIO Nº43/44/DA AV. COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA E MEDE 9.00M DE FRENTE E 24,72M DE FUNDOS, LIMITA-SE AO NORTE COM O PRÉDIO Nº45/46 DA MESMA AVENIDA DE PROPRIEDADE DE LUIZ BECHARA NANSINAIN; AO SUL COM TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA BENEFICIADO PELO PRÉDIO Nº41/42 DE PROPRIEDADE DE AUGUSTO EDUARDO PINTO; A LESTE COM O TERRENO DE MARINHA QUE FAZ FRENTE PARA A RUA 15 DE NOVEMBRO DE PROPRIEDADE DE MANUEL DE SOUZA NEVES. DIGO DE MARIA A. COUCEIRO DA COSTA FARIA, A COSTA COM A AVENIDA COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA - 06/03/1953 - CANCELADO POR TER SIDO TRANSFERIDO A SIVA DUARTE E CIA. CONFORME ESCRITURA LAVRADA ÀS FLS 63 A 66 DO LIVRO Nº211 - A 6º CARTORIO NOTARIAL DA CIDADE DO PORTO, REPÚBLICA PORTUQUESA, DATADA DE 8 DE MAIO DE 1952, TRANSCRITA NO REGISTRO DE IMÓVEIS ÀS FLS 103 DO LIVRO 3-5 SOB Nº 11.658 EM	TERRENO ACRESCI DO DE MARINHA	AFORAMEN TO	URBANA	JOÃO PEDRO SOARES	6	PA-1	6

		12/02/1953 - AVERBADO ÀS FLS 20V/21 DO LIVRO AT-1 EM 06/03/1953 SOB O Nº DE3 ORDEM 56., BOLETIM N. T-13 PROC. 625/52.							
31	AV. COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA, ESQUINA AV. PORTUGAL	O TERRENO ESTÁ SITUADO Á AV. COM. CASTILHOS FRANÇA, ESQUINA COM A AV. PORTUGAL, BELÉM, FAZENDO FRENTE PARA A AV. PORTUGAL, E SOB O Nº 1/3 MEDE POR ESTA FACE 12,00M, NO RUMO 20°58'SE, PELA FACE QUE FAZ FRENTE PARA A AV. C. CASTILHOS FRANÇA, MEDE 7,30M, NO RUMO DE 56°36'SW, PELA FACE QUE LIMITA COM D. IGNACIA LEITE CHERMONT MEDE 10,78M, NO RUMO VDD. 55°32'NE, E PELO LADO QUE CONFINA COM O TERRENO DESMENBRADO DESTE PRASO TAMBÉM EM VIA DE AFORAMENTO (PROC. 5.151/38) MEDE POR UMA LINHA COMPOSTA DE TREIS ELEMENTOS SENDO O 1º COM 6,35M NO RUMO DE 37°58'SE, PELO 2º COM 1,00M NO RUMO DE 55°32'NE E PELO 3º MEDE 5,85M, NO RUMO DE 29°58'SE - 16/01/51 - MOTIVO DO CANCELAMENTO: EM FACE DO DESPACHO EXARADO AS FLS 24 PROC. 501/40 E AINDA EM VIRTUDE DA ESCRITURA PÚBLICA DE RECOMPOSIÇÃO DO CONTRATO SOCIAL DA FIRMA FERREIRA E MORAES, CONSISTENTE NA ADMISSÃO DE DOIS SOCIOS, RETIRADA DE UM ASSOCIADO, TRANFORMAÇÃO DA MESMA EM SOCIEDADE POR QUESTÃO DE RESPONSABILIDADE LIMITADA, SOB A DENOMINAÇÃO DE FUMARIA MINERVA DO VER-O-PESO LIMITADA, FIZ O BOLETIM N C-1.	TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA	AFORAMENTO	URBANA	FERREIRA E TAVARES	1951	PA-8	201
32	AV. COMANDANTE CASTILHOS FRNÇA 35/36	O TERRENO É BENEFICIADO PELO PRÉDIO Nº35/36 DA AVENIDA COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA, MEDINDO DE FRENTE 11,20M E 14,00M DE FUNDOS, LIMITANDO-SE DE UM LADO COM O PRÉDIO 38 DA MESMA AVENIDA, DE PROPRIEDADE DE EDGAR, ARLINDO E WALDEMAR DA COSTA GUIMARÃES, DO OUTRO LADO COM O TERRENO QUE FAZ FRENTE À TR. ORIENTAL DO MERCADO DE PROPRIEDADE DE LUDOVINA VILA NOVA DE BASTOS - 03/06/1941 - CANCELADO POR TER SIDO TRANSFERIDO A D. ODETTE VALLE DE LEAL MARTINS, CONFORME DESPACHO DE 11/03/41 DO SR. CHEFE DO SERVIÇO REGIONAL, PROCESSO 352/41 SR BOL. N. T-30.	TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA	AFORAMENTO	URBANA	JOSÉ LEAL MARTINS E MAXIMA LEAL MARTINS BENTES	31	PA-1	31
33	AV. CTE. CASTILHOS FRANÇA Nº83/87, ESQ T. FRUTUOSO GUIMARÃES	O TERRENO MEDE 21,30M DE FRENTE E 19,90M DE FUNDOS, CONFINANDO PELA AV. COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA, COM O PREDIO Nº80/82 DE JOSÉ JULIO DE ANDRADE E PELA TRAVESSA FRUTUOSO GUIMARÃES COM O PREDIO NO 12 DE PROPRIEDADE DA SOCIEDADE ANONYMA PREVIDENCIA RIOGRANDENSE - 19/01/1957 - CANCELADO POR SE ENCONTRAR COMPLETO O RETANGULO, PAGAMENTO BOLETIM C 2/57 A DE- SPU.	TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA	AFORAMENTO	URBANA	THE WESTERN TELEGRAF COMPANY LIMITED	26	PA-1	26
34	AVENIDA COM. CASTILHOS FRANÇA	O TERRENO TEM AS SEGUINTE DIMENSÕES: DE FRENTE PARA A AVENIDA COM. CASTILHOS FRANÇA 11,50M DE FUNDOS, 11,60M PELO LADO QUE CONFINA COM THE WESTERNS TELEGRAF CO. 23,26M E PELO LADO QUE CONFINA COM HENRIQUE ARTUR ALVES DE SOUZA 23,22M CONFRONTANDO AO NORTE COM A AV. COM. CASTILHOS FRANÇA, AO SUL COM TERRENOS DE MARINHA AFORADOS A ALVINO	TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA	AFORAMENTO	URBANA	JOSÉ JÚLIO DE ANDRADE	48	PA-1	48

		JOAQUIM DA SILVA, A LESTE COM TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA AFORADO A THE WESTERN TELEGRAF CO. E A OESTE COM TERRENOS ACRESCIDOS DE MARINHA AFORADOS A HENRIQUE ARTUR ALVES DE SOUZA - 19/03/1942 - CANCELADO POR TER SIDO TRANSFERIDO A S. D. JULIA DE BARROS SIMÕES PAES, CONFORME DESPACHO DE 19/03/42 DO SR CHEFE DO SERVIÇO REGIONAL ESCRITO NO PROCESSO 62 DE 1942 BOL N T-5.							
35	AVENIDA COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA Nº 74/75	O TERRENO MEDE 11,75M DE FRENTE POR 26,00M DE FUNDOS, LIMITA-SE DE FRENTE COM A AVENIDA COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA; PELO LADO DIREITO COM O PRÉDIO DE HENRIQUE ARTHUR ALVES DE SOUZA; PELO LADO ESQUERDO COM O PRÉDIO DO DR. PEDRO PEREIRA CHERMONT RAIOL E PELOS FUNDOS COM O PRÉDIO QUE FAZ FRENTE PARA A RUA 15 DE NOVEMBRO. - 24/02/58 - CANCELADO POR ESTAR COMPLETO O RETANGULO PAGTO BOETIM C - 08/58 DP.	TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA	AFORAMENTO	URBANA	EUGÊNIA DA SILVA GASPAR	1	PA-1	1
36	AVENIDA COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA Nº 13/16	O TERRENO É BENEFICIADO PELO PRÉDIO Nº13/16 DA AV. COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA E LIMITA-SE AO NORTE COM A TR. OCIDENTAL DO MERCADO POR ONDE MEDE 38,36M; AO SUL COM O TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA BENEFICIADO PELO PRÉDIO Nº 12 DA MESMA AVENIDA DE PROPRIEDADE DOS HERDEIROS DE D. MARIA DO CARMO FARIA DE CARVALHO; A LESTE COM O TERRENO DE MARINHA BENEFICIADO COM O PRÉDIO Nº 31 DA RUA 15 DE NOVEMBRO DE PROPRIEDADE DE JOSÉ MARIA MARQUES, A OESTE COM A AV. COMANDANTE CASTILHOS FRANÇA POR ONDE MEDE 13,708 MTS - 24/07/39 - TRANSFERIDO A ANTONIO DA FONSECA CRUZ, POR FALECIMENTO DA ANTIGA FOREIRA. TERMO LAVRADO EM 14 DE JULHO DE 1939, ÀS FOLHAS 25 VERSO DO LIVRO 16 DESTA CHEFIA.	TERRENO ACRESCIDO DE MARINHA	AFORAMENTO	URBANA	MARIA ROSA FARIA MARTINS	4	PA-1	4

Fonte: Termos de aforamentos da SPU

5.3 A URBANIZAÇÃO DO INTENDENTE ANTONIO LEMOS

Cristóvão Duarte levanta a hipótese de que o Intendente Antônio Lemos assumiu por inteiro a concepção do plano urbanístico elaborado por Nina Ribeiro, chegando mesmo a associá-la à sua extensa lista de realizações contabilizadas por sua administração, não diminui, no entanto, a importância e o significado histórico de sua administração que possui o mérito exclusivo de ter conseguido, durante os quase 14 anos estar à frente da Câmara Municipal de Belém, viabilizando um amplo e irreversível processo de transformação da cidade. Para Duarte, o senador Antônio Lemos foi um excelente estrategista, bastava conhecer os relatórios da Intendência que ele fez publicar, que são peças publicitárias fabulosas de seu governo e para nós fonte de pesquisa incomparável, e não chegou onde chegou por desconhecer as regras da política, da persuasão. Então fazia sentido de que ele associasse seu nome à grande realização, onde, de fato deixava as outras cidades brasileiras num patamar aquém do que Belém alcançava naquele momento.

Antônio Lemos, chegando ao patamar de presidente do importante Partido Republicano Paraense arriscou-se no campo da política com o mesmo destemor que enfrentara os revoltosos mares do Atlântico Sul quando era escrevente da Marinha Brasileira. Em sua trajetória política, candidatou-se a vários cargos eletivos⁹¹. O Intendente Antônio José de Lemos governou a cidade de 1897 à 1911 durante o apogeu da borracha. Também jornalista e proprietário do jornal A Província do Pará, fez publicar 07 relatórios onde descreve, em tom pessoal, todas as ações do executivo municipal compreendidas entre 1897 e 1908⁹². Trata-se de um importante e vasto manancial de informações sobre aquele período, abordando questões relativas ao funcionamento da

⁹¹ SARGES, Maria de Nazaré. “Antonio Lemos: uma ligação vivida no presente eterno”. In: Museu de Arte de Belém. Antonio José de Lemos: uma resignificação do mito. Belém: Prefeitura Municipal de Belém-PMB/Fundação Cultural do Município de Belém – FUMBEL/ Museu de Arte de Belém – MABE, 2014, p. 19.

⁹² O primeiro volume aborda os anos de 1897-1902. Impresso em Belém na Tipografia de Alfredo Augusto Silva, que funcionava na praça Visconde do Rio Branco, com 450 páginas e sem ilustrações; o segundo volume – ano de 1903 - com mais de 500 páginas, também sem ilustrações. Estas passaram a embelezar ainda mais os relatórios a partir de 1905. Embora governasse até junho de 1911, de 1909 em diante pararam as edições luxuosas dos relatórios. Existem os Relatórios de 1910 e 1911 do Intendente nos Arquivos de Obras raras no CENTUR. A queda do velho intendente impediu a saída do oitavo volume. Os sete volumes publicados formam o maior documentário de Belém tanto pelo texto, quanto pelas fotos, pelos mapas, plantas e gráficos. ROCQUE, Carlos. **Antônio Lemos e sua época: história política do Pará**. Belém: CEJUP, 1996, p.415.

cidade, incluindo a burocracia municipal, saneamento, abastecimento, transportes, saúde, educação, lazer, edificações, entre outras, destacando o discurso oficial da época, ideologicamente marcado pelo liberalismo político e pela coincidência higienista que presidiram o processo de modernização da cidade⁹³.

M^a de Nazaré Sarges, em sua obra “*Belém: riquezas produzindo a Belle époque (1870-1912)*”, afirma que vários estudiosos ao focar o contexto histórico da economia gomífera e seus efeitos de urbanização remetem o feito à Antônio Lemos⁹⁴:

Carlos Rocque diz que é difícil saber onde Lemos foi mais perfeito, visto que como político criou a maior oligarquia que já houve no Pará, enfrentando os mais respeitáveis nomes do republicanismo local; como jornalista fez de A PROVÍNCIA DO PARÁ⁹⁵ o melhor jornal de todo o norte e, sem qualquer exagero, um dos maiores do Brasil; como administrador transformou a pequena Belém em uma das mais modernas do país.

Humberto de Campos, que, através da teoria da metempsicose⁹⁶, tentou explicar como compreender a revelação de um espírito acabadamente aristocrático, prezando o luxo, amando a magnificência, apreciando as artes, protegendo as letras, em uma sociedade burguesa e mercantilizada, sem o auxílio que lhe sugerisse tais sentimentos”.

Para Leandro Tocantins, em seu livro Santa Maria de Belém do Grão Pará, a cidade de Belém teve sua Renascença na época de Antônio Lemos.

Era dia 18 de novembro de 1897 e Antônio Lemos preparava-se para assumir, pela primeira vez, o cargo de Intendente Municipal de Belém. Ao assumir a Intendência Municipal, Antônio Lemos na sua primeira reunião ordinária do Conselho Municipal, em 1898, reflete claramente em seu discurso suas concepções sobre “ordem”, “harmonia”, “civilização” e “progresso”, parâmetros fundamentais na consolidação do novo regime que se instaurou no país. É sob a égide do pensamento positivista associado ao movimento urbanizador que ocorria na Europa que Lemos administrou Belém, cidade situada do

⁹³ DUARTE, op. cit., 1997, p.67.

⁹⁴ SARGES, op.cit., 2010, p.155-156.

⁹⁵ A Província do Pará fundada em 25 de março de 1876 pelo Dr. Joaquim José de Assis, por Antônio José de Lemos e por Francisco de Souza Cerqueira. A Província formou um corpo de colaboradores “pagos”, coisa até então inaudita, mas que lhe permitia escolher o melhor do melhor e exigir serviços em vez de os pedir; organizou sua sessão telegráfica; criou o serviço de notícias noturnas – até então os acontecimentos ocorridos depois das 7 ou 8 horas da noite só eram publicados pela imprensa 36 horas depois; colaboradores competentes na sessão mercantil que se tornou desde logo repositório de informações precisas e fidedignas para os leitores do comércio. OURIQUE, Jacques. Catálogo O Estado do Pará na Exposição Nacional do Rio de Janeiro – 1908. Rio de Janeiro: *Typographia Leuzinger*, 1908, p. 38-39.

⁹⁶ Os homens se repetem nos homens: Alexandre reappareceu em Napoleão. Paul Saint-Victor descobriu em Carlos XII a mais completa encarnação de Atila. E não seria difícil ver em Antônio Lemos a importuna representação de Médici ou Rei Sol, desvalorizando apenas, no homem e na obra, pelo evidente prosaísmo da época e pela triste vulgaridade do cenário”.

“lado debaixo do Equador”, habitada por pessoas com diferentes culturas e experiências diversas⁹⁷.

Figura 75 - Antônio Lemos em seu aniversário de 1909.



Fonte: Revista Paraense Nº 31 de 27/03/1910⁹⁸.

⁹⁷ SARGES, Maria de Nazaré. **Memórias do “Velho Intendente” Antônio Lemos**. Belém: Pakatatu, 2002, p. 113-114.

⁹⁸ Revista Paraense, Anno II, Nº 31, 27/03/1910.

Uma série de melhoramentos foi realizada no espaço urbano de Belém, como pavimentação das ruas, construção de praças e jardins, usinas de incineração de lixo, limpeza urbana, tudo isso controlado pelo código de posturas, baseado em ideias liberais. Entretanto, todo esse “progresso” era localizado e dirigido à área central da cidade, onde habitava a elite local e parte da classe média nascente⁹⁹. Como qualquer cidade brasileira, Belém tinha na insalubridade o problema mais grave, e combatê-la era a condição *sine qua non* na materialização do projeto de embelezamento da cidade. Para isso, impunha-se a ordenação do espaço urbano através do disciplinamento dos hábitos da população, do emprego de mecanismos de controle como a Fiscalização, a Postura Municipal e as Leis e Posturas Municipais, tudo em nome do interesse coletivo¹⁰⁰. Importa lembrar que a ideia de codificar as leis municipais, embora já existissem as posturas, está associada ao interesse que tinha em torná-las “modernas” e colocá-las a serviço da disciplinarização do meio urbano. Para operar todas essas transformações, o Intendente teve auxílio do Governo do Estado no plano geral de “embelezamento e saneamento” da cidade, uma vez que o município não possuía recursos suficientes para tal empreendimento.

Para dotar a cidade de melhoramentos indispensáveis, acelerar o seu progresso, para saneá-la e urbanizá-la, Carlos Rocque lembra que Antônio Lemos adotou a política de concessões, tão criticada pela oposição: para a limpeza pública, para a rede geral de esgotos, para o Mercado de Ferro, para o matadouro modelo, para o entreposto de inflamáveis, para os quiosques de ferro e de madeira, para o Mercado Municipal, para construção do Mercado do Reduto, para construção, conservação e exploração das projetadas avenidas Serzedelo Correa, Ferreira Pena e Gama Abreu, para iluminação elétrica da cidade e bondes elétricos¹⁰¹. A viação urbana por tração elétrica desde 15 de agosto de 1905, servindo a cidade por 13 linhas, é de concessão da *Pará Electric Railway and Lighting Company*, bem como a iluminação da cidade pela mesma empresa inglesa que nela empregou 2.334 lâmpadas, sendo 2.154 pequenas e 180 grandes, de arco voltaico¹⁰².

⁹⁹ SARGES, op.cit., 2010, p.158.

¹⁰⁰ SARGES, op.cit., 2010, p.158.

¹⁰¹ ROCQUE, op. cit., 1996, p. 466.

¹⁰² OURIQUE, op. cit., 1908, p. 33-34.

A capital paraense passou a ser na época do *boom* gomífero, o porto por onde saía a maior parte de produção da Amazônia da borracha para ser exportada para o exterior¹⁰³. A base do sistema comercial montado para a exploração do látex foi o capital estrangeiro, já que não havia na época, capital capaz de sustentar o empreendimento. Esse sistema gerido conjuntamente pelo Governo do Pará e por empresas estrangeiras, sem que deixasse de ter parceiros locais, baseou-se numa série contínua de laços de dependência, gerando diversificada cadeia de créditos que incluía companhias de seguro, casas bancárias, casas aviadoras, proprietários de terras, companhias de navegação, casas de crédito comercial, companhias seguradoras, seringalistas e seringueiros. As mudanças econômicas transformaram Belém em centro de negócios e, ao mesmo tempo, em local de residência e convívio da classe alta e da ampla classe média. O Governo do Pará e a Intendência de Belém reconstruíram a cidade sistematicamente durante todo o ciclo, por um lado urbanizando bairros anteriormente rurais, como Nazareth e, por outro, procurando construir novos bairros com ares rurais como o Marco e a Pedreira, demonstrando um avanço conceitual de periferia urbana¹⁰⁴.

A preocupação do intendente com a estética da cidade tornou-se tão transparente que, de imediato, ele procurou sistematizar normas que transformassem os logradouros públicos em espaços atraentes. A remodelação da cidade exigiu do poder público duas medidas básicas: 1ª) criação de uma lei que concretizasse ou facilitasse a ação ordenadora do Estado; e, 2ª) criação de medidas reguladoras dos usos dos moradores da cidade. Para isso, a Intendência Municipal baixou a Lei nº 255, de 28 de março de 1899, determinando uma reorganização na secção de obras municipais, que a partir de então passou a ter três diretorias, sendo duas técnicas e uma de expediente, compostas cada uma das duas primeiras de um engenheiro-auxiliar, um desenhista e um condutor, e a última, de um oficial. Ficava também prescrita a organização de uma comissão arrumadora, composta de um agrimensor e um arrumador, e a organização de um serviço de arborização, dirigido por um arborizador e um ajudante¹⁰⁵.

¹⁰³ SARGES, op.cit., 2010, p.177.

¹⁰⁴ CASTRO, op. cit., 2010, p. 143-144.

¹⁰⁵ SARGES, op.cit., 2010, p.180.

A pavimentação¹⁰⁶ das ruas de Belém, antes de embelezar esteticamente a cidade e facilitar a circulação da população, se constituía em uma das formas de combate à sujeira, pois “as lamas agridem a nova sensibilidade”. A distribuição dos tipos de revestimentos na cidade deu-se da seguinte forma:

(...) paralelepípedos de granito nas principais avenidas: 15 de Agosto, Nazaré, Independência, São Jerônimo (até 22 de Junho, atual Alcindo Cäcela), todo o bairro do comércio, as principais ruas do Reduto e da Cidade Velha, a Av. Generalíssimo Deodoro e a praça Brasil, até a Av. Gentil Bittencourt; usou o sistema de calçamento por macadame (que consiste numa camada de pequenas peças de granito, basalto, etc., misturadas com areia e cimento, numa espessura de 0,30mm) nas travessas centrais de menor trânsito; usou paralelepípedo de asfalto nas vias que circundam o Theatro da Paz, para que o tráfego de “veículos condutores de passageiros, circulando junto a esse prédio estadual” não perturbasse “os assistentes das funções daquela casa de espetáculos”; utilizou pedras irregulares nas ruas de menor trânsito, e aterrou grande trecho das zonas baixas de Belém e quase todo o bairro de Batista Campos, Marco, Cremação, Guamá, Telégrafo, Umarizal e São Braz.

A iniciativa privada atuando coadjuvante e parceira, se encarregava de estender às residências e ao comércio as novas feições arquitetônicas da Belém eclética. O setor construtivo apoia-se em larga utilização de materiais, técnicas e mão-de-obra importados. É nesse cenário que se assiste à substituição do modelo tradicional da residência urbana amazônica, a “puxada” por construções mais elaboradas – os sobrados e palacetes¹⁰⁷. Entre os inúmeros palacetes residenciais e comerciais do período destacam-se a Loja Paris N’América (construída entre 1906-1909), o Palacete Pinho (1897), o Palacete Augusto Montenegro (1905) e o Palacete Bolonha (1915), todos ainda existentes.

O período de apogeu da economia da borracha produziu em Belém um processo de transformação que tentava dar à cidade as feições urbanas de suas pretensas congêneres às margens do Tâmis e do Sena. Ao se tratar da “Era da Borracha”, Paris sempre parece estar associada à felicidade, apogeu. Paris é alterego da Belém-látex sonhada. É interessante observar que sempre caminham juntos, em todos os relatos, seja no próprio material discursivo relatado, seja na estrutura de relatar:

De Paris vieram as louças compradas por meu pai, as baixelas. E vieram também as bebidas para a festa, as rendas, os bordados, as roupas de cama e mesa. Era tudo Paris, naqueles tempos em que não tínhamos ágios nem tarifas,

¹⁰⁶ Era considerada uma das obras prioritárias na municipalidade, sendo autorizado pela Lei nº 51, de 27.12.1897 o aumento do crédito da verba “Calçamento da Cidade” do orçamento vigente, com a quantia de cento e sessenta e seis contos de réis.

¹⁰⁷ CASTRO, op. cit., 2010, p. 177. A puxada consistia num prédio composto por uma sala inicial, comumente chamada de alcova, uma sala de visitas, e por um espaço posterior chamado de varanda, ao qual se unia a cozinha, unidos por um longo corredor preenchido de janelas, ao lado do qual ficavam os quartos.

em que exportávamos as nossas matérias-primas e os dólares e as libras davam para tudo, para todas as loucuras¹⁰⁸.

As condições de saneamento da cidade eram precárias e, por isso, era necessário tratar da canalização dos esgotos, da pavimentação das ruas, do abastecimento da água e da construção de um forno crematório para evitar a contaminação do solo¹⁰⁹. Antônio Lemos, em seu Relatório de 1904¹¹⁰, diz que de nada adiantavam as linhas de bondes elétricos, a rede geral de esgotos, a limpeza da cidade, a drenagem dos pântanos, o aterro das depressões, o nivelamento das ruas, a reforma das praças e parques, a construção de excelentes prédios públicos, se as edificações particulares não se harmonizassem com todos esses melhoramentos. Ainda relatou:

Basta o horror dos trapiches e aqueles escandalosos barracões em frente à Alfandega, para o serviço dessa repartição, tudo com prejuízo da estética e da higiene, a interceptarem a liberdade dos ventos gerais que caem sobre a cidade, para demonstrar o erro dos que nos precederam na gestão das coisas municipais. Basta isso, enveredemos agora por sendas outras, abramos espaço ao ar e à luz¹¹¹.

No bojo dessa disponibilidade de recursos e de técnicas vê-se surgir como estilo marcante da modernidade o ecletismo. Formalmente definido como uma tendência a mesclar os elementos de repertórios diversos num mesmo conjunto, o ecletismo poderia ser melhor compreendido, no entanto, como o ápice do desenvolvimento do chamado período historicista em arquitetura. O ferro imbuído das características mais evidentes do processo de modernidade, tornou-se marca sensível da urbanidade de Belém: o Mercado de Peixes do Ver-o-Peso, uma Estação de Ferro para Bragança parcialmente construída, o Mercado Municipal de Carnes, uma sucursal do Corpo de Bombeiros, dois Reservatórios de Água, o refeitório do Asilo D. Macedo Costa, além de quiosques e conjuntos decorativos e utilitários de praças, ruas, como coretos, postes, bancos e relógios, foram algumas das iniciativas públicas na construção com ferro. Vários estabelecimentos comerciais e residências o utilizaram, tanto parcialmente: a livraria Tavares Cardoso, a Loja Paris N^o América e três chalés no sistema *Danly*¹¹².

¹⁰⁸ CASTRO, op. cit., 2010, p. 154-155.

¹⁰⁹ SARGES, op.cit., 2014, p. 22.

¹¹⁰ BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1903**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na sessão de 15/11/1902 pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de Lemos. Belém: Typografia de Alfredo Augusto Silva, 1904.

¹¹¹ BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1903**., 1904.

¹¹² CASTRO, op. cit., 2010, p.177-178.

Na gestão de Antônio Lemos e Augusto Montenegro foram contratados vários arquitetos e engenheiros: Filinto Santoro em vários palacetes residenciais, incluindo o do próprio governador, colégio Gentil Bittencourt, Mercado de São Braz; Raimundo Vianna e Bento Miranda em 1899 assinam um importante contrato com a intendência – a construção do Mercado de Ferro do Ver-o-Peso; Domingos Acatauassu Nunes no acompanhamento da construção da Basílica de Nazaré em 1909 e nas demais obras da intendência; Francisco Bolonha na construção do 2º pavimento do Mercado Público e melhoramentos internos em ferro no estilo Art Nouveau, fornecedor de gelo para a cidade, construtor e proprietário da Vila Bolonha do Palacete Bolonha, sua residência, o Reservatório Paes de Carvalho e outros palacetes, onde terminam a primeira década do século XX como profissionais experientes e de prestígio.

Geraldo Coelho¹¹³, na sua obra *A Lira de Apolo*, percebe que na Belém de Lemos e no Pará de Montenegro¹¹⁴, o mecenato não se limitou a uma relação de favorecimento dos governantes para com determinados artistas¹¹⁵, homens de letras¹¹⁶ ou de ciências, como se deu no II Reinado. Aqui, o mecenato foi praticado em torno de obras públicas de grande significado social ou ainda a abertura de espaços urbanos, de praças, com traçados e soluções paisagísticas europeias. Nesse caso, tanto Lemos como Montenegro recorrem aos artistas locais ou a estrangeiros, seguindo a estratégia de manter em Belém um corpo simbólico que remetesse a Paris matricial e metafórica da belle époque: “a belle époque, em última análise, edulcorou a dramática dialética da revelação e do encobrimento, da aparência e da essência, no limite em que tudo que é sólido se evapora no ar¹¹⁷”.

Se o projeto de expansão de Nina Ribeiro representou uma concepção urbanística avançada e transformadora, a administração municipal de Antônio Lemos representou uma força efetivamente realizadora da urbanização da Belém moderna. E com ela a

¹¹³ COELHO, Geraldo Mártires. *A lira de Apolo*. Belém: Editora Estudos Amazônicos, 2014, p. 21.

¹¹⁴ Augusto Montenegro, Governador do Pará em dois mandados (de 1º de fevereiro de 1901 à 1º de fevereiro de 1909), formado em Direito, juiz, diplomata, deputado federal. Como representação da cultura erudita da elite da borracha, dispunha de um patrimônio intelectual formado em matrizes francesas e inglesas, condição e circunstância que representariam na condução dos longos anos de governo.

¹¹⁵ Trabalhos de pintores expressivos como Theodoro Braga, Antônio Parreiras, De Angelis, Giovanni Capranesi.

¹¹⁶ Nomes como Humberto de Campos, Joseph Casse, Theodoro Rodrigues, Eustáquio de Azevedo, Paulino de Brito, Virgílio Cardoso de Oliveira e João Lúcio de Azevedo são apenas alguns nomes de homens de letras da Belém *fin de siècle*.

¹¹⁷ COELHO, op. cit. 2014, p.25.

concretização de uma nova imagem de cidade¹¹⁸. Mas essa nova imagem da cidade começará a ser vista pela baía do Guajará. Esta vista, muitas vezes relatada pelos viajantes e estrangeiros que aportavam em Belém, se tornou símbolo emblemático da cidade. A nova imagem será apresentada através da construção e do movimento do novo porto a ser elaborado a partir de 1906 por *Percival Farquhar*, onde um novo litoral será construído e nova forma será dada a orla da cidade. Desejoso de ir além do que já existia da bela arquitetura portuguesa, o intendente inspirado pelos novos ventos vindos de Paris, de Viena, decidiu que a cidade deveria ser uma “*Petit Paris*”, afinal era preciso transformar as ruas estreitas e os becos acanhados em espaços que viessem a ser um boulevard amazônico de inspiração parisiense. Desta maneira, iniciam-se os projetos e obras de saneamento e embelezamento da cidade¹¹⁹.

A modernização do porto de Belém era vista de várias formas, mas sob uma só perspectiva: o progresso da cidade. Para os engenheiros, o reordenamento do centro urbano só seria possível através da reestruturação da ineficiente zona portuária, inadequada para o recebimento cada vez maior do fluxo de pessoas, mercadorias e veículos. Para as autoridades fiscais, a modernização do porto significava o aumento de arrecadação e para a Praça do Comércio a redução de custos e prejuízos. Para os higienistas, o desenvolvimento da cidade passava obrigatoriamente pelo saneamento da zona portuária. Para imprensa e autoridades, significava desenvolvimento econômico e social, a inserção da cidade nos padrões de civilização do modelo do urbanismo moderno ocidental.

5.4 FARQUHAR, O PORTO E A AVENIDA

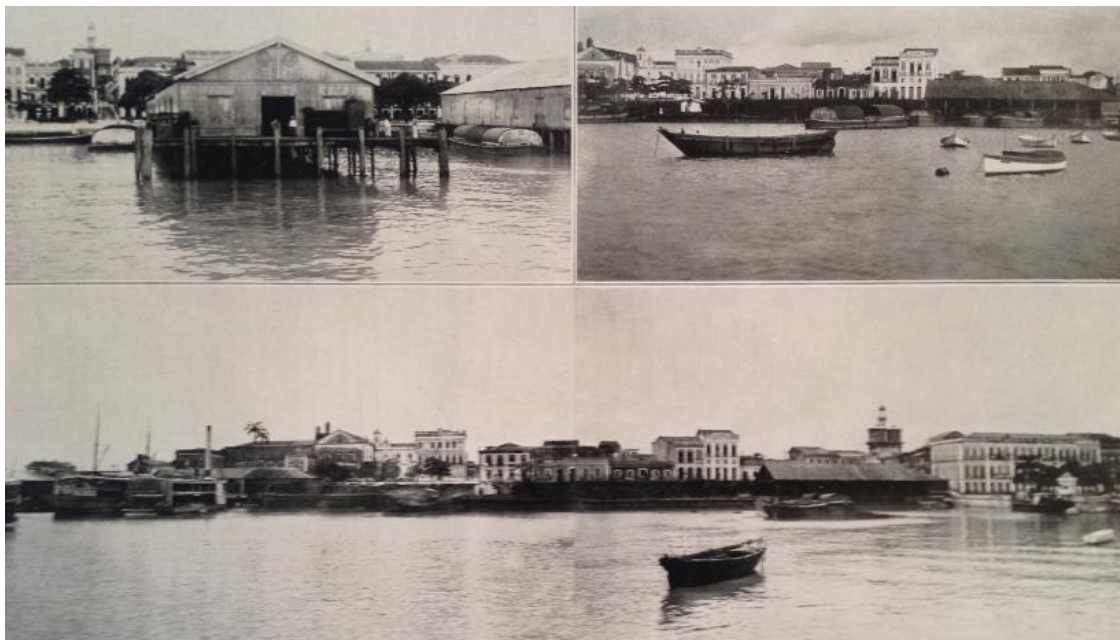
O movimento comercial de Belém durante todo o século XIX mostrava-se intenso, com a exportação de grandes quantidades de cacau, café, algodão, cravo, couro, madeira e, posteriormente o látex. Esse era um dos motivos que a cidade começa a reclamar da construção de um porto que atendesse às suas necessidades, pois o que existia até então era um pequeno cais e uma rampa. Floresceram às margens da Baía do Guajará trapiches de madeira. Mas o impulso determinante para a construção de um novo porto é, de fato,

¹¹⁸ DUARTE, op. cit., 1997, p.72.

¹¹⁹ SARGES, op. cit., 2014, p.22.

o início do chamado “Ciclo” da Borracha, cujas exportações, por volta de 1897, atingem níveis bastante elevados.

Figura 76 – Imagens do cais de Belém, no início do século XX, destacando-se o trapiche da Cia. *Booth Line*, depósito de carvão e oficinas da Companhia Amazonas.



Fonte: [https://www.delcampe.net /fr/collections/cartes-postales/](https://www.delcampe.net/fr/collections/cartes-postales/)

Na última década do século XIX o Governo Federal resolveu enfrentar o problema: a borracha iria dar a Belém um porto, como sua importância econômica requeria. Data de 1897 o estudo do Eng^o Domingos Sérgio de Sabóia e Silva que apresentou um projeto de melhoramento das instalações portuárias de Belém, propondo o prolongamento do cais então existente até o comprimento de 4.300m, um vasto aterro junto ao cais e, sobre ele uma avenida marginal, onde preconizava a regularização do litoral da cidade junto à baía do Guajará onde para ele de acordo, aliás, com a opinião da época, as docas do Ver-o-Peso, Reduto e Souza Franco deveriam desaparecer pelo aterramento, consideradas nas condições em que se achavam como prejudiciais à salubridade pública. Ressalta, ainda, a falta de acostamento dos navios de maior calado. Com base nesse estudo o Governo Federal abriu concorrência para execução das obras, e segundo Antônio Penteado, em 15 de novembro de 1902, foi vencida por *João Augusto Cavallero e Frederico Bender*. A concorrência em apreço foi anulada em virtude dos

signatários da proposta aceita não se apresentarem para assinar o contrato no prazo marcado¹²⁰.

O jornal *Folha do Norte* explana que o motivo pelo qual os signatários da proposta não assinaram o contrato tratava-se da consequência dos recursos financeiros que, esperados da Alemanha, vieram a faltar-lhes no momento oportuno. Persistindo no ânimo de levar a efeito a obra gigantesca, o Sr. *Cavallero* continuou a procurar elementos para ver realizado o melhoramento, que por si só não poderia empreender. Conseguiu dotar a cidade de um elemento considerável de progresso, trouxe a linha de navegação alemã “*Hamburg-Amerika-Linie*” dirigida para o norte do Brasil. Assim, *Cavallero* persiste no animo de levar a efeito a obra gigantesca:

Graças a esta infatigabilidade que levou nosso patrício a procurar em capitães diversas fazer conhecidas as vantagens que o melhoramento do porto de Belém asseguraria à Empresa que o quisesse realizar, ponde ele, com outros companheiros, despertar o interesse do grande capitalista americano *Percival Farquhar*, aliado a opulenta empresa canadense *Light and Power*, para se propor a fazer effectivo o vasto plano de melhoramentos projectado pelo engenheiro Sabóia. Quando porém, assim se moviam os interesses americanos em busca de nossa região, já o Ministério da Viação havia dado a concessão da obra ao Dr. Demétrio Ribeiro, em vias de organização de uma empresa na Europa. Felizmente os obstáculos que dahi poderiam surgir puderam ser removidos, e o ilustre ministro do governo provisório da Republica não duvidou em desistir da sua concessão em favor do novo proponente, que se mostrava a realizar a aspiração paraense. Convergidas assim todas as vistas, ponde o Sr. Lauro Muller, que desde as primeiras conferencias com o Sr. *Cavallero* e capitalista Farquhar, se mostrara fortemente animado em favor da nova proposta, trabalhar com todo afinco e dedicação, procurando os melhores esclarecimentos sobre o plano a executar-se e sobre todos os assumptos que lhe ficariam affectos¹²¹.

Na virada do século XX o porto de Belém receberá importantes transformações que permitirá não só ganhar espaço no solo urbano de suas cercanias como agilizará as transações de carga e descarga do setor para o escoamento da borracha. Era a modernização e o reaparelhamento do sistema portuário através da implantação de novas infraestruturas¹²². Em 1906 o poder legislativo autorizou a concessão desses

¹²⁰ PENTEADO, op. cit, 1973, p. 62 apud Sabóia e Silva, Engº Domingos Sérgio. Relatório de 31 de dezembro de 1897, em Porto de Belém, pg.6.

¹²¹ *Folha do Norte*, 22 de abril de 1906. Pag. 1.

¹²² O mesmo aconteceu com outras cidades do Brasil com relação ao sistema portuário como em Recife em 1909-1915, Salvador em 1905-1921, Porto Alegre em 1911-1921 e Rio de Janeiro em 1902-1911. LEME, Maria Cristina. **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. Bahia: EDUFBA, 2005, p.241-253.

melhoramentos ao Eng.º *Percival Farquhar*¹²³ através do Decreto nº 5.978 de 18 de abril de 1906.

Percebendo a importância da construção de um porto na cidade de Belém, pelo fato da Amazônia ser a região de maior produção de borracha do mundo naquela época, assim como possuir a maior e mais moderna frota fluvial destinada ao transporte interno, o Eng.º Percival Farquhar, possuidor de uma larga visão administrativa, conseguiu também do Governo Federal a concessão para explorar os serviços portuários após a construção do porto.

Através do Decreto nº 6.283 de 20 de dezembro de 1906, o Exmo. Sr. Presidente da República Dr. Francisco de Paula Rodrigues Alves, juntamente com o ministro de Estado de Negócios de Indústrias, Viação e Obras Públicas, *Dr. Lauro Severiano Muller*, autorizam a funcionar no Estado do Pará a “*Port of Pará*”, empresa organizada pelo próprio Eng.º *Percival Farquhar* por meio de ações vendidas nas bolsas de valores da França, Bélgica, Canadá e Estados Unidos da América do Norte. Exercendo o direito de sua concessão da *Port of Pará*, como primeiro passo, encampou todos os trapiches do litoral da cidade, providenciando a demolição dos mesmos e construindo em seus lugares o moderno cais de Belém, com instalações tidas até hoje como as melhores do Brasil¹²⁴.

Desde que inaugurou a *Light* do Rio de Janeiro, Farquhar foi rondado ano após ano por especuladores que lhe ofereciam concessões e propriedades no Brasil. Uma das razões para Farquhar se interessar pela concessão do Porto de Belém foi a garantia do governo brasileiro em pagar 6% de juros sobre o capital e, além disso, a companhia privada do porto receberia uma taxa-ouro¹²⁵ especial de 2% sobre todas as importações.

¹²³ *Percival Farquhar*, um dos mais persuasivos empreendedores do ramo ferroviário na história econômica das Américas, nasceu em 19 de outubro de 1864 em *York*, estado da Pensilvânia. Seus pais *Elizabeth Newbold Jessop* e *Arthur Briggs Farquhar*, eram quacres – membros da Sociedade de Amigos, nova denominação cristã surgida em meados do século XVII na Inglaterra, na época da Reforma Protestante. Farquhar chega ao Brasil em 1904 e trabalhará incessantemente até o início dos anos de 1950. Os empreendimentos realizados por ele se estendem do Pará ao Rio Grande do Sul, passando por todas as grandes capitais brasileiras. É admirável o ecletismo de seus interesses no Brasil: bondes, ferrovias, navegação, portos, hidrelétricas, criação de gado, frigoríficos, colonização de terras, extração e comercialização de madeira, fabricação de celulose e papel, e nos últimos tempos, minério de ferro e siderurgia. *GAULD, Charles A.* Farquhar, último Titã. São Paulo: Editora Cultura, 2006, p. 31.

¹²⁴ COMPANHIA DOCAS DO PARÁ. Porto de Belém. Belém, 1977, p.4-5.

¹²⁵ Muito navios preferiam o porto de Manaus para evitar a taxa ouro de 2%, coletada pelo porto do Pará. Isso preocupava Farquhar que com objetivo de igualar Pará e Manaus conseguiu das autoridades federais

Farquhar fez com que *W. L. Bull e Pearson* comprassem ações e se tornassem diretores da empresa e, na qualidade de presidente, registrou a concessão da *Port of Pará*¹²⁶ em 7 de setembro de 1906 nos escritórios da *Corporation Trust Cº, em Portland*, Estado do Maine, junto com a *holding*, a *Brazil Railway*. Ele gostou do nome porque, em 1906, “Pará” era sinônimo de borracha em qualquer lugar do mundo¹²⁷.

Figura 77 - Ações da Companhia Port of Pará emitidas pelo Banco de La Union Parisiense.



Fonte: CDP. Porto de Belém: primeiro centenário. Belém: Editora Publicarte, 2009, p.10.

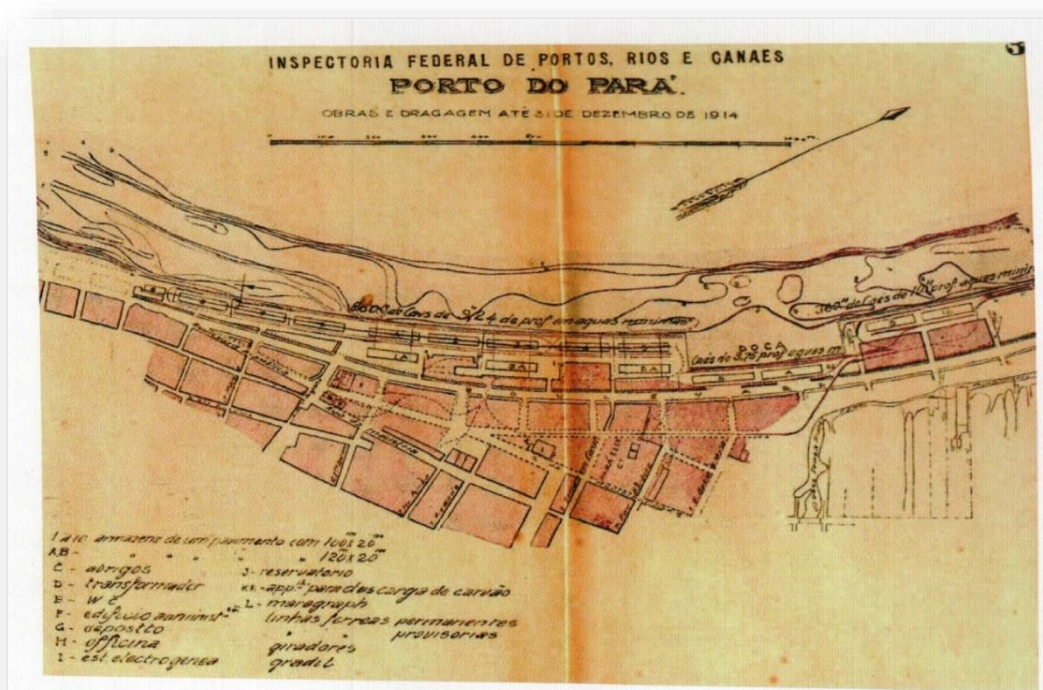
o Decreto nº 8.045 de 02 de junho de 1910, suspendendo a taxa de 25 DE Belém. GAULD, op.cit., 2006, p.142.

¹²⁶ A certidão de organização da companhia data de 12 de novembro de 1906, sendo apenas em 20 de dezembro de 1906 que é aprovado o Decreto nº6.283. PENTEADO, op. cit., 1973, p.74.

¹²⁷ GAULD, 2006, p. 132.

Em sua biografia sobre *Farquhar, Charles Gauld* afirma que em Nova York, *Pearson*¹²⁸ ajudou Farquhar a esboçar os projetos para as obras do porto juntamente com o engenheiro-chefe, *Elmer L. Corthell*, que havia trabalhado com *James B. Eads* na construção de seus molhes na embocadura do rio Mississipi. De acordo com o projeto, haveria 2km de cais, com paredes feitas de pesados blocos de concreto e mais 16 armazéns com estrutura de aço, que ocupariam uma avenida e suas ruas transversais, cobrindo quase 300.000m² de aterro, além de guindastes e equipamentos a serem alimentados por uma usina termoeétrica. A companhia teria de dragar um canal de acesso com 5,5km de comprimento e uma bacia de giro com 9m de profundidade para as manobras do navio¹²⁹.

Figura 78 - Projeto da firma S. Pearson & Sons do Porto de Belém



Fonte: CDP. Porto de Belém: primeiro centenário. Belém: Editora Publicarte, 2009.

A *Folha do Norte* anunciava com o título em letras maiúsculas “AS OBRAS DO PORTO DE BELÉM” sobre o novo contrato assinado com *Percival Farquhar* para o melhoramento da obra tão aspirada. Nessa matéria faz um breve histórico do problema e relata que desde 1847 quando o eminente naturalista *Castelnau*, maravilhado das riquezas

¹²⁸ Os planos de melhoramento do novo cais de Belém foram elaborados pela firma inglesa S. Pearson & Sons, construtora dos portos de Liverpool, Londres e Vera Cruz.

¹²⁹ GAULD, 2006, p. 136.

tocantinas que viera explorar, exclamava: "Esta bella Província há de seguramente tornar-se a mais rica da América do Sul". O melhoramento do porto de Belém tornava-se desde muito uma das suas mais altas aspirações e a mais imperiosa necessidade. E foi assim, informada a população, sobre o contrato assinado que as obras serão destinadas aos serviços de carga, descarga, abrigo e guarda de mercadorias no porto desta capital e compreenderão:

- (...) a) um caes de atracação entre o Castello e o lugar Valha-me Deus com os respectivos postes de amarração;
- b) aterro do espaço compreendido entre o dito caes e o litoral actual, inclusive as docas ali existentes;
- c) dragagem de um canal de acesso com 9m24 de profundidade na média das vazantes e 300m de largura, e também ao longo do caes;
- d) construção de um boulevard marginando o caes com 32m80 de largura em prolongamento do actual Boulevard da República, com as respectivas obras de drenagem;**
- e) construção de 16 armazéns junto ao caes, para abrigo de mercadorias em carga ou descarga e armazenagem;
- f) construção de uma bacia com rampas ou escadas e abrigos para o uso de embarcações miúdas se for aterrada a Doca do Ver-o-Peso;
- g) estabelecimento de guindastes electricos ao longo do caes;
- h) colocação de arganéis, postes de amarração, illuminação eléctrica;
- i) colocação de boias luminosas nos caes de acesso;
- j) fornecimento de um guindaste fluctuante com capacidade de 30 tonelladas;
- k) estabelecimento de balanças para pesar mercadorias;
- l) fornecimento de um rebocador conveniente para o serviço do porto;
- m) construção de linas férreas eléctricas atraz dos armazéns ao longo do caes;
- n) construção de uma casa de máquinas;
- o) construção de um edificio para o serviço de Alfândega, Telégrapho nacional, Telegramas, Companhia das Docas e Correio;
- p) construção de um depósito de inflamáveis em um molhe de ferro sobre colunas de parafusos, situado no Rio Guamá, distante 5,5 kilometros do limite da cidade, ou na Ilha das Onças.

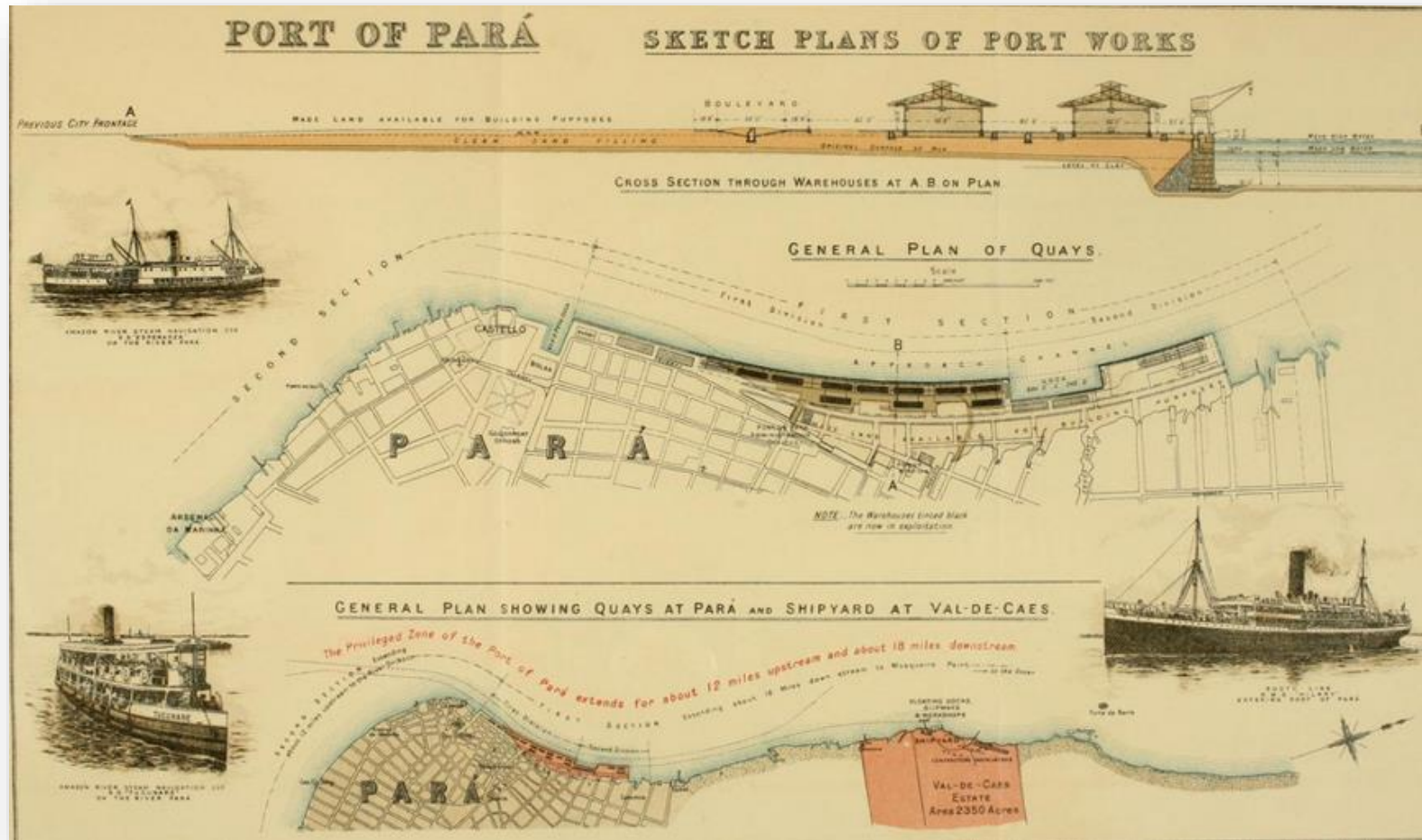
As obras dessa 1ª secção serão o suficiente para atender ao movimento comercial dentro de dez annos. Terão começo as obras no prazo de nove meses contados a partir da data da assinatura do contracto, ficando a 1ª secção concluída dentro de 5 annos.

A 2ª secção estende-se com direção a Pinheiro e será construída logo que as exigências do movimento comercial o reclamem.¹³⁰

É possível ver num artigo sobre o Porto de Belém, escrito por *Albert Hale*, publicado no *Bulletin of Pan America*, de 1912, o Plano de Obras Portuárias dividido em três imagens onde observa-se o traçado no litoral das 1ª e 2ª secções das etapas da obra., conforme havia sido discriminado no jornal *Folha do Norte*.

¹³⁰ Folha do Norte, 22 de abril de 1906. Pag. 1.

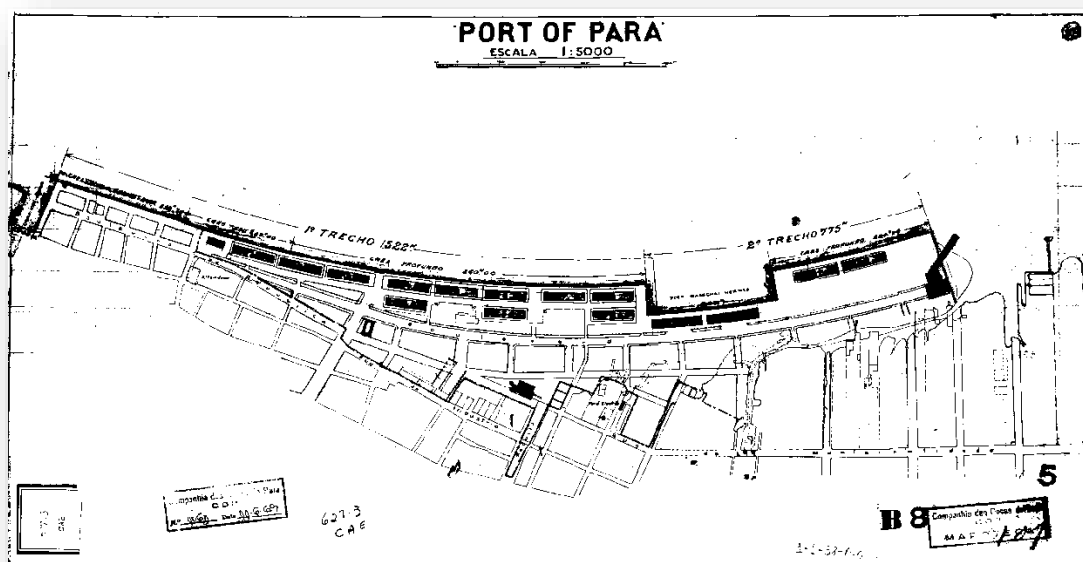
Figura 79 - Esboço do Plano de Obras Portuárias



Fonte: HALE, A. "Port of Pará". In: **Bulletin of the Pan American Union**, vol. 35. Washington: Washington D.C., The Union, jul. 1912, p.682-698.

Na análise do mapa acima, retirado do referido artigo sobre o Porto de Belém, percebemos três níveis de detalhamentos: a) no primeiro plano, vemos um corte transversal iniciando no sentido da cidade, representado pela letra A, indo em direção à Baía do Guajará, representada pela letra B. Percebemos toda a nova área aterrada na cor laranja, um corte do boulevard, os armazéns, o guindaste e a nova murada do cais próxima a Baía do Guajará; b) no segundo plano, vemos o esquema de trabalho que divide-se em dois trechos: o primeiro trecho dividido em duas etapas: o **primeiro trecho** iniciando na jusante da Doca do Ver-o-Peso e indo em direção a ponta do Mosqueiro. Esse trecho está dividido em duas secções: a primeira secção inicia na Doca do Ver-o-Peso e vai até a Doca da Marechal Hermes; a segunda secção da Doca Marechal Hermes até a ponta do Mosqueiro; e o **segundo trecho** da montante da Doca do Ver-o-Peso até o Arsenal de Marinha; e c) no terceiro plano um detalhamento aumentado da área do porto no mapa da cidade mostrando, na cor vermelha, a área do novo aterro que fará parte do complexo do Porto de Belém. Esse aterro toma parte do *Boulevard da República* ampliando-o em uma bifurcação até a Rua 15 de Agosto e percorre o cais no sentido Pinheiro na abertura de uma nova via a ser denominada de *Boulevard Marechal Hermes*¹³¹.

Figura 80 - Detalhe da Planta do Porto do Pará dividida em trechos a serem executados.

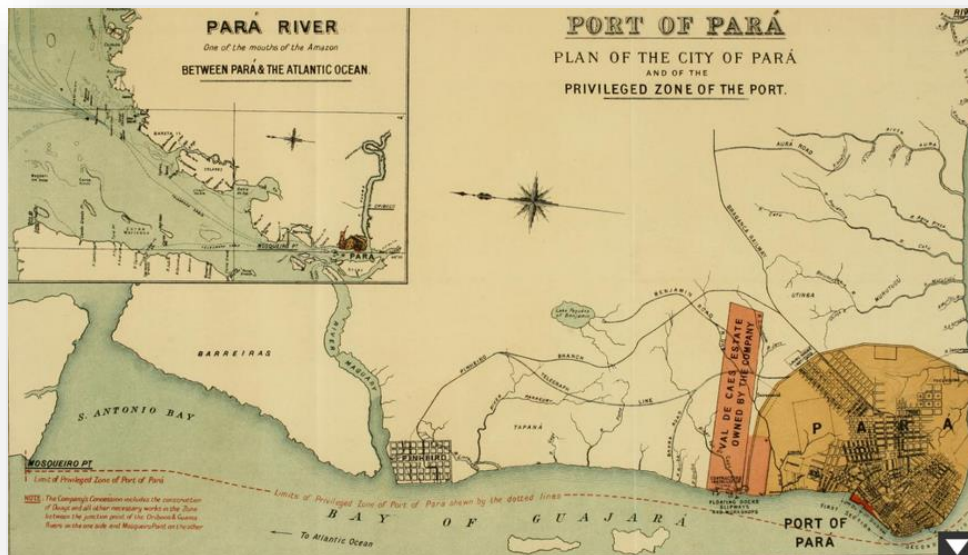


Fonte: CDP - Companhia das Docas do Pará.

¹³¹ Definições/terminologias: jusante significa para o lado em que vaza a maré; e, montante, para o lado em que a maré enche.

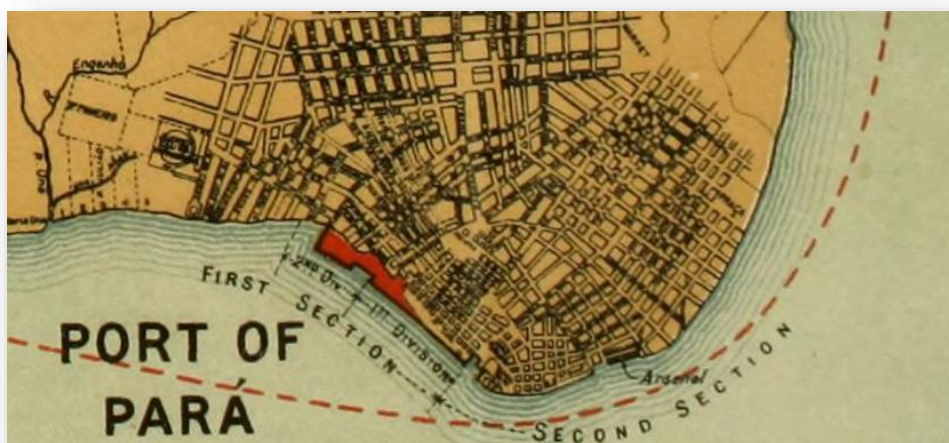
Outro mapa do mesmo *Bulletin of the Pan American Union* mostra a planta de Belém destacada em amarelo, onde representa a 1ª Légua Patrimonial, e, em vermelho, a área do porto a ser aterrada pela Port of Pará.

Figura 81: Plano da Cidade do Pará e a zona do porto.



Fonte: HALE, op. cit., 1912, p.698.

Figura 82 - Detalhe ampliado da área do porto a ser aterrada



Fonte: HALE, op. cit., 1912, p.698.

Em Belém, era grande a expectativa de início das obras do porto. No jornal *A Província do Pará*, foi relatada a chegada do engenheiro encarregado dos estudos definitivos do porto:

Pelo vapor cearense, esperado de Nova York, deverá chegar amanhã o engenheiro *Henrique C. Rippley*, encarregado de proceder aos estudos definitivos das obras do porto de Belém, conforme o contrato assinado pelo engenheiro *Percival Farquhar*. O ilustre engenheiro americano tem nome recomendado como profissional distinto, pelos muitos encargos confiados à sua direção, entre os quais as obras das docas do México, onde trabalhara ultimamente¹³².

Aprovados os estudos, plantas e orçamentos no dia 7 de fevereiro de 1907, no final daquele mesmo mês chegavam a Belém as primeiras remessas de materiais para as obras e instalavam-se na cidade os escritórios da *Port of Pará* e da firma inglesa *S. Pearson & Sons, Ltd.*, empreiteira dos portos de Liverpool, Londres e Vera Cruz, que havia sido contratada por Farquhar para a construção do porto de Belém¹³³.

Nos altos da casa Adolpho, à rua Santo Antônio, canto da Padre Prudêncio, acham-se provisoriamente installados os escritórios da Companhia Port of Pará, nos quais está trabalhando com profícua actividade a comissão fiscal sob a chefia do Sr. Edgar Gordilho. Ante-hontem, esse engenheiro acompanhado dos srs. Octavio Pinto, engenheiro e ajudante, e o engenheiro Barry, representante de Percival Farquhar, estiveram em visita em Val-de-Cans, lugar que será centro do movimento das importantes obras do porto, onde será construída a villa operária destinada a dois mil trabalhadores. É intenção da companhia reunir ali todos os engenheiros e operários, de maneira que tenham tudo de que necessitem, sem precisar vir a cidade. **De acordo com o Governo do Estado, o sr Ministro da Industria e Viação cedeu, provisoriamente os terrenos existentes ao Boulevard da República, entre o Ver-o-Peso e a Rampa Sacramenta**, para que durante a semana entrante, iniciar-se-ão as obras da construção de um depósito para materiaes no trecho entre o trapiche do Companhia do Amazonas e a Alfândega. Alhi também será edificado um escritório de engenharia¹³⁴.

Os trabalhos dão início na vasta propriedade comprada pela companhia na antiga fazenda de Val-de-cães (Miramar), quatro quilômetros ao norte da cidade, onde foram instaladas oficinas para o conserto de navios, depósito de inflamáveis, duas docas flutuantes e três carreiras para os navios:

As oficinas para reparos compreendem vários edificios, incluindo oficina mecânica, ferraria, fundição, oficinas para chapear, para modelar e ajustar escritórios e depósito, todas providas com o melhor e mais eficiente maquinismo movido por eletricidade trazida esta, pela linha de transmissão da Companhia, da usina geradora, também propriedade da empresa e situada na cidade do Pará.

A companhia *Port of Pará* desejando perpetuar o início das obras no Porto de Belém convida a políticos do Estado para assistirem, no dia 16 de novembro de 1907, a

¹³² Jornal A Província do Pará, 12 de junho de 1906. Pag. 1

¹³³ FURTADO, op. cit., 2015, p.72.

¹³⁴ Jornal A Província do Pará, 12 de maio de 1907. Pag. 1.

cerimônia inaugural em Val de Cans com a presença do Governador do Estado, do Intendente Municipal e representantes dos Ministros da Indústria e da Fazenda.

Figura 83: Convite para a solenidade do início das obras do Porto de Belém



Fonte: http://www2.cdp.com.br/forms/museu_porto.aspx

O jornal *A Folha do Norte* divulga o convite recebido pela referida companhia informando a Belém o início das obras do porto e o programa de inauguração:

O embarque dos convidados, num vapor especial atracado ao trapiche da Companhia do Amazonas, será às 8 horas da manhã, sendo conduzidos até ao lado das dragas. Ahi se realizará a inauguração pondo-se estas, oficialmente, em movimento. Em seguida os convidados irão a Val-de-Cans, onde será, também, inaugurada a fabricação do primeiro bloco de concreto, que terá estas dimensões: 3.83X1.70X1.88 com peso de 24 toneladas.

...A companhia Port of Pará obsequiará com um “lunch” os seus convidados e as 11 horas da manhã voltarão a Belém.

(...)É de 800m³ a capacidade das dragas, de alcatruzes “David Campista” e a de sucção “Miguel Calmon”¹³⁵.

¹³⁵ As dragas **mecânicas** são utilizadas para a remoção de cascalho, areia e sedimentos muito coesivos, como argila, turfa, e silte altamente consolidado. Estas dragas removem sedimentos de fundo através da aplicação direta de uma força mecânica para escavar o material, independentemente de sua densidade. Os principais tipos de dragas mecânicas são as escavadeiras flutuantes (tais como as de caçamba e as de garras) e as dragas de alcatruzes (também conhecidas por “bucket ladder”, estas dragas dispõem de uma corrente sem fim com caçambas que trazem o material de fundo até uma esteira montada em uma lança que eleva e projeta o material dragado a uma certa distância, ou o despeja em outra embarcação). Os sedimentos escavados com a utilização de dragas mecânicas são geralmente transportados em barcas ou barcaças, dependendo do volume a ser transportado.

As dragas **hidráulicas** são mais adequadas para a remoção de areia e silte pouco consolidado, removendo e transportando o sedimento na forma líquida. Os tipos de **draga de sucção** são as aspiradoras e as cortadoras. Nas aspiradoras, a sucção é feita por meio de um grande bocal de aspiração, como o dos aspiradores de pó. Com o auxílio de jatos de água, o material é desagregado e, através de aberturas no bocal, é aspirado e levado junto com a água aos tubos de sucção. A draga opera contra a corrente, podendo fazer

(...) O convite para inauguração das obras do porto traz estampado um “fac-simile” do que será o Porto de Belém depois de concluído esse grande empreendimento”¹³⁶

Figura 84 - Programma da solenidade de inauguração das obras do Porto de Belém



Fonte: Informação do Programma do Museu do Porto na Estação das Docas

cortes em bancos de material sedimentado de até 10 metros de largura. As **dragas de sucção** cortadoras dispõem de um rotoaspirador, equipado com lâminas que desagregam o material já consolidado para que este possa ser aspirado para o interior do tubo de sucção que se insere no núcleo do rotor. <https://portogente.com.br>.

¹³⁶ *A Folha do Norte*, 14 de novembro de 1907, p.1.

Figura 85 - Um grupo de convidados na inauguração do novo caes



Fonte: Revista Paraense nº13

Antônio Lemos deixa registrado no seu Relatório de 1907 a satisfação desse evento e congratula-se com os membros do Legislativo Municipal em relação ao progresso da Capital:

O que esse extraordinário, monumental serviço significa, nos domínios da prosperidade e da grandeza da terra paraense, é positivamente impossível dizel-o em quatro linhas rápidas. Eis porque, srs. membros do Legislativo Municipal, eu me congratulo convosco, ao registrar o facto que, n'estes derradeiros mezes, mais intrinsecamente se acha vinculado a historia do progresso da Capital paraense¹³⁷.

O aprofundamento do ancoradouro teve início em fevereiro de 1908 e, em 07/09/1908, foi colocado o primeiro bloco do novo cais. Antônio Penteado comenta que informantes que ele entrevistou na cidade, declararam que “a quietude das noites de Belém passou a ser quebrada pelo ruído dos motores das dragas, que diuturnamente trabalhando, iam preparando o aterro da nova faixa de cais e a futura avenida que a capital

¹³⁷ BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1907**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de lemos. Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1908.

paraense ganharia da borracha”¹³⁸. A *Folha do Norte* anuncia a substituição nos serviços das dragas dos trabalhadores brasileiros por estrangeiros:

A companhia das Obras do Porto, ao que nos informam, pretendem substituir todo o pessoal brasileiro, que está empregado nas dragas, por outros estrangeiros. Já hontem foram dispensados e logo substituídos os commandantes Souza e Gomes, o primeiro da Sabia e o segundo da Calmon. A transição foi feita por mestres estrangeiros de lanchas que transitam no quadro¹³⁹.

A doca do Ver-o-Peso, apesar de sua precariedade, foi poupada de aterramento devido a sua importância para o comércio local. Diversas foram as manifestações populares contra a sua demolição, endossadas pelo Intendente Antônio Lemos, que não aceitava o fato da *Port of Pará* pretender demolir a sua mais nova obra, o Mercado de Ferro do "Ver-o-Peso"¹⁴⁰. Antônio Lemos busca nos documentos dos Arquivos Municipais a comprovação de que a propriedade dos terrenos acrescidos entre o Ver-o-Peso e a antiga Rampa da Sacramento é exclusivamente de propriedade do município de Belém:

- O decreto nº 4.105 de 22 de fevereiro de 1862 autoriza o Ministro da Fazenda na Corte e Província do Rio de Janeiro os Presidentes das demais Províncias poderão segundo a localidade e as circunstâncias, conceder ou não os terrenos e aterros, como entenderem convenientes; baseado nessa autorização da lei, o Presidente José Bento da Cunha Figueiredo em 1869 resolveu construir um caes novo e aterrar o espaço entre ele e o antigo, visando fazer depois o aforamento regular dos acrescidos;

- O aforamento se deve entender da linha do caes projectado e aprovado até a linha traçada para fundo da rua também projectada, ficando livre o espaço necessário para o transito e concedidos aos foreiros a faculdade de fazerem em frente aos seus futuros prédios as pontes de desembarque que julgam convenientes; nos terrenos acrescidos por aterro à custa da Província do Pará foram reservadas ao uso público duas faixas que receberam a denominação de ruas de Belém e do Imperador;

- Em 20 de outubro de 1887 a lei de Orçamento Nº 3348, artigo 8, transferiu as Câmaras Municipaes o direito de aforar os terrenos de marinha e acrescidos nos respectivos Municípios. Usando do direito assegurado em 17 de janeiro de 1888 a Câmara Municipal de Belém destinou aqueles terrenos para logradouros públicos, determinando que o alinhamento das ruas ali existentes fosse o do edifício da Recebedoria de Rendas, construídos em um dos quadriláteros aterrados, bem como o Mercado de Ferro. Nessa mesma sessão resolveu mandar intimar os donos de umas barracas, conhecidas por banheiro, existentes no terreno que se dizia aforado a Custódio José de Souza, para demoli-las em 24 horas, as quais foram demolidas apenas em 1890 pelo Intendente Municipal.

- Na clausula 29 do decreto Nº 5.978 de 18 de abril de 1906 o Governo Federal cede gratuitamente à Companhia Port of Pará os terrenos de marinha e acrescidos não aforados presentemente, se forem necessários à dita construção, onde a linha do caes passava muito fora dos terrenos em questão.

¹³⁸ PENTEADO, op. cit., 1973, p.77.

¹³⁹ Jornal A Folha do Norte, 10/03/1908, fl.2.

¹⁴⁰ TEIXEIRA, 2005, p. 7.

-A vista do exposto, julgo que a municipalidade, sem se opor à construção das obras do porto, aproveitando terrenos em cuja posse legal hoje se encontra, só deve fazê-lo por acordo amigável, visando o bem público que lhe está confiado, ou pelos meios que as leis facultam. Mas não deve consentir no esbulho violento do direito inilidível que lhe assiste a tais terrenos, como deixou provado¹⁴¹.

No dia 07 de setembro de 1910 convoca para uma reunião os srs. *Antonio Lavandeyra*, gerente da Companhia Port of Pará e Luiz de Souza Mattos, fiscal da *Port of Pará*, afim de comprovar através dos documentos probatórios um acordo amigável sobre a questão. Por fim, no dia imediato manda o seguinte ofício ao Eng. *Antonio Lavandeyra* aceita o acordo amigável de abrir mão não somente dos terrenos acrescidos de marinha, desde a rampa da Sacramento até aos limites do aludido mercado¹⁴².

O presidente da Companhia *Port of Pará* e os funcionários de alto escalão se instalaram em um antigo convento reformado em Miramar, onde hoje se localiza o terminal petrolífero, desse modo a diretoria da empresa estaria longe de Belém, que nesse momento era assolada por uma epidemia de febre amarela, que matou diversos operários durante as obras¹⁴³, justificando parte dos honorários do Dr. Oswaldo Cruz, vindo do Rio de Janeiro, terem sido custeados pela “*Port of Para*”, uma vez que o médico ainda visitou Rondônia, onde estava sendo construído outro empreendimento da empresa, a estrada de Ferro Madeira-Mamoré¹⁴⁴. *Habib Fraiha*¹⁴⁵ relata que em 16 de agosto de 1910, Dr. Oswaldo Cruz volta a Belém para inspecionar diversos pontos da cidade, afim de orientar-se melhor para execução da tarefa que o Governo lhe propusera e, à tarde do mesmo dia, conferenciou longamente com o Governador no Café da Paz, assentando assim, as bases da luta contra o mosquito transmissor da febre amarela.

¹⁴¹ BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1910**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de Lemos. Belém: A Província do Pará, Seção de Obras, 1911, p. 61-69.

¹⁴² BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1910**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de Lemos. Belém: A Província do Pará, Seção de Obras, 1911, p. 71.

¹⁴³ A mão de obra utilizada na construção era basicamente local, os mergulhadores, contudo, eram especializados e ingleses. Ao contrário do que afirmava *Charles Gauld*, os trabalhos do Dr. Oswaldo Cruz não foram financiados por Percival Farquhar, mas sim pelo governador do Estado do Pará, quando então o governador João Coelho pagou 200 contos ao ilustre cientista brasileiro. PENTEADO, op. cit., 1973, p.79.

¹⁴⁴ FURTADO, op. cit., 2015, p.82

¹⁴⁵ FRAIHA NETO, Habib. **Oswaldo Cruz e a febre amarela no Pará**. Ananindeua: Instituto Evandro Chagas, 2012, p.54.

Embora enfrentando problemas com a grave epidemia de febre amarela que contaminou inúmeros trabalhadores, e as diversas ações judiciais de empresas que protestavam contra o encurralamento de seus trapiches pelas obras de construção, no dia 12 de outubro de 1909, é inaugurada a primeira seção do novo porto numa extensão de 120m, composta por um armazém de 20mX100m e seu respectivo canal:

...a montagem do primeiro armazém metálico dos que a Port of Pará é obrigada a construir no litoral, esta ultimada, trabalhando os operários somente na pintura interna e montagem das balanças destinadas a pesagem dos volumes. **O trecho da avenida em frente do armazém prompto, ficou também concluída**¹⁴⁶ (grifo da autora).

A partir de então, é iniciada oficialmente a exploração comercial do Porto de Belém pela *Port of Pará*¹⁴⁷. Posteriormente o andamento das obras foi o seguinte: em dezembro de 1909 mais 142m. Em 1910 foi entregue 265m de cais e 7 armazéns. A companhia inaugurou o serviço de descarga de importação no cais construído, representando indiscutível melhoramento para o comércio de Belém. “A exportação continua, porém, como anteriormente, pois a companhia não tem ainda construída a extensão de cais que precisa, nem montados armazéns suficientes para esses serviços¹⁴⁸”. Nesse mesmo relatório o governador João Coelho confirma o trato estabelecido entre a *Port of Pará* e o Intendente Antônio Lemos sobre a remoção dos edifícios da Recebedoria de Rendas e Necrotério que dependeria de acordo futuro, o qual pela lei nº 1.048 de 21 de outubro de 1908, o Governo exigia sobre condições relativas a construção de um novo edifício que passaria a receber referida Recebedoria e outras repartições. Relata, ainda, sobre o problema do aterro da Doca do Ver-o-Peso que através de Praça do Comércio representando uma petição de 233 negociantes, é enviado um ofício datada de 12 de agosto de 1910, ao Ministro do Estado de Viação e Obras Públicas, alegando que tanto o fechamento da Doca do Ver-o-Peso importa na perturbação absoluta da vida econômica e do comércio interior, quanto a construção da doca do porto do Sal não consulta os interesses da coletividade. Como resposta foi recebida promessa de ser mantida a Doca do Ver-o-Peso, modificada, ainda, por melhoramentos que tornarão mais útil ao comércio interessado, sem constituir ameaça à saúde pública¹⁴⁹.

¹⁴⁶ *A Folha do Norte*, 10 de outubro de 1909, f.02.

¹⁴⁷ CDP. Porto de Belém: primeiro centenário. Belém: Editora Publicarte, 2009.

¹⁴⁸ Falla dirigida pelo Exmo. Sr. Joao Antonio Luiz Coelho, no Relatório do Governador do Estado do Pará. Pará, Typ. de Santos & Filhos, 1910, p. 208.

¹⁴⁹ Os terrenos aterrados continuaram submetidos à jurisdição municipal, recebendo apenas, as devidas melhorias na muralha de cais. Falla dirigida pelo Exmo. Sr. Joao Antonio Luiz Coelho, no Relatório do Governador do Estado do Pará. Pará, Typ. de Santos & Filhos, 1910, p. 209-210.

Em 1911 *Farquhar* finalmente vem a Belém inspecionar as obras do porto, da estrada de ferro Madeira-Mamoré e visitar a área que havia recebido do governo central ao norte, equivalente ao atual estado do Amapá. O comércio gomífero já entrava em declínio e o porto oficialmente só seria inaugurado no ano seguinte¹⁵⁰. “O cheiro penetrante das pélas defumadas continuaria a impregnar o ar das docas de Belém durante décadas”¹⁵¹, mas a grave crise amazonense ocasionada pela desvalorização da borracha, o decréscimo sofrido pela importação durante a grande guerra, assim como a retração do capital estrangeiro, fizeram com que a *Port of Pará* procurasse chegar a um novo acordo com o Governo para adiar algumas delas e suprimir aquelas que não eram absolutamente necessárias para o tráfego do porto¹⁵². Até 21 de julho de 1911, o governador Joao Coelho informa que estavam concluídas as seguintes obras: 9 armazéns metálicos de 100mX20m; 770m de cais com 9m24 de maré baixa; 5 guindastes elétricos de 3 toneladas; 1 guindaste elétrico de 5 toneladas. Consta, ainda, a construção do boulevard de 30m de largura paralelo ao cais, nova muralha ligando a antiga no lugar onde foi a ponte da Guarda Moria da Alfandega, dragagem de 5.110.000m³ e aterro de 1.176.000m³¹⁵³. Por meio do Decreto nº 9.078 de 3 de novembro de 1911, o Governo Federal criou a Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais e a Inspetoria Federal de Navegação para regular os setores portuários e de navegação, que funcionaram independentes.

Nos estudos sobre o mole terreno do aluvião do fundo do rio Pará, a *Companhia Port of Pará* teria que dragar um canal de acesso com 5,5quilômetros de comprimento e uma bacia de giro com 9 metros de profundidade para as manobras de navio. Sob responsabilidade do engenheiro cubano-americano *Antonio Lavandeyra*, que ajudara a construir a parte aquática e as docas flutuantes do porto de Manaus, e do engenheiro-chefe *Elmer Corthell* chegaram à conclusão que se fazia necessário construir o atracadouro em outro lugar, onde a base fosse sólida¹⁵⁴:

Os mergulhadores britânicos tiveram de assentar os grandes blocos de concreto em meio às correntezas barrentas das águas agitadas. Dragas britânicas especiais, capazes de trabalhar 14 metros embaixo d’água, criaram o canal e a bacia de giro, aterrando uma área de 280 mil metros quadrados destinadas aos armazéns. A maior parte da mão-de-obra era local, treinada pelos ingleses¹⁵⁵.

¹⁵⁰ PENTEADO, op. cit., 1973, p.

¹⁵¹ GAULD, Charles, op. cit., 2006, p.152.

¹⁵² PENTEADO, op. cit., 1973, p. 86.

¹⁵³ Fala da mensagem 1911 do Relatório do Governador Mensagem – Joao Antônio Luiz Coelho, p. 154.

¹⁵⁴ GAULD, Charles, op. cit., 2006, p.136-137.

¹⁵⁵ GAULD, Charles, op. cit., 2006, p.139.

Figura 86 - Serviço de nivelamento do solo em Val de Cans nas oficinas construtoras do Porto



Fonte: Revista Paraense nº 13.

É inaugurado o 1º trecho da primeira secção em 13 de maio de 1912¹⁵⁶, onde foi entregue o novo boulevard Marechal Hermes, extenso cerca de 1 quilometro; construção de 11 armazéns medindo 100mX20m; construção de usina elétrica e de aparelhamento de abastecimento d’água com tanque elevado para serviço do cais; 6 guindastes elétricos de 3 toneladas e 3 guindastes elétricos de 5 toneladas; calçamento de galerias de drenagem em um boulevard de 30m de largura paralelo ao cais e separado deste por gradil de ferro em toda sua extensão; montagem de ossatura metálica de 2 armazéns com dois pavimentos em frente a Doca Marechal Hermes medindo 120mX120m. A companhia Port of Pará recebeu do Governo Federal, a antiga Fazenda Pé na Cova, hoje “Miramar” na extremidade d légua patrimonial e, que será destinada para instalação dos depósitos inflamáveis, explosivos e corrosivos de acordo com respectivo contrato¹⁵⁷.

A partir dessa data de inauguração é possível entendermos a nova morfologia do litoral. A formação da nova paisagem urbana republicana da entrada da cidade de Belém, onde é possível observar o surgimento do Boulevard da República sem os antigos

¹⁵⁶ Relatório Governador Virgílio de Mendonça...4 de junho de 1912... Belém :Arquivo Municipal

¹⁵⁷ Fala da mensagem 1912 do Relatório do Governador – Joao Antônio Luiz Coelho, 1912, p. 150-151.

trapiches, onde no lugar deles aparecem os belos sobrados, os edifícios públicos e as torres das igrejas e os armazéns com uma nova tipologia.

Figura 87 - Mapa localizando o *Boulevard da Republica* com sua nova configuração do litoral, situado no trecho entre a Tv. Da Companhia e Tv. 15 de Agosto com seu novo porto.



Fonte: Escritório M2N Arquitetura Ltda.

Os trabalhos do porto foram financiados em duas divisões: a capitalização, através de empréstimos bancários, foi espalhada entre instituições de Paris, Bruxelas e Londres; e o bônus de dívidas foram vendidos a investidores através da *National Trust Company de Torontoe da Empire Trust Company de Nova York*. “Farquhar fez de Paris seu principal mercado financeiro entre 1907 e 1912, em grande parte porque a cidade se

especializou em financiar projetos apoiados por governos que garantiam pagamento de juros sobre capital emprestado”¹⁵⁸.

Entre 1907 e 1913, as obras do novo porto de Belém mobilizaram milhares de braços e a mais avançada tecnologia internacional. Mestres-oficiais, mergulhadores e técnicos especializados foram trazidos de Londres, *Nova York* e Paris, enquanto que a mão-de-obra não qualificada foi constituída pelos trabalhadores locais, “os mais bem remunerados de Belém”, recebendo uma diária de quatro dólares. O governo federal facilitou o empreendimento através da isenção de impostos para importação de materiais, execução e conservação das obras, e no apoio para a desapropriação de prédios, terrenos e trapiches pertencentes a particulares na orla da cidade¹⁵⁹.

Até 1914 estavam construídos 1.860 metros de cais; o canal dragado a 9,24m no primeiro trecho; no segundo trecho, a dragagem estava na cota de 10m; 13 armazéns construídos, todos de estrutura metálica, fornecidos pela firma *Schneider & C^{ie}*, com sede em *Creusot* na França, que perfazem uma área total 27.700m², sendo os armazéns nº 9 e 10 de dois pavimentos; o espaço existente entre os armazéns de nº 4 à nº 8 foi coberto.

Figura 88: Logomarca “*Schneider & Cia*”, presente nos portões dos armazéns



Fonte: CDP. Porto de Belém: primeiro centenário. Belém: Editora Publicarte, 2009.

¹⁵⁸ GAULD, Charles, op. cit., 2006, p.136-137.

¹⁵⁹ FURTADO, Luciana op. cit., 2015, p.75.

A dragagem necessária para dar 150m de largura e 10m de profundidade do canal de acesso, movimentou 5.665.913m³ de lama e areia no primeiro trecho e 2.722.535m³ no segundo trecho, ganhando-se por **aterro a área onde se construía o Boulevard da República**¹⁶⁰. Para carga e descarga do porto, são instalados 11 guindastes elétricos; são construídos 6.500 metros de vias férreas; o cais é iluminado por um total de 2.200 lâmpadas elétricas; o canal de acesso ao porto é sinalizado por 30 boias.

A partir de 1914, a desvalorização da borracha faz a *Port of Pará* entrar em crise, ficando adiadas "todas as obras da segunda seção do cais" e algumas da primeira, como a construção do edifício da Alfândega, dos Correios e Telégrafos. A crise aumenta no período compreendido entre 1914 e 1920, quando *Port of Pará* registra um significativo crescimento em suas despesas, todas cobertas pelo Governo Federal referentes às taxas de cais cobradas acima dos 6% a que tem direito pela concessão. "Como o total recebido indiretamente atingisse a 354.934:381\$ 000 e a avaliação de todas as obras e instalações da Companhia correspondesse a 307.013:948\$000, estas deveriam servir de garantia ao pagamento da dívida". Dessa forma, em 1940, a Companhia *Port of Pará* passa a ser controlada pelo Governo Federal brasileiro¹⁶¹.

Com a anuência do Governo Federal – Leis 3.089 de 8/01/1916 e o Decreto 12.184 de 30/7/1916, reduziram-se as seguintes obras: no primeiro trecho da 1ª seção do cais, dois armazéns de 120m X 30m foram substituídos por galpões; no segundo trecho, 360m lineares de cais com 10m de profundidade mínima em baixa-mar; 4 armazéns de 10m X 20m; continuação do Boulevard junto ao cais. Ficaram adiados até que as necessidades do tráfego exijam todas as áreas da 2ª seção do cais e mais as seguintes da 1ª seção: modificações no cais velho; construção do edifício da Alfândega, dos Correios e telégrafos e da muralha ao sul da Doca Marechal Hermes¹⁶². Dessa feita, a representação da cidade baseava-se na clara distinção entre o passado e o futuro. Os tortuosos “trapiches negros”, simbolizavam, assim, o atraso e o subdesenvolvimento da cidade, enquanto que o novo cais de concreto claro, moderno e asseado, representava o progresso e a estética do urbanismo moderno, preocupada em não ferir o olhar do viajante estrangeiro.

¹⁶⁰ PENTEADO, op. cit., 1973, p. 86.

¹⁶¹ http://www2.cdp.com.br/forms/museu_porto.aspx

¹⁶² PENTEADO, op. cit., 1973, p. 86.

CAPÍTULO 6: O BOULEVARD DA REPUBLICA NA BAÍA DO GUAJARÁ

No século XIX, as reformas têm como objetivo resolver os problemas que se apresentam nas cidades industrializadas, ou em consequência da industrialização, que provoca um crescimento desmesurável e sem controle, além de um cenário de epidemias e de revoltas. As reformas podem realizar-se, a princípio, pela necessidade de adaptação da cidade às novas tecnologias, que pretendem melhorar a qualidade de vida urbana para mudar suas ruas visando a implantação dos novos meios de transporte; para instalar as tubulações visando possibilitar o abastecimento de água, de gás e viabilizar a rede de esgoto; para “abrir” as habitações para que entre o ar e a luz. Para construir habitações para a população que chega à cidade e não tem onde acomodar-se. Para destruir os cortiços, alinhar as ruas e mudar a estética das construções. Para sanear os espaços públicos. Ao lado disso tudo, busca-se, também, resolver outros problemas, como a superpopulação, a falta de higiene, as epidemias e a desordem. Em resumo, há que modernizar a cidade. E isso passa a fazer parte de um projeto político das elites¹⁶³.

A questão urbana despontava, assim, como rico objeto, uma vez que “a Revolução industrial e o Estado moderno, na sua emergência e consolidação, instituíram complexos sistemas de controle e disciplinamento, traçando novos mapas de orientação sociocultural, por sua vez associados a modelos específicos de individualidade”. *O homo urbanus*, espécie marcada pela assimilação dos novos padrões materiais e comportamentais, ganhava espaço nas ciências humanas. Na implantação da Republica o projeto político passava a ser, no plano espacial, um projeto urbanístico e, no plano ideológico, um projeto civilizatório. Longe de se restringir ao âmbito da funcionalidade ou da estética, o controle do espaço fundia num só projeto tais ambições, pois o objeto arquitetônico e urbanístico “não serve apenas para resolver necessidades praticas, mas também para transformar as pessoas, a sociedade e o contexto real e imaginário na qual se insere”¹⁶⁴.

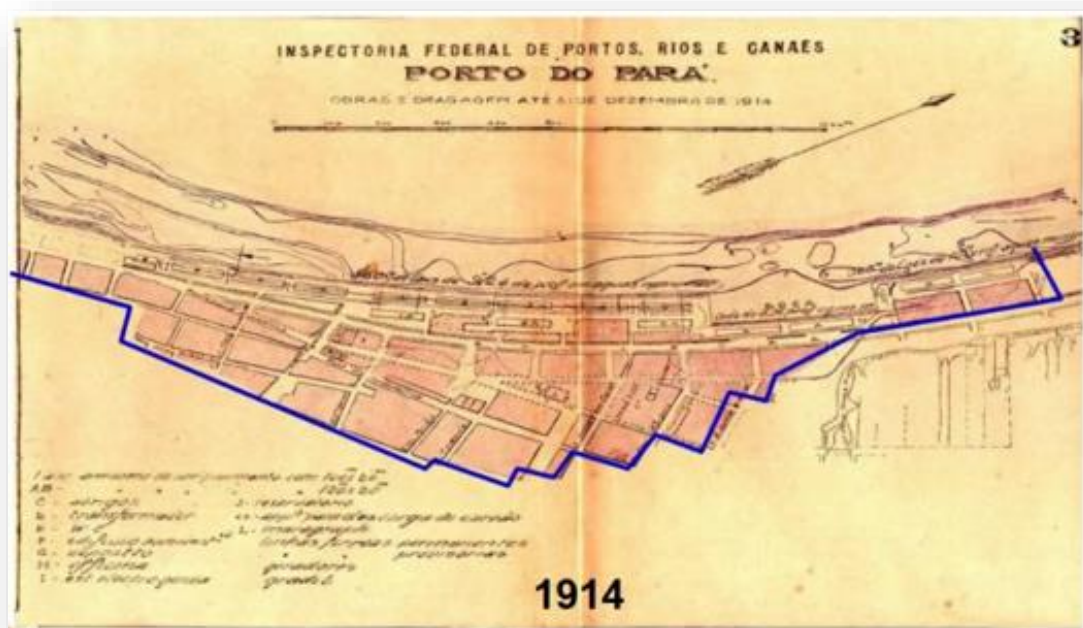
O antigo cais do porto já não comportava os grandes navios vindos do exterior, tornando lento e oneroso o trabalho na estiva; ruas não planejadas, estreitas e sem infraestrutura entravavam o escoamento do porto. Na planta da Cidade de Belém de 1905

¹⁶³ PINHEIRO, op. cit., 2011, p. 54.

¹⁶⁴ O'DONNELL, Julia. **De olho na rua: a cidade de João do Rio**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2008.

desenhada por José Sidrim observa-se um litoral repleto de trapiches e, conseqüentemente, o porto de Belém continuava contrastando vivamente com o centro da cidade aformoseada por Antônio Lemos, que aguardava, assim como a administração estadual, um posicionamento do governo federal sobre a construção do novo cais. O Boulevard da República de 1909 necessitava de uma ampliação de sua via pública e da rede de esgoto, bem como ser dotado de infraestruturas de iluminação, de transporte e de mobiliários urbanos para representar o pleno desenvolvimento e progresso da cidade que buscava se tornar cosmopolita. A área aterrada pela Port of Pará para construção do moderno porto de Belém é retratada na imagem abaixo pela linha azul no sentido em direção à baía do Guajará. O Boulevard da República dará continuidade ao Boulevard Marechal Hermes, paralelo em toda extensão do cais. Essa será a nova paisagem do litoral a ser apresentada a Belém, e nela a construção do Boulevard da Republica adquirindo nova forma e movimento à entrada da cidade.

Figura 89 - Projeto de Revitalização e Expansão do Porto de Belém – CDP.



Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1498592>

Figura 90 - Evolução dos sucessivos aterros até a construção do porto de Belém



Fonte: Escritório M2N Arquitetura Ltda.

A imagem da transformação da cidade, que caracterizou as décadas da Intendência de Antônio Lemos, foi a passagem de seu reduzido tamanho e aspecto colonial àquela desenvolvida e economicamente dinâmica. Para compreender esta transformação da vida urbana de Belém, deve-se considerar não só a economia da borracha, mas, principalmente, o conceito de circulação – intensificação de mercadorias e capitais, ampliando a capacidade de crescimento e rompendo sua enraizada estrutura colonial. O advento da circulação representou, portanto, a possibilidade de harmonizar este vasto território, e o surgimento de novas soluções técnicas uma alternativa à formação da cidade. A ligação com o porto e o entreposto entre o campo e as exportações, fez da cidade o lugar precioso para tão desejado desenvolvimento econômico¹⁶⁵.

¹⁶⁵ RODRIGUES, Gustavo Partezani. **Vias públicas: tipo e construção de São Paulo. (1898-1945)**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010, p. 26.

6.1 CONSTRUÇÃO DO BOULEVARD-CAIS

O projeto para o Porto de Belém, caracteriza-se como um plano de extensão com criação de novas áreas. As ampliações urbanas podem ser interpretadas como a vontade de projetar a totalidade da área urbana e geram o ordenamento morfológico e a organização dos serviços de infraestrutura. Em parte, está incluso o conceito de *Haussmann*: os bulevares do século XIX são artérias criadas para a circulação rápida, o tráfego pesado. O espaço *haussmanniano* é o espaço público – a rua, o passeio, as praças –, o espaço da mobilidade. Na cidade haussmanniana, é introduzida uma nova forma de construção da paisagem urbana. Constrói-se uma imagem urbana que se assemelhava à modernidade onde estavam vinculadas ao traçado e ao calçamento das vias públicas, a um novo tipo de arquitetura definida, em que o imóvel se integra no espaço público através de uma projeção regulamentada.

Dentro desse projeto surge então um boulevard-cais que vai permitir a importante ligação comercial da cidade com os maiores centros de desenvolvimento do mundo – a Europa e os Estados Unidos. O projeto do *Boulevard da Republica* foi elaborado por *Farquhar* e pelo engenheiro *Pearson*, e em paralelo acatavam as solicitações e normas da Comissão Fiscal das Obras do Porto pela Intendência Municipal, na qual Antônio Lemos indicou o Sr. Joaquim Gonçalves Lalôr para fiscal das obras, nomeado pelo Ministério da Viação¹⁶⁶. Lemos ao assumir a Intendência encontrou os edifícios, ruas, praças e logradouros municipais em péssimo estado, no qual era insuficiente realizar os trabalhos com o pessoal técnico, artístico e operacional da Seção de Obras, necessitando ser criada frentes de trabalho: “Creei turmas de calceteiros e trabalhadores para reparos, limpeza e aberturas de calçamentos, passeios e ruas, construção de calhas, valas e sargêtas, etc.”¹⁶⁷. Para o calçamento das ruas e praças da cidade foram escolhidos vários tipos de sistemas onde na visão de Lemos:

(...) Devemos pôr em prática os melhores systemas, conforme as condições especiaes do transito, do embelezamento, da localização da importância, etc. da rua a calçar. Assim obteremos não só a variedade nos aspectos urbanos, como também a maior comodidade dos transeuntes. Obediente a esta convicção, tenho feito o revestimento do solo de nossas ruas e praças ora por

¹⁶⁶ A Província do Pará, 28 de abril de 1906. Pag. 1.

¹⁶⁷ BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1897-1902**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na sessão de 15/11/1902 pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de Lemos. Belém: Typografia de Alfredo Augusto Silva, 1902, p.51.

paralelepípedos de granito, ora por macadam¹⁶⁸, ora por pedras irregulares, ora por simples aterros.

Os destaques ao calçamento da cidade merecem considerações importantes nos relatórios Municipais de Antonio Lemos, onde o Intendente e a Câmara Municipal iniciaram uma série de ações para definir um melhor traçado e um melhor nivelamento das vias e dos pequenos largos e praças. As pavimentações de Belém, antes de embelezar esteticamente a cidade e facilitar a circulação da população, se constituía em uma das formas de combate à sujeira, pois “as lamas agridem a nova sensibilidade”¹⁶⁹. Ruas que resistiam da mesma maneira deste os tempos coloniais, contribuindo para que estas ganhassem feições diferentes daquelas que exibiam até os meados do século XIX, com adequações de seu traçado, sua largura e sua estética. É deste período o primeiro melhoramento efetivo nas vias públicas, por meio de um calçamento que consistia, segundo o relatório do então Intendente no seguinte tipo de pavimentação:

(...) Até agora os calçamentos mais importantes tem sido de paralelepípedo de granito. Devido as exigências de economia, tive de renunciar ao primitivo plano, segundo o qual esse calçamento seria feito de pedras vulcânicas do Vesúvio, de várias cores, formando imitações de arabescos em mosaico. Muito dispendioso esse bello projecto, foi necessário rejeital-o. O serviço de paralelepípedos regulares de granito, comquanto sem a formosa elegância do plano primitivo, reunirá a vantagem da solidez a da grande inferioridade do custo¹⁷⁰.

(...) outro systema importante é o paralelepípedo de asfalto reúnem a impermeabilidade e a dureza do granito a vantagem de serem surdos como os de madeira, dos quaes, entretanto, não possuem a condição escorregadia. Sua duração é quase como a da pedra¹⁷¹.

O paralelepípedo de granito vem ser desenvolvido em Belém através da prática importada da Inglaterra e que posteriormente se expandiu na França. Esse tipo de pavimentação foi o mesmo utilizado no *Boulevard da República* quando Lemos distribuiu

¹⁶⁸ Macadame, do inglês macadam, é um tipo de pavimento para pistas de rodagem, desenvolvido pelo engenheiro escocês John Loudon MacAdam, por volta de 1820. O processo de pavimentação por macadame consiste em assentar 3 camadas de pedras colocadas numa fundação com valas laterais para drenagem da água da chuva. As duas primeiras camadas consistem de pedras com tamanho máximo de 3 polegadas – 75milímetros, uma profundidade total de aproximadamente 8 polegadas – 200milímetros. A terceira camada é feita com aproximadamente 2 polegadas – 50 milímetros, com pedras num tamanho máximo de 1 polegada, 25milímetros. Esse assentamento de sucessivas camadas de pedras, gradativamente menores, era feito de modo que as pedras maiores servissem de base sólida; preenchia-se os vazios com material adequados para as juntas junto o cascalho fino que nivelava o solo é conhecido como “macadam water-bound”. Esse método resultava num pavimento forte e drenado. RODRIGUES, 2010, op. cit., p. 30.

¹⁶⁹ SARGES, op.cit., 2010, p. 184.

¹⁷⁰ BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1897-1902**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na sessão de 15/11/1902 pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de Lemos. Belém: Typografia de Alfredo Augusto Silva, 1902, p.152-153.

¹⁷¹ BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1897-1902**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na sessão de 15/11/1902 pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de Lemos. Belém: Typografia de Alfredo Augusto Silva, 1903, p.98.

os tipos de revestimentos na cidade e executou o calçamento em paralelepípedos de granito nas principais avenidas: “15 de Agosto, Nazaré, Independência, São Jerônimo, **todo o bairro do comércio**, as principais ruas do Reduto e da Cidade Velha, Av. Generalíssimo Deodoro e a Praça Brasil, até a Av. Gentil Bittencourt”¹⁷². O paralelepípedo de granito ou pedra serrada iria perdurar por décadas como a solução mais adequada para as vias públicas, não só em Belém, mas em todas as cidades que se desenvolviam lindeiras aos trilhos do trem:

Cortado a partir de pedras de granito, o paralelepípedo era inicialmente mal aparelhado e assentado apenas sobre base de areia. Mesmo com essas dificuldades, esse pavimento seria, até então, a solução técnica mais apropriada para o rigor geométrico e limpeza do leito carroçável, demandada pelos novos veículos de transporte público, ou melhor, os bondes à tração animal e, posteriormente, os bondes elétricos¹⁷³.

A figura 90, retrata a chegada à Belém de *Lauro Muller*, Ministro da Indústria de Viação e Obras Públicas, pela *Port of Pará*, no cais do porto. Observa-se a lateral do armazém nº3 localizado na quadra do Boulevard da República ente a Tv. 15 de Agosto e Rua da Indústria, estrutura toda em ferro, a pavimentação em paralelepípedos de granito, assentados a perpendicular da via e os sobrados ao fundo.

Figura 91- Chegada de Lauro Muller em Belém no Boulevard da Republica -1907.



Fonte: CDP – Porto de Belém, op. cit., 2009.

¹⁷² SARGES, op. cit., 2010, p.185.

¹⁷³ RODRIGUES, 2010, op. cit., p. 44.

Em 13 de maio de 1912, na presença das autoridades de todos os poderes e grande massa popular, realizou-se a entrega da avenida paralela ao cais de Belém, desfilando pelo grande Boulevard dois importantes cortejos tendo à frente os carros do governador e intendente. Tratava-se do *Boulevard* Marechal Hermes que prolonga-se desde o antigo edifício da Alfândega até à Doca de Souza Franco, medindo aproximadamente 1 kilometro, todo calçado em paralelepípedo de granito com largos passeios às margens:

Como o novo boulevard, ao cingir o “**Boulevard da República**”, da Av 15 de Agosto em deante, vae formando um acentuado triangulo mandei pela mesma secção municipal ajardinar o referido triângulo em o qual deverão oportunamente ser installados, além de um relógio público, vários bebedouros para animaes de tracção, water closets¹⁷⁴, mictórios, etc. comodidades indispensáveis e utilíssimas num local como o citado, onde a atividade comercial é mais que qualquer outro, intenso e constante¹⁷⁵.

O novo *Boulevard da Republica* deveria ser plano e, para isso exigiu quase 300.000m² de aterro que ocupariam uma avenida e suas ruas transversais desde a área entre a Doca do Ver-o-Peso e travessa 15 de Agosto – referente a uma parte do 1º trecho das obras do porto. Nas figuras 92 e 93 a seguir, temos registros do aterro que foi acrescido no litoral e as obras de infraestruturas que começavam a ser executadas. Na figura 29 está localizado o conjunto de sobrados na esquina da Tv. 15 de Agosto, entre a Tv. 1º de Março e Rua Leão XIII tem-se aos fundos o Reservatório Paes de Carvalho. Observa-se a cidade ao lado esquerdo ainda sem o prédio da *Port of Pará*. E várias edificações com telhados em forma de beirais. Sobre o aterro o movimento de terras para nova definição do traçado do *Boulevard* e paralelepípedos de granito espalhados em vários montes para sua pavimentação.

¹⁷⁴ Ao final do século XIX aparecia em Londres o primeiro vaso sanitário, patenteado por Bramah em 1878, com o nome de “water closet” – origem do termo WC. MASCARÓ, Juan Luis. Loteamentos Urbanos. Porto Alegre: J. Mascaró, 2005, p.46.

¹⁷⁵ BELÉM, Intendência Municipal. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na primeira sessão da décima primeira reunião ordinária da oitava legislatura em 4 de junho de 1912 pelo Exmo. Sr. Intendente Virgilio Martins Lopes de Mendonça. Archivo da Intendência Municipal, 1912.

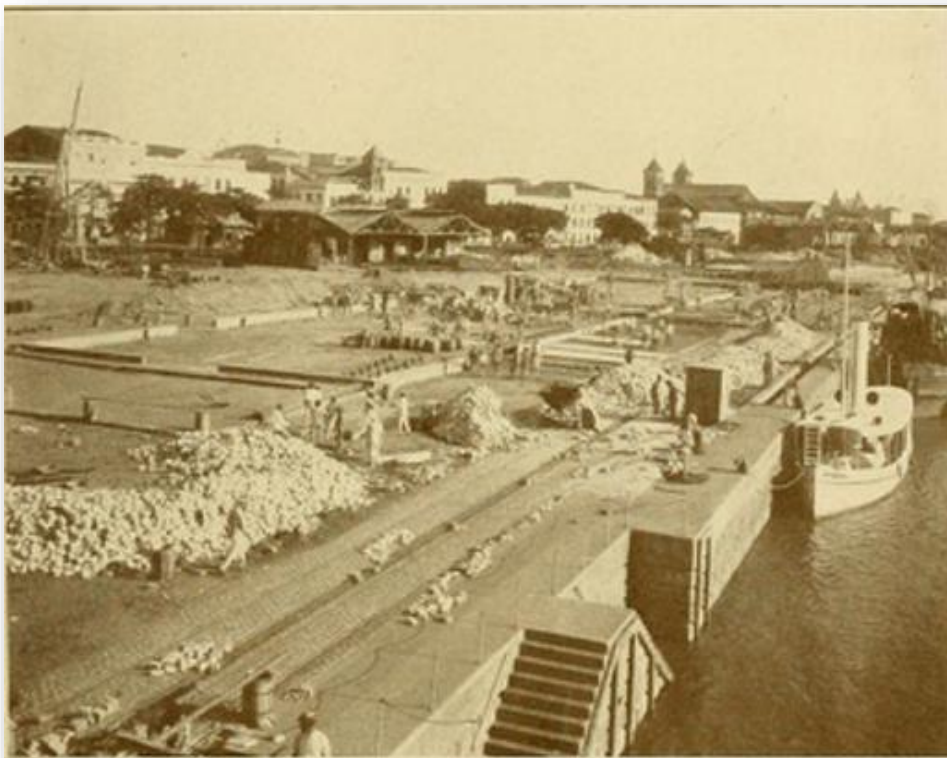
Figura 92 - Área aterrada do Boulevard da República na primeira secção.



Fonte: HALE, op. cit., 1912, p.686

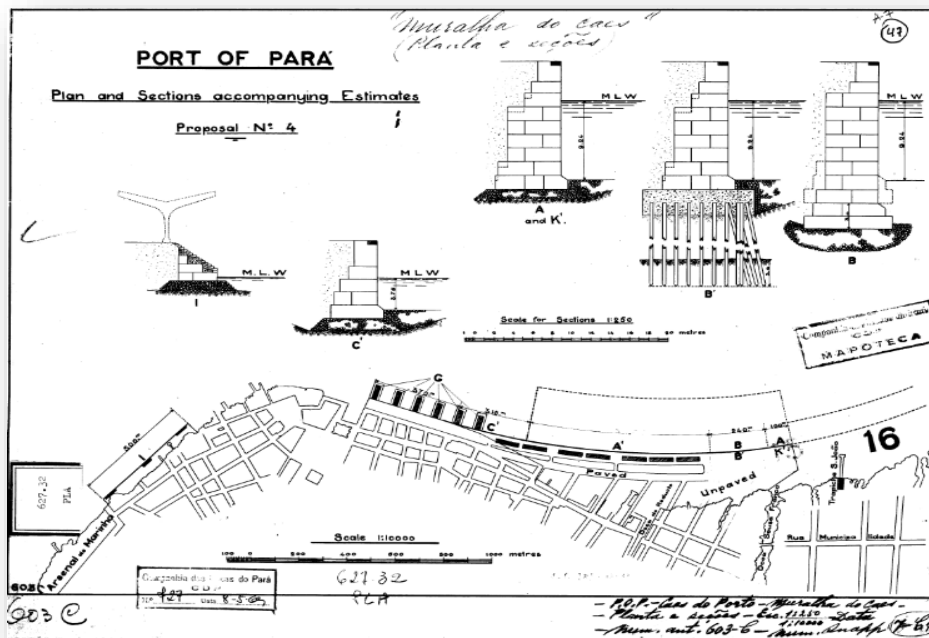
Na figura 93, observamos a construção do cais de cantaria na primeira secção, onde em primeiro plano surge a escadinha do cais do porto, defronte da Tv. 15 de Agosto, e ao fundo as torres da Igreja das Mercês. Nesse espaços serão alocados os 3 armazéns de ferro. A construção do cais de cantaria no litoral do Boulevard da República é projetada de acordo com o movimento da maré em diversos trechos de sua extensão. Os blocos pré-fabricados eram moldados em Val de Cães e vinham de barco ou ferrovia para Belém. Os projetos da *Port of Pará*, figuras 94, 95 e 96, identificam o tamanho dos blocos, contrafortes e secções da muralha do cais. O trecho abaixo está localizado defronte aos armazéns 1, 2, e 3 conforme acervo da Mapoteca da Companhia das Docas do Pará – CDP. No *Boulevard da República*, nessa nova área aterrada, onde serão localizados os armazéns 1, 2 e 3, surgirá defronte uma área arborizada destinada a uma praça, na bifurcação da referida avenida.

Figura 93 - Construção do cais de cantaria na primeira secção.



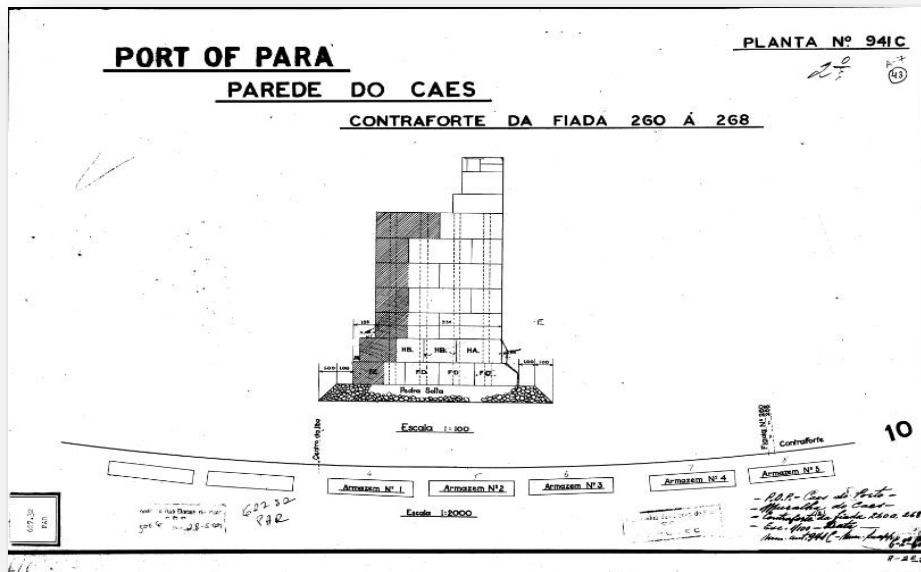
Fonte: HALE, op. cit., 1912, p.687

Figura 94 - Tamanhos dos blocos – Secções estimadas defronte aos Armazéns



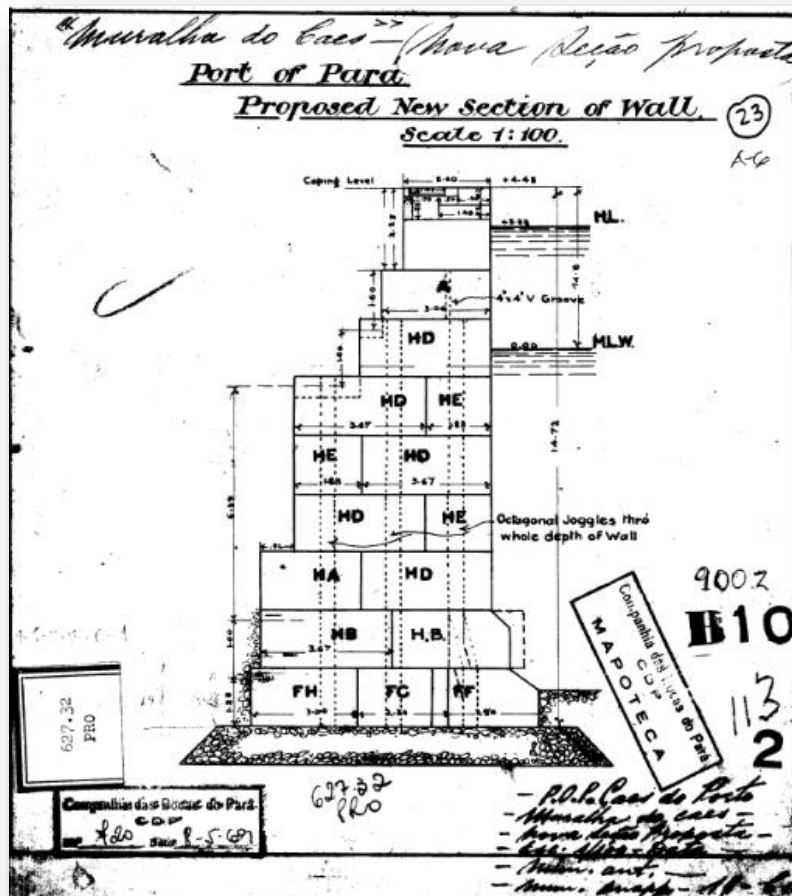
Fonte: Mapoteca CDP – Companhia das Docas do Pará.

Figura 95: Construção do cais de cantaria – Contraforte



Fonte: Mapoteca CDP – Companhia das Docas do Pará.

Figura 95 - Construção do cais de cantaria – Proposta de nova secção

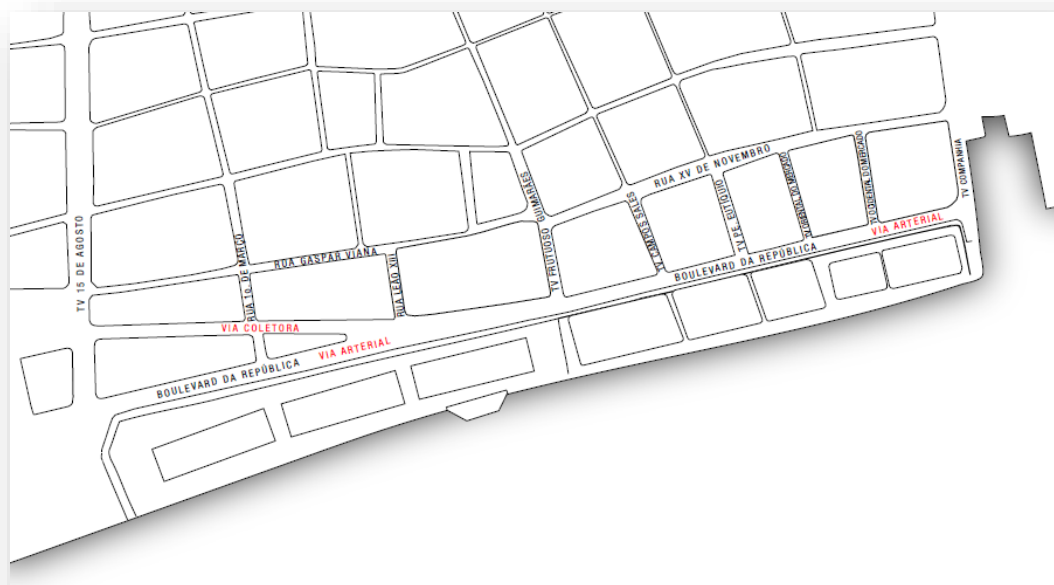


Fonte: Mapoteca CDP – Companhia das Docas do Pará.

O *Boulevard da República* inicia na Tv. da Companhia e termina na Tv. 15 de Agosto. A morfologia dessa avenida apresenta-se composta de uma via arterial com bifurcação de ruas coletoras. Como via arterial teremos a reta do Boulevard da República que após a Tv 15 de Agosto dará continuidade ao Boulevard Marechal Hermes. E, como vias coletoras teremos parte da bifurcação do Boulevard da República e as ruas: 1º de Março, rua Leão XIII, Tv. Frutuoso Guimarães, Tv. Campos Sales, Tv. Padre Eutíquio, Tv. Oriental do Mercado e Tv. Ocidental do Mercado. Segundo *Juan Mascaró* em seu livro sobre Loteamentos Urbanos ele define a classificação das vias:

(...) entende-se por via arterial aquelas que atendem principalmente ao tráfego direto, geralmente em percurso contínuo, mas não possuem perfil de via expressa. Poderá ou não haver um canteiro central e frequentemente haverá restrições ao estacionamento junto ao meio fio. Geralmente vias de mão única. As vias coletoras têm a função de coletar o tráfego das ruas locais e canalizá-lo às vias arteriais. As coletoras proporcionam acesso às propriedades de modo que seja desejável reduzir ao mínimo o volume do tráfego¹⁷⁶.

Figura 97: Morfologia do Boulevard da República



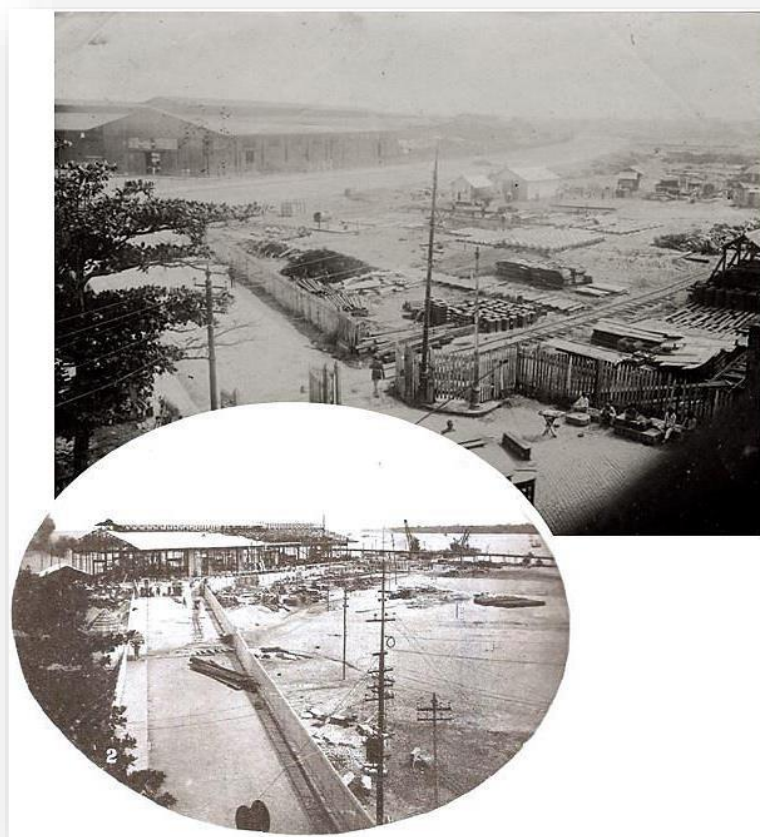
Fonte: Escritório M2N Arquitetura Ltda.

Essa classificação de vias não existia na época de Antônio Lemos, mas servirá como base norteadora dessa tese. De acordo com a definição descrita acima é possível identificarmos no projeto de Farquhar o quanto foi inovador e de que forma ele vislumbrava a modernidade. A via arterial principal do *Boulevard da República* tem

¹⁷⁶ MASCARÓ, op. cit., 2005, p.70.

aproximadamente 756,18m de comprimento e inicia na Tv. 15 de Agosto com 17m de largura e termina com 10,67 de largura na Tv. da Companhia. A via coletora do *Boulevard* tem aproximadamente 326,60m de comprimento com 11m de largura. Essas vias urbanas constituem-se, basicamente em duas partes: o leito carroçável, destinado ao transito dos veículos e ao escoamento das águas pluviais através do conjunto de meios-fios: sarjetas até as bocas de lobo, e destas para as galerias de esgoto; e as calçadas destinadas aos pedestres e limitadas pelo conjunto de meios-fios. O pavimento do leito carroçável era de paralelepípedos de granito importado da Inglaterra assentados perpendicularmente a via e o conjunto de meios-fios e calçadas em pedra de lioz¹⁷⁷. A pedra de lioz, devido à larga utilização dessas pedras usadas como lastros dos navios que vinham de Lisboa, tornou-se mais acessível, quase sempre utilizadas nas escadarias externas das casas, passeios e meios-fios das avenidas.

Figura 98– Obras do aterro defronte ao colégio de Santo Antônio



Fonte: Furtado, op. cit., apud *REGINALD LLOYD* p.899 e 904.

¹⁷⁷ BELÉM, Intendência Municipal. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na primeira sessão da décima primeira reunião ordinária da oitava legislatura em 4 de junho de 1912 pelo Exmo. Sr. Intendente Virgilio Martins Lopes de Mendonça. Arquivo da Intendência Municipal, 1912, p.111-112.

O aterro que deu origem ao porto era uma novidade e, ao mesmo tempo, uma curiosidade pela imensidão de área a ser aterrada. Na figura 98 acima, imagens das obras de aterro defronte do colégio de Santo Antônio, com as dragas, ao fundo, aprofundando o canal.

A figura 99 abaixo, mostra uma praça em frente à sede da Companhia *Port of Pará* sendo construída, sendo observado na imagem um aglomerado de pessoas onde podemos supor ser o momento de uma passeata ou de um desfile escolar de alunos e representantes do Collegio Progresso Paraense¹⁷⁸ na descida da Tv. 15 de Agosto para o Boulevard da República.

Figura 99 - Praça em construção do Boulevard da Republica com Tv. 15 de Agosto



Fonte: Brasiliana Digital

Nota-se que o espaço em construção destinado a praça está isolado com cercas de madeira; no seu interior observamos no movimento de terra, os grandes tubos de concreto que farão parte da rede de esgoto, homens e engenheiros trabalhando defronte aos sobrados de 3 ou 2 andares. Plantados ao redor da praça pés de *ficus benjamins* pela

¹⁷⁸ Collegio Progresso Paraense era dirigido pelo Dr. Arthur Porto. O ensino ministrado abrange além do ensino primário e secundário com organizações completas, um curso Commercial e um Curso Normal, e cuja fiscalização é feita por funcionário de nomeação do governo do Estado.

secção de parques e jardins da Intendência¹⁷⁹. Essa praça virá a ser denominada de Praça dos Estivadores.

Em Paris, o cais era uma imagem simbólica e tradicional, mas não fazia parte do conceito dos *boulevards de Haussmann*. O *Boulevard da República* se diferenciara dos boulevards parisienses, por ser um boulevard-cais: “um cais de proteção e uma avenida beira-rio que são duas medidas não só recomendáveis como necessárias ao embelezamento, à dinamização e ao progresso desse trecho”¹⁸⁰. Imagem representada por um lugar que geograficamente sempre representou o modo de vida da cidade, fazendo parte e permitindo que as mercadorias chegassem pelo rio, assim como as mercadorias saíssem por ele também. Espaço que atraiu os novos comerciantes pela forte economia da Amazônia. Lugar que através dos códigos de posturas cedeu espaço para uma cidade dita civilizada, limpa, com equipamentos específicos para as vendas dos diversos alimentos que chegavam e saíam da cidade bem como dos serviços e comércios estrangeiros que aportaram pela baía do Guajará.

¹⁷⁹ BELÉM, Intendência Municipal. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na primeira sessão da décima primeira reunião ordinária da oitava legislatura em 4 de junho de 1912 pelo Exmo. Sr. Intendente Virgílio Martins Lopes de Mendonça. Arquivo da Intendência Municipal, 1912, p.112.

¹⁸⁰ MARANHÃO, op. cit., 2000, p. 119.

6.2 PLANO DE MELHORAMENTOS URBANOS

Ao realizar obras que modificariam profundamente a fisionomia de Belém, as estratégias políticas conduzidas por Lemos também buscavam apresentar a capital como cidade próspera, moderna e progressista, buscando satisfazer não só os anseios de uma elite social e econômica que surgia enriquecida pelos negócios da borracha, mas também procurando atrair o capital estrangeiro através de investimentos na cidade. Sem embargo, a quantidade de empresas de capital estrangeiro que passaram então a atuar no comércio de Belém, notadamente no ramo de importação e exportação, mostra o relativo êxito desta política. No entanto, tais investimentos não foram concentrados unicamente no comércio, mas também em firmas atuantes no campo dos serviços públicos. Em Belém, os britânicos investiram em serviços urbanos através do estabelecimento da *Pará Gaz Company Limited* no fornecimento de gás, da limpeza pública pela *The Municipality of Pará Improvements Company Limited*, que mais tarde foi substituída pela *The Pará Public Works Company Limited*, da *Western Telegraph Company Limited* e da *Pará Electric Railway and Lighting Company Limited* na geração de energia, iluminação pública e viação¹⁸¹:

O grande contratador foi nesse período o poder público e por seu intermédio as firmas contratadas para o serviço de maior porte – construção do porto, ferrovias, implantação de redes de água, esgoto, iluminação, transporte e limpeza pública – introduziam engenheiros especializados, estrangeiros, que realizavam serviços específicos sem se fixar à região¹⁸².

O contrato para o serviço de esgotos municipais foi renovado com o Engenheiro Joaquim Gonçalves de Lâlôr¹⁸³, tendo o perímetro para a atuação dos serviços determinado na primeira clausula letra a:

“A construir, e durante o prazo d’esta concessão, conservar e explorar, n’esta cidade, na área edificada, compreendida na primeira légua patrimonial, uma rede geral de exgôttos de materias fecaes, aguas servidas de uso domestico e industrial e dos mictorios e sentinas publicas que se construirão segundo o presente contracto, estabelecendo para isso, uma canalização especial, de modo a irem estes liquidos e materias fecaes a um ponto de despejo final,

¹⁸¹ LIMA, Alexandre Martins de. **Pelos trilhos dos bondes: Cidade, modernidade e tensões sociais em Belém de 1869 a 1947.** Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido - Núcleo de Altos Estudos Amazônicos – NAEA, da Universidade Federal do Pará, 2011, p.217.

¹⁸² DERENJI, Jussara. **A arquitetura eclética no Pará.** In FABRIS, Annateresa. *Eclétismo na Arquitetura Brasileira.* São Paulo: Nobel, 1987, p. 155.

¹⁸³ Lei N. 447 de 18 de junho de 1906 que “Auctoriza o Intendente a fazer alterações no contracto de 7 de março de 1904, assignado pelo engenheiro Joaquim Gonçalves Lalôr.”. BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1906.** Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de Lemos. Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1907, p.91.

depois de devidamente depurados, no littoral do rio Guajará, não abaixo do igarapé Una, consoante fôr determinado (depois da conclusão dos estudos definitivos) por accôrdo, pelos arbitros mencionados na clausula 12.^a do presente contracto.”¹⁸⁴.

No dia 16 de fevereiro de 1907, havia sido registrada no “Ministério do Commercio, em Londres, a *The Pará Improvements Company, Limited*”, empresa responsável pela empreitada da Rede Geral de Esgoto em Belém, tendo como concessionário o engenheiro Joaquim Gonçalves de Lalôr. O capital britânico desta empresa era administrado pela *Amazonia Developpment Corporation*¹⁸⁵ cuja sede encontrava-se em Londres. Diz-se o seguinte: “Entretanto, o concessionario da construcção dos exgôttos procedia aos necessarios trabalhos, afim de organizar os planos definitivos. Estes estudos, projectos e plantas fôram-me entregues no praso devido.”. Contudo, estes estudos ainda seriam submetidos à análise da “Secção d’Obras da Intendencia”¹⁸⁶. No departamento da Secção de Obras, em trecho do relatório é dito sobre o trabalho do desenhista José Sidrim: “além da grande cópia de serviços de detalhes d’esta Secção, occupou-se mais da organização de uma planta, representando o exgôttto da cidade, serviço que, pela necessidade palpitante de sua execução, absorveu considerável lapso de tempo áquelle profissional.”¹⁸⁷.

Os elementos das vias que participam da drenagem de águas pluviais são: o meio fio, as sarjetas, bocas-de-lobo e galerias de esgotos. Entenda-se por meio-fio os elementos utilizados entre o passeio e o leito carroçável. São dispostos paralelamente ao eixo da rua e construídos geralmente de pedra. As sarjetas são faixas do leito das vias, situadas junto ao meio-fio, executadas em pedras, assentadas após os passeios e antes da pavimentação da via para receber e dirigir as aguas pluviais para o sistema de captação. O conjunto

¹⁸⁴ BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1906**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de lemos. Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1907, Anexo 12, p. XLIV.

¹⁸⁵ Os capitalistas são os srs. Hyan, diretor do London & Brazilian Bank e do Banco da Inglaterra; J. Gordon, diretor do London & brazilian Bank; Robert Trombridge, membro de uma das mais importantes casas de corretores de Londres; Wall, correspondente estrangeiro da Casa Rothschild; Walter-Webb, um dos mais notáveis advogados da City; comendador Swalers e outros. BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1907**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de lemos. Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1906, p. 152.

¹⁸⁶ BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1907**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de lemos. Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1908, p. 92-93.

¹⁸⁷ BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1907**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de lemos. Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1908, p. 33.

meio-fio – sarjeta deve ser dimensionado em função da declividade longitudinal da via. As bocas-de-lobo são caixas de captação de águas colocadas ao longo das sarjetas. Normalmente são localizadas perto dos cruzamentos das vias a montante das faixas de pedestres ou em partes intermediárias quando a capacidade do conjunto meio-fio – sarjeta está esgotado. Por último, as galerias são canalizações destinadas a receber as águas pluviais captadas na superfície e encaminhá-las ao seu destino final¹⁸⁸.

A *Port of Pará* apresenta à Intendência as plantas referentes a Drenagem das Águas pluviais e Esgoto da Cidade, bem como parte de um ofício do Engenheiro diretor da Seção de Obras que prestou a seguinte informação:

...Esta directoria, longe de pôr em dúvida o mérito dos eminentes profissionaes que, a serviço do Ministério de Viação e Obras Públicas, se pronunciaram sobre os projetos apresentados pela mesma companhia, reserva-se o direito de supor que os mesmos distintos profissionais não poderiam apreciar as circunstâncias de que se revestem o estudo de exgotto e drenagem d'esta capital, em virtude de ainda não terem conhecimento de nenhum projeto nesse sentido, razão essa porque propuz que a mesma companhia apresentasse uma planta do arruamento dos terrenos acrescidos, afim de, pela Intendencia poderem ser tomadas prévias medidas no sentido de acautelhar a bôa execução d'aquelles importantes trabalhos de utilidade pública. Belém, 2 de março de 1910 – Frederico Martin.

...Existe um trecho do coletor principal e a ligação por meio de cano de ferro de secção circular da extremidade da galeria ao coletor. A galeria secundária que despejava em frente ao Largo de Santo Antonio está fechada á pequena distância da sua extremidade, seguindo pela galeria da rua da Industria.

...Examinei a planta de arruamento projectado para os terrenos acrescidos no litoral. Entre a rua da Industria e a linha do caes, além do Boulevard da República, que será conservado, ficará um outro boulevard, que se extenderá em todo o comprimento dos terrenos aterrados e mais ou menos paralelamente ao caes. A área entre esse novo boulevard e o referido caes será reservada ára o serviço do porto e armazéns alfandegados, devendo ser fechada. A avenida 15 de Agosto ficará, portanto, prolongada até o novo boulevard¹⁸⁹.

- Na planta geral de drenagem a tubulação se estende por toda extensão do cais. Com completa com localização de todas as distancias e devidas inclinações das tubulações para cada edificação na extensão de toda a via – do Boulevard da Republica ao final do Boulevard Marechal Hermes - figura 100;

¹⁸⁸ MASCARÓ, op. cit., 2005, p.160-168.

¹⁸⁹ BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1910**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de Lemos. Belém: A Província do Pará, Seção de Obras, 1911, p. 43-44.

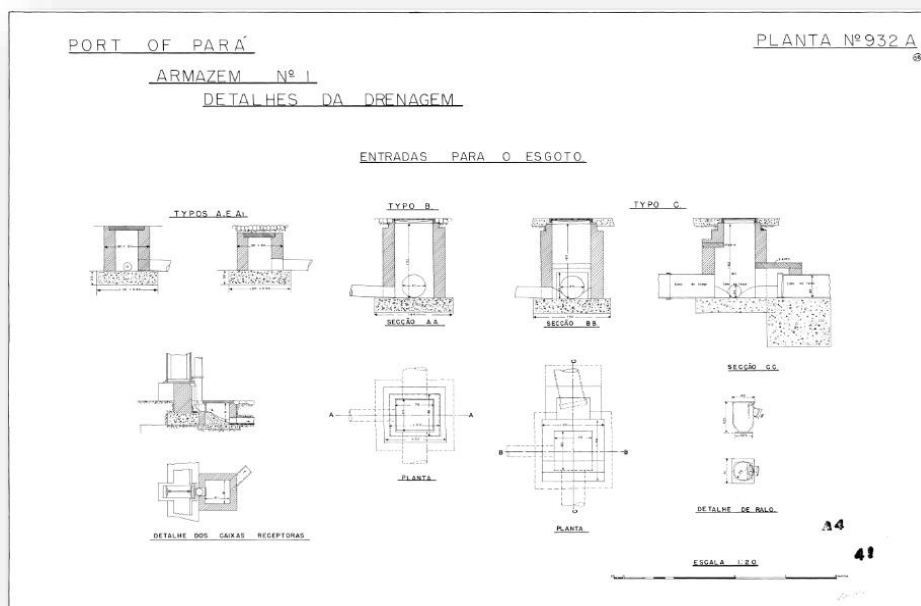
Figura 100 - Planta geral de drenagem das Aguas pluviais e Esgoto



Fonte: Mapoteca CDP – Companhia das Docas do Pará.

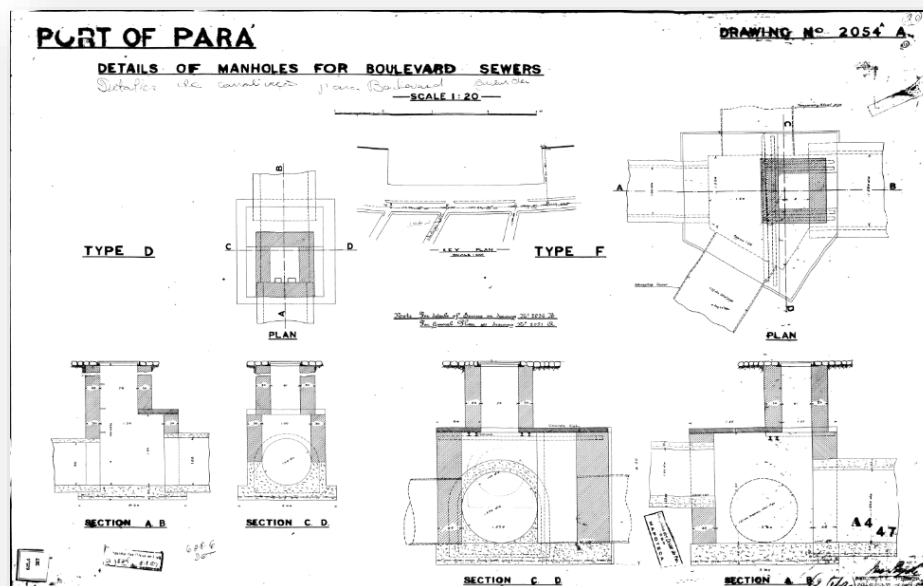
- Apresentação de três tipos de esgotos com suas canalizações específicas apresentados para o projeto do porto a serem executados para suas galerias: O tipo A e B compostos de canos de ferro e os de tipo C compostos de tubos de ferro e de louça, ambos com diâmetro de 47cm; são apresentadas nessa planta o detalhamento das caixas receptoras que mediam 61cmX61cm, algumas com dois ou três tubos de conexão – observar figura 101.
- As bocas-de-lobo ou bueiros estão alocados ao longo das sarjetas localizadas perto dos cruzamentos das vias medindo 61cmX61cm ou 76cmX76cm dependendo do ponto da via – figura 102.

Figura 101 - Planta N° 932-A – Detalhes da Drenagem – Entradas para o esgoto



Fonte: Mapoteca CDP – Companhia das Docas do Pará.

Figura 102 - Detalhes dos bueiros para esgotos do Boulevard



Fonte: Mapoteca CDP – Companhia das Docas do Pará.

Nos anos de 1907 é aprovada a resolução n.163, de 11 de março: auctoriza o Intendente a conceder favores a *Richard Henry Mardock & C.^a*, pára a installação e exploração, no município de Belém, de um serviço de communicações por meio de aparelho denominado *teleaugrapho*.” É aprovada a Lei de N. 171, de 20 de dezembro,

que “Auctoriza o Intendente a contractar coma firma Rebello, Garcia & C.^a um serviço de communicações telephonicas em todo o territorio do Municipio.”¹⁹⁰. É dito o seguinte acerca do serviço telefônico da capital: “Não podem ser peores as condições a que attingiu o serviço telephonicos n’esta Capital, [...]”

[...]. O negociante portuguez Carlos Monteiro e Souza, [...] foi o fundador do teléphono n’esta cidade, nos termos da concessão que, por decreto n. 8344, de 17 de dezembro de 1881, obteve do governo geral. Em virtude do decreto n. 9958, de 30 de maio de 1888, teve o concessionario permissão para transmittir seus direitos aos srs. Francisco B. da Silva Aguiar, Francisco Leite Chermont e drs. Justo Chermont e Antonio Leite Chermont, os quaes, para exploração do serviço, constituíram a firma Chermont & Ca., que por decreto n. 1391, de 21 de fevereiro de 1891, transmittiu-a á Empresa Industrial do Gram-Pará, passando-a esta para ao Banco do Brazil, de accôrdo com o decreto n. 1885, de 14 de novembro de 1894. Já no regimen republicano, a Lei n. 131, de 19 de abril de 1893, deu concessão exclusiva á Empresa Industrial do Gram-Pará para explorar o serviço em questão, sendo o respectivo regulamento approved por decreto de 15 de setembro do mesmo anno. Passando o direito de concessões de communicações telephonicas ás municipalidades, em virtude da respectiva Lei Organica, o Conselho Municipal de Belém, por acto de 12 de março de 1903, auctorizou o Intendente a permittir esse serviço ao Bando Norte do Brazil, por espaço de 20 annos, praso este que, pela Resolução n. 134, de 29 de dezembro, ainda de 1903, foi elevado a 25 annos. Esta permissão não se tornou effectiva, por falta de um contracto expresso.[...] N’estes termos, o que existe hoje, com referencia ao assumpto de que estou tratando, nenhum character official tem. Entretanto, a necessidade de um serviço regular por communicações telephonicas já era imprescindível em Belém, [...]. Attendendo a estas considerações, que tive a honra de expor em Relatório Parcial de 2 de dezembro ultimo, o Conselho, pela Resolução n. 171, de 26 do referido mez, auctorizou-me a contractar com a firma Rebello, Garcia & C^a um serviço de communicações telephonicas em todo o territorio do Municipio.¹⁹¹

Em 1906 esteve em Belém o Sr. Comendador *Harry Swales* representando a companhia criada na Inglaterra que firmaria o contrato para iluminação pública e transporte por tração elétrica. O nome da companhia era *Pará Electric Railways and Lighting Company*¹⁹². São escritas as formas nas quais se deram a negociação do contrato entre a empresa de capital inglês *Pará Electric Railways and Lighting Company* e a intendência Municipal:

Fica estabelecido na segunda cláusula contratual o seguinte: “A nova concessão terá por fim explorar, por meio de electricidade, os seguintes serviços: a) – o transporte de passageiros e de toda a espécie de mercadoria de

¹⁹⁰ BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1907**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de lemos. Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1908, p.61.

¹⁹¹ BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1907**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de lemos. Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1908, p.198-199.

¹⁹² Pará Electric Railways and Lighting Company , concessionária dos serviços municipais urbanos de força, iluminação pública e particular e transporte ferro carril, por electricidade. BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1905**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de lemos. Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1906, p.244.

carga; b) – a iluminação pública, pela luz eléctrica incandescente ou de arco voltaico, das ruas, travessas, praças, passeios, jardins, cões, avenidas e edifícios municipais e estaduais, exceptuadas as vias públicas que a intendência preferir que iluminadas sejam por outro sistema; c) – a iluminação privada, sem prejuízo de quaisquer concessões anteriores actualmente existentes e sem embargo á livre concorrência para o serviço de iluminação das casas comerciais e particulares da cidade; d) – a distribuição da energia eléctrica.”¹⁹³.

Na octogésima quarta cláusula ficava estabelecido que: “A iluminação geral da cidade continuará a ser feita pelo sistema eléctrico, sendo a corrente respectiva continua ou alternativa, conforme o que exigirem as conveniências públicas, assumindo o concessionário ou a companhia o encargo de iluminar pelo sistema eléctrico as ruas, travessas, praças, jardins públicos, avenidas e todos os pontos da cidade que não forem iluminados pelo gás carbonico, conforme as instruções que, para tal fim, receber do Intendente.”¹⁹⁴ XXXVII-Anexo 9.

Na octogésima sexta cláusula do contrato ficava estabelecido que: “Os limites da área a iluminar serão determinados pelo intendente, que poderá augmental-os, sempre que fôr conveniente.”¹⁹⁵

Na nonagésima cláusula ficava estabelecido que: “O concessionário ou Companhia Iluminará por meio de lampadas ou fôcos de arco voltaico, tendo cada um a intensidade de duas mil velas, as praças, avenidas ou outros pontos da cidade que o intendente indicar, pelo preço de dois mil e trinta e cinco réis, durante onze horas por noite.”¹⁹⁶

As lâmpadas de arco voltaico do cientista russo *Paul Jablochhoff* foi inventada em 1875, pela sua grande intensidade luminosa, tornou-se um sucesso na iluminação pública, até as primeiras décadas do século XX. Em 21 de fevereiro de 1879, no mesmo ano em que se iluminaria Paris com lâmpadas a arco voltaico, conhecidas também como velas *Jablochhoff*, D. Pedro II concedia a Thomas Edison¹⁹⁷ o privilégio de introduzir em nosso país os aparelhos e os processos de sua invenção destacando a luz eléctrica. Essas lâmpadas consistiam em dois eletrodos paralelos, espaçados por uma massa isolante, contidos dentro de um franco transparente e alimentados por uma das extremidades por corrente eléctrica. Quando ativados, na extremidade oposta formava-se um arco eléctrico de alta intensidade luminosa. Em 1877, *Charles Brush* empreende a industrialização das lâmpadas a arco voltaico, patenteando o carvão metalizado para ser nelas usado e o

¹⁹³ BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1905**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de lemos. Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1906, p. 246. -XXVII-Anexo 9

¹⁹⁴ BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1905**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de lemos. Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1906, -XXVII-Anexo 9.

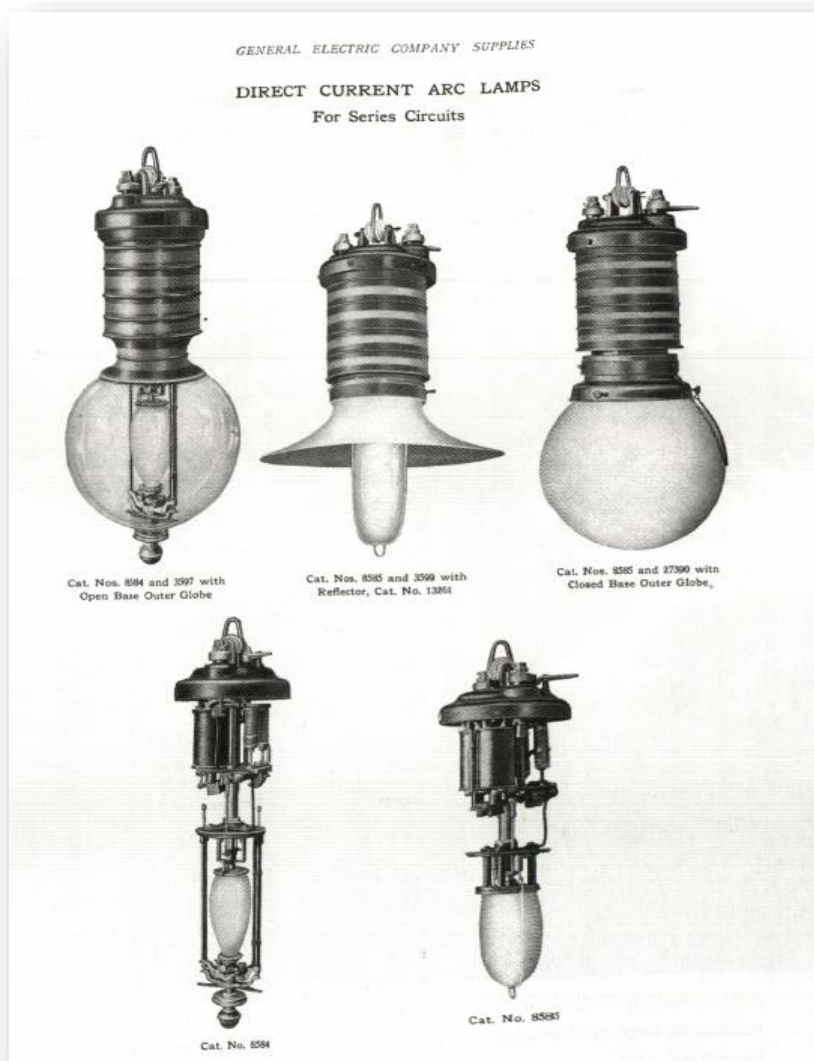
¹⁹⁵ BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1905**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de lemos. Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1906, XXXVII-Anexo 9.

¹⁹⁶ BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1905**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de lemos. Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1906, XXXVII-Anexo 9.

¹⁹⁷ Thomas Edison na invenção da lâmpada incandescente, de menor potência.

dinamo para alimentá-las¹⁹⁸. No ano seguinte são realizadas as primeiras iluminações, quando patenteia sua primeira lâmpada a arco voltaico para ser ligada em circuito em série. Com o desenvolvimento do alternador e o alternador de corrente constante, era possível introduzir a iluminação pública, um novo conceito luminotécnico, de máximo aproveitamento do fluxo luminoso. Ao mesmo tempo, dava-se liberdade ao poste, que viria a apresentar novas e revolucionárias formas como mobiliário urbano¹⁹⁹.

Figura 103 - Lâmpadas de arco voltaico baseadas no catálogo *General Electric Company Supplies*²⁰⁰



Fonte: Ferreira, op. cit., 2009, p.65.

¹⁹⁸ Quase simultaneamente a Paul Jablochhoff, Charles F. Brush e Elihu Thomson pesquisando o comportamento da descarga elétrica e sua aplicação às lâmpadas, trarão grandes contribuições para iluminação pública.

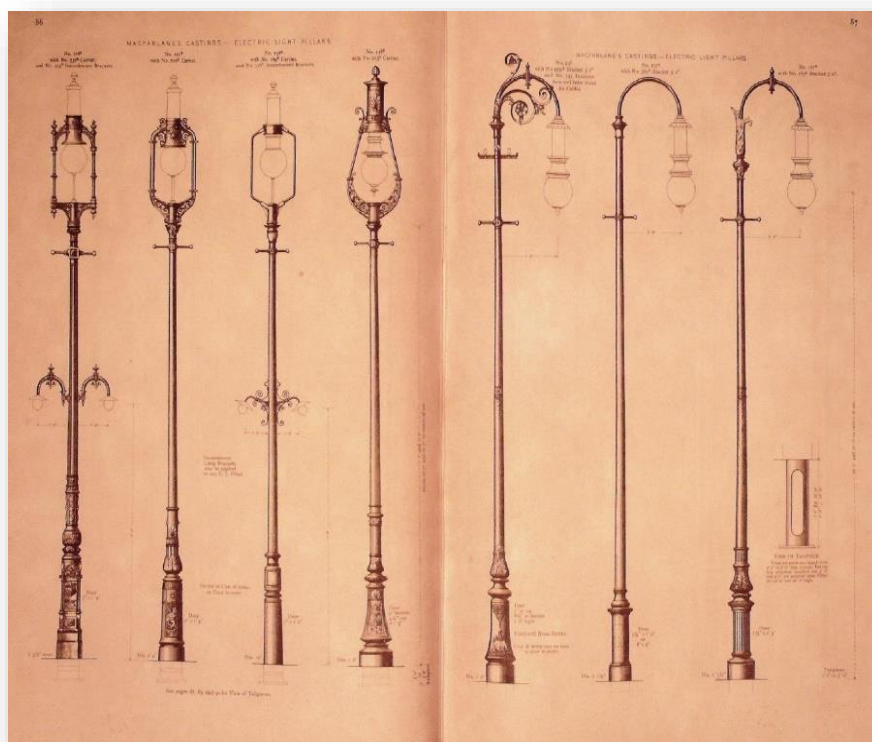
¹⁹⁹ FERREIRA, Milton Martins. **A evolução da iluminação na Cidade do Rio de Janeiro: contribuições tecnológicas**. Rio de Janeiro: Synergia: Light, 2009, p54-65.

²⁰⁰ Charles Brush, Elihu Thomson e Thomas Edison formaram a *General Electric Co* em 1892.

Em 15 de agosto de 1907, a cidade amanheceu com um ar festivo. Não somente pela data de comemoração da Adesão do Pará à Independência. Era também a data de inauguração de um melhoramento urbano bastante aguardado pela população: o bonde elétrico. Eram sete horas da manhã quando chegou à antiga estação da Independência (atual Magalhães Barata) o então Intendente de Belém, Antônio Lemos, sendo recebido pelo gerente da companhia inglesa *Pará Electric*, concessionária de viação pública. Lá também estavam os Vogais do Conselho do Municipal, personalidades de destaque da sociedade e uma multidão de pessoas que acorreram à cerimônia. Pouco tempo depois chegaria ao local o Governador do Estado, o Sr. Augusto Montenegro. Tomaram o bonde especial o Intendente, o Governador e algumas autoridades. Convidado pelo representante da *Pará Electric* a dar o primeiro impulso, Lemos declinou, dando as honras ao Governador Montenegro:

O bonde deu partida, e a população admirada observou outros 21 carris repletos de convidados tomando a direção do centro da cidade. Durante o percurso foram servidos no carro especial doces, sanduíches e gelados. Ao fim do primeiro percurso dos novos bondes, as autoridades presentes discursaram e foi então lavrada a “Acta do início da viação eléctrica da cidade de Belém, capital do Estado do Pará.” Assim, ficou inaugurada, entre entusiásticos aplausos do povo que se comprimia nas vias públicas, a tração elétrica em Belém.

Figura 104 - Postes de Lâmpadas Elétricas do Catálogo Macfarlenes



Fonte: *Catálogo Macfarlenes – Volume 1*

São ainda relatados problemas nos serviços de iluminação e viação urbana em discurso de Lemos ao Conselho Municipal: “Em data de 3 de junho dizia eu ao conselho Municipal:

Não tem conseguido a *Pará Electric Railway and Lighting Company, Limited*, regularizar, de accôrdo com o termo de obrigação que assignou para manter o serviço provisório, não só de illuminação da cidade como de viação urbana por bonds movidos á tracção animal; não tem, como dizia, a citada Companhia, conseguido regularizar ou normalizar esse serviço, quer no que concerne à luz das vias publicas e dos estabelecimentos e casas particulares, quer no referente ao transporte de passageiros²⁰¹. [...]

A cidade é seccionada para melhor fiscalização da iluminação urbana noturna: “1.^a secção. – Desde o littoral no bahia Guajará, pela travessa São Matheus até a avenida Tamandaré, descendo por esta até á rua Dr. Assis e praça Bagé e área limitada por essas ruas.”²⁰²

A cidade é seccionada para melhor fiscalização da iluminação urbana noturna:

“2.^a secção. – Compreendendo a rua Aristides Lobo, da travessa São amtheus á travessa Benjamin Constant, esta até o littoral e a área determinada por essas ruas e os limites da primeira secção.”

A cidade é seccionada para melhor fiscalização da iluminação urbana noturna:

“3.^a secção. – Compreendendo a Avenida Almirante Tamandaré, a começar da travessa São Matheus, praça Trindade, travessa Gama Abreu, avenida Nazareth, até á travessa Benjamin Constant e esta até á rua Aristides Lobo e a área que essas ruas e os limites da primeira e segunda secções determinam.” A cidade é seccionada para melhor fiscalização da iluminação urbana noturna:

“4.^a secção. – Compreendendo a travessa São Matheus, a começar da avenida Almirante Tamandaré, até avenida Conselheiro Furtado, esta até á travessa Doutor Moraes e a rua Timbyras até o littoral e a área por essas ruas e a primeira secção limitada.” A cidade é seccionada para melhor fiscalização da iluminação urbana noturna:

“5.^a secção. – Compreendendo a Avenida Nazareth, a começar da travessa Benjamin Constant, Avenida Independencia, praça Floriano Peixoto, travessa José Bonifácio, até o littoral e a área illuminação que essas ruas e os limites das terceira e quarta secções determinam.”

A cidade é seccionada para melhor fiscalização da iluminação urbana noturna:

“6.^a secção. – Compreendendo a rua Aristides Lobo, a começar da travessa Benjamin Constant, Rua Diogo Moya, travessa n. 2, até a travessa Vurro e esta até o littoral e a área illuminação determinada por estas ruas e os limites da segunda secção.” A cidade é seccionada para melhor fiscalização da iluminação urbana noturna: “7.^a secção. – abrangendo a área illuminação compreendida entre os limites das terceira, quinta e sexta secções.”²⁰³

²⁰¹ BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1907**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de lemos. Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1908, p.110.

²⁰² BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1907**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de lemos. Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1908, p.112.

²⁰³ BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1907**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de lemos. Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1908, p.113.

Em Belém, assim como nas demais cidades brasileiras onde foi implantado, o bonde promoveu sensíveis alterações na forma de perceber e de vivenciar o espaço urbano, concorrendo na instituição de novos hábitos, posturas e costumes condizentes com o *zeitgeist*. Na medida em que também interferia nas diversas esferas das configurações sócioespaciais, os bondes foram gradativamente incorporados à vida cotidiana belenense, adquirindo significações diversas de forma tal que a polissemia tornou--se uma de suas principais características: urbanidade, *status*, exclusão, ruptura, continuidade, modernidade, decadência²⁰⁴.

Símbolos construídos de modernidade e progresso, os bondes de Belém concorreram para o delineamento das características de uma “cultura urbana” modulada pela celeridade e maior dinamização da vida na cidade, pelo controle social representado pelos padrões de conduta e controle instintivo, pelas diferenças sócio comportamentais de distintos grupos sociais, pelas estratégias de dominação e resistência, por formas diferentes de viver, sentir e agir nos diferentes territórios que se estabelecem na cidade. A tessitura histórica desta “cultura” encontra--se também urdida pelos “fios metálicos” que conduziram os bondes. Desta forma, a história dos bondes proporciona um prisma através do qual esta “cultura urbana” é revista e reinterpretada²⁰⁵.

A 15 de agosto de 1905, era assentado o primeiro trilho da viação elétrica, na Independência entrada de São Braz; a 15 de agosto de 1906 corria o primeiro elétrico até o Ver-o-Peso; a 22 de julho de 1908 estavam prontas todas as atuais linhas, exceto Marco ao Souza e Pedreira. Às 11 e 36 da noite de 17 de junho de 1908 cessou em Belém o serviço de bondes de tração animal, com o recolhimento, à Estação Batista Campos, do último carro do horário de São Mateus: “essa derradeira viagem coube ao carro 13, chapa 101, cocheiro 29, João Batista Pinheiro, condutor 221, José Monteiro da Costa, fiscal 22, Teófilo Dias Haynat recebendo o último passageiro a senha 66.681.”²⁰⁶

A *Pará Eletric* iniciou com 55km de linhas, 100 elegantes e confortáveis bondes, ou 70 motores e 30 reboques, de 1ª e 2ª classes, além de luxuosos carros oficiais; 1570

²⁰⁴ LIMA, op. cit., 2011, p. 76.

²⁰⁵ LIMA, op. cit., 2011, p. 77.

²⁰⁶ BORGES, Ricardo. *Vivência Amazônica: contribuição ao conhecimento sócio-econômico e político da região*. Belém: CEJUP, 1986a., p. 100-101

registros em residências, com 44.582 lâmpadas e mais 9.154 na iluminação pública²⁰⁷. Com a instituição de uma nova concessionária de viação urbana em Belém, a Pará Electric, iniciam--se os trabalhos de eletrificação dos serviços de transporte coletivo e de ampliação da rede de iluminação pública por meio de “lâmpadas de arco voltaico”. Surgem as primeiras linhas eletrificadas, no entanto, a falta de informação de parcela considerável da população de Belém sobre os benefícios da eletricidade agiu de maneira negativa neste processo, fazendo com que a “sedução da luz”²⁰⁸ e da eletrificação fosse observada de maneira negativa e temerosa pela população.

Com efeito, a técnica – representada pela eletrificação e pelo estabelecimento das linhas de bonde – concorria de maneira sensível para a modificação do aspecto das ruas da cidade. No período em que os carris circularam em Belém, as empresas concessionárias eram obrigadas através de cláusula contratual a nivelar e calçar as ruas com paralelepípedos de granito e a fazer sua manutenção de maneira regular, serviço este que, por si só, já proporcionavam uma grande modificação na fisionomia das áreas pelas quais passavam os bondes²⁰⁹. Sobre a condição da pavimentação das principais artérias de Belém, o comentário de Brandão é revelador:

A pavimentação das principais avenidas era em paralelepípedos de rochas, assentes sobre uma camada de areia compactada manualmente. Eram dispostos em fileiras cuidadosamente arrumadas. O acabamento era feito com o lançamento e espalhamento de uma aguada de cimento e areia, para preencher os intervalos entre as pedras, o que também evitava o surgimento de vegetação. Não havendo tal procedimento o capim crescia, sendo então removido pelos meninos do “reco--reco”²¹⁰.

Na implementação dos bondes elétricos, além do calçamento obrigatório, fazia--se necessária a execução do posteamento de sustentação da rede de transmissão de energia elétrica, que além de tracionar os carris, alimentavam lâmpadas de arco voltaico

²⁰⁷ BORGES, op.cit., 1986^a, p. 101.

²⁰⁸ Em trabalho desenvolvido por Amara Silva de Souza Rocha, a virada do século XX é contada como época na qual as cidades brasileiras, e em especial o Rio de Janeiro, então capital da República, passam a ser representadas por diversos símbolos progressistas. Dentre eles, figurava a eletrificação. As imagens da cidade construídas a partir de então estão fortemente ligadas a um imaginário coletivo que tem no processo de modernização uma de suas corporificações mais significativas. Analisando este processo, partindo da abordagem do imaginário que ele revela, a autora traduz o processo de eletrificação da iluminação pública e dos serviços de transporte urbano por meio de bondes através da expressão “sedução da luz”, apontando a mesma como capaz de estabelecer um conjunto de valores passíveis de ordenar a vida em sociedade. Para uma visão mais detalhada, ver ROCHA, Amara Silva de Souza. A sedução da luz: eletrificação e imaginário no Rio de Janeiro da Belle Èpoque. **Revista de História Regional**, Ponta Grossa, v. 02, n° 02, p. 51--80, 1997.

²⁰⁹ LIMA, 2011 apud BRANDÃO, 2005, p.31.

²¹⁰ LIMA, op. cit.,2011, p.228.

utilizadas na iluminação pública. Assim, gradativamente, estas vias eram tratadas paisagisticamente através de arborização, passando a contar com algum serviço público como a coleta de lixo ou iluminação a óleo, a gás e posteriormente através de eletricidade²¹¹.

Na figura 105 observa-se a construção dos novos trilhos na Rua João Alfredo em 1907. Note-se a escavação do solo para instalação do sistema de trilhos com 1.435 milímetros de largura²¹² e seus componentes, curvaturas e ângulos de concordância com o novo itinerário. Os paralelepípedos de granitos prontos para serem alocados na via.

Figura 105 - Construção dos novos trilhos na Rua João Alfredo



Fonte: www.edimilsonbritoerodrigues.com.br

Por proposta da *Pará Elétric* foi aprovado o percurso de 13 linhas enumeradas para os seus veículos, uma vez inaugura a tração elétrica. Três linhas tinham o Boulevard da República como itinerário:

²¹¹ LIMA, op. cit., 2011, p.228.

²¹² Existiam duas bitolas nos bondes: na bitola larga a lotação nos bancos era de 4 pessoas em cada e na plataforma 3 pessoas em cada um; na bitola estreita a lotação nos bancos era de 4 pessoas em cada e na plataforma 3 pessoas em cada um. Anexo de Tabela de Lotação dos bonds.

1ª linha: Do Marco da Légua, via avenida Tito Franco, praça Floriano Peixoto, avenidas Independência e Nazareth, praça República, travessa 15 de Agosto, rua Industria, travessa Frutuoso Guimarães, Boulevard da República, avenida Dezesseis de Novembro, rua Conselheiro João Alfredo, rua Santo Antonio e travessa 15 de Agosto. Para a volta o mesmo trajeto²¹³.

2ª linha: Dezesseis de Novembro, avenidas Conselheiro Furtado, Serzedelo Correa, Gentil Bittencourt e Generalíssimo Deodoro, travessa D. Pedro I, avenida São João, rua Vinte e Oito de Setembro, travessa Piedade, rua Indústria, travessa Frutuoso Guimarães, Boulevard da República. Volta pelas ruas Manoel Barata e Paes de Carvalho, travessa Piedade, rua Vinte e Oito de Setembro, avenida São João, travessa Almirante Wandenkolk, rua Municipalidade e travessa D. Pedro I.

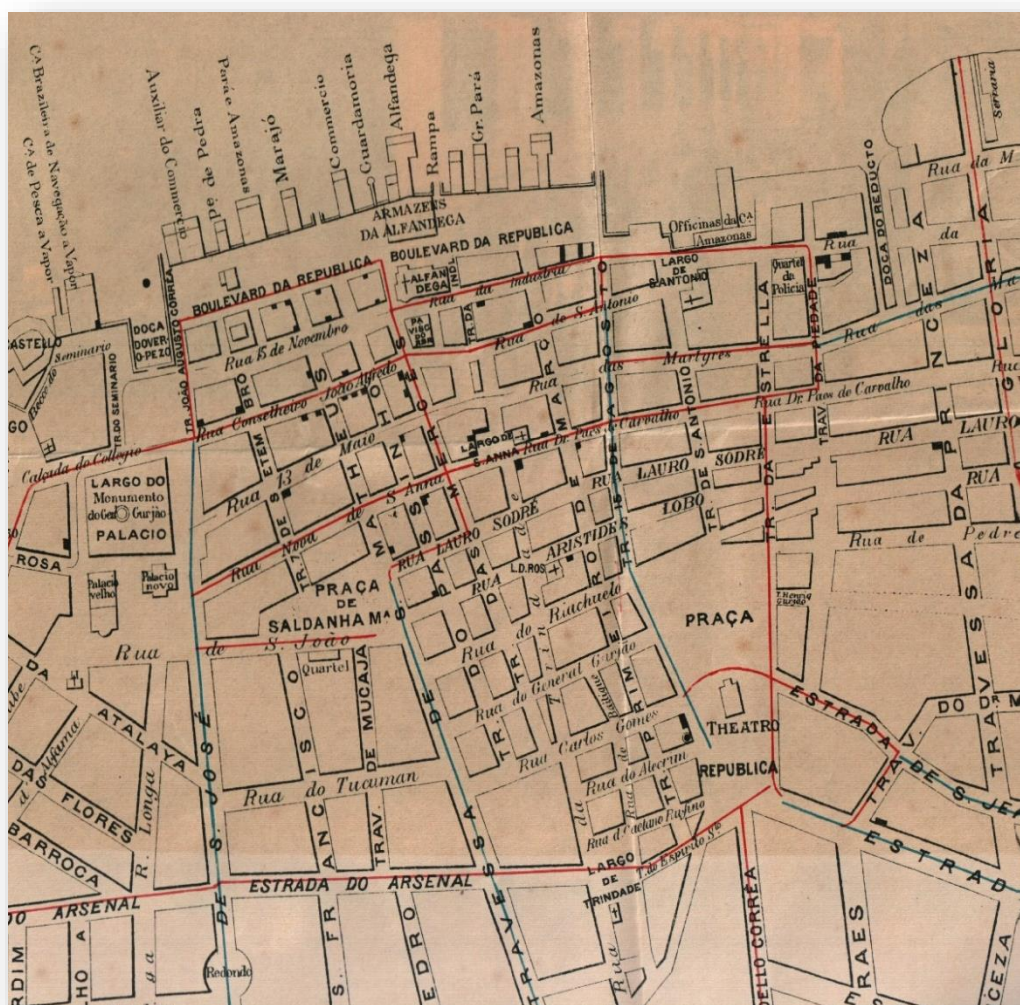
3ª linha: Travessa São Mateus, rua Lauro Sodré, travessa Frutuoso Guimarães, Boulevard da República, avenida Dezesseis de Novembro, rua Conselheiro João Alfredo, travessa São Mateus. A torna viagem será feita pelo mesmo caminho.

Dois carros de luxo, destinados à Intendência e ao Governo do Estado, foram oferecidos por encargo da própria empresa, sem remuneração alguma. Estes eram bastante elaborados, contando com um vestíbulo em cada extremidade, 12 cadeiras móveis com pequenas mesas de madeira finamente trabalhadas, como mostra a figura 17, seis janelas de cada lado com cortinados, um elaborado acabamento interno, serviço de *buffet*, lustres no teto e arandelas decoradas nas paredes. Espelhos, cortinas individuais para cada uma das janelas guilhotina, mobiliários finos como porta--chapéus e bengalas e objetos de decoração como vasos de plantas vasos com plantas eventualmente complementavam a rica ornamentação. A intendência também teria dois bondes para transporte de passageiros a serviço municipal²¹⁴.

²¹³ A primeira linha seguiu o mesmo caminho do bonde a vapor e à tração animal que chegou por aqui em 1869, exceto que os carros entravam a oeste na Rua Senador Manuel Barata e a leste na João Alfredo. FLEURY, J. Nassar. Ver-o-Peso da cidade: O mercado, a carne e a cidade no final do século XIX. Artigo recebido em junho de 2011. Revista Estudos Amazônicos p. 113

²¹⁴ LIMA, op. cit., 2011, p. 94.

Figura 106 - Percursos Linhas dos bondes elétricos



Fonte: Relatório Antônio Lemos, 1905.

Os trilhos intermunicipais saíam da região percebida como a central da cidade, onde encontra-se situada a “Doca do Ver-o-Peso” e o “Mercado Público”, e seguiam cruzando a cidade até a completa saída da mesma. Os bondes internos quase nunca coincidiam seu trajeto com os que tomavam o rumo nordeste do estado. Apesar de englobar muito bem as parcelas da cidade as quais se propunham rodar, existia uma grande área que estes bondes internos não circulavam. Eles rodavam principalmente, nas zonas portuárias e comerciais, onde o tráfego era mais intenso²¹⁵. O sistema de bondes

²¹⁵ FLEURY, J. Nassar. **Ver-o-Peso da cidade: O mercado, a carne e a cidade no final do século XIX.** Artigo recebido em junho de 2011. Revista Estudos Amazônicos p. 113

elétricos de Belém permaneceu britânico em toda a sua existência, inclusive observando regulamentos rígidos, como o de que um veículo de primeira classe não poderia parar para um passageiro vestido inapropriadamente ou de forma incompleta. Os bondes elétricos em Belém trafegaram sempre pelo lado direito, nas vias de mão dupla.

Os bondes tinham linhas circulares, uma interna pelas ruas do centro, uma externa com linhas pelas ruas da extremidade da cidade. Tinha uma estratificação social, ou seja, os trilhos tinham perfil social diferente dos usuários: “o de primeira classe eram os “Balangandãs”, com luxo e conforto; os de terceira classe eram chamados “Bondes Cachorro”, de cargas e passageiros. Por problema de troco na compra de passagens, o sistema criou uma espécie de vale transporte, que era dado como troco e servia de compra para outra passagem. O “tal” vale passou para história com singelo nome de “boró”, que no imaginário popular acabou como sinônimo de um trocado. Na passagem a cada viagem era feito um furo para registrar a utilização do trecho. O bilhete abaixo daria direito a 16 viagens.

Vista de fora, Belém é uma cidade que brotou da sua esplendida moldura hídrico-botânica. A cidade se volta para o rio, com suas melhores edificações mais próximas desse lado, de modo que o efeito cênico torna-se mais interessante. A cidade parece surgir das águas, como se fora uma miragem, daí porque causa uma agradável impressão ao observador. A modernização do porto fez com que o *Boulevard da República* virasse símbolo de remodelação da capital republicana atendendo a dois objetivos: circulação urbana e de mercadorias e inserir a cidade dentro do conceito de civilização e modernidade na construção dessa avenida que se conecta diretamente ao rio. A articulação do novo porto com os demais pontos da cidade faz-se por ruas abertas no tecido urbano que desembocam no *Boulevard da República*. Esse boulevard articula-se com as principais áreas da cidade: o bairro da Cidade, iniciando-se pelas Docas do Ver-o-Peso, conecta-se ao porto com a zona industrial e com o novo eixo da Tv 15 de Agosto, futura avenida.

O Plano de Melhoramentos de Lemos organizou as redes subterrâneas de abastecimento de água, o esgotamento sanitário. A boa circulação é sinônimo de controle

da ordem, e o Poder Público desejava facilitá-la através das edificações e dos novos meios de transportes. Organizou, dessa forma, a viação urbana e as redes de telegrafia e telefonia, além de dotar Belém de postes de iluminação, quiosques, mobiliários urbanos e uma arquitetura dita “afrancesada” que mesmo longe do tipo de edificação parisiense, dotava o *Boulevard da República* com uma riqueza de elementos e materiais arquitetônicos que remetiam ao período da *Belle Époque*.

Ao final da construção do porto, aquele litoral apresentado na Planta de 1905 de José Sidrim, toma outra forma. A cidade tem um novo desenho no litoral, com uma nova hierarquia de espaços físicos e sociais. A cidade muda, novas construções e novos atores fazem parte dela, muda o comércio, mas não muda o local de trabalho de uma parte da população que necessita adequar-se ao novo estilo de vida.

6.3 ARQUITETURA E O CODIGO DE POLÍCIA MUNICIPAL

Na antologia de Haroldo Maranhão, em 1908, Ernesto Mattoso relata no texto *Receita do Pará*, no capítulo denominado Urbanismo, o que se fez, sobre os materiais empregados interna e externamente e algumas regras da construção de Belém:

As construções de Belém são feitas geralmente de pedra e cal. Qualquer casa por pequena que seja, os seus alicerces são invariavelmente feitos de pedra e cimento, e as paredes geralmente de tijolo. O tijolo angular, com 6 a 8 furos cada um, é o mais empregado, não só pelo tamanho e forma, que diminui a mão de obra, como também porque pela sua manufatura já com os referidos tubos de ar, são os mais apropriados aos rigores de nosso clima. Nas coberturas das casas emprega-se vulgarmente a telha comum ou a telha chata denominada telha francesa ou de Marselhas. (...) As madeiras empregadas na construção das nossas casas dos que as se pode obter em qualquer parte do mundo. O acapu e o pau amarelo, o louro vermelho, o cedro e outras madeiras de lei são as que empregamos comumente. Para janelas e portas, é geralmente empregado o cedro e o louro, para os umbrais é o acapu e para os assoalhos são empregados o pau amarelo e o acapu, conjuntamente, o que lhes dá a par de extraordinária durabilidade uma certa beleza e nas casas de luxo fazem dessas duas madeiras e às vezes de mais outras duas ou três qualidades, lindíssimos mosaicos. (...) Para os forros das edificações a ucuúba, a quaruba e a marapaúba. Nas casas mais modestas também se fazem soalhos com a cupiuba, que é também uma excelente madeira. A não ser o cimento e certa ferragem muito especial, nada importamos para a construção de nossas habitações ou edifícios. As casas no Pará são muito arejadas e agradáveis, pela altura do pé direito, que nunca é menor que 4 ½ a 5 metros. As janelas igualmente são altas e nunca mais estreitas de 1 metro. (...) Todos os prédios mais ou menos novos tem o assoalho a 1m50 acima do nível da rua. Todas as

casas tem varandas, sejam aos lados ou na frente, de uma maneira que com o maior calor elas têm sempre muita sombra de um ou de outro lado...²¹⁶

O planejamento urbano adotado por Antônio Lemos priorizou pela remodelação da área adjacente ao porto, não coincidente com a área mais antiga da cidade. O porto seria apenas o ponto de partida das grandes realizações urbanas e de um plano maior para a construção da *Belém moderna*. Era necessário que Lemos colocasse a sua assinatura na *nova* fisionomia urbana de Belém, e para tanto seria necessário construir marcos visuais no período de sua administração em obras públicas e na modernização da infraestrutura urbana de Belém²¹⁷. A cidade deveria ter seu espaço público *higienizado*, retirando todos os elementos que pudessem contrapor esse princípio de *higiene*, o que, na prática, significava retirar as casas não condizentes com este preceito.

Essas preocupações com a higiene e salubridade nos centros urbanos, que desde o século XVIII afligiram a Europa, começaram a circular no Brasil no início do século XIX – principalmente a partir da vinda da Família Real Portuguesa. O Brasil absorveu o modelo de medicalização da cidade denominado medicina urbana [...] que tinha como suporte a urbanização. Desta maneira, as Posturas Municipais elaboradas no Brasil, [...] incorporam tais preocupações à realidade de suas vilas e cidade, passando a temê-las e combatê-las da maneira mais eficaz possível²¹⁸.

Algumas ações foram criadas nesse sentido como as Leis e Posturas Municipais²¹⁹ (1892-1897) e o Código de Polícia Municipal (1900), dentre outras medidas. O Código de Polícia Municipal foi instituído pela Lei n. 276 de 03 de julho de 1900, pelo intendente municipal. Contudo, este código apresentava diversos títulos, era considerado bastante rigoroso e composto pelos seguintes elementos: 08 títulos, 27 capítulos e 156 artigos²²⁰.

²¹⁶ MARANHÃO, Haroldo. **Pará, Capital: Belém: Memórias & Pessoas & Coisas & Loisas da Cidade** Belém: Editora Supercores, 2000, p. 109-110.

²¹⁷ SOARES, Karol Gillet. **As formas de morar na Belém da Belle-Époque (1870-1910)**. Dissertação. Belém: DEHIS/UFPA, 2008. p. 53.

²¹⁸ CAMPOS, Americo. **Noções geraes de hygiene**. [Belém]: P. de Oliveira, 1912, p. 87.

²¹⁹ BELÉM, Conselho Municipal. **Leis e Resoluções Municipaes 1900**. Belém: Typografia de Tavares Cardoso e C^a., 1901.

²²⁰ **Título I: Disposições preliminares**. Capítulo Único – “infracções e seus efeitos”. **Título II: Higiene e Saúde Pública**. Capítulo I – “Sobre gêneros destinados ao consumo”. Capítulo II – “Mercados, talhos e outros estabelecimentos de vendas de gêneros alimentícios”. Capítulo III – “Açougueiros ou talhadores, vendedores de leites e outros”. Capítulo IV – “Hotéis, casas de pensão, hospedarias, restaurantes, cafés, botequins, depósitos de gêneros e bebidas congêneres”. Capítulo V – “Barbearias e congêneres”. Capítulo VI – “Pharmácias, drogarias e boticas”. Capítulo VII – “Exercício de Medicina”. Capítulo VIII – “Hospitais, casas de saúde, maternidades, etc”. Capítulo IX – “Inhumações e Exhumações”. Capítulo X – “Moléstias contagiosas”. Capítulo XI – “Abrigo e depósitos de animais”. Capítulo XII – “Pântanos, aguas pluvias, lixos e immundices”. Capítulo XIII – “Asseio da cidade”. **Título III: Comodidade e garantia dos habitantes**. Capítulo XIV – “Conservação e asseio dos lugares públicos”. Capítulo XV – “Dos cocheiros, boleiros, condutores de carros, carroças, bondes, etc”. **Título IV: Da cidade, seu embelezamento e decoração**. Capítulo XVI – “Alinhamento e nivelamento, providencias sobre edificações em geral”. Capítulo XVII – “Regularidade da edificação, numeração dos prédios e hygiene dos mesmos”.

Sob o **Título IV do Código de Polícia Municipal intitulado “Da cidade, seu embelezamento e decoração”** foi tratado exclusivamente as construções urbanas, e legislado tanto sobre a aparência dos edifícios que viessem a ser construídos — especialmente os residenciais e comerciais — quanto sobre as obras e outras questões técnicas. É composto pelos seguintes capítulos: Capítulo XVI – “Alinhamento e nivelamento, providencias sobre edificações em geral”; o Capítulo XVII – “Regularidade da edificação, numeração dos prédios e hygiene dos mesmos” e o Capítulo XVIII – “Conservação dos passeios, ruas, avenidas, jardins, parques e mais logares públicos”.

O novo documento tinha como objetivo precípua, o disciplinamento dos hábitos e costumes de todos os munícipes, principalmente às populações que moravam nos subúrbios, pois seriam os moradores destas áreas que também eram vistos pelo centro da capital. Nas palavras do Intendente era uma gente que apresentava “hábitos bisonhos”. Estabelecia direitos e deveres, assim como todos os serviços da comuna. Àquela altura, diante de todos os problemas oriundos das áreas de saúde, hygiene, saneamento e instrução a implantação do novo código se tornava urgente e imprescindível, para a afirmação do projeto do Governo que estava em curso²²¹. O Código de Polícia Municipal era orientado por dois princípios formais: os de hygiene e o das normas estéticas que, na prática, eram comumente associados.

As medidas técnicas da construção davam a esta regulamentação um caráter autoritário e segregacionista, posto que, obrigava o seu construtor a seguir um conjunto de regras que, em suma, serviam para a obstrução da construção de casas não condizentes com o projeto de modernização urbana de Belém, o que provocava uma redistribuição da população no meio urbano, assim como ocorria em nível mundial e nacional. Esta lei ainda revelava uma precocidade nortista ao tratamento de reformas urbanas em relação ao restante do país.

Capítulo XVIII – “Conservação dos passeios, ruas, avenidas, jardins, parques e mais logares públicos”. **Título V: Garantias Públicas.** Capítulo XIX – “Providencias sobre loucos e embriagados e perturbadores do sossego publico”. Capítulo XX – “ Providencias sobre depositos, fabrica, aplicação e venda de inflamáveis e explosivos e congeneres”. Capítulo XXI – “Providencias sobre incendio”. Capítulo XXII – “Providencias sobre animais damninhos e perigosos. **Título VI: Do respeito á moral e bons costumes.** Capítulo XXIII – “Geral”. Capítulo XXIV – “Divertimentos Publicos”. Capítulo XXV – “Jogos e ajuntamentos ilícitos”. **Título VII: Compra e venda.** Capítulo XXVI – “Geral”. **Título VIII: Disposições Diversas.** Capítulo XXVII – “Geral” (BELÈM, Conselho Municipal de. Leis e resoluções Municipais, 1900).

²²¹ DUARTE, Antonio Valdir Monteiro. **Orfãs e desvalidas: a formação de meninas no Orphanato Municipal de Belém do Pará (1893-1931)**. Tese de Doutorado. Uberlândia: PPE/UFU, 2013. p.107.

Lemos conseguiria, nos anos seguintes e com o apoio político de um governador indicado por ele, Augusto Montenegro, o progressivo enquadramento de todas as construções existentes ou por construir, no perímetro urbano às disposições posturais que modificariam a estrutura da cidade durante o seu governo. Não só quem tinha dinheiro para reedificar e enquadrar-se nos parâmetros de embelezamento/saneamento era excluído, já que o ajuste fiscal, com o aumento de impostos sobre as áreas beneficiadas, completava o conjunto de medidas elitizantes reacomodando as diversas camadas sociais segundo os padrões de renda²²².

Mais tarde, foram criadas regras ainda mais rígidas para a construção de casas em Belém. A Lei n. 378 de 16 de janeiro de 1904 reformula, de forma contundente os capítulos XVI e XVII do Código de Polícia Municipal que regulam a construção e reconstrução de prédios urbanos²²³. Ao mesmo tempo, outra lei de extrema importância trata-se da Edificação Urbana, a Lei n.379 que autoriza o Intendente a constituir uma comissão denominada Inspectoria da Edificação a cujo cargo ficará a fiscalização das construções arquiteturais composta de 3 membros, dos quais pelo menos um profissional tenha aptidão especial para arquitetura, sendo os demais engenheiros²²⁴.

Cada edifício caracteriza-se por uma pluralidade de valores: econômicos, sociais, técnicos, funcionais, artísticos, espaciais e decorativos, e cada um tem a liberdade de escrever histórias econômicas da arquitetura, histórias sociais, técnicas e volumétricas. [...] Mas a realidade do edifício é consequência de todos esses fatores, e uma sua história válida não pode esquecer nenhum deles²²⁵.

A adoção das medidas e regulamentações municipais – mesmo que de forma compulsória – eram mais seguidas nas áreas centrais de Belém. Mas, no âmbito geral, podemos observar nos relatórios da Intendência Municipal que nem todas essas medidas eram cumpridas, como é o caso da Lei n. 429 de 15 de março de 1906, que estabelecia o prazo de 18 meses para a construção de platibandas, frontões ou qualquer tipo de ornamentação arquitetônica em prédios com beirais. O próprio relatório de 1907 informa que apenas 600 das casas tiveram os seus projetos modificados, o que obrigou a Intendência Municipal a aumentar o prazo por mais um ano, ainda assim, no ano seguinte apenas 119 remodelaram-se. Contudo, para que a legislação municipal fosse cumprida, foram criados departamentos próprios para esta fiscalização que através de visitas

²²² DERENJI, 1998, p. 110.

²²³ BELÉM. Lei n. 378, de 16 de janeiro de 1904. Reforma os Capítulos XVI e XVII do Código de Polícia Municipal, que regulam a construção e reconstrução de prédios urbanos. *Lex: Leis e Resoluções Municipais e Actos do Executivo*, Belém, p. 18-27 e anexo n.7, 1904.

²²⁴ BELÉM, Lei n. Lei 379, de 16 de janeiro de 1904. Autoriza o Intendente a constituir uma comissão denominada Inspectoria da Edificação a cujo cargo ficará a fiscalização das construções arquiteturais. *Lex: Leis e Resoluções Municipais e Actos do Executivo*, Belém, p. 18-27 e Anexo n.8, 1904.

²²⁵ ZEVI, 2002, p. 26.

domiciliares verificava se o código e as leis complementares estavam sendo seguidos ou implementados²²⁶.

A cidade, mesmo com prédios monumentais para os padrões da antiga colônia, herdados do séc. XVIII em sua maioria, já não atende aos anseios da sociedade burguesa enriquecida pela borracha. Configura-se uma mudança bastante definida e facilmente perceptível na Belém da metade do século XIX em diante. A arte e a arquitetura são buscadas como símbolos visíveis de promoção social. Níveis de luxo e conforto até então desconhecidos tornam-se indispensáveis à sociedade burguesa do período. A influência da Igreja diminui, especialmente após a República, e em contrapartida, a largueza de recursos conduz a novas tipologias, com o surgimento de escolas, asilos, hospitais que, no fim do século XIX e início do século XX, ocupam prédios com características monumentais²²⁷.

Para Derenji²²⁸, a arquitetura privada, assim como a pública, tem um enorme desenvolvimento no período que vai do fim do século XIX aos primeiros dez anos do século XX. Fala-se em 14.400 novas construções no ano de 1909, quando a cidade tinha 200.000 habitantes. Nem todas as construções podiam, no entanto, ser renovadas, apesar do incentivo às novas construções que a Intendência Municipal promoveria, especialmente no governo de Antônio Lemos (1897-1911). Procura-se, então, a solução paliativa de reformular a parte exterior dos prédios. O Brasil adotou o estilo eclético como parâmetro em grande parte das construções. De acordo com os ditames da arquitetura eclética, diversos estilos arquitetônicos, linguagens de composição e decoração, podem ser utilizados em uma única construção, desde que seu uso seja feito de forma racional e harmônica. Além da miscelânea de estilos, o ecletismo inaugurou uma fase na qual a experimentação de novos materiais e técnicas eram frequentes²²⁹.

O sucesso dessa tendência filosófica foi devido ao fato de, a partir de 1830, haver ela tomado uma orientação que satisfazia num momento ainda de crise das velhas correntes filosóficas e políticas, uma direção conciliadora. O ecletismo propunha a todos os sistemas um tratado de paz. Ele deveria concilia-

²²⁶ “No ano de 1907 foram visitados e considerados em boas condições de higiene 690 prédios; 667 foram examinados e considerados em condições de ser de novo habitados; foram julgados de necessidade de melhoramentos 475, num total de 1.832 prédios”. CRUZ, 1971, p. 148.

²²⁷ DERENJI, Jussara. **Igrejas, palácios e palacetes em Belém. Roteiros do patrimônio**. Brasília, DF: IPHAN/Programa Monumenta, 2009.

²²⁸ DERENJI, Jussara. **Ilusão e cor: pintura de interiores na Arquitetura de Belém**. Belém: SECULT, 2004, p. 27

²²⁹ COSTA, Luana. **Registro Visual da Belle Époque em Belém**. Belém: IESAM, 2012.

los, guardando deles aquilo que possuísem de precioso, do mesmo modo que o governo misto, que satisfizesse a todos os elementos da sociedade. Depois de 1830, foi doutrina oficial da Universidade de Paris, no reinado de Luís Felipe.²³⁰

Carlos Lemos esclarece que o ecletismo se deu em duas categorias: uma destinada às famílias ricas que contratavam arquitetos brasileiros, oriundos da única escola nacional (neoclássica), ou ainda, porque essas famílias optavam em adquirir projetos completos de arquitetos estrangeiros²³¹. Neste caso, estes arquitetos foram os responsáveis pelo modo se projetar em *estilos múltiplos*, pois:

O ecletismo era a cultura arquitetônica própria de uma classe burguesa que dava primazia ao conforto, amava o progresso (especialmente quando melhorava suas condições de vida), amava as novidades, mas rebaixava a produção artística e arquitetônica ao nível da moda e do gosto. Foi a clientela burguesa que exigiu (e obteve) os grandes progressos nas instalações técnicas, nos serviços sanitários da casa, na sua distribuição interna, que solicitou uma evolução rápida das tipologias nos grandes hotéis, nos balneários, nas grandes lojas, nos escritórios, nas bolsas, nos teatros e nos bancos, que soube encontrar o tom exato de autocelebração nas estruturas – obtendo a aglutinação de todas as expressões formais em torno do mito do progresso [...]²³².

A ecletização de fachadas é fato conhecido, ainda que pouco estudado em sua especificidade, e é a responsável pela ornamentação carregada em estuques, transbordando nos frontões dos edifícios que conservavam, em sua grande maioria, interiores bem mais discretos e modestos. Se a arquitetura manteve despojada, o mesmo não pode se dizer da decoração dos ambientes internos que adotaria os padrões europeus de gosto, o prazer da acumulação e da ostentação, que são característicos do período.

“As denominações de ornamento, ornamentário, ornamental, ornamentação, ornamentistas, etc. se derivam do verbo latino ornar, que significar adornar. O ornamento é o adorno artístico; a ornamentação, é atualização da mesma; o ornamentista, é o artista que adorna; ornamental quer dizer o adorno artisticamente ao que se refere a ornamentação; ornamentária ou teoria de ornamentação é o conceito global da arte decorativa. Como a ornamentação se estende a inúmeros assuntos, e que a índole desta pode ser extraordinariamente variada, sem que por isso seja arbitrária, claro está que a arte da ornamentação constitui uma disciplina vasta e importantíssima. Seu conhecimento é uma necessidade para o artista plástico; para a educação geral, um interessante fator instrutivo e de cultura histórica”²³³.

²³⁰ REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da Arquitetura no Brasil**. São Paulo: perspectiva, 2014, p. 182.

²³¹ LEMOS, Carlos A. C. **Arquitetura brasileira**. São Paulo: Melhoramentos, 1979, p. 117-118.

²³² PATTETA, Luciano. **Considerações sobre o Ecletismo na Europa**. In: FABRIS, Annateresa (org.). **Ecletismo na Arquitetura Brasileira**. São Paulo: Nobel/Edusp, 1987, p.13.

²³³ MEYER, F.S. **Manual de Ornamentación: ordenado sistemáticamente para uso de dibujantes, arquitectos, escuelas de artes y oficios y para los amantes del arte**. 11ª edição. Barcelona: Editorial Gili S.A., 1929., p .01.

Podemos observar que o ecletismo não foi uma arquitetura propriamente brasileira, visto a importação não só de materiais e elementos pré-moldados, o que impulsionou a construção civil no país. Assim, o ecletismo no Brasil, em grande parte se deu pela simples importação de seu projeto formal, visto pela falta de criatividade, no sentido de adaptabilidade climática ou construtiva local nos projetos produzidos para as cidades brasileiras como um todo. Contudo, a arquitetura eclética foi amplamente consumida pela elite dominante nas cidades brasileiras, traduzindo-se, ou melhor, simbolizando a forma burguesa de se morar²³⁴.

Pode-se contudo identificar transformações de importância, correspondente, durante muito tempo, à difusão da arquitetura neoclássica e mais tarde do Ecletismo.

...Assim, considerando à primeira vista que o neoclássico no Brasil ou era produto de quase total importação – e portanto extremamente raro – ou sem profundidade, poder-se-ia aceitar, facilmente, a tese tão difundida da dependência cultural total do Brasil em relação à Europa²³⁵.

Os primeiros anos do século XX assistiriam à repetição, sob várias formas, dos esquemas de relações entre arquitetura e lote urbano, que haviam entrado em voga com a República. Conservando-se ainda as técnicas de construção e o uso dos edifícios, largamente apoiados na abundância de mão-de-obra mais grosseira e, em pequena parte, artesanal, era natural que se repetissem os esquemas de fins do século XIX, com soluções mais ou menos rústicas, com edifícios sobre alinhamento da via pública, a revelar em quase todos os detalhes, os compromissos de um passado ainda recente com o de trabalho escravo e com os esquemas rígidos dos tempos coloniais. De fato, a abolição da escravatura e a instalação da República não seriam suficientes para que o país alcançasse rapidamente condições de valorização ou melhoria de padrões de mãos-de-obra ou para que se transformasse a estrutura econômica, iniciando-se a instalação industrial.²³⁶

Na afirmação de Maria de Nazaré Sarges, o conceito de modernidade em Belém estava intimamente ligado ao progresso expresso por meio do desenvolvimento urbano. Este se manifestava através das grandes obras públicas e serviços urbanos, atendendo às necessidades básicas da população e da construção de símbolos modernos como as ferrovias, intensificação das transações comerciais e a internacionalização de mercados. O processo de modernização de Belém ocorreu por estar associado à economia e

²³⁴ DERENJI, Jussara. **Ilusão e cor: pintura de interiores na Arquitetura de Belém**. Belém: SECULT, 2004, p.27.

²³⁵ REIS FILHO, op.cit., p. 136.

²³⁶ REIS FILHO, op.cit., 2014, p. 54.

demografia, mas em grande parte também para atender os valores estéticos exigidos pela elite, em virtude de uma melhor segurança e da acomodação de uma prática da ideia positivista de progresso, adotada pelo regime republicano. Foram “tentativas de adaptação aos modernos costumes europeus, num profundo contraste com a realidade amazônica, além das tensões sociais geradas por uma nova ordem social capitalista emergente.”²³⁷

Deve-se a Antônio Lemos uma profunda mudança nos padrões de arquitetura impostos pela demolição progressiva das construções de palha e barro, que ainda persistiam na área central, e sua substituição por prédios modernos. Outra medida reformadora transformaria as fachadas de todo o centro da cidade: os alinhamentos eram definidos pela Intendência, nenhuma saliência era permitida sobre as calçadas e entre outras medidas, a que mais modificou o *skyline* da cidade foi à obrigatoriedade das platibandas. Um boulevard inserido na modernidade de sua época sendo equipado com materiais e edificações carregado de significados se pondo à uma cidade civilizada como o próprio período republicano. Assim, essas edificações emblemáticas desse boulevard construídas desde a Belém Colonial e no Império, que permanecem, até os dias de hoje, com a mesma tipologia, foram passando por funções diversificadas até o momento da República.

²³⁷ SARGES, 2002, p. 21.

CAPÍTULO 7: O MOVIMENTO DA RUA NO ESPAÇO CONSTRUÍDO

Na primeira década do século XX, os recursos municipais advindo dos negócios da borracha, tornava visível, através de numerosas obras, a concepção de cidade que implantava em Belém.

O questionamento que Antônio Lemos fazia em relação as edificações que se faziam necessárias para Belém, deveria apresentar fino senso artístico, bom gosto e diretrizes criteriosas para projeta-las de acordo com o clima e o problema das fortes águas. Dessa forma, volta a lembrar o questionamento das edificações particulares numa reportagem do jornal *Liberal do Pará*, de 1869, e que o Clube de Engenharia retomara na sessão de apresentação de teses, no dia 18 de julho de 1886, no qual radicalizou-se nas gestões do Intendente apoiado num discurso onde exigências de higiene e comodidade eram misturadas a opções estéticas²³⁸.

Nas gestões de Antônio Lemos foram contratados, inicialmente, dois importantes engenheiros, que eram estudantes em 1886 quando foi instalado o Clube de Engenharia, valorizando a profissão deles naqueles dias de fausto. Em 1902, convidou a integrar a equipe de engenheiros municipais, Domingos Acatauassu Nunes, 25 anos, engenheiro formado pela Faculdade de Engenharia de Pernambuco, que no relatório de 1905, recebe ligeira menção sobre seu trabalho, pelo desempenho de engenheiro substituto da Seção de Obras dos serviços que haviam triplicado em número e presteza dos serviços. Domingos Acatauassu assistiu a inauguração do mercado Municipal em 1908 e como fiscal acompanhou as obras de construção da Basílica de Nazaré, desde o início em 1909, permanecendo ligado a elas durante 20 anos. Em fevereiro de 1911, na condição de engenheiro municipal, lavrou a ata de “Instalação de Construção” dos esgotos de Belém²³⁹.

O outro jovem estudante de 1886, era Francisco Bolonha. Trabalhou como engenheiro na obra do Mercado Municipal introduzindo sua técnica do ferro e estilo *art nouveau* em seu interior, em obras particulares, dele próprio e de outrem, e ainda, numa do governo estadual. No Ver-o-Peso tornou-se fornecedor de gelo aos pescadores, após

²³⁸ COIMBRA, op. cit., 2009, p. 69

²³⁹ COIMBRA, op. cit., 2009, p. 76

instalar uma fábrica desse produto na Rua Gaspar Viana. A respeito da fábrica de gelo, escreveu Amassi Palmeira:

Assim introduziu a indústria do frio no Pará. Fornecia gelo aos pescadores e deles comprava o peixe que revendia ao povo, em perfeitas condições. Levou o conforto do gelo a todos os lares, vendendo-o em carrocinhas elegantes e puxadas por cavalo, onde se via a inscrição “Gelo Bolonha”. Por onde passava ia tocando alegremente um pequeno sino, que anunciava o frio saudável, nos dias quentes de nossa cidade²⁴⁰.

A obra feita para ele própria foi a famosa Vila Bolonha, um conjunto de 10 casas anexas ao Palacete Bolonha, situados na rua Dr. Moraes esquina da Av. São Jerônimo. O conjunto de casas com detalhes que lembram as construções inglesas e no Palacete conciliou o sistema mecânico já da era industrial com o sistema pré-industrial de mármore decorados. Depois projetou e construiu o Palacete Brício da Costa, na Rua Joaquim Nabuco. Para o governo estadual, em 1904 começou a obra do Reservatório Paes de Carvalho – a Caixa D’Água, que foi inaugurada oito anos depois.

Posteriormente, outros engenheiros contratados foram Victor Maria da Silva, Raimundo Tavares Vianna e João de Palma Muniz, ambos trabalhavam para o governo estadual, terminaram a primeira década do século XX como profissionais experientes e de prestígio e, assim, enfrentaram o acabrunhamento generalizado que atingiu a sociedade paraense, devido à crise da borracha.

O Código de Polícia Municipal faz-se importante instrumento para ordenar as edificações na cidade. De acordo com o Código de Polícia Municipal de 1900, o artigo 30º, no item IV, ordena que a numeração das ruas partirá do lado meridional para o septentrional e a numeração das travessas do lado ocidental para o oriental, ficando os números pares do lado direito e os ímpares do lado esquerdo. O número de cada prédio será repetido em todas as portas da fachada no primeiro pavimento, distinguindo-se no lançamento por sobrado ou loja, quando ocupado por locatários diversos. Os terrenos serão também numerados do mesmo modo que os prédios, salvo quando fizerem parte dos mesmo, como serventia. N’este último caso, quando mais tarde venha a ser edificado o terreno, terá o prédio o número do que lhe ficar contíguo, estabelecendo-se, por meio de letras alfabéticas na devida ordem, a necessária distinção²⁴¹.

²⁴⁰ COIMBRA, op. cit., 2009, p. 76

²⁴¹ Lei n. 276 de 03 de julho de 1900 institui o Código de Polícia Municipal, p. 182.

Mas não era isso que estava acontecendo na cidade. Antônio Lemos votou na 2ª reunião de 1907, a Lei nº 484 de 11 de junho, que autorizava-o a contratar o serviço de colocação de placas numéricas nos prédios e designativas nas vias públicas da Capital, pois se fazia urgente a necessidade de ordenar a cidade, visto que há quinze anos passados, a edificação de Belém se apresentava bastante diferenciada²⁴²: “com relação a situação dos números há profundas anomalias: além de repetição, saltos, etc. há ruas que tem a numeração ímpar no lado direito, - perfeita inversão da ordem natural”²⁴³. Em 1908, Lemos proclama que encontra-se no seio do Conselho as solicitações referentes aos erros de denominação de vias, omissões e repetições da numeração de prédios e terrenos. Com a Resolução nº 174 de 11 de março de 1908, Lemos estava autorizado a promover, pelos meios mais convenientes, a regularização da denominação das vias públicas, obedecendo a um critério uniforme, afim de metodizar a numeração dos prédios situados no perímetro da cidade²⁴⁴.

Nesta época, estabelecimentos cada vez mais “cosmopolitas” multiplicavam-se não só por Belém, mas em outras cidades como São Paulo, principalmente nas áreas centrais da cidade, como o Largo do Rosário/Praça Antônio Prado, na capital bandeirante. As ruas se tornaram mais atraentes com a abertura de largas vias emolduradas por praças, vitrinas e cafés da moda, onde a *high-life* e os intelectuais se reuniam: Café Chic, Café da Paz, Café Madrid, Café Riche e o Café Manduca, todos localizados na Campina ou cercanias da Praça da República, áreas que delimitavam uma espécie de “centro nevrálgico” de Belém na aurora do século XX²⁴⁵.

São duas as imagens que refletem dois momentos da história do *Boulevard da República* na Intendência de Lemos: a primeira antes da construção do porto de Belém com um boulevard que pertencia ao litoral e, a segunda após a construção do porto, onde o boulevard está conectado diretamente ao porto em decorrência da economia da borracha e faz dele um espaço de grande movimentação de entrada e saída de pessoas, mercadorias e estabelecimentos que implementam o novo cotidiano da cidade.

²⁴² Relatório 1907, p. 104.

²⁴³ Relatório 1907, p. 105.

²⁴⁴ Relatório 1908, p. 206.

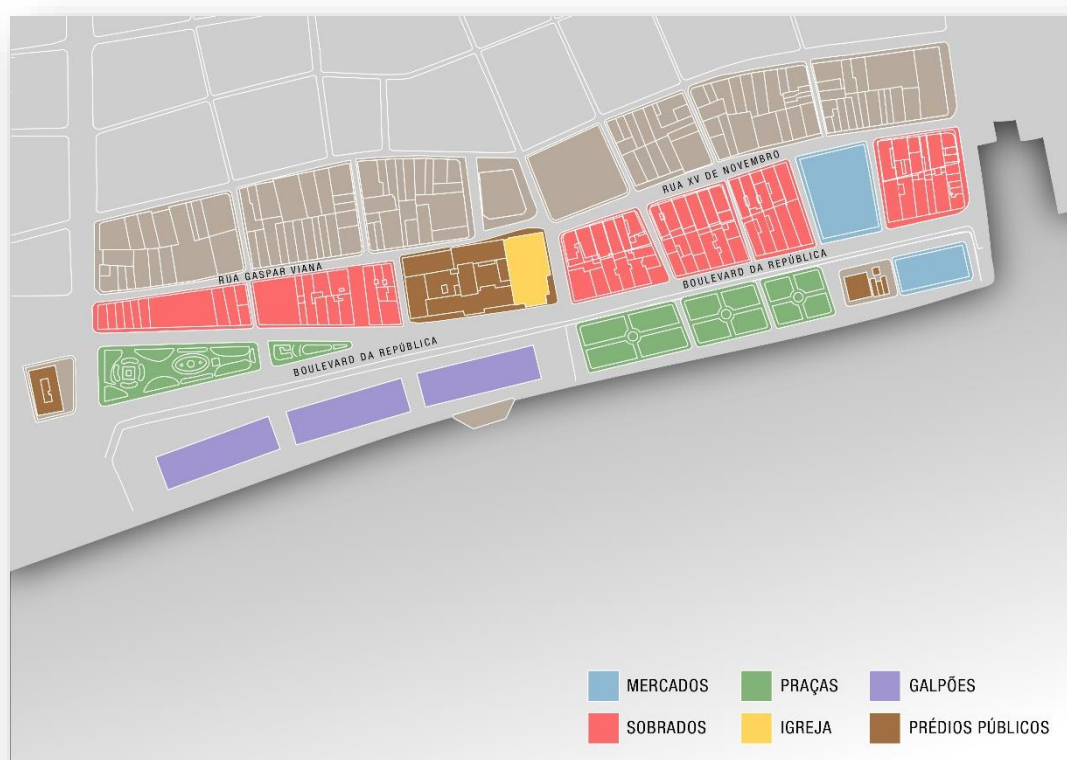
²⁴⁵ PINTO, Lúcio Flávio. **Memória do cotidiano**. Belém: Lúcio Flávio Pinto, 2008. P. 220

O *Boulevard da Republica* expressa o conflito da coexistência da cultura ribeirinha na cidade, a interação entre tradição e as transformações da cidade civilizada. Funciona como um elo entre a vida urbana, a do “interior” e a do “estrangeiro”, o que lhe confere um significado diferenciado dos outros espaços da cidade. Representa a história de Belém e a transformação de sua paisagem, no que se refere ao espaço do seu núcleo inicial, porque acumula monumentos arquitetônicos de diferentes épocas que se inter-relacionam e se misturam com os novos hábitos e cultura da cidade que se moderniza. São construídos, nessa época, alguns dos mais significativos edifícios que, em conjunto, fazem a leitura da paisagem republicana.

7.1 AS EDIFICAÇÕES DO BOULEVARD DA REPÚBLICA

O *Boulevard da República* é constituído inicialmente por oito quadras, do lado direito e, após a construção do porto, acrescidas pela nova área aterrada, passa a ter em sua totalidade doze quadras – quatro novas quadras do lado esquerdo. Inseridas naquele momento, dentro dos padrões de embelezamento, comportamento e estética de Antônio Lemos, a figura 108 representa e identifica os tipos de edificações que constituíram o *Boulevard da República*.

Figura 107 - Boulevard da República e suas edificações



Fonte: M2N Arquitetura.

Com base documental dos dados do Inventário de Bens Imóveis de Interesse à Preservação da Cidade de Belém fornecido pela FUMBEL, das Fichas Resumidas do Inventário Nacional de Bens Imóveis, Sítios Urbanos Tombados (INBISU) do IPHAN é possível analisar as principais edificações do Boulevard da República nas suas características e funções arquitetônicas, bem como, analisar a implementação do Código de Polícia Municipal nas regras de construção.

Sob o signo da valorização do ouro negro construíram-se mais sobrados, entre eles os de dois, três ou quatro andares da vistosa coleção do *Boulevard da República*, os quais obedecem o critério lusitano: mestres de obras e proprietários portugueses atraídos a Belém pelos altos negócios da borracha, acharam de renascê-los na cidade, como se quisessem mantê-la, íntegra, nas tradições lisboetas. Porém o francesismo invadira Belém. Junto com o portuguesismo, e mesmo isolado, iria ser uma influência constante na arquitetura²⁴⁶.

A regularização da EDIFICAÇÃO entre nós, desde o **litoral** até os **limites suburbanos**, e ainda daí por diante, quanto possível, é assunto que está reclamando a vossa esclarecida e criteriosa atenção. O que explica por exemplo, a exigência contida no artigo 88, do Código de Polícia, quanto à construção obrigatória de CASAS DE SOBRADO em um largo perímetro da cidade? Uma capital como Belém, que precisa de ser largamente banhada de ar e luz, não deve manter semelhante exigência. Basta o horror dos trapiches do litoral e aqueles escandalosos BARRACÕES em frente `Alfandega, para o serviço dessa repartição, tudo com prejuízo da estética e da higiene, a interceptarem a liberdade dos ventos gerais que caem sobre a cidade.²⁴⁷(grifo da autora).

Na Lei nº 276 de 3 de julho de 1900 onde o Intendente institui o Código de Polícia Municipal, no art. 88, é possível entender o perímetro permitido de construção de sobrados na cidade por levar em conta a ventilação para interior dos bairros:

Não se poderá edificar ou reedificar senão casas de sobrado no perímetro compreendido entre o Castello, seguindo pelo litoral, avenida Pereira Penna, subindo esta até a praça da Republica, inclusive, descendo pela travessa 15 de agosto, ruas Dr. Paes de Carvalho e Senador Manoel Barata até a travessa São Matheus, subindo por esta até a praça Saldanha Marinho, inclusive rua Coronel João Diogo, largo São João, inclusive descendo pela travessa D. Thomazia Perdigão até a travessa Vigia e desta até o litoral, inclusive todas as praças, ruas e travessas até a avenida Ferreira Penna e a travessa Vigia, e mais a praça Justo Chermont. A altura dos sobrados de dois pavimentos deverá ser de doze metros, a cimalha e platibanda ficarão a gosto do proprietário tendo a altura proporcional a do prédio.

As quadras de Nº 01, 03, 04, 05, 07 e 08, são quadras que totalizam 46 sobrados ecléticos. São sobrados construídos anteriormente a 1900 com sua implantação no lote apresentando-se alinhada ao passeio. Dessa forma, algumas delas aparentemente passaram pelo processo a que se poderia chamar ecletização: sua conformação anterior teria sido alterada para que sua forma externa fosse adequada aos padrões de ordem e de

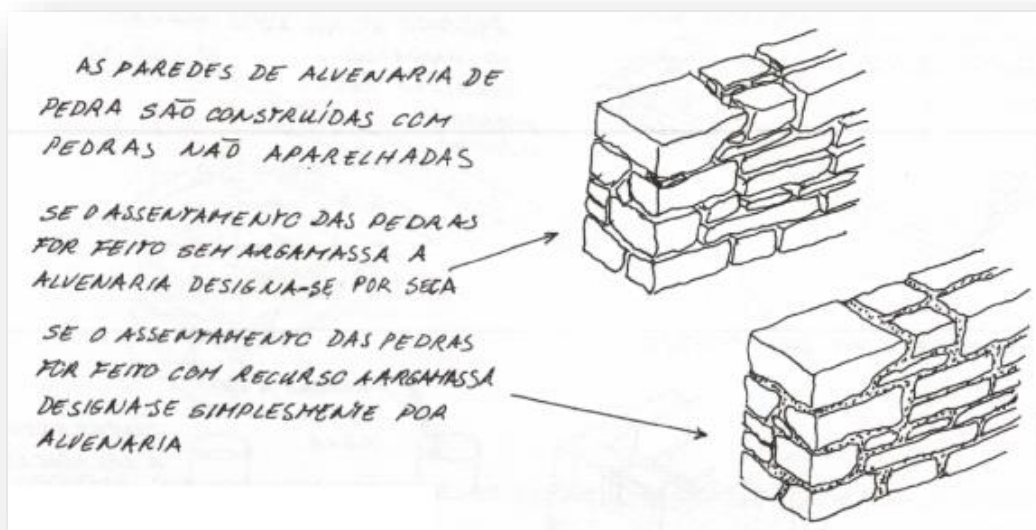
²⁴⁶ TOCANTINS, Leandro. **Santa Maria de Belém do Grão Pará: instantes e evocações da cidade**. Rio de Janeiro: Editora Civilização brasileira S.A., 1963, p. 109.

²⁴⁷ Relatório parcial enviado ao Conselho Municipal em 1º de dezembro de 1903. CRUZ, op. cit., 1971, p.96-97.

estética impostos pela Intendência Municipal. Esta é possivelmente a situação de algumas edificações do *Boulevard da República*.

Os sobrados do *Boulevard* têm como elemento construtivo paredes estruturais em alvenaria de pedras e poucas em paredes de tijolos, bem como alguns alicerces de pedra. A construção com blocos de pedras era feita, basicamente, com dois tipos de sistemas: a pedra argamassada, colocadas de forma justaposta, assentada com aglutinante de cal ou barro. O segundo sistema era composto de pedras dispostas em junta seca, onde os blocos eram assentados um do lado do outro de uma forma que fossem sustentados pelo seu próprio peso, por isso mesmo, sem a necessidade de aglutinantes.

Figura 108 - Construção de alvenaria de pedras



Fonte: MASCARENHAS, Jorge. *Sistemas de construção: arquitetura popular portuguesa*. Volume XV. Lisboa: Livros Horizonte, Lda, 2015, p.220.

Jorge Mascarenhas, na sua obra sobre “*Sistemas de construção: arquitetura popular portuguesa*”, relata que a composição da argamassa de alvenaria de pedras era composta de cal hidráulica, cal aérea e areia. A composição possuía quantidades diferenciadas destinando-se a fundações, pisos inferiores e pisos superiores. Na argamassa de fundação emprega-se menos cal aérea pois o contato com dióxido de carbono da atmosfera é mais difícil por serem estruturas enterradas, podia-se contornar a situação adicionando-se vinho à argamassa, cuja fermentação libera dióxido de carbono. A argamassa ajuda a estabilização das pedras onde ao assentar-se a pedra deve ser batida

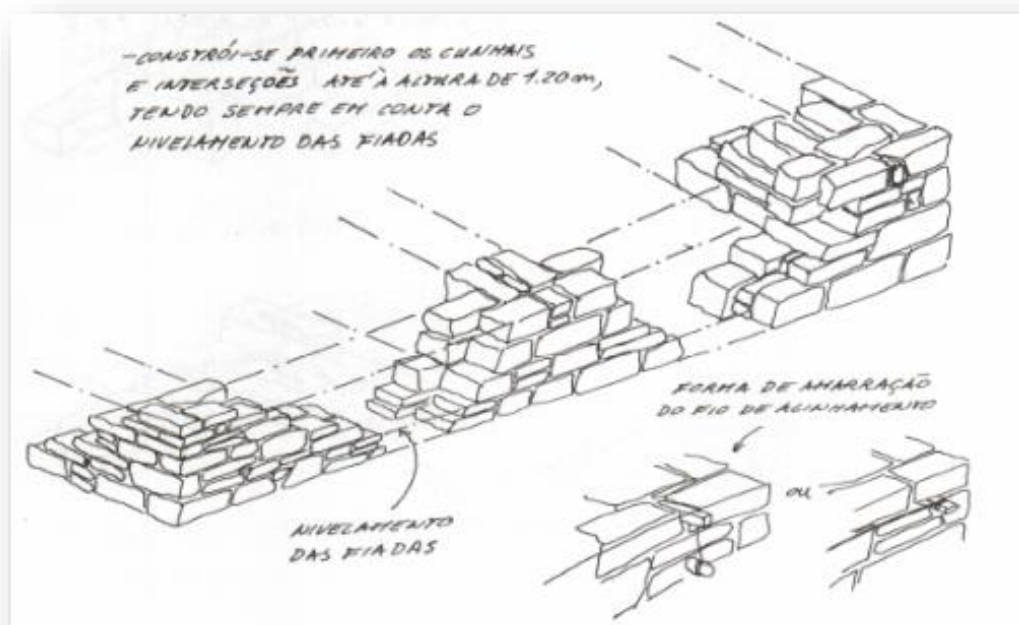
até a argamassa sair pelos lados. As pedras devem ser arrumadas com travamento uma sobre a outra, obedecendo as posições para que travem paredes no sentido transversal, longitudinal e tenha perfeita estabilidade. Na construção de paredes constrói-se primeiro os cunhais – pontas ou extremidades dos sobrados – e intersecções (o meio do comprimento da fachada) até altura de 1.20m, tendo sempre em conta o nivelamento das fiadas²⁴⁸.

Figura 109 - Travamento dos paramentos das paredes de pedra



Fonte: MASCARENHAS, op.cit., 2015, p.221.

Figura 110 - Construção de paredes de pedra

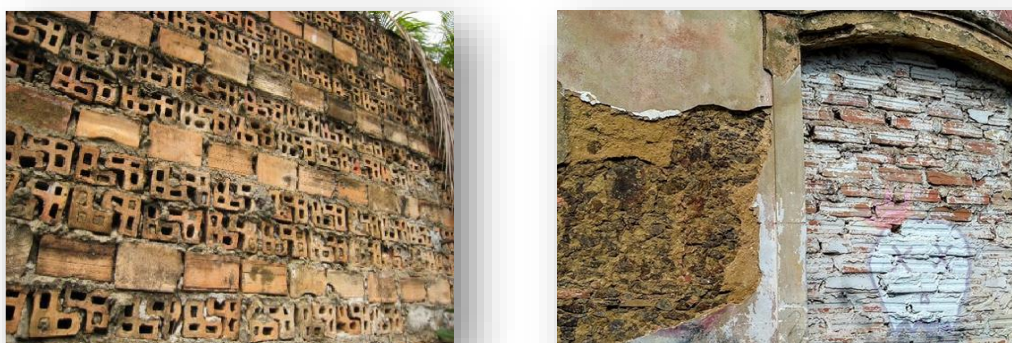


Fonte: MASCARENHAS, op.cit., 2015, p.223.

²⁴⁸ MASCARENHAS, op.cit., p. 220.

Na construção das casas com paredes de tijolos²⁴⁹, eram utilizados os tijolos de 6 ou 8 furos²⁵⁰, que poderiam ser retangulares ou com formato em *L*, o que permitia uma melhor fixação da estrutura. As paredes, em geral, eram construídas com fiadas duplas de tijolos, criando paredes com grandes dimensões. As paredes da fachada possuía uma espessura maior, aproximadamente de 30cm, devido ao sobrepeso exercido pela cobertura, platibanda e ornatos. O cimento *Portland*²⁵¹ é resultante da queima de pedras calcárias e argila que se transforma num pó fino e que não se dissolvia na água. Ao secar, a mistura, tornava-se tão dura quanto as pedras empregadas nas construções. Foi uma das inovações tecnológicas da Revolução Industrial, introduzido no Brasil por meio de importações no final do século XIX, substituindo o uso do barro na construção de paredes.

Figura 111 - Paredes de alvenaria de pedra e alvenaria de tijolos em “L”



Fonte: Fotografias tiradas da Rua Dr. Assis e do Boulevard Castilhos França por COELHO, André, 2007 e autora respectivamente.

Proibindo a projeção dos telhados sobre as calçadas, Lemos introduz a platibanda, elemento arquitetônico responsável pela ecletização dos prédios, que perdem suas características coloniais ao serem ornamentados com um novo gosto, em novas formas decorativas²⁵². Pelo novo código, a obrigatoriedade de construir platibandas em todas as fachadas, não só nas novas construções mas também nas que fossem consertadas ou

²⁴⁹ Em Belém havia as olarias: Landi e Santa Rosa de Caetano Landi, Arapiranga de Silva e Santos, Cerâmica de M. L. Souza, Una de João Lobo, Una de Moreira e Ribeiro, Redemptor de Manoel Caetano, Itacum de Barthol e Guerreiro, Itacum-miry de Francisco Miranda, Olinda de Gama e Silva, e Val de Cães de J. Araújo. MONTENEGRO, 1908, p. 239.

²⁵⁰ O tijolo angular, com 6 e 8 furos cada um, é o mais empregado, não só pelo tamanho e forma, que diminui a mão de obra, como também porque pela sua manufatura já com os referidos tubos de ar, são os mais apropriados aos rigores do nosso clima. *Ibid.*, p. 329-331.

²⁵¹ A mistura foi patenteada em 1824 pelo construtor inglês Joseph Aspdin. A mistura recebeu esse nome por apresentar cor e propriedades de durabilidade e solidez semelhantes às rochas da ilha britânica de Portland.

²⁵² DERENJI, *op. cit.*, 2009, p.103

pintadas, modificou completamente a fisionomia da cidade, fazendo desaparecer os beirais e introduzindo uma série de equipamentos, em geral importados, para as soluções dos problemas de águas pluviais: calhas, tubos de descidas de água, gárgulas, etc.

Figura 112 - Vista do Boulevard da Republica a altura da Tv. Frutuoso Guimarães em direção ao Ver-o-Peso



Fonte: Álbum Belém da Saudade. Cartão Postal da coleção Victorino Chermont de Miranda.

Pode-se indagar sobre qual teria sido a ingerência da Intendência sobre os padrões estéticos da arquitetura em Belém. A exigência na construção de platibandas e frontões exigidos pelo Código de Polícia Municipal é vista como mais uma estratégia de assepsia e circunspeção – as platibandas evitavam que as águas da chuva escorressem, pelos telhados, sobre as calçadas. A partir dessa regulamentação, os proprietários passaram a competir uns com ou outros para confirmar qual seria a melhor, não assepticamente, mas esteticamente, o seu espaço privado, no que tange a esses recursos arquitetônicos. É possível, talvez, estender esse grau de competição a outros detalhes e outros subespaços, dos espaços privados – na pintura de interiores, por exemplo. A própria influência do padrão de qualidade e estético desenvolvidos nas construções públicas talvez tenham servido como fatores influenciadores do gerenciamento privado dos espaços. Pode-se assim ressaltar que a ideia de que a modernidade, tanto a

desenvolvida no plano público quanto a submetida às leis privadas, preencheu todos os espaços de reformulação do urbano²⁵³.

(...) outro ponto digno de atenção é o que se refere à relação dos vãos com a parede. Nas casas mais antigas presumivelmente nas dos fins do século XVI e durante todo o século XVII, os cheios terão predominado, e logo se compreende por que; à medida, porém, que a vida se tornava mais fácil e mais policiada, o número de janelas ia aumentando; já no século XVIII cheios e vazios se equilibram, e no começo do século XIX, predominam francamente os vãos: de 1850 em diante as ombreiras quase se tocam, até que a fachada, depois de 1900, se apresenta praticamente toda aberta, tendo os vãos, muitas vezes ombreira comum que evoluíram para janelas rasgadas das modernas fachadas livres, totalmente sem função estrutural, exercida pela estrutura independente, dois dos princípios daquela modernidade arquitetônica²⁵⁴.

As aberturas ou os vãos das fachadas deverão obedecer a estética arquitetônica onde as portas poderão ter vergas retas, arco abatido, arco pleno, arco ogival, desde que não fosse utilizada madeira; todas as esquadrias deveriam ser de madeira, tanto portas quanto janelas, com vidro ou venezianas, compondo uma bandeira em vidro ou com detalhe em ferro. Possuíam balcão em ferro fundido em toda extensão das janelas superiores ou balcões individuais. No capítulo XVII sobre regularidade das edificações, art. 85, quanto aos vãos fica assim determinado:

I-A altura mínima entre a soleira e a linha de base da cornija será de 5 metros;
 II- A altura mínima das portas é de 4 metros e das janelas 3 metros;
 III-A altura da cornija será proporcional a altura do prédio;
 IV-Altura da platibanda nunca será inferior a 0^m,80;
 V- Nenhum edifício poderá ter altura superior a 20 metros, excetuados os palácios, templos e qualquer outra construção, cuja importância arquitetônica exigisse maior altura.
 No parágrafo 1º não será permitido construir portas, janelas, venezianas ou cancellas de modo que as folhas abram para rua.

Geralmente as fachadas são ecléticas, os frontispícios trabalhados só no cenário da frente. A cobertura se esconde por detrás de altas e trabalhadas platibandas que com frequência aparecem sob a forma de frontões. Era possível identificar no conjunto exterior das edificações a sobriedade, a cuidadosa simetria, a cantaria aparelhada e as pilastras bem proporcionadas. O equilíbrio das aberturas ou vãos nas extensas paredes e proporção. “O francesismo invadira Belém. Junto com o portuguesismo (os dois se misturam em certos tipos de casas residenciais), e mesmo isolado, iria ser uma influência constante na arquitetura.”²⁵⁵

²⁵³ CASTRO, op. cit., 2010, p.152

²⁵⁴ COSTA, Lúcio. **A arquitetura dos jesuítas no Brasil. Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.** Rio de Janeiro, v.26, p. 105-169, 1997.

²⁵⁵ TOCANTINS, op. cit., 1963, p.109.

Se há recurso de azulejos nas fachadas é muito comum a presença de platibandas com balaústres coríntios, estatuetas, friso, almofadas ou figuras de pinha – produtos da cerâmica de Santo Antônio do Porto²⁵⁶. No Relatório de 1905²⁵⁷ os proprietários irritavam o intendente quando “sobrecarregavam “a platibanda dos prédios com estatuetas de gesso ou de louça, mais ou menos finas, quase sempre grotescas”, no qual ele afirma sobre os donos dos imóveis:

Pensam outros com que a nota suprema reside na reunião de todas as cores do prisma ao longo dos frontispícios de suas casas, estapafúrdia exibição policrômica do mais genuíno mau gosto. Raros se interessam pela verdadeira estética, sóbria, discreta, sempre distinta. Mais raros ainda são aqueles que, menos preocupados pela ideia de fazer figura, do que pelo real sentimento de higiene e da comodidade no lar, procuravam levar até o interior dos prédios em construção os complexos e severos princípios da salubridade e de bom gosto.

Uma das boas tradições lusas introduzidas em Belém, por volta de 1840, ou talvez um pouco antes, foi o azulejo. Generalizava-se nessa capital a técnica do revestimento cerâmico das fachadas, copiando Lisboa. A velha Belém adotou-o e esqueceu-o. Nada de conservação e preservação das belas coleções, nada de retornar ao seu emprego na arquitetura²⁵⁸. Os azulejos de fachada vieram de Portugal. São reconhecíveis: seu tamanho é de treze por treze centímetros, o desenho é decomposto em quatro peças, a cor (de preferência azul) se derrama pelas bordas dos ornatos, a superfície de placa apresentada, quase sempre algumas deformações como pequenos granulados, leves altos e baixos, os que os torna mais fascinantes e precisos. Há também o azulejo francês em Belém. As fachadas com louça de um amarelo vivo e brilhante são revestidas de peças francesas originárias de *Dèvres, no Pas-de-Calles*. O seu característico é a perfeição dos desenhos, é a superfície sem nenhum aparente defeito, e a dimensão é de onze centímetros. Da Alemanha vieram inúmeros espécimes fabricados na cerâmica *Wittemberg*, pequena cidade no rio Elba. Só fazendo o exame das peças é possível descobrir o carimbo da fábrica na face posterior, onde se faz necessário para distinguir dos franceses²⁵⁹.

²⁵⁶ TOCANTINS, op. cit., 1963, p.110.

²⁵⁷ BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1905**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de lemos. Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1906.

²⁵⁸ Lisboa e várias cidades de Portugal estão cheias de azulejos revestindo muros, portas, janelas, pátios, patamares, frontais de altares, abóbodas, tetos, pilares das igrejas, canteiros de quinta, naves. A princípio, vindos da Espanha, mas logo produzidos no país com que técnica, beleza e originalidade, desde o século XV. E o azulejo ficou sendo uma arte decorativa por excelência portuguesa. TOCANTINS, op. cit., 1963, p.120-121.

²⁵⁹ TOCANTINS, op. cit., 1963, p.125-127.

Com a ascensão da burguesia e a paulatina industrialização de sua produção em Portugal, o azulejo, que desde o início, século XVI, já tinha sua aplicação externa, inclusive nas fachadas voltadas para os jardins de palácios, séculos XVII e XVIII, passa a ser adotado o revestimento da fachada principal dos sobrados com dupla função, comercial e residencial, a partir de meados do século XIX., razão pela qual, certamente, a fachada principal recebeu o azulejamento que veio dar um colorido às ruas da cidade. No Brasil, já independente, o desejo de dar maior brilho a seus centros urbanos encontrou no azulejo a resposta adequada, tanto mais que, aliado ao valor estético, havia o efeito antitérmico do revestimento cerâmico²⁶⁰. No princípio decorativo, de acordo com a nomenclatura de Santos Simões, o motivo decorativo que se repete é o “padrão”, podendo ser expresso em quatro (2X2), dezesseis (4X4) e até 36 (6X6) azulejos. Cada azulejo formador do padrão é designado como “elemento”. A partir de finais do século XVII, estendendo-se pelo XVIII, os painéis figurativos tornaram-se a principal expressão dos estilos dominantes²⁶¹.

Figura 113 - Padrão dos “azulejos de Tapete”



Fonte: ALCANTARA, op. cit., 2016, p. 17

²⁶⁰ ALCÂNTARA, Dora Monteiro e Silva de. Azulejaria em Belém do Pará: inventário – arquitetura civil e religiosa – século XVIII ao XX. Brasília, DF: Iphan, 2016, p.19.

²⁶¹ ALCANTARA, op. cit., 2016, p. 17.

No *Boulevard da Republica* alguns sobrados tiveram revestidas suas fachadas com azulejos. Foi possível identificar através de fotografias da época e no levantamento *in loco* feito em 2013, de que alguns sobrados ainda são azulejados. Esses sobrados foram revestidos com padrão de “azulejos de tapete”, pela associação de quatro azulejos, possuindo uma moldura com outro padrão de azulejo de forma retangular ao redor do perímetro do sobrado, também denominado de friso. Os azulejos de tapete constituem o primeiro tipo de que possuímos uma quantidade significativa de exemplos. Na análise de Tipologia – Padrões de Azulejos do livro “Azulejaria em Belém do Pará: inventário – arquitetura civil e religiosa – século XVIII ao XX”, o principal motivo, ou seja, o padrão que se repete em vários sobrados é o Azulejo-PE 1.3.3, tendo sua origem no Porto e/ou Lisboa, da fábrica da Viúva Lamego-Constância (consta do catálogo de J. Lino de 1889), possuindo cada peça o tamanho de 13,4cmX13,4cm, o material base é a cerâmica e a técnica decorativa de vidrado estampilha²⁶²:

Azulejo, padrão 2X2, fundo branco. Ornato nas cores azul e amarelo. No centro elemento fitomorto ladeado por pontilhados entre linhas curvas. Nas laterais e extremidades figuras geométricas e motivos fitomorfos completam o ornato que com a junção de outras peças do mesmo padrão forma a padronagem do tapete²⁶³.

Figura 114 - Azulejo-PE 1.3.3 e ¼ da peça - predominante em várias fachadas do Boulevard da República



Fonte: ALCANTARA, op. cit., 2016, p. 39 e 192 respectivamente.

²⁶² Essa técnica foi realizada em alguns azulejos diretamente sobre a parte cerâmica e, nesse caso, coberta com vidrado incolor. Pintura utilizando estampilhas, uma para cada cor, sobre base opaca, que pode ser branca ou colorida, coberta ou não com vidrado transparente de óxido de chumbo. Corresponde a grande maioria dos azulejos de fachada do século XIX, produzidos nos mais variados países europeus. ALCANTARA, op. cit., 2016, p. 36.

²⁶³ ALCANTARA, op. cit., 2016, p. 122.

No levantamento feito em 2013 para medição das fachadas, identificação dos números das portas e análise do estilo arquitetônico foram identificados apenas 11 sobrados com partes de azulejo em suas fachadas. Duas casas que fazem parte dos seis primeiros sobrados na confluência do *Boulevard* com a Tv. 15 de Agosto possuem suas fachadas com o tipo de azulejo PE 1.3.3. Deduzindo-se pelas fotografias antigas é provável que todas essas seis casas deveriam possuir esse tipo de azulejo em suas fachadas. Esse mesmo padrão de azulejo, apresenta-se em 07 sobrados e os 04 restantes são de padrões diferentes.

Em Belém, os azulejos mais antigos da cidade datam do século XVII e estão fixados no interior do colégio Santo Antônio. No entanto, pesquisadores acreditam que provavelmente só no século XIX os azulejos chegaram às fachadas das edificações, decorando e protegendo o Solar de Raiol, o primeiro a recebe-los²⁶⁴.

Anúncios não faltavam em jornais da cidade, divulgando sobre os produtos importados que chegavam à cidade nas ruas próximas ao Boulevard da República:

“Nina & Mendes”, Rua Santo Antonio nº 48 – Avisam ao seu respeitável público que sempre tem em sua oficina à venda: mármore de todas as cores e todas as procedências, vasos, pias, globos e balaústres de louças do porto, de paris, Hamburgo e Gênova, mosaicos de todas as qualidades e das procedências acima mencionadas, gesso de estuque, cal virgem, cimento de 1ª qualidade, soleiras, degraus de cantaria, pedras de lioz e azulejos, figuras próprias para platibandas de frentes de casa e jardins²⁶⁵.

Fábrica de Mosaicos e Azulejos de Emanuele Cresta & Cia – Rio de Janeiro e Gênova. Amostras e informações com José Constant – Rua Conselheiro João Alfredo, 54²⁶⁶.

“Antiga Casa Aguiar” – Rua 15 de Novembro, nº91 – Grande armazém de louças, vidros, candeeiros, tapetes, capachos, lamparinas, chapas e telhas de vidro, cimento Portland, querosene inexplorável, mosaicos, azulejos, pinhas e vasos²⁶⁷.

Grandes Oficinas de mármore e ateliers de esculturas. De J. & Ribeiro & Cia., Rua da Industria 88. Nesta oficina executa-se qualquer obra de arquitetura e escultura fúnebre ou portical, garantindo boa execução, esmero e modicidade em preços para o que chamamos atenção do respeitável público paraense. Como verão nossa lista de todos os preços. Grande depósito de soleiras,

²⁶⁴ MORAES, Tarcisio Cardoso. A Engenharia da História: Natureza, Geografia e Historiografia na Amazônia. Dissertação de Mestrado apresentada ao programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia da Universidade Federal do Pará, Belém, 2009.

²⁶⁵ Folha do Norte, 9 de julho de 1898.

²⁶⁶ Folha do Norte, 16 de julho de 1899.

²⁶⁷ Folha do Norte, 27 de julho de 1899.

degraus, mosaicos e azulejos. Também nos encarregamos de colocação de qualquer obra que venha do estrangeiro, assim como compras de sepulturas²⁶⁸.

A presença do neogótico se faz sentir em prédios com esquadrias ogivais comumente em estranhas combinações com azulejos. Alguns prédios da zona comercial associam elementos neogóticos ao ferro em sacadas e marquises, cujo desenho foge das graciosas curvaturas do romântico dos modelos residenciais para surgir numa versão retilínea de chapas planas e recortadas²⁶⁹.

Figura 115 - Vista tomada dos sobrados indo na direção da Tv. 15 de Agosto. Em primeiro plano a direita, os casarões azulejados; à esquerda área ajardinada onde se localiza a Praça dos Estivadores.



Fonte: Álbum Belém da Saudade. Cartão Postal da coleção Victorino Chermont de Miranda

Gosto importado da França, na fase do ouro negro, embora existisse antes nos balcões de sobrados, não eram vistos na cidade grandes seções de ferro, substituindo os muros de jardins residenciais ou de edifícios públicos. A *ferroneirie d'art* teve na França uma significativa expressão que se vê ainda nos famosos Jardins de Versalhes, nos belos gradis de Nanci, nos gradis do palácio da justiça e da Escola Militar de Paris. Na Inglaterra

²⁶⁸ Folha do Norte, 7 de julho de 1901.

²⁶⁹ DERENJI, op.cit., 1987, p. 168.

foi um francês, *Jean Tijou*, quem introduziu no século XVII, os princípios e o estilo da arte do ferro forjado, deixando a obra-prima dos gradis do parque *Hampton Court*²⁷⁰.

O ferro que é o grande responsável pela introdução das inovações da Revolução Industrial, se imiscui em quase todas as obras de vulto. Estruturas em ferro são incorporadas ao tecido urbano em grandes edifícios, como mercados, estações de estrada de ferro e reservatórios de água, e até mesmo em residências. Também pavilhões internos e externos, mobiliário urbano e elementos compositivos, como colunas ou escadarias, começam a fazer parte da arquitetura de Belém²⁷¹. Belém constitui, segundo especialistas na matéria, a cidade brasileira que mais preservou as antigas estruturas trazidas da Europa e dos Estados Unidos no século XIX e começo do XX. Embora na época fosse reconhecido como indicador de modernização, o uso do ferro era aceito com mais facilidade em interiores, em que muitas vezes era pintado, dando a ilusão de se tratar de material convencional²⁷².

A introdução dessa tecnologia construtiva, ao mesmo tempo que representava uma linguagem arquitetônica, desempenhou singular importância no plano físico, relacionando às ideias do moderno, pois a importação desses elementos (estruturas), em formas de fragmentos, estava alinhada a própria natureza da modernidade, na medida em que permitiria incorporar uma concepção construtiva inovadora do que havia de mais moderno na cultura europeia ao contexto das cidades brasileiras em transformação na virada do século²⁷³. O ferro tornou-se amplamente comercializado a partir de avanços tecnológicos com a técnica do ferro fundido e do ferro laminado em virtude de inúmeras finalidades, desde a produção de maquinários e equipamentos domésticos até estruturas de edifícios. As estruturas de ferro utilizadas em diversas construções na capital paraense eram compradas por meio de catálogos, fornecidos por fabricantes, sobretudo britânicos, belgas, franceses e alemães. “Esses edifícios poderiam ser montados de acordo com a necessidade do consumidor, e seguiam para seus locais de destino com amplas instruções, o que facilitava muito sua construção”²⁷⁴.

²⁷⁰ TOCANTINS, op. cit., 1963, p.115-116.

²⁷¹ DERENJI, op. cit., 2009, p.93.

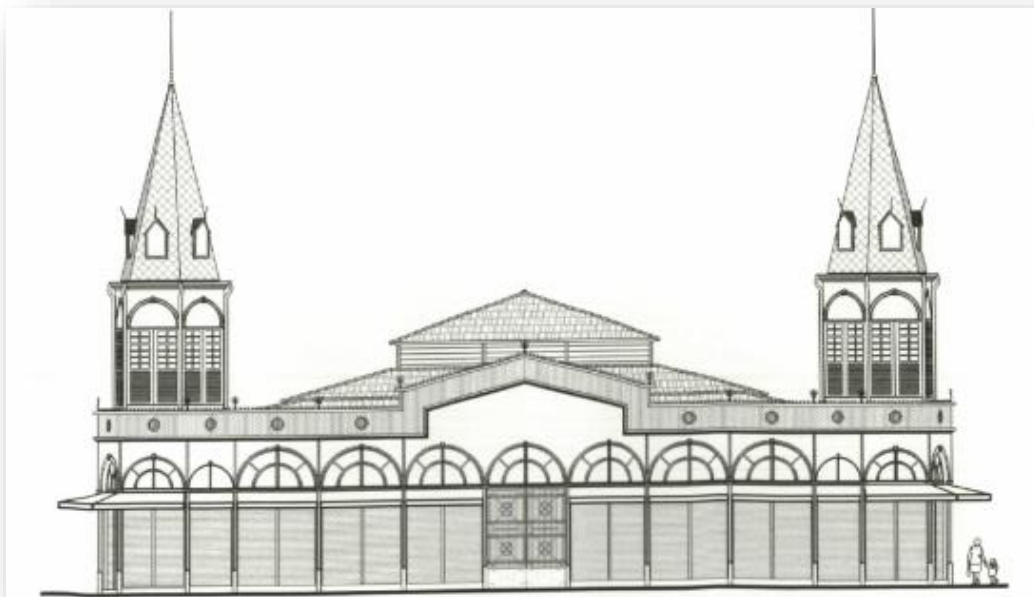
²⁷² DERENJI, op. cit., 2009, p.97.

²⁷³ CRUZ, Carla; MESQUITA, Fernando José; SARQUIS, Giovanni Blanco. Mercado de ferro: restauração e conservação 2010-2015. Belém: Iphan, 2015, p.9.

²⁷⁴ BARRA, Ana Carolina. Fragmentos de sonho: a arquitetura de ferro em Belém. Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. São Paulo, v.3, nº1, Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2003.

Inaugurado no dia 1o de dezembro de 1901, montado pela empresa de Bento Miranda, Raimundo Viana, *João Luiz de La Rocque*, *Augusto de La Rocque*, Antônio José de Pinho e Manoel Miranda, surgiu antes da construção do porto no *Boulevard da República*, o Mercado de Ferro: edifício eclético, construído predominantemente em ferro, que apresenta elementos de composição arquitetônica de linguagem clássica, como eixo de simetria, fachadas simétricas, equilíbrio na relação entre cheios e vazios e disposição ritmada dos vãos em arcos. Esteticamente, as fachadas ressaltam a influência do *Art Nouveau*, definidora dos motivos decorativos existentes, como as molduras nos arcos dos vãos, e os adornos sinuosos e frisos na platibanda do mercado. A volumetria regular dessa construção, cujo grande salão tem elevado pé direito, é interrompida por quatro frontões sobre os acessos principais e que seguem as linhas de contorno das fachadas; e acentuada pela verticalidade provocada pelas quatro torres cujas coberturas piramidais são revestidas por telhas de zinco.

Figura 116 - Fachada do Mercado de Ferro



Fonte: CRUZ, op.cit., 2015, p. 21

A arquitetura metálica desse edifício é constituída por estrutura – pilares, vigas e treliças – e fechamento – chapas simples em ferro. Nas fachadas, os vãos de porta eram em esquadrias de madeira (duas portas de abrir em cada vão) e os arcos das janelas de iluminação das lojas em estrutura de ferro e vidro. A alvenaria de tijolo cerâmico existe apenas como divisória entre as lojas e delas com relação ao grande salão. A cobertura é composta por um amplo telhado central – sobreposto ao grande salão – constituído de

dois níveis, ambos com quatro águas, e entre eles um lanternim formado por lâminas de vidro incolor inclinado. Toda cobertura é revestida por telhas do tipo Marselha²⁷⁵.

Figura 117 - Vista Interna do Mercado de Peixe, construído por Raimundo Vianna e Bento de Miranda.



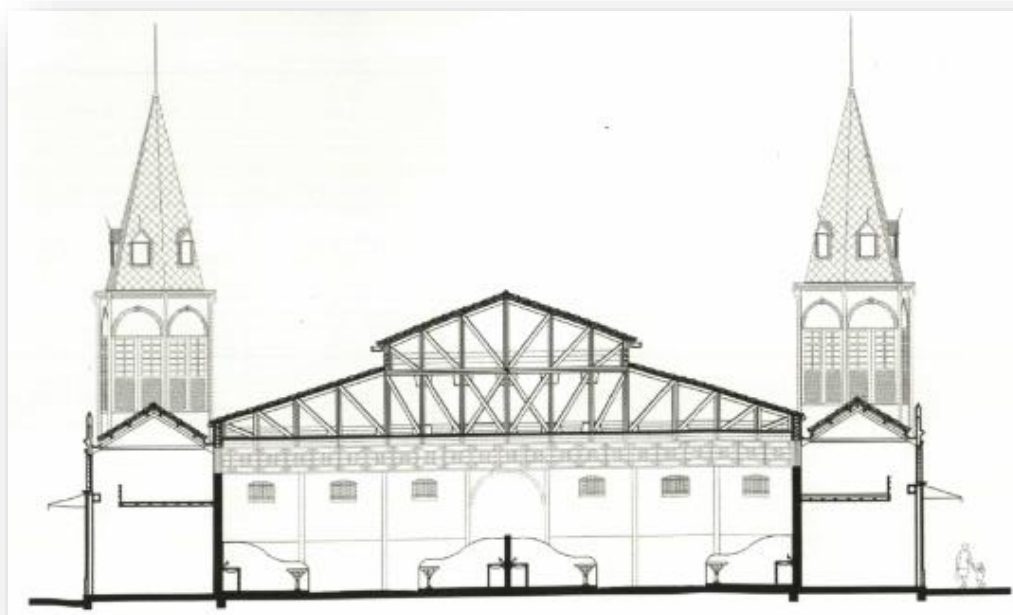
Fonte: COIMBRA, op.cit. 2009, p.51. (Foto J. Girard)

O partido arquitetônico da edificação consiste em planta retangular central livre, medindo 31mX67m, constituída por talhos para a venda de gêneros alimentícios e peixe, que se distribuem nas laterais e também no centro. No cruzamento dos eixos centrais do mercado ergue-se escada helicoidal que conduz a plataforma onde ficava instalada a administração. O edifício dispõe de quatro acessos, dispostos ao centro de cada uma das fachadas. Esse salão tem dois acessos principais, localizados nas fachadas de maior comprimento. No perímetro do mercado, com acesso independente e voltados para o exterior, há quarenta e quatro compartimentos, destinados ao comércio. Cada estabelecimento possui um mezanino, que é acessado por uma escada caracol, e destinava-se a depósitos ou mesmo moradia dos empregados. As torres também teriam essa mesma utilidade.

²⁷⁵ CRUZ, op.cit., 2015, p. 12.

Lemos não menciona, em nenhum de seus relatórios, a procedência do edifício. Não menciona nem se este foi importado ou não, fato que, com certeza, não passaria despercebido por ele, que não media esforços em igualar Belém às principais capitais europeias. Porém, há informações de que o material de construção utilizado – as chapas de ferro onduladas ou lisas e os elementos decorativos e as telhas – foram importados dos Estados Unidos, pois Belém não tinha uma indústria siderúrgica que tivesse condições de produzi-lo. O projeto de montagem da estrutura foi feito pela própria empresa contratada, pois, em seu relatório, Lemos menciona o fato dos engenheiros da empresa terem, “por segurança, repartido o peso total da construção”. Além disso, percebe-se que a empresa contratada tinha pleno conhecimento do terreno, e havia elaborado o projeto de fundações²⁷⁶.

Figura 118 - Corte Transversal do Mercado de Ferro



Fonte: CRUZ, op.cit., 2015, p. 21.

Na virada do século XIX para o XX, o Mercado Municipal já não acolhia a demanda exigida. É então que sofre uma reforma e em 1908 é inaugurado o segundo pavimento além de pavilhões internos em ferro fundido decorados artisticamente. Esta ferragem era procedente da Companhia *Mac Farlane*, de Glasgow, na Escócia. O local recebeu o nome de Mercado Francisco Bolonha²⁷⁷, homenagem ao engenheiro

²⁷⁶ BELÉM. Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1897- 1902.**, 1902, p. 392.

²⁷⁷ Francisco Bolonha projetou o jornal *A Folha do norte* em 1896.

responsável pela reforma e ampliação – Francisco Bolonha (1872-1938) – que foi também quem respondeu por diversas obras que se evidenciam em Belém. Estas edificações foram todas construídas no mesmo período denominado de *Belle Époque* – fins do século XIX e início do XX – no qual a cidade passou por um crescimento urbano acentuado, tudo à custa do “ciclo” da borracha na região.

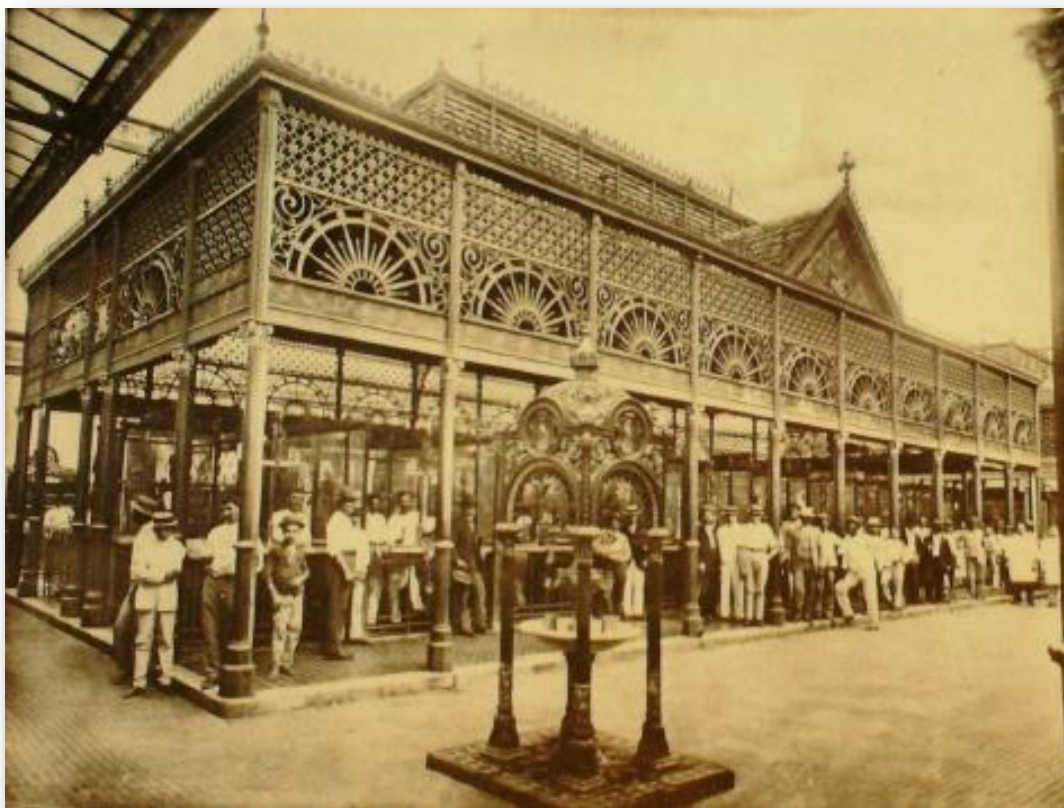
Figura 119 -À esquerda visão da fachada do Mercado da Carne com dois pavimentos



Fonte: Álbum Belém da Saudade: a memória de Belém do início do século em cartões-postais, Belém: SECULT, 1996 p.76.

Este espaço é hoje comumente conhecido como Mercado de Carne e ali eram comercializados produtos que merecem destaque como o peixe, a carne vermelha, aves, frutas, hortaliças, legumes e a famosa farinha d’água. Em relatos da época, o edifício é descrito sendo possuidor de balcões de mármore, calçadas internas de paralelepípedo de granito e um chafariz no centro, seguindo o estilo neoclássico. A edificação também ganhava aspectos artísticos que estavam em voga na Europa – o *art nouveau* – presente nos desenhos dos adornos.

Figura 120 - Pavilhão de talhos de carne verde do Mercado da Carne

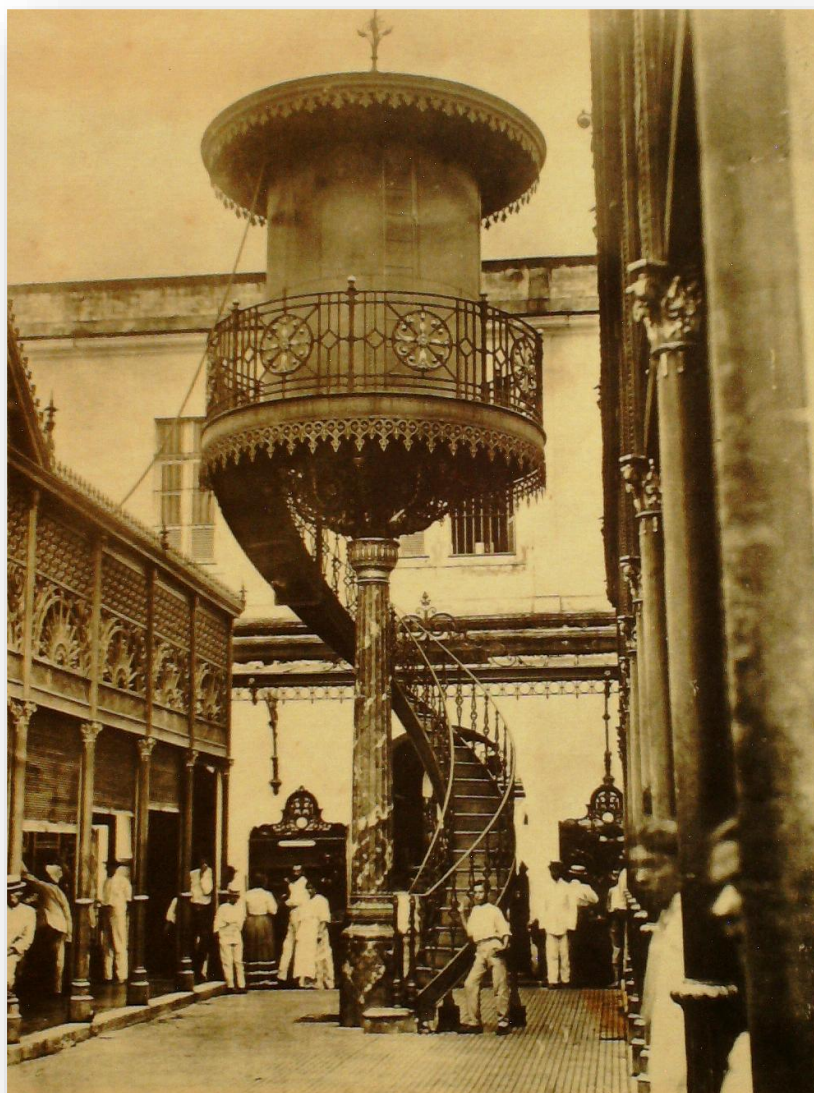


Fonte: Indicador Ilustrado do Estado do Pará, 1910, p.25.

Os referidos melhoramentos internos do Mercado da Carne, a par dos executados nas fachadas e modificação de todo o edifício, bem como a construção do segundo pavimento que passou a contar com um grande pátio central descoberto, envolto por um edifício em alvenaria, com linhas neoclássicas, foram entregues em 1906 restando apenas a área interna a ser executada em ferro: no pátio central localizam-se os pavilhões de ferro, encomendados da firma *Walter MacFarlane*, de *Glasgow*, Escócia. Esses pavilhões são em número de quatro. Entre cada pavilhão há uma circulação, e no centro há um “pavilhão de comodidades”, que anteriormente servia como sanitário público, e hoje abriga a administração do mercado. No conjunto, a reforma no pátio interno do mercado foi composta pela inserção de quatro pavilhões metálicos, ladrilhados com mosaicos poligonais de grés de fabricação inglesa – A, B, C e D (Figuras 66 e 67). Cada pavilhão continha cerca de 10 talhos, ou compartimentos, para venda de carne, peixe, farinha e outros produtos. Para que os fiscais pudessem manter o controle sobre o ambiente, os talhos eram separados apenas por gradis de ferro, pensados para oferecer ao fiscal, em um golpe de vista, visão completa do ambiente. A organização foi pensada de modo que

os pavilhões fossem divididos em duas ordens de talhos, dez de cada lado. Ao centro um corredor, dando acesso aos trabalhadores e empregados, os fregueses eram atendidos pelo corredor externo a frente dos talhos, sem dar acesso ao interior dos mesmos. Houve, portanto, preocupação com a circulação no interior do ambiente, pois era a circulação o principal eixo da razão técnica²⁷⁸.

Figura 121 - Reservatório de Água do Mercado da Carne



Fonte: Indicador Ilustrado do Estado do Pará, 1910, p.28.

No pátio interno do mercado foram inseridos *gabinetes de comodidades*, como foi chamado pelos contemporâneos da obra, composto por gabinetes isolados para

²⁷⁸ Relatório Antonio Lemos 1908

garantir a privacidade, diversos *Water-closets* – mictórios, lavatórios – um exclusivo para o guarda do estabelecimento. Um dos mictórios era servido, segundo descrição da época, —por um reservatório de descarga contínua e automática, está[va] constantemente banhado por um chuveiro abundante d’água, que o conserva[va] sempre perfeitamente limpo e absolutamente inodoro. Nesta parte da reforma, a descrição feita sobre o material diz: —os aparelhos sanitários empregados ai foi o que até hoje se conhece de mais moderno. Tudo de opalina colorida, material ao presente considerado da mais absoluta higiene e facilidade de limpeza, dos fabricantes Dontton & Cia., da Inglaterra²⁷⁹.

Figura 122 -Instalação Sanitária do Mercado da Carne

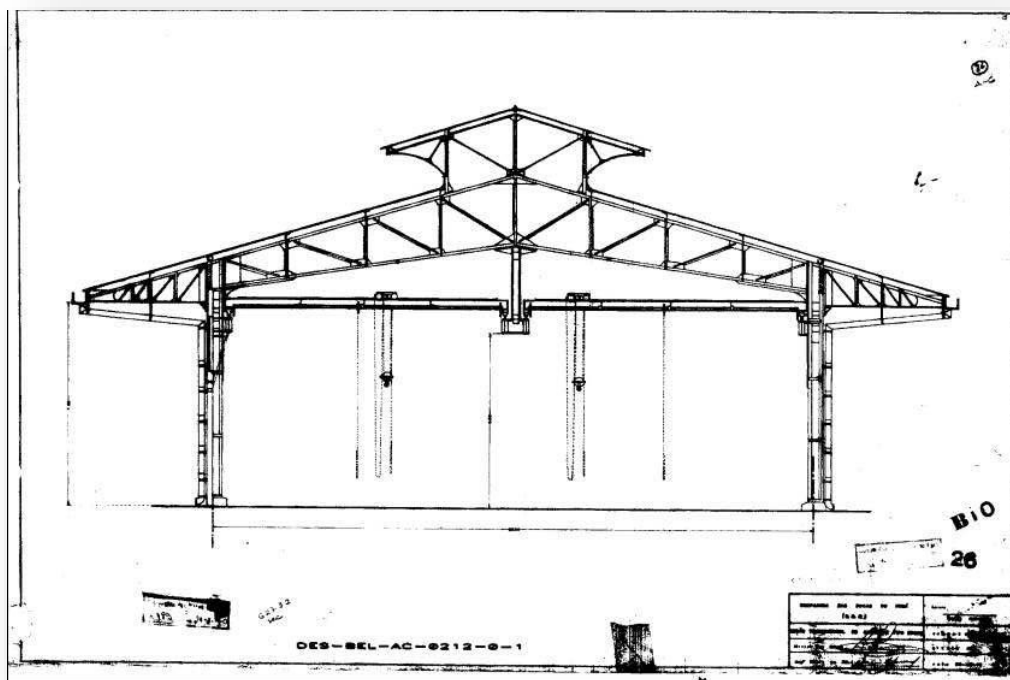


Fonte: Indicador Ilustrado do Estado do Pará, 1910, p.27.

²⁷⁹ Relatório de Intendência de 1906. Disponível no Arquivo Público do Estado do Pará - Fundo da Intendência Municipal. p. 124

Outro conjunto de edifícios importantes são os Armazéns 1, 2 e 3 do porto de Belém, que fazem parte de um grande plano de aterramento e modernização do porto de Belém, realizado pela *Port of Para*, através do engenheiro *Percival Farquhar*. Os Armazéns fabricados pela empresa francesa *Schneider e Cie*, foram trazidos a Belém em 1909, e possuem estrutura metálica. Cada armazém possui 120 metros de comprimento por 20 metros de largura, modulados na direção longitudinal de 8 em 8 metros. Os pisos estão distribuídos em 2 níveis, apoiando-se o pavimento térreo diretamente sobre o solo e o pavimento superior em uma laje armada sobre vigamento metálico. Em linhas gerais, a estrutura é constituída por perfis laminados em “T” e “L”, os quais trabalham, como vigas ou pilares, de forma independente ou em conjunto, ligados por chapas.

Figura 123 - Secção transversal da estrutura do Armazém com cobertura



Fonte: Mapoteca CDP – Companhia das Docas do Pará.

Os fechamentos externos verticais, em todo o perímetro dos três Armazéns, são conformados, nos dois pavimentos, por telhas metálicas semelhantes às existentes na cobertura, aparafusadas aos montantes, que por sua vez, estão fixados aos pilares e vigas. As telhas metálicas encontram-se isoladas do piso por uma mureta em alvenaria de tamanho variável, que recebe externamente revestimento em carapinha e, internamente, reboco liso. As aberturas originais recebem esquadrias de três tipos: Portões em chapas

corrediços, esquadrias com venezianas metálicas e vitrais fixos. A cobertura é integrada por três conjuntos de 2 águas, cada um deles com um lanternim, havendo calhas em chapas metálicas, entre os conjuntos e em suas extremidades, para receber e conduzir os efluentes pluviais para condutores verticais igualmente metálicos. As telhas também são metálicas, com perfil ondulado. Toda a estrutura do telhado é aparente, constituída por tesouras compostas por perfis em “L” e contraventada por vigas treliçadas apoiadas nos pilares.

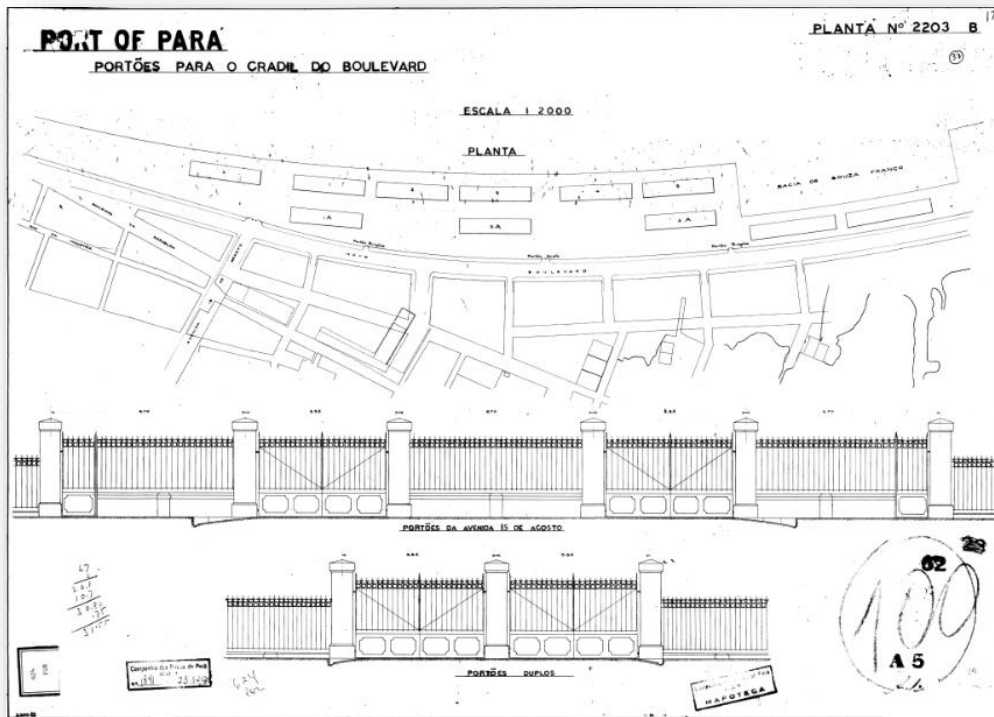
Figura 124 - Vista interna da cobertura do Armazém



Fonte: Mapoteca CDP – Companhia das Docas do Pará.

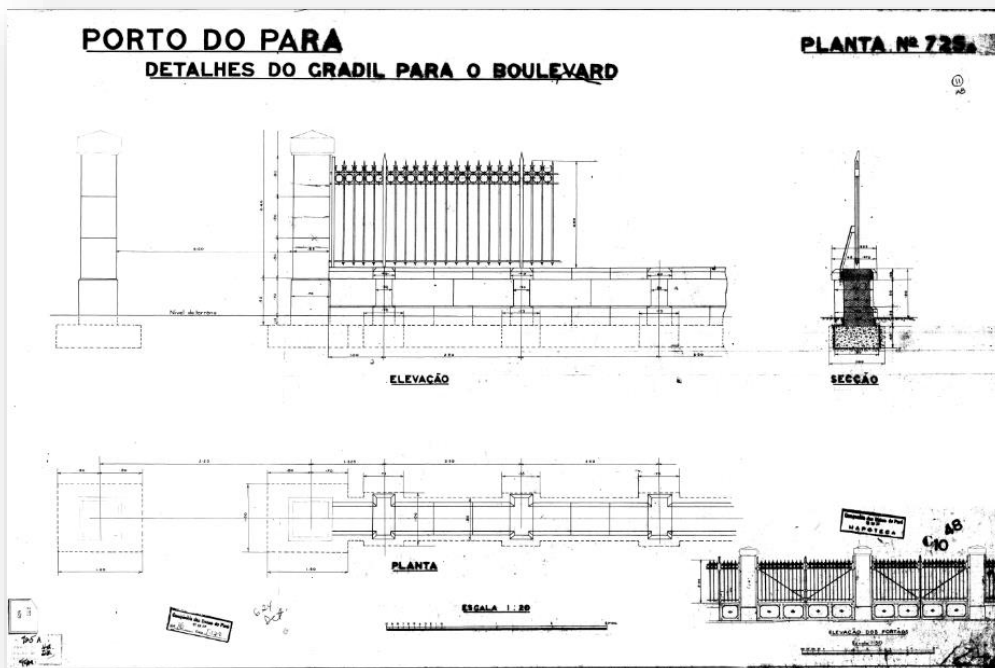
Junto aos Armazéns surgem os gradis que separam os Armazéns do Boulevard. A CDP cedeu as plantas da *Port of Pará*. O gradil é fixado sob uma mureta de alvenaria com 0.90 m de altura. As colunas que formam o pórtico de entrada de cada seção tem a altura de 3.54 m. O gradil é uma malha de ferro fundido trabalhado com peças verticais com altura de 2.00m. Os portões tem a altura de 2.90m. Na figura 126 podemos ver em planta baixa a posição dos armazéns do porto e no plano superior o gradil dos portões da Tv. 15 de Agosto.

Figura 125 – Planta baixa dos portões para o gradil do Boulevard



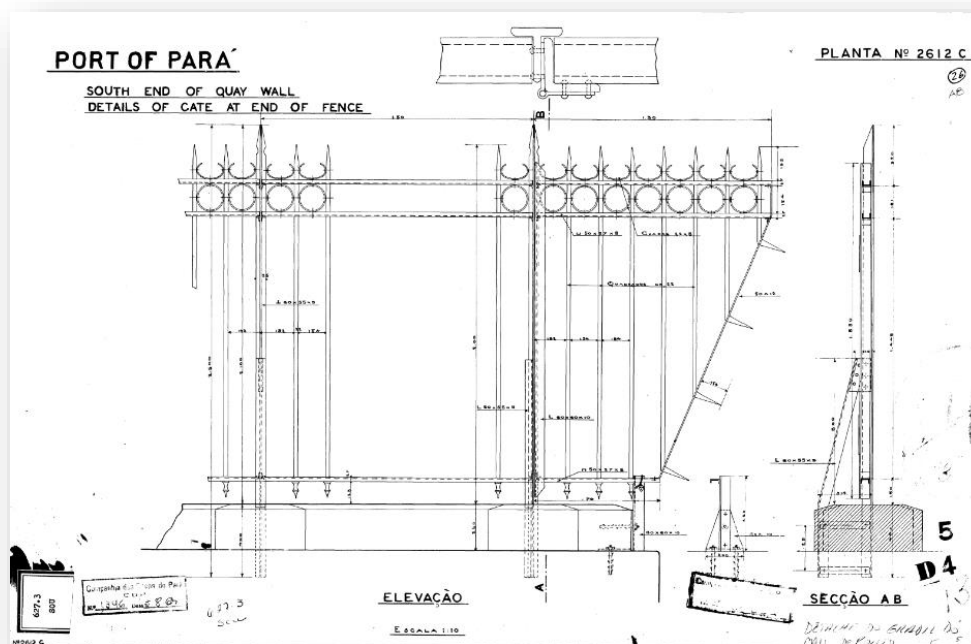
Fonte: Mapoteca CDP – Companhia das Docas do Pará.

Figura 126 - Planta baixa, elevação e corte das Muretas e colunas do pórtico dos portões



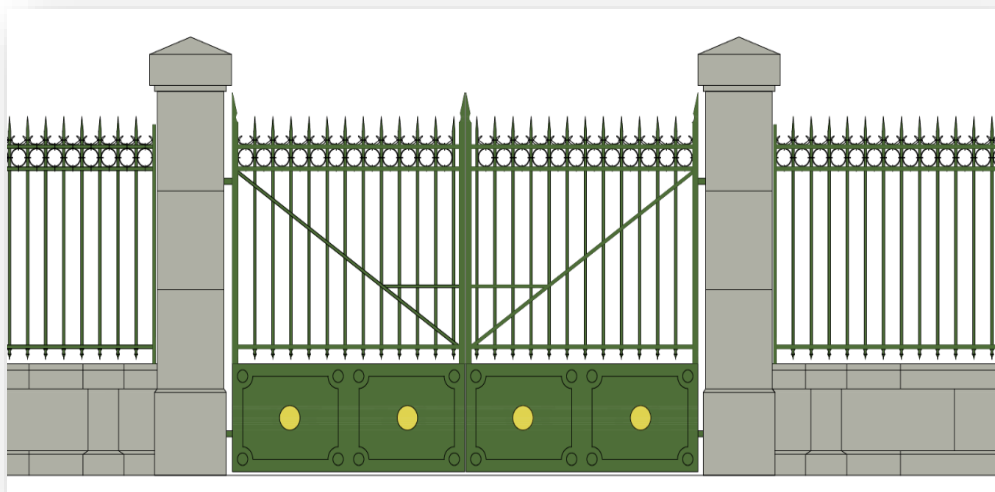
Fonte: Mapoteca CDP – Companhia das Docas do Pará.

Figura 127 - Elevação e detalhe do gradil



Fonte: Mapoteca CDP – Companhia das Docas do Pará.

Figura 128 - Reconfiguração do gradil do portão de entrada da Tv 15 de Agosto



Fonte: Escritório M2N Arquitetura.

Nas construções desse período já se pode visualizar tendências distintas: uma seguindo as características do pleno eclético – cópias de estilos históricos em projetos resolvidos com profusão de ornatos; outra, embora ainda copiando a arquitetura europeia, seguindo uma linha despojada que prenuncia o modernismo.

7.2 RECONFIGURAÇÃO DAS EDIFICAÇÕES E SEUS USOS

As edificações do *Boulevard da República* como o Mercado do Ferro, o Mercado da Carne, o edifício da Recebedoria de Rendas e seu anexo, os conjuntos de sobrados, os logradouros e praças públicas, a Igreja das Mercês, os armazéns e o prédio da Companhia *Port of Pará* merecem destaque pela sua arquitetura, dimensão e função, pois são verdadeiros marcos, referenciais urbanos²⁸⁰, que evidenciam e identificam o todo da área em relação à cidade e que dentro dela se destacam dos demais. Os pontos nodais, conforme Lynch²⁸¹ “são pontos estratégicos de uma cidade através dos quais o observador pode entrar, são os focos intensivos para os quais ou a partir dos quais ele se locomove”. Pela descrição de *Philippe Panerai*²⁸² são pontos estratégicos na paisagem urbana, sendo o foco de convergência, reencontro de rotas ou pontos de rupturas, como locais de interrupção do transporte, um cruzamento, uma esquina.

A população elege como marcos, os referenciais urbanos dos quais ele pode se apropriar, utilizar e incorporar ao seu cotidiano como cidadão. Por isso os espaços coletivos são considerados importantes, úteis e agradáveis. Cabe destacar a constatação de que os marcos urbanos que influem, efetivamente, na formação de uma identidade coletiva para a cidade, são aqueles que associam dois aspectos: a historicidade e a qualidade. Outro fator determinante da condição de referencial para os edifícios é a posição no próprio meio em que se inserem, seja em vias de acesso principais, seja formando divisas com outras áreas. Neste caso, o *Boulevard da República* tendo o Mercado do Ferro, próximo a Tv. da Companhia, e o edifício da Companhia da *Port of Pará*, próximo a Tv. 15 de Agosto, enfatiza a leitura da perspectiva do Boulevard. Dessa forma, o Boulevard da República é o principal conjunto paisagístico construído nessa época.

²⁸⁰ Estes pontos de referência podem marcar um ponto nodal.

²⁸¹ LYNCH, Kevin; CAMARGO, Jefferson Luiz. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes:1997, p. 52.

²⁸² PANERAI, Philippe. Paisaje urbano y analisis pictórico. In: **Elementos de analisis urbano**. Tradução de Juan Vioque Lozano. Madrid: Instituto de Estudios de Administracion Local, 1983. p.159-178.

Como um dos mais importantes fotógrafos e naturalistas que atuaram no Brasil no final do século XIX, o alemão *Georg August Eduard Hubner*, retornou definitivamente ao Brasil, em 1897, trabalhando inicialmente em Belém com o editor *Arthur Caccavoni*²⁸³ na ilustração fotográfica de seus álbuns: *Álbum Descritivo Annuário dello Stato del Pará* (1898) e *Álbum Descritivo Amazônico* (1899). Nesses álbuns²⁸⁴ é possível visualizarmos através das fotografias alguns desses estabelecimentos localizados nos sobrados de dois ou três pavimentos que ornavam as ruas do *Boulevard da República* e seu entorno, onde na maioria das vezes a propriedade funcionava como casa comercial e residencial. Nesses álbuns alguns sobrados apresentados ainda não haviam passado pela reforma de suas fachadas.

Na reconfiguração das edificações, procurou-se em cada uma delas, produzir a mais fiel reprodução da realidade, sendo cada desenho objeto de comparações de fotos garimpadas de livros, revistas, sites e cartões postais. Todas as edificações desenhadas estão executadas em escala real tomadas por levantamento feito *in loco* e visível de seus detalhes arquitetônicos. O problema de identificação das ruas e numeração das fachadas era uma preocupação séria de Antônio Lemos:

O Conselho na 2ª reunião de 1907, a Lei n.484, de 11 de junho, autoriza contractar o serviço de colocação de placas numéricas nos prédios e designativas nas vias publicas d'esta Capital, serviço que se torna urgente, porisso que as placas ora existentes fôram colocadas há quinze anos passados...
... No Código de Polícia Municipal, no Art. 93, a numeração dos prédios urbanos da capital deveriam obedecer o parágrafo IV que determinava: “nas ruas começará a numeração pelo lado meridional para o septentrional, e nas travessas do ocidental para o oriental”.

... as travessas primárias partem todas da bahia para o interior, e as secundárias obedecem a mesma orientação; as ruas são perpendiculares aquellas ou tendem a perpendicularidade; e foi tomada a Praça Frei Caetano Brandão para o centro da irradiação das ruas primárias; os números impares defluem do lado esquerdo e os pares do lado direito das vias públicas; as praças não interrompem as vias que as cortam.

... com relação a situação dos números há também profundas anomalias: além de repetições, saltos, etc., há ruas que tem a numeração impar do lado direito – perfeita inversão da ordem natural²⁸⁵.

²⁸³ CACCAVONI, Arthur. *Álbum Descritivo Amazônico, de Arthur Caccavoni*. Gênova: F. Armanino, 1899. Arthur Caccavoni produziu três álbuns sobre o Pará publicados em 1898, 1899 e 1900.

²⁸⁴ Os primeiros Álbuns descritivos, segundo o autor Daniel Schoepf, foram precursores dos álbuns comemorativos editados mediante interesses das autoridades locais. Os governantes foram agraciados por esse tipo de publicação “com um álbum no decorrer de seu mandato”. SCHOEPF, D. George Huebner 1862-1935. *Um Fotógrafo em Manaus*. São Paulo: Metalivros, 2005. p. 48.

²⁸⁵ BELÉM, Intendência Municipal. *O Município de Belém – 1907*. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de lemos. Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1908, p. 104-105.

Nos jornais, álbuns e almanaques onde os estabelecimentos foram pesquisados, percebeu-se que não foi atribuído o número da fachada correspondendo aos lados pares e ímpares e a desordem na numeração, e em muitos casos, a repetição e descontinuidade dos números. Problema que foi detectado por Antônio Lemos em seu Relatório da Intendência de 1907 e que, no ano de 1909 ainda não havia sido resolvido, justificando assim, na reconfiguração, não ser atribuída a numeração obedecendo os números pares no lado direito e os números ímpares no lado esquerdo do *Boulevard*, partindo na ordem crescente no sentido Mercado do Peixe à edificação da Companhia *Port of Pará*.

Como fontes de pesquisas dos comércios existentes no *Boulevard da República* foram analisados: Almanach Paraense (1906), Álbum Descritivo Anuário Amazônico de Arthur Caccavoni, Indicador Ilustrado do Estado do Pará, Álbum Belém da Saudade e Marcas do Tempo: registros das marcas comerciais do Pará²⁸⁶. A pesquisa contém no Quadro 03 a reconstituição dos endereços das casas comerciais no *Boulevard da República* e de algumas casas nas ruas no entorno.

Quadro 03: Casas Comerciais situadas no Boulevard da República

TIPO DE COMÉRCIO	PROPRIETÁRIO	ENDEREÇO
RUA DA INDUSTRIA		
Casa Thomas Greaves - Maquinaria – Aparelhos e ferramentas para industrias, artes e officios	J. Cals & C ^a	Rua da Indústria 3 e Boulevard da Republica 53
Hotel do Commercio	Pierre Barrère	Rua da Indústria 11-15 e Boulevard da Republica 54-56
União Paraense - Companhia de Seguros sobre a vida	Bernardo Ferreira d'Oliveira e José Marques Braga	Tv. da Industria nº 18
Comissão e Consignações	Propriedade e Casa Comercial de B. A. Antunes & C. ^a	Rua da Indústria, 29.
	A Fiorita e C ^a	Rua da Industria 55
Fabrica de Refrigerantes	Perreira Valente & C ^a	Rua da Industria 56
Empreza de Gelo Paraense	Bolonha, Paiva & C ^a	Rua da Industria,
Auto-garage Buisson (Oficina/Aluguel de vehuclos)	Raoul Buisson & C ^a	Rua da Indústria 79
Officinas de Carpintaria e Serraria a Vapor/ Construção Naval	Manoel Caniceiro da Costa	Rua da Industria 81 e 124

²⁸⁶ Marcas do Tempo: registros de marcas comerciais do Pará – 1895 a 1922. Belém: Secult, Jucepa, 2015.

TV. SÃO MATHEUS		
Café do Rio		Tv São Matheus, nº 5
Estaminet – doces, cafés, refrescos		Tv São Matheus, nº 6
Drogaria internacional	Pereira, Baptista & C ^a	Tv São Matheus, nº 16
Joalheria e Ourivesaria	Au Brillant Brésilien Pietrasanta & Piotti	Tv São Matheus, nº 35
Farmacia e Drogaria S. Matheus	Francisco Ximnes & C ^a	Tv São Matheus, nº 46
BOULEVARD DA REPUBLICA		
Casa do Povo- Fazendas e Miudezas	M.P.Alves & C ^a	Boulevard da República Nº1
A Favorita – casa de molhados, comissões e consignações	J. Cardoso	Boulevard da República – Mercado do ferro Nº1
Casa Marcelino – Comissões e Consignações – Secos e Molhados – dep. Farinha, tabaco e mel	M. C. de Oliveira	Boulevard da República Nº2
Comissões e Consignações/ Importadores	Castro Ramos & C ^a	Boulevard da República Nº5.
Comissões e Consignações/ Charutos	A.F.d'Oliveira & C ^a	Boulevard da República Nº5.
Exportadores	J. Marques & C ^a	Boulevard da República Nº7
Exportadores	J. Marques & C ^a	Boulevard da República Nº8
Armazém de Ferragens	S. Bastos & C ^a	Boulevard da República Nº9
Armazém de Estivas e Comissões	Alberto & Teixeira	Boulevard da República Nº11
Profissionais: Instalações electricas e demarcadoras de terras da amazonia	Eng. Antonio Simões Pereira	Boulevard da República Nº12
Bôa Fama- Fazendas e miudezas	J. D. Valente & C ^a	Boulevard da República Nº13-A
Profissionais: Auxiliar do commercio	Antonio da Costa azevedo	Boulevard da República Nº14
Casa Perereca – Generos nacionais e estrangeiros vinho perereca	J.F.Pinto Ribeiro & C ^a	Boulevard da República Nº14
Casa de	F. M. Costa & C ^a	Boulevard da República Nº16
Armazém e depósito	A. Nicolau da Costa & C ^a	Boulevard da República Nº21
Escritorio Ag de Vapores da “Cidade do Pará”- Amazonense	Amazon & Propmpto	Boulevard da República Nº24
Exportadores/Importadores/ Banqueiro	De Lagotellerie & Cie	Boulevard da República Nº24-25
Casa de Comissões e Consignações	Ferreira Costa & C ^a	Boulevard da República Nº27
Casa de	Brago Sobrinho & Ca	Boulevard da República Nº30-A
Profissionais: Auxiliar do commercio	Benjamim Aguiar	Boulevard da República Nº32
Profissionais: Auxiliar do commercio	Antonio de Souza Oliveira	Boulevard da República Nº32
Profissionais: Auxiliar do commercio	Henry E. Tripp	Boulevard da República Nº32
Casa Exportadora da Borracha	Adelbert H. Aldem	Boulevard da República Nº32
ALLIANÇA - Companhia de Seguros terrestres e maritimos	Antonio de José Pinho & C ^a	Boulevard da República Nº33
Auxiliar do commercio	Joaquim Dias Barbosa	Boulevard da República Nº34
Auxiliar do commercio	José de Souza Campos	Boulevard da República Nº34
Caixeiro despachante	Casa Alves Braga & C ^a	Boulevard da República Nº34

Despachante da Alfandega	Booth Lines	Boulevard da República Nº34
Auxiliar do commercio	Luiz paulino dos Santos	Boulevard da República Nº34
Deposito de estivas nacionais e estrangeiros	Cardoso & C ^a	Boulevard da República Nº34
Auxiliar do commercio	Manoel Bento Pacheco	Boulevard da República Nº35 e 36
Auxiliar do commercio	Albanos mesquita	Boulevard da República Nº37
Auxiliar do commercio	Jaime Nicolau	Boulevard da República Nº37
Casa Lusitana	A. J da Cruz	Boulevard da República Nº 36 e 37
Tabacaria e Botequim	Ramiro	Boulevard da República – Mercado do ferro Nº38
Flor do Mercado do Ver-o-Peso- Secos e molhados – Comissões e Consignações	Araújo Torres & C ^a	Boulevard da República – Mercado do Ferro Nº38
Casa Importadora	Azevedo & Branco	Boulevard da República Nº40
Banco do norte do Brasil	F.B.da S. Aguiar	Boulevard da República Nº43
Botequim/ Tabacaria – Bebidas e tabacos de qualidade	Rodrigues e Vasques	Boulevard da República Nº43-mercado?
Nova esperança – Casa de Comercio	J. Nunes & C ^a	Boulevard da República – Mercado do ferro Nº44
Companhia Paraense de Navegação a vapor / Consignações e Aviamentos	Propriedade e Casa Commercial de Montenegro, Ferreira & C. ^a	Boulevard da República Nº44 – 1º andar
Amazon Steam Navigation C ^a /	Propriedade e Casa Commercial de Montegomery, Ferreira & C. ^a	Boulevard da República Nº44.
Casa exportadora de Gêneros – Comissões e consignações	J. A. Mendes & C ^a	Boulevard da República Nº45 e 46
Exportadores	Gordon & C ^a	Boulevard da República Nº45
Guarda livro e perito comercial	Augusto dourado	Boulevard da República Nº47
Companhia de Seguros sobre a vida	Garantia da Amazônia	Boulevard da República Nº48
Importadores e Exportadores	Armindo Costa e C ^a	Boulevard da República Nº49
A Equitativa –Seguros mútuos de vida	Antonio L. Chermont (Sede social no RJ)	Boulevard da República Nº49
Armadores/Rebocadores e Alvarengas/Negociante de carvão de cardiff	Solheiro & Motta	Boulevard da República Nº51
Profisinaes: Eng mecânico, architecto e maritimo	Thomaz Greaves	Boulevard da República Nº51
Empresa de Navegação/	Booth & C ^a – Booth Line	Boulevard da republica 52
Casa Thomas Greaves – Maquinaria – Aparelhos e ferramentas para industrias, artes e officios	J. Cals & C ^a	Boulevard da republica 53 e Rua da indústria
Hotel do Commercio	Pierre Barrère	Boulevard da Republica 54-56 e Rua da indústria 11-15
Casa de Comissões (Aviadora)	Mello & C ^a	Boulevard da Republica Q-4
Casa de Comissões (Aviadora)	Leita & C ^a	Boulevard da Republica 95
Jornal Folha do Norte		Boulevard da Republica
União Paraense	Antonio Leite Chermont	Boulevard da Republica 90

Fonte: Almanach Paraense (1906)

Outro problema encontrado para reconfiguração das edificações foi com relação a colocação das cores nas fachadas. Como recuperar imagens desaparecidas, cujas cores reais nunca foram definitivas, já que antes, as famílias tinham o hábito de fazer constantes e contínuas reformas e recuperações de suas casas, e a pintura com tonalidades da moda foi um costume da família brasileira. Predominavam as tonalidades de amarelo e marrom, o branco e o cinza, e eventualmente, verde, vermelho e azul. Antônio Lemos irritava-se com o gosto de pintura dos proprietários: “Pensam outros que a nota suprema reside na reunião de todas as cores do prisma ao longo dos frontispícios de suas casas, estapafúrdia de exibição policrômica do mais genuíno mau gosto²⁸⁷.” Além dessas informações serão identificadas na reconfiguração as casas que possuem suas fachadas azulejadas, sendo colocado 1/4 do azulejo no alto da edificação. Os desenhos das edificações foram todos pintados por meio de processo gráfico em computador, de modo a permitir ao leitor imaginar o aspecto do *Boulevard da República* em seu período de esplendor, na *Belle Époque*, tempos que ao longo da via, alinharam-se os principais estabelecimentos comerciais da cidade e, portanto, abrigo das maiores fortunas da cidade, cujos proprietários utilizaram em suas moradias, tanto na arquitetura como no paisagismo, o que de maior vanguarda havia.

Complementarmente, estão colocadas em baixo de cada edificação todas as informações obtidas sobre aquele estabelecimento, encontradas nos almanaques ou anúncios de jornais e revistas: seguindo-se do número da porta, da denominação do estabelecimento, do produto vendido e o nome do proprietário. Dessa forma, são comprovadas as afirmações sobre a importância do comércio nesse *Boulevard* no contexto social e cultural da época.

Outras lacunas encontradas na pesquisa diz respeito aos sobrados das quadras 7 e 8 onde não foi possível identificar o número, uso, nem o proprietário por não encontrar, dentro do período acima, fontes e fotografias que informassem esses dados. Os dados fornecidos pela FUMBEL e pelo IPHAN possuem suas datas de pesquisa e levantamento a partir da década de 1980. Mesmo assim, seus dados foram de imensa importância no sentido da caracterização arquitetônica, plantas baixas dos pavimentos e algumas informações dadas pelos antigos proprietários do uso anterior à data de compra dos

²⁸⁷ BELÉM (Município) Intendente A. Lemos. **O Município de Belém** (1905), *op.cit.*, p. 121.

imóveis, os quais na verdade ainda possuíam as características externas preservadas, tendo apenas modificações nos vãos das portas do pavimento térreo. Após esse período do estudo de tese, muitas casas sofreram incêndio, tendo como consequência fachadas modificadas, descaracterizando a paisagem urbana do período estudado.

Conhecer a cidade é caminhar por suas ruas. “A cidade é um discurso e tal discurso é verdadeiramente uma linguagem: a cidade fala a seus habitantes, nós falamos a nossa cidade, a cidade onde nos encontramos; simplesmente habitando-a, percorrendo-a, olhando-a”, escreve Roland Barthes. É na rua que tudo acontece, é na esquina que se dá o encontro. As ruas têm caráter: ... E essa esquina? Essa fachada?²⁸⁸ Como o *flâneur*, à vontade no espaço público, a caminhada no meio da multidão de quadra em quadra no Boulevard da República, permitirá ao leitor ser ator e espectador da “modernização” na cidade podendo ser “vivenciada” como ambos.

²⁸⁸ SILVA, Luiz Henrique Horta; Rua da Bahia. Belo Horizonte: UFMG, 1996, p.4-5.

QUADRA 1

Quadra predominantemente constituída por sobrados. Vários e distintos são os usos desses sobrados: a) habitação mista, onde no térreo o uso é comercial e nos demais pavimentos uso residencial; b) habitação coletiva era destinada ao uso de hotelaria; c) o uso institucional privado e, d) apenas uso comercial.

Constituída por 6 sobrados, todos com dois pavimentos e uso estritamente comercial, situada entre a Tv. da Companhia e a Tv. Ocidental do Mercado. A primeira porta encontrada era a **Caza do Povo** - uma loja de venda de tecidos e miudezas, tendo como proprietário M. P. Alves & Cia. Em seguida, sob nº2 a **Casa Marcelino** de M. C. de Oliveira – casa de comissões e consignações, além de secos e molhados, depósito de farinha, tabaco e mel. Sob o nº 5, a imponente **Casa de Importadores, Comissões e Consignações** de Castro Ramos & Cia, fundada em 1869 com filial em Manaus, era também vendedora exclusiva da Água “Perrier”, e assim anunciava: “a melhor que se conhece em todos os mercados do mundo”. Nos sobrados 7 e 8, de J. Marques & Cia, funcionava a **Casa de Exportadores** com vendas de produtos nacionais: borracha, castanha, cacau, couros e todos os artigos nacionais. Ao lado, repetia-se o próximo sobrado com o nº 5, outra **Casa de Importação e Exportação** de A. F. d’Oliveira & Cia: se anunciava nos jornais da cidade como o único representante no Pará e Amazonas do charuto Cachoeira-Bahia, feitos à mão; funcionava, também como Casa de Comissões e Consignações, além de agente de companhias a vapor Companhia Pernambucana de Navegação e Empresa de Cabotagem Nacional, com correspondentes na França, Inglaterra, Espanha, Portugal e Itália.

No sobrado nº 8, funcionou anteriormente um Armazém de Ferragens, sob nº 9, de Pereira D’Araújo & Cia, conhecido pela propaganda anunciada como “o mais barateiro”. Lá eram vendidos diversos produtos como: carbureto de 1ª qualidade, cimento Corôa, cal virgem, Ruberoide (telhado ideal), tintas de todas as qualidades – produtos para construção em geral; Rifles Winchester e Marlin, Espingardas de todas as qualidades, balas para rifles, ferramentas Collins – armamentos para seringueiros; creolinas e desinfetantes; artigos navais; fogões portugueses e americanos; ferramentas e utensílios de todas as artes e ofícios e profissões.

Figura 130 - Anúncio do Armazém de Ferragens Pereira D'Araújo



Fonte: Álbum da Colônia Portuguesa no Brasil. Oficina Gráfica de Carinhas & Cia. Ltd. 1929

Figura 131 – Início do Boulevard da Republica com a Tv. da Companhia – Caza do Povo



Fonte: Álbum Belém da Saudade

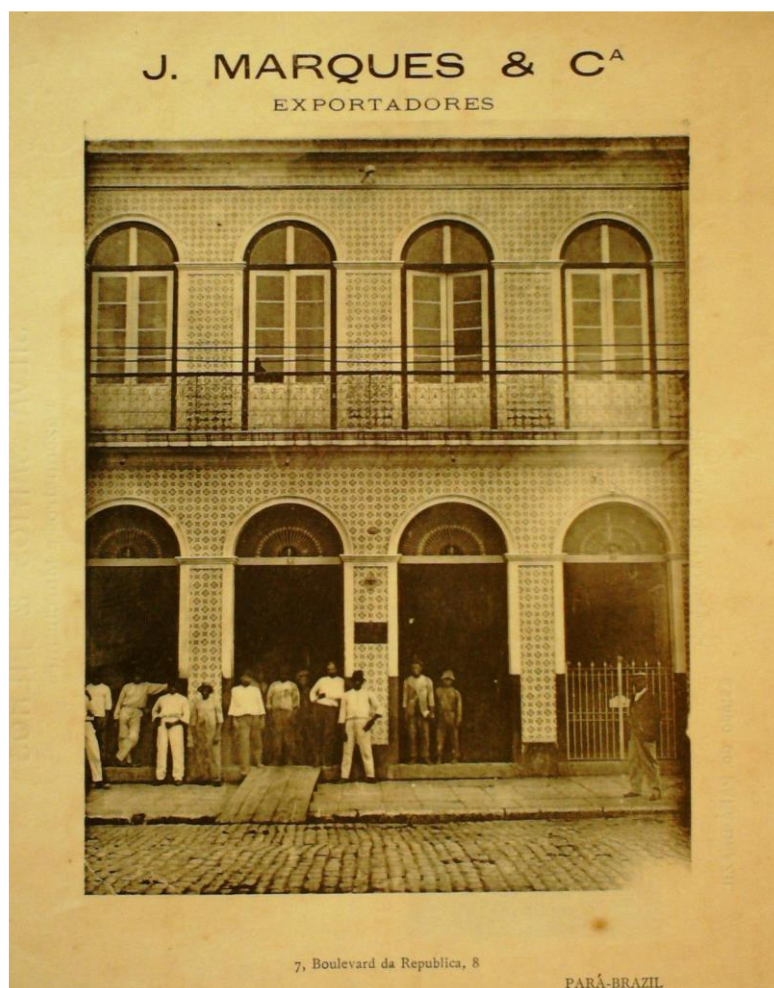
Figura 132 - Casa commercial de A. F. de Oliveira & C.^a ²⁸⁹



Fonte: Fonte: CACCAVONI, Arthur. Álbum Descritivo Amazônico.
Gênova: F. Armanino, 1899.

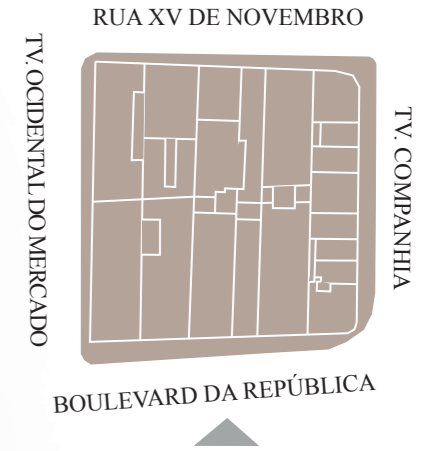
²⁸⁹ Esse sobrado passa mais tarde a executar a reforma da platibanda do Código de Polícia Municipal permanecendo com mesmos vãos de abertura na fachada.

Figura 133 - Fachada do estabelecimento J. Marques & Ca.



Fonte: Indicador Ilustrado do Estado do Pará, parte I, 1910. Courier & Billiter Editores. Rio de Janeiro, p.66.

Figura 134 - Quadra 01 do Boulevard da República. Perímetro entre Tv. da Companhia e Tv. Ocidental do Mercado.



TV. OCIDENTAL DO MERCADO

TV. COMPANHIA

8 EXPORTADORES
Borracha, castanha, cacau, couros
Prop.: J. Marques & Cia.

2 CASA MARCELINO
Comissões e consignações - Secos e molhados -
Dep. de farinha, tabaco e mel
Prop.: M. C. de Oliveira

7 EXPORTADORES
Produtos nacionais
Prop.: J. Marques & Cia.

5 IMPORTADORES
Comissões e consignações
Prop.: Castro Ramos & Cia.

5 IMPORTADORES
Comissões e consignações - Charutos
Prop.: A. F. d'Oliveira & Cia.

1 CASA DO POVO
Fazendas e Miudezas
Prop.: M. P. Alves & Cia.



Fonte: Escritório M2N Arquitetura Ltda.

QUADRA 2

Situada entre a Tv Ocidental do Mercado e a Tv Oriental do Mercado funcionava a quadra do **Mercado de Carne Francisco Bolonha**.

Ali eram comercializados produtos que merecem destaque como a carne vermelha, o peixe, aves, frutas, hortaliças, legumes e a famosa farinha d'água, “gêneros de primeira necessidade, (...) aos quais se limita quase exclusivamente a alimentação pública”. Produtos esses vendidos no pátio central do Mercado construído em ferro no estilo *art nouveau*, estilo europeu “desfraldado na última década do século XIX” baseado numa “nova sensibilidade para o desenho e para as capacidades inerentes de cada material”²⁹⁰. Na edificação neoclássica, edifício em volta desse pátio central, funcionavam 48 lojas externas com diversas atividades comerciais. Os estabelecimentos externos que davam para o Boulevard da República eram: na loja 9 o **Armazém de Ferragens** do proprietário S. Bastos & Cia; na loja 11 funcionava o **Armazém de Estivas** e também trabalhava-se com comissões; sob o nº 13-A, a loja **Bôa Fama** de fazendas e miudezas de J. D. Valente & Cia; loja 21 **Armazém de Depósito**; loja 33 funcionava a **ALLIANÇA** de Antônio de José Pinho & Cia – uma Companhia de Seguros Terrestres e Marítimos; nº 34 funcionava despachante da Alfândega da **Booth Lines**, sob outros dois nº 34 repetidos, funcionavam **auxiliares do comércio** José de Souza Campos e Joaquim Dias Barbosa, e no nº 36/37 a **Casa Luzitana** do proprietário A. J. da Cruz.

Os estabelecimentos externos eram independentes do Mercado da Carne, não faziam parte do complexo do mercado. Eram casas com função de comércio no pavimento térreo e moradia no pavimento superior. Segundo o depoimento abaixo relatado, todas as lojas externas, naquela época, eram de propriedade de portugueses que vieram ganhar a vida no Brasil:

Manuel Ferreira Baptista chegou ao Brasil em 1905, casou com a filha de um patricio nascida no Brasil chamada Ana Carlota Salgado, passou a chamar se Salgado Baptista, ela filha de dono de loja de móveis em madeira de lei, ele mestre relojoeiro. Como de praxe, os proprietários das lojas residiam nos altos das mesmas. O ponto chamado Casa 47 era uma relojoaria conceituada, tendo inclusive sido Manuel Baptista um dos responsáveis pela instalação dá réplica

²⁹⁰ GOMBRICH, E. H. A história da arte. Trad. Álvaro Cabral. Rio de Janeiro: LTC, 2008, p.535.

do Big Ben . A relojoaria consertava e vendia relógios tipo “Cucos”, de pé (de chão), de algibeira (bolso) e os de pulso. Os filhos do casal todos aprenderam o ofício de mestre relojoeiro e mantiveram a tradição até suas aposentadorias: Carlos Alberto, meu avó, Alexandre, Lucimar e a única mulher Maria. Até os dias de hoje essa tradição é passada oralmente entre nós. Tatiany Alessandra Falcão Baptista²⁹¹, bisneta de Manuel Ferreira Baptista, morou até seus 14 anos (1988) na “XV”, Casa 47 como todos se referiam ao comentar seu endereço.

As outras lojas que se instalavam os auxiliares do comércio eram vendedores locais de diversos produtos.

Figura 135: Mercado da Carne



Fonte: Album Belém da Saudade

As Companhias de Seguros mais importantes eram a Companhia Commercial do Pará, a Companhia Alliança, a Companhia Amazônia, a Companhia Lealdade, a Companhia Segurança e a Companhia Garantia Amazônica, todas sediadas em Belém e com sucursais em Manaus e Acre.

²⁹¹ BAPTISTA, Tatiany Alessandra Falcão. Proprietário de loja no entorno do Boulevard da República nos anos entre 1906-1914. Belém-PA, 28 fev.2017. Depoimento oral para tese de doutoramento em História. Tatiany Alessandra Falcão Baptista, 3ª geração do relojoeiro Manuel Ferreira Baptista, morando lá desde seu nascimento em 1974, junto ao seu pai, e seus avós Carlos Alberto Salgado Baptista, relojoeiro, e sua avó Otávia Lopes Baptista, artesã de imagens católicas.

Figura 136 - Quadra 02 do Boulevard da República. Perímetro entre Tv. Ocidental do Mercado e Tv. Oriental do Mercado.

RUA XV DE NOVEMBRO

TV. ORIENTAL DO MERCADO

TV. OCIDENTAL DO MERCADO

BOULEVARD DA REPÚBLICA



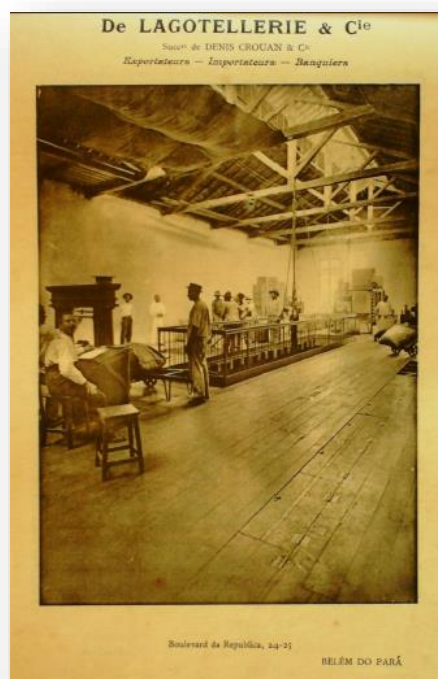
Fonte: Escritório M2N Arquitetura Ltda.

QUADRA 3

Quadra situada entre a Tv Oriental do Mercado e a Tv Padre Eutíquio. Constituída de sobrados comerciais e residenciais, onde a parte residencial funcionava no 2º pavimento. Sobrados de dois pavimentos e apenas um de três pavimentos.

No sobrado 24 funcionava a **AMAZONENSE**, escritório de Agência de Vapores “Cidade do Pará” de Amazon & Prompto. Sob os nº 24/25 funcionava o **De Lagotellerie & Cie**, importante Casa Exportadora de cacau, borracha, castanha, couro, penas de garça, óleo de copaíba e outros gêneros. Além dessa atividade, funcionava também o escritório do próprio banqueiro Sr. De Lagoterie & Cie.; sob nº 27 uma **Casa de Comissões e Consignações** de Ferreira Costa & Cia; no sobrado nº 30-A residência Sr. Brago Sobrino & Cia., e no sobrado de nº32 outra **Casa Exportadora** de Borracha de Adelbert H. Aldem.

Figura 137 - Fachada do sobrado de De Lagotellerie & Cie e interior



Fonte: Indicador Ilustrado do Estado do Pará, parte I, 1910. Courrier & Billiter Editores. Rio de Janeiro, , p. 70-71.

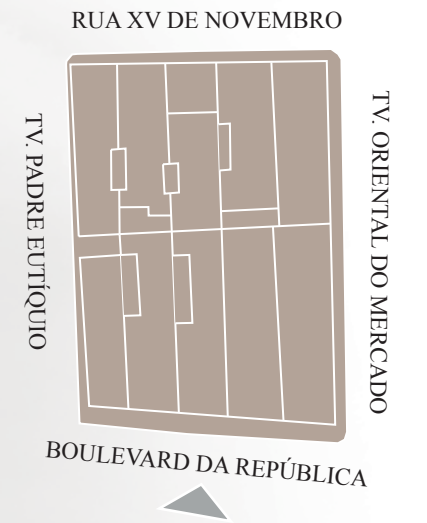
Belém era o principal entreposto comercial do negócio da borracha e por conta disso era ligada a parceiros comerciais de grande porte como as casas exportadoras, nas

quais três casas exportadoras²⁹² detinham, em geral, a metade das grandes exportações amazônicas, sendo o restante dividido entre firmas menores, quase todas estrangeiras. Essas três grandes casas exportadoras sediadas em Belém, eram a *Ernesto Schramm*, que representava a *Heilbut, Symons & Co.*, do grupo internacional *Sears*, que logo se tornou líder do mercado norte-americano, sendo ainda no final do século XX a fornecedora de indústrias como a *Goodyear* e a *Pirelli*; e a *La Rocque da Costa & Co.*, com capital misto norte-americano paraense.

As Casas de Comissões e Consignações eram estabelecimento destinados a empréstimos e seguros de vida e imóveis.

²⁹² CASTRO, op.cit. 2010, p.144.

Figura 138 - Quadra 03 do Boulevard da República. Perímetro entre Tv. Oriental do Mercado e Tv. Padre Eutíquio.



TV. PADRE EUTÍQUIO

TV. ORIENTAL DO MERCADO

32
CASA EXPORTADORA DE
BORRACHA
Prop.: Adelbert H. Aldem

30-A
CASA DE...
Prop.: Brago Sobrino & Cia.

27
CASA DE COMISSÕES
Comissões e Consignações
Prop.: Ferreira Costa & Cia.

24/25
DE LAGOTELLERIE & CIE.
Cacau, borracha, castanha, couro, penas de garça
óleo de copaíba e outros gêneros/Banqueiro
Prop.: De Lagotellerie & Cie.

24
AMAZONENSE
Escritório da Agência de Vapores "Cidade
do Pará"
Prop.: Amazon & Propmpto



QUADRA 4

Quadra situada entre Tv. Padre Eutíquio e Tv. Campos Sales. Sobrados comerciais e de grande movimentação. No sobrado de nº 40 funcionava a **Casa Importadora** de Azevedo & Branco. Ao lado, no sobrado de nº 43 instalava-se o **Banco do Norte do Brasil** de propriedade de F.B. da S. Aguiar. Conforme o anúncio possuía filiais nos Estados do norte do Brasil: Pará, Ceará, Maranhão e Manaus. Sob o nº 45/46 a **Casa Exportadora de Gêneros**, e também casa de Comissões e Consignações de J. A. Mendes & Cia. Outro número repetido de nº 45, se estabelecia a firma **Gordon & Cia**, casa exportadora representante de *General Rubber Co de New York e da Da Symington & Cia* de Londres, *Liverpool*. Sua casa Matriz era em Manaus. No nº 44 a **Companhia Paraense de Navegação à Vapor**, com vendas de consignações e aviamentos, de Montenegro, Ferreira & Cia. Proprietários do vapor “*Humaytá*” uma linha de navegação entre Belém e Manaus, pelos rios Madeira e Purus, atendendo a passageiros e cargas. Eram também revendedores do vinho do Porto “*Ventura*”, tônico e nutritivo fabricado nas quintas do Alto do Douro. E no último sobrado dessa quadra, o nº 49 com a firma **A EQUITATIVA** na venda de Seguros Mútuos sobre a Vida de propriedade de Antônio L Chermont, com sede social no Rio de Janeiro.

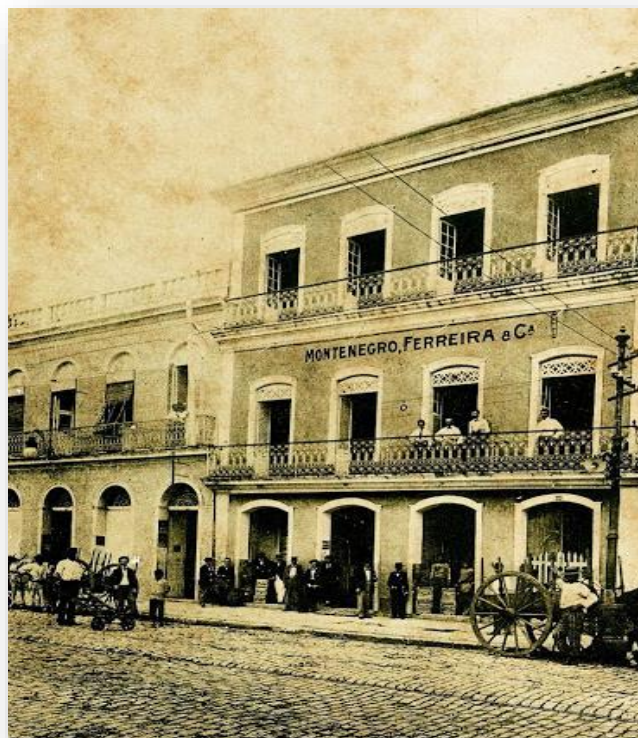
O Banco do Norte, anteriormente chamado de Banco Emissor do Norte, realizava transações econômicas de empréstimos para execução do calçamento da cidade contratado pelo Intendente Antônio Lemos. O meio bancário possuía diversos estabelecimentos pequenos, de capital paraense, e nove casas com capital superior a 20 mil contos de réis, onde o Banco do Norte do Brasil era um dos de maior vulto. Seriam o Banco da Lavoura, o Banco Nacional do Brasil, o Banco do Pará, o Banco Comercial do Pará, o Banco de Belém do Pará, a agência do Banco do Brasil, o *English Bank*, o *London and Brazilian Bank* e o Banco Emissor do Norte²⁹³.

As Casas Importadoras faziam parte do grande comércio da Era da Borracha. Foram, de início firmas inglesas e norte-americanas, logo substituídas pelos portugueses e judeus. Numerosíssimas, abasteciam os delírios dos novos ricos, de gosto emergente *art nouveau* se transformando, por necessidade material e espiritual, em ecletismo. Os principais importadores eram as firmas Manoel Pinheiro & Cia., Silva Cerdeira & Cia., Andrade &

²⁹³ CASTRO, op.cit., 2010, p. 144.

Cia., R. Vieira & Cia., Braga e Amorim, Cunha e Muniz, Silva Cascais, Aguiar Silva & Sobrinho, Antônio Peixoto Gomes e Mello (esta em Manaus) e *T. Brambeer*. Essas firmas abasteciam dezenas de lojas especializadas e, por vezes, as duas grandes “casas de departamento” da cidade, as poderosas Torre de *Malakoff* e Cúpula de *Malquistã*, que se rivalizavam como fornecedoras de novidades à elite da goma²⁹⁴.

Figura 139 - Sobrado e anuncio do Vinho do Porto “VENTURA”, propriedade e firma Montenegro, Ferreira & Cia



Fonte: Indicador Ilustrado do Estado do Pará, 1910. Courier & Billiter Editores. Rio de Janeiro e Álbum Descritivo Amazônico de Arthur Caccavoni, 1899 repectivamente.

²⁹⁴ CASTRO, op. cit., 2010, p. 145.

Figura 140 - Quadra 04 do Boulevard da República. Perímetro entre Tv. Padre Eutíquio e Tv. Campos Sales.



49

A EQUITATIVA
Seguros mútuos de vida
Prop.: Antonio L. Chermont

44

COMPANHIA PARAENSE DE
NAVEGAÇÃO A VAPOR
Consignações e Aviaamentos
Prop.: Montenegro, Ferreira & Cia.

45

GORDON & CIA.
Exportadores
Prop.: Gordon & Cia.

45/46

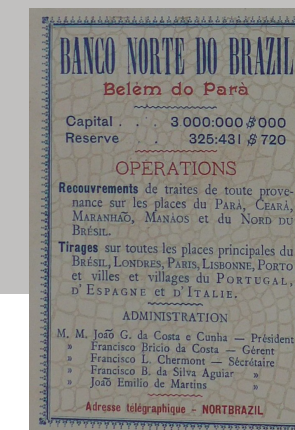
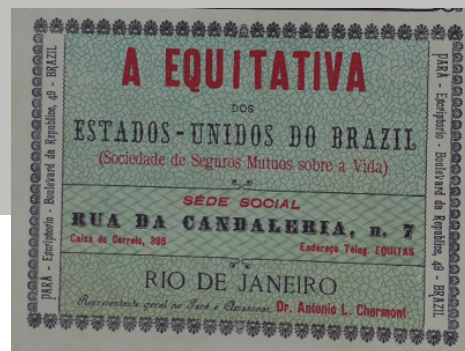
CASA EXPORTADORA DE GÊNEROS
Comissões e consignações
Prop.: J. A. Mendes & Cia.

43

BANCO DO NORTE DO BRASIL
Prop.: F. B. da S. Aguiar

40

CASA IMPORTADORA
Prop.: Azevedo & Branco



QUADRA 5

Situada entre Tv. Campos Sales e a Tv. Frutuoso Guimarães, sobrados comerciais e um sobrado destinado a habitação coletiva com uso de hotelaria. Na esquina da Campos Sales com Boulevard da República encontrava-se o **Hotel Nova América**, anteriormente chamado de Hotel Europa. O número de porta desse hotel dava-se pela Tv. Campos Sales nº 138. No sobrado ao lado, sob nº 51 funcionava a firma **Solheiro & Motta**, armadores, rebocadores e alvarengas, negociantes de Carvão de Cardiff, dos proprietários Solheiro e Motta. Representantes da *London & River Plate Bank* com filiais em Paris, Brasil, Argentina, Uruguai, Chile e Agência em Nova York. No sobrado de nº 44 situava-se a **Amazon Steam Navigation & Cia**, firma de navegação à vapor e casa comercial de *Montgomery, Ferreira & Cia*. O sobrado de nº 47 encontrava-se o **Guarda-Livro** com atividade pericial de propriedade de Augusto Dourado. No sobrado nº 49, a casa de **Armindo Costa & Cia.**, importadores e exportadores de propriedade de Armindo Costa. A grande firma de **Seguros Garantia de Saúde da Amazônia** se estabeleceu no nº 48 tendo como proprietário o Diretor-gerente Visconde de Monte Redondo, na venda de seguros mútuos sobre a vida. Com filial no Rio de Janeiro.

Figura 141: Armadores Solheiro & Motta



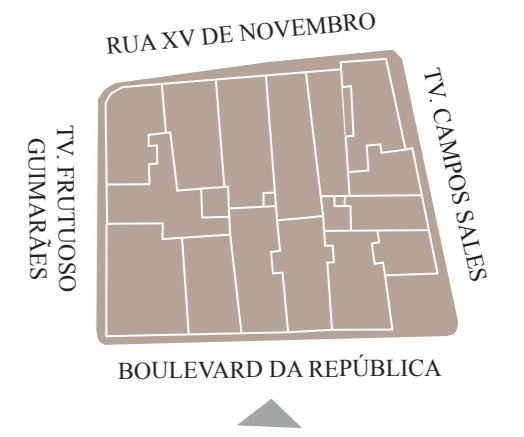
Fonte: Indicador Ilustrado do Estado do Pará, parte I, 1910. Courier & Billiter Editores. Rio de Janeiro, p. 42.

Figura 142 - Garantia da Amazônia

Fonte: Indicador Ilustrado do Estado do Pará, parte I, 1910. Courrier & Billiter Editores. Rio de Janeiro, p. 36-37.

De modo geral, o armador é uma pessoa ou também uma empresa que, por sua conta e risco, promove a equipagem e a exploração de navio comercial, independentemente de ser/estar ou não proprietário da embarcação. Sua renda provem normalmente da cobrança de frete para o transporte de carga entre dois portos, ou da locação da embarcação a uma taxa diária/horária. Ou seja, não precisa ser dono, mas que explora o frete de uma embarcação. Armador proprietário é quando os navios pertencem ao próprio armador. Alvarenga é um tipo balsa que é puxada por rebocador; é o mesmo que pontão. Os dois nomes podem se referir à uma plataforma flutuante sem propulsão.

Figura 143 - Quadra 05 do Boulevard da República. Perímetro entre Tv. Campos Sales e Tv. Frutuoso Guimarães.



TV. FRUTUOSO GUIMARÃES

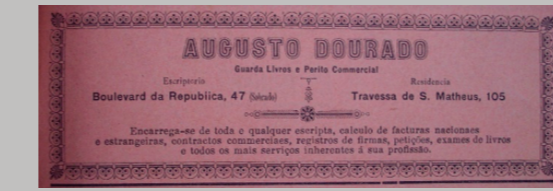
TV. CAMPOS SALES

48
GARANTIA DE SAÚDE DA AMAZÔNIA
 Companhia de seguros sobre a vida
 Prop.: Diretor-gerente Visconde de Monte Redondo



49
ARMINDO COSTA E CIA.
 Importadores e Exportadores
 Prop.: Armindo Costa e Cia.

47
GUARDA LIVRO
 Guarda livro e perito comercial
 Prop.: Augusto Dourado



44
AMAZON STEAM NAVIGATION & CIA.
 Navegação a vapor e casa comercial
 Prop.: Montgomery, Ferreira & Cia.



51
SOLHEIRO & MOTTA
 Armadores/Rebocadores e Alvarengas/Negociantes de Carvão de Cardiff
 Prop.: Solheiro & Motta



138, Campos Sales esquina com Boulevard
HOTEL EUROPA/HOTEL NOVA AMÉRICA
 Prop.: Henrique Schroeder/Mme. Viúva Million Santos

QUADRA 6

Quadra situada entre a Tv. Frutuoso Guimarães e Tv. Leão XII. Quadra secular, onde encontra-se a vetusta **Igreja das Mercês e o Convento dos Mercedários**. De arquitetura barroca com frontaria em perfil convexo e estilo rococó, essa monumento sofreu várias intervenções registradas no convento e inúmeras ocupações distintas foram efetuadas desde sua origem como, por exemplo, a Alfândega, o Arsenal de Guerra, a Casa do parque, Guardamoria, Correios, Delegacia do Serviço do Patrimônio da União, Recebedoria Provincial, e a partir do início do século XX abrigou a Delegacia do Imposto sobre a Renda, Delegacia do Tesouro, Posto de Defesa Sanitária Vegetal, Secretaria da Fazenda do Pará, entre outros²⁹⁵.

Figura 144: Igreja das Mercês e conjunto do Mercedários

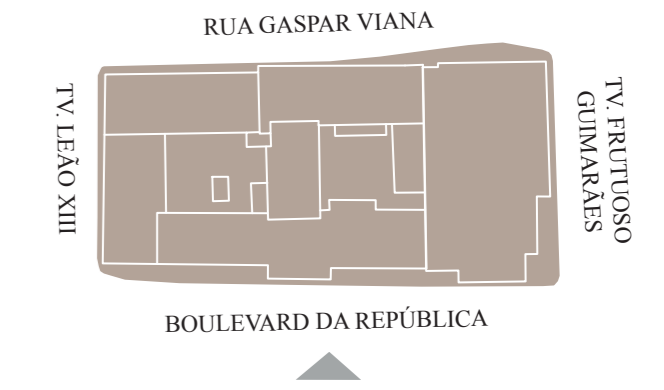


Fonte: Fotos Brasiliana

A Igreja das Mercês é a edificação mais antiga que permanece no Boulevard da República, assistindo a inúmeros conflitos e aterramentos, existindo até hoje.

²⁹⁵ FERRAZ, Eugênio. Convento dos Mercedários de Belém do Pará: breve histórico e registro de sua recuperação. Belo Horizonte: C/Arte, 2000. p. 49.

Figura 145 - Quadra 06 do Boulevard da República. Perímetro entre Tv. Frutuoso Guimarães e Tv. Leão XIII.



QUADRA 7

Quadra situada entre a Tv. Leão XIII e a Tv. 1º de Março. Nessa quadra e na quadra seguinte começam a configurar usos com habitação coletiva destinados a hotelaria. Grande era a necessidade de vários estrangeiros e comerciantes se hospedarem para realizarem negócios e desenvolver suas atividades de trabalho contratados pela Intendência e pelo Governo.

No sobrado de nº 53 funcionava o escritório de *Thomas Greaves*, engenheiro mecânico, arquiteto e marítimo. O sobrado de nº 52 funcionava com a *Booth Line*, empresa de navegação, de propriedade de *Booth & Cia*. Viagens rápidas entre os portos de Manaus e Pará e viagens para porto de *Madeira, Lisbôa, Vigo, Havre ou Cherbourg, Fishgarden e Liverpool* de 10 em 10 dias. Sob os nº 54/56 funcionava o **Hotel do Comércio** de propriedade de *Jean Valkkenheer, Eugene Lequenec & Barrère*. Esse hotel dava fundos para Rua da Indústria, nº 11, mas sua entrada se dava pela Boulevard da República. Ao lado, no sobrado de nº 51 funcionava **Casa Thomas Greaves** onde funcionava vendas de máquinas, aparelhos e ferramentas para indústrias, artes e ofícios. Propriedade de *J. Cals & Cia*. O penúltimo sobrado surge com a **Casa Comercial B. A. Antunes & Co.**, Casa de Comissões e Consignações, exportadores e importadores, além de aviadora, de propriedade de Bernardo Antônio Antunes, Visconde de Nazareth, com entrada pela Rua da Indústria e fundo para o Boulevard da Republica. Na Rua da Indústria o sobrado possui dois pavimentos e pelo Boulevard da República ele possui três pavimentos. A Casa B. Antunes recebe cerca de 1.000.000 de quilos de borracha anualmente. Seus seringais ficam situados nos rios Ituí e Ati e são servidos pelos vapores *Alliança e Massapurú*, de propriedade da firma. É também agente dos vapores *Sucre*²⁹⁶. O último sobrado atende o jornal **Folha do Norte** construído em 1895 pelo arquiteto Francisco Bolonha, em estilo “art nouveau”. Tem sua numeração na Rua da Industria 33 e funciona de canto com o Boulevard da República. A entrada do Boulevard servia para saída dos jornais e serviços e para recebimento de materiais como os imensos rolos de papel. De propriedade de *E. Martins & Cia*.

²⁹⁶ Pesquisa do Blog da FAU – Prof. Haroldo Baleixe

Figura 146 - Paquete “Hilary, com 6,5 toneladas - Liverpool



Fonte: Indicador Ilustrado do Estado do Pará, parte I, 1910. Courier & Billiter Editores. Rio de Janeiro, p. 40.

Figura 147 - Propriedade e Casa B.A. Antunes



Fonte: Álbum Descritivo Amazônico de Arthur Caccavoni, 1899.

Figura 148 - Casa Thomas Greaves



Fonte: Indicador Ilustrado do Estado do Pará, parte II, 1910. *Courrier & Billiter* Editores. Rio de Janeiro, p. 147.

No art. 39º do Código de Polícia Municipal²⁹⁷, fica definido que habitações coletivas são “os hotéis, hospedarias, casas de pensão, asylos, creches, collegios, internatos, etc... hospitais, casas de saúde, maternidades, sanatórios, quartéis e postos de guarda”. Dulcilia Manesky em seu livro *A Memória Hoteleira de Belém e o Grande Hotel* em sua pesquisa sobre a atividade hoteleira contextualiza a arquitetura, os hábitos e costumes e o cotidiano tanto dos viajantes como dos belenenses numa época especial, de apogeu econômico e exuberância cultural. Na metade do século XIX, os hotéis situavam-se próximo ao porto da cidade, principalmente no Boulevard da República e nas ruas vizinhas. Mais tarde com as transformações ocorridas na cidade no período do ciclo

²⁹⁷ BELÉM. Lei n. 378, de 16 de janeiro de 1904. Reforma os Capítulos XVI e XVII do Código de Polícia Municipal, que regulam a construção e reconstrução de prédios urbanos. *Lex: Leis e Resoluções Municipaes e Actos do Executivo*, Belém, p. 18-27 e anexo n.7, 1904.

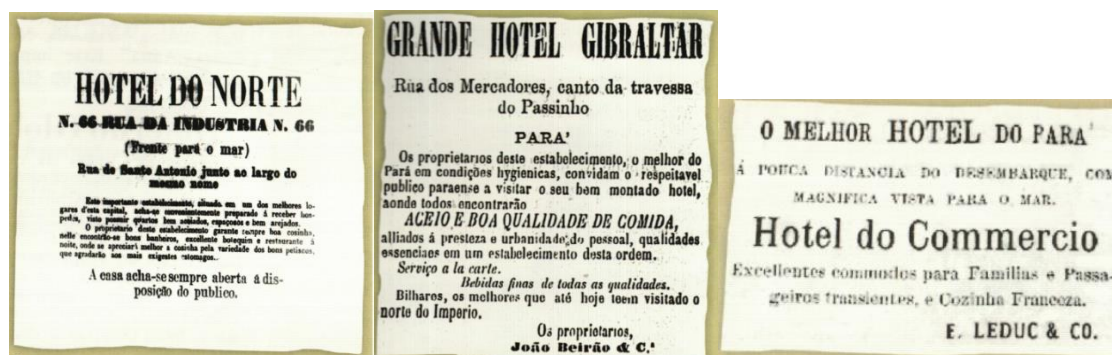
da borracha (1870-1910), no início do século XX, localizaram-se especialmente nas proximidades do Largo da Pólvora²⁹⁸.

Inicialmente os hotéis da cidade funcionavam em edificações originalmente construídas para residências familiares que eram arrendadas e adaptadas para funcionar como meio de hospedagem, devido à carência de lugar para instalar o novo negócio. Em Belém, vários Cafés²⁹⁹, também funcionavam com hospedagem apesar de não adotarem a denominação de hotel, como era o caso do Café Carneiro, localizado próximo ao Hotel Central e bastante frequentado pelo cônsul americano Joseph Orton Kerbey em 1891.

No século XIX, a Rua dos Mercadores era a rua mais importante da cidade, mas era na Rua Boa Vista, com vista para baía do Guajará, que a maioria dos estrangeiros mantinha os seus negócios e onde estavam localizados muitos estabelecimentos de hospedagens, alguns deles dirigidos por portugueses e franceses residentes em Belém. A localização dos estabelecimentos hoteleiros às proximidades do Porto de Belém, onde chegavam e partiam os navios era muito importante para atrair o hóspede.

Em 1872 considerado um dos melhores hotéis de Belém e mais uma vez com novo proprietário – C. Leduc & C^o, o Hotel do Commercio publicou anuncio no periódico “O Novo Mundo”, chamando atenção para a sua localização, próximo ao porto da cidade, oferecendo hospedagem confortável e restaurante com cozinha francesa. Havia, portanto, deixado as instalações da Rua Formosa e passando a funcionar na Rua Boa Vista³⁰⁰.

Figura 149 – Hotel do Norte, Hotel Gilbratar e Hotel do Commercio



Fonte: NUNES, Dulcilia Maneschy Corrêa A. A Memória Hoteleira de Belém e o Grande Hotel: 1850-1950. Belém: IBIAH-PA, 2016, p.25.

²⁹⁸ NUNES, Dulcilia Maneschy Corrêa A. A Memória Hoteleira de Belém e o Grande Hotel: 1850-1950. Belém: IBIAH-PA, 2016, p.19.

²⁹⁹ Na década de 1850 esses locais eram considerados o centro e espaços públicos de informações. O Café, quando instalado no hotel ocupava o ambiente da frente, com intenção de facilitar o acesso ao público. NUNES, op. cit., 2016, p. 27.

³⁰⁰ NUNES, op. cit., 2016, p. 64.

Em 1910, o viajante *Paul Walle* deixou relato de sua estada em Belém onde destacou a aparência da cidade com novos bairros urbanizados, o seu centro comercial onde se localizavam bancos estrangeiros e grandes lojas comerciais e livrarias. Percebeu que a cidade possuía um intenso movimento comercial, principalmente no Boulevard da República, Rua 15 de Novembro, Rua Conselheiro João Alfredo, Rua da Indústria e Rua Campos Sales:




[...] Belém é a única cidade, desde o Rio de Janeiro, onde se encontram alguns bons hotéis, não no sentido em que empregamos o termo, mas no de estabelecimentos onde se pode dispor de um quarto limpo e bem arejado, com uma comida adequada, um cardápio variado e um serviço aceitável³⁰¹.

Nesse período os jornais de circulação em Belém passaram a publicar o movimento de tráfego marítimo com a lista de quem chegava de navio na cidade e alguns hotéis divulgavam a relação de seus hóspedes. O encerramento ou venda dos estabelecimentos hoteleiros até o final do século XIX era feita por meio de leilões que eram anunciados em jornais de circulação da cidade. No quadro abaixo os antigos estabelecimentos hoteleiros que funcionavam na área de circulação do porto de Belém foram, inicialmente, edificações que anteriormente eram residências que, arrendados e reformados, passaram a funcionar como hotel. Em negrito reforça o endereço no entorno e/ou no Boulevard da República.

QUADRO 04 - Antigos edifícios para hospedagem no entorno do Boulevard da República

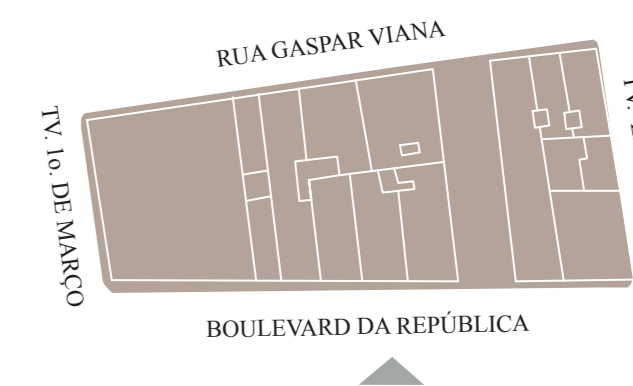
ESTABELECIMENTO/ ANÚNCIO	PROPRIETÁRIO	LOCALIZAÇÃO	INÍCIO/ ENCERRAMENTO
<p>Hotel Europa</p> 	<p>Henrique Schroeder Mme. Viúva Million Santos</p>	<p>Rua da Indústria Tv. Campos Sales,138</p>	<p>1869 1881/1914</p>

³⁰¹ NUNES, op. cit., 2016, p. 28

<p>Hotel Nova América³⁰²</p> 	<p>C. Perez Arias Capelo, Perez & C° Nagib Said Camanho & C°</p>	<p>Tv. Campos Sales,138</p>	<p>1915 1926 1937 1950/1970</p>
<p>Hotel do Commercio</p> 	<p>Français Augry Luiz Oliveira Mr. Guillemer C. Leduc & C° Viúva Leduc & C° Jean Valkenheer Eugene Lequenec & Barrère Baptista Gizzi Bento José Alves</p>	<p>Rua Formosa, nº 48 Rua da Boa Vista nº 40 Rua da Indústria, nº 11 com entrada pela Boulevard da República nº 56.</p>	<p>1868/____ 1869 1870 1872 1882 1885 1904 1912 1913/____</p>
<p>Hotel Universal</p> 	<p>- Teixeira & C° Hermínio Ghekiere & C^a Rodrigues & Brito</p>	<p>Rua de Belém Rua da Cadeia Rua 15 de Novembro</p>	<p>1870 1872 1904 1914/1930.</p>
<p>Hotel Gram Pará</p>	<p>Luiz Alves Motta João Gomes Henrique</p>	<p>Rua do Imperador</p>	<p>1885 1886/</p>

³⁰² No registro dos proprietários das casas construídas em Belém no período de 1871-1880, consta que o sobrado existente na Tv do Passinho nº 24, era de propriedade de José Coelho da Gama e Abreu, o Barão do Marajó. Recebeu o título de Barão do Marajó de D. Pedro II.

Figura 150 - Quadra 07 do Boulevard da República. Perímetro entre Tv. Leão XIII e Tv. 1o. de Março.



TV.
1o. DE
MARÇO

TV.
LEÃO XIII

33, Rua da Indústria com fundos para o Boulevard
FOLHA DO NORTE
Jornal
Prop.: E. Martins & Cia.



27-29, Rua da Indústria com fundos para o Boulevard
B. A. ANTUNES & CIA.
Prop.: B. A. Antunes & Cia.

53
CASA THOMAZ GREAVES
Maquinaria, aparelhos e ferramentas para indústrias, artes e ofícios
Prop.: J. Cals & Cia.

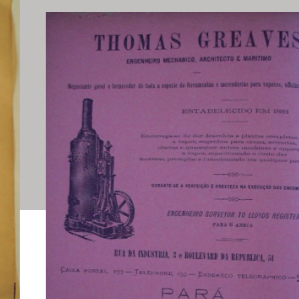
54/56
HOTEL DO COMMÉRCIO
Prop.: Jean Valkenheer, Eugene Lequenec & Barrère



52
BOOTH LINE
Empresa de Navegação
Prop.: Booth & Cia.



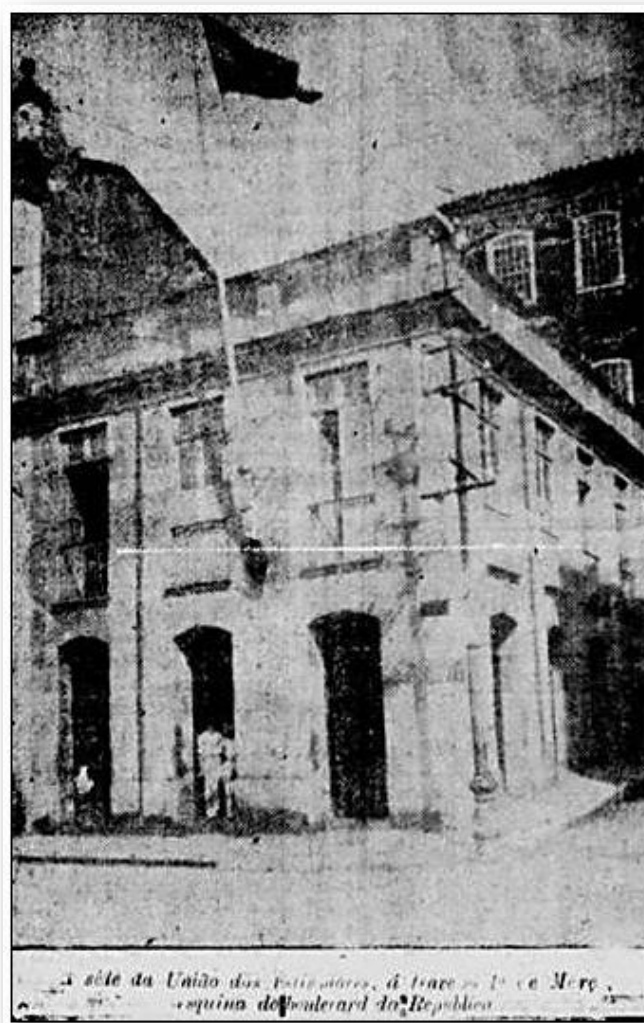
51
THOMAZ GREAVES
Engenheiro mecânico, arquiteto e marítimo
Prop.: Thomaz Greaves



QUADRA 8

Quadra situada entre a Tv. 1º de Março e a Tv. 15 de Agosto. Constituída de 11 sobrados de três pavimentos e 01 com dois pavimentos com funções comerciais e habitações coletivas. Nessa quadra foram constatadas apenas cinco empresas. Na esquina com a 1º de Março situava-se o **Sede da União dos Estivadores**, no sobrado de nº 90 a firma **União Paraense**, Companhia de Seguros sobre a Vida. Sob nº 66 o **Hotel e Restaurante 2 Nações** de Miguel Cobas y Cobas e nos nº 68/70 o **Hotel Porto Rico** M. Rodrigues & Cia E no último sobrado a firma **Leite & Cia.**, Casa de Comissão.

Figura 151 - Sede da União dos Estivadores, no *boulevard* da República, esquina com a travessa Primeiro de Março. Fotografia. 1916.



Fonte: Estado do Pará, 03/04/1916, p.2.

Figura 152 - Vista da quadra 08 do Boulevard da República e os sobrados



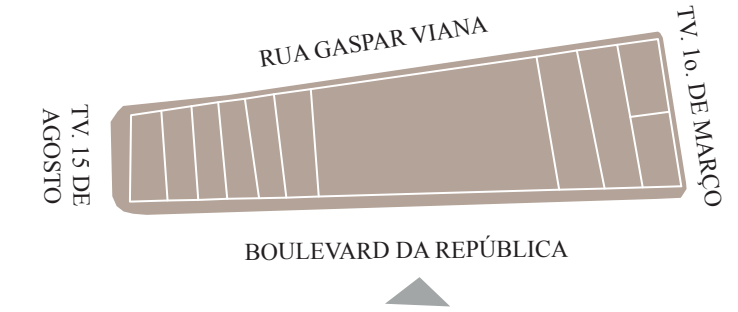
Fonte: [https://www.delcampe.net /fr/collections/cartes-postales/](https://www.delcampe.net/fr/collections/cartes-postales/) - acessado em 14 de janeiro de 2017

Figura 153: Vista dos sobrados das quadras 7 e 8 – na década de 40 aparecem os sobrados demolidos na quadra 8 e na quadra 7 o Jornal a Folha do Norte com terreno baldio ao lado.



Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=660528>

Figura 154 - Quadra 08 do Boulevard da República. Perímetro entre a Tv. 1o. de Março de Tv. 15 de Agosto.



TV.
15 DE AGOSTO

95
LEITE & CIA.
Casa de comissão
Prop.: Leite & Cia.

90
UNIÃO PARAENSE
Companhia de Seguros
Prop.: Antonio Leite
Chermont



78-68
HOTEL PORTO RICO
Prop.: M. Rodrigues & Cia.



52
HOTEL E RESTAURANTE
2 NAÇÕES
Prop.: Miguel Cobas y Cobas



S/No
SEDE DA UNIÃO DOS
ESTIVADORES

TV.
1o. DE MARÇO

QUADRA 9

Quadra situada na Ponta da Pedra do Peixe e Tv. Oriental do Mercado. Quadra de intenso movimento, por estar nela situado o Mercado do Peixe e a Recebedoria de Rendas.

No **Mercado do Peixe** é destinado a venda de peixes, frutos, aves, farinha, etc. e exteriormente circundado por vários compartimentos próprios para ligeiro comércio. Na parte central acham-se instalados os talhos. Do lado externo, serão 18 lojas externas atendendo aos mais variados serviços; na loja de nº 01, **A Favorita**, é uma casa de secos e molhados, comissões e consignações de propriedade de J. Cardoso; sob o nº 12 loja de instalações elétricas e demarcadoras de terras do engenheiro **Antônio Simões Pereira**; no nº 14 escritório de auxiliar do comércio de **Antonio da Costa Azevedo**; o nº 14 se repete com a firma **Casa Perereca** com venda de produtos nacionais e estrangeiros e o vinho Perereca de propriedade de J.F.Pinto Ribeiro & Cia.; na loja nº 32 escritório de auxiliar do comércio de **Benjamim Aguiar**; outra repetição do nº 32, outra firma de auxiliar do comércio de **Antonio de Souza Oliveira**; novamente na repetição do nº 32 **Henry E. Tripp** como auxiliar do comércio; sob nº 38 a **Flor do Mercado** na venda de secos e molhados, comissões e consignações de Araújo Torres & Cia; seguindo repete-se o nº 32 com a firma de **Luiz Paulino dos Santos** como auxiliar de comércio, sob nº 34 firma de **Cardoso & Cia** com depósito de estivas nacionais e estrangeiras; nos nº 35/36 **Manoel Bento Pacheco** como auxiliar de comércio; nº 37 de **Albano Mesquita** como auxiliar de comércio; outro nº 37 de **Jaime Nicolau** como auxiliar do comércio, sob nº 38 **Tabacaria e Botequim** de propriedade de Ramiro; nº 43 **Rodrigues & Vasques** com botequim e tabacaria de qualidade e sob nº 44 a loja **Nova Esperança** – casa de comércio de J. Nunes & Cia. O mercado possuía 36 lojas externas e algumas serviam como hotelaria – como o Hotel do Povo na loja externa pela direção da Baía do Guajará. Defronte ao Mercado de Peixe vários eram os ambulantes.

A **Recebedoria de Rendas** encontrava-se instalada ao lado do Mercado de Peixe juntamente com seu prédio anexo. Nela funcionava na parte térrea a Redação e Officina do Diário Oficial funcionando no horário das 7h da manhã às 7h da noite, além de oficina de tipografia, encadernação, alfaiataria, ferraria, marcenaria e sapataria como cursos da Escola Profissional do Estado Instituto Lauro Sodré.

Figura 155 - Anuncio do instituto Lauro Sodré



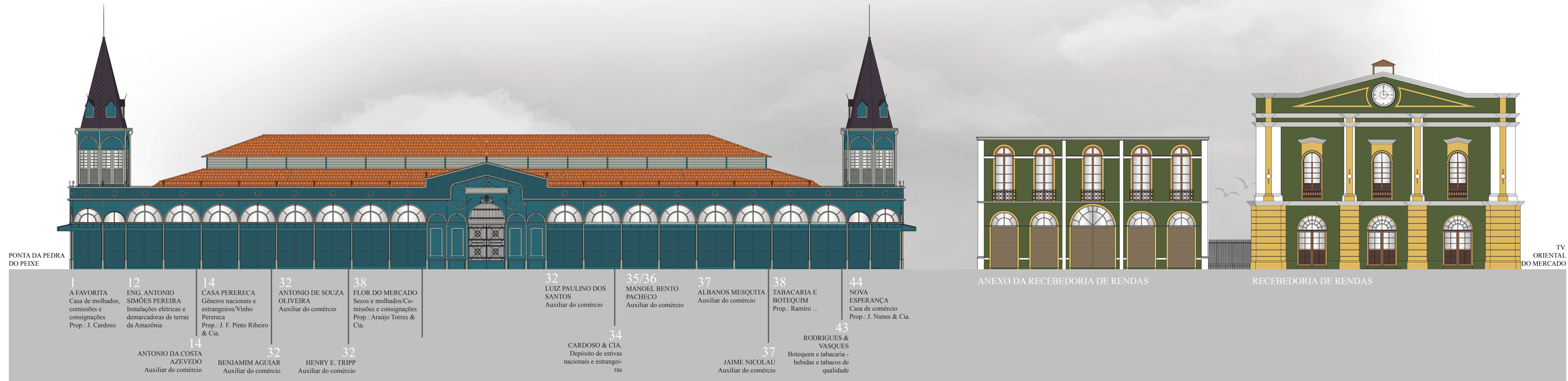
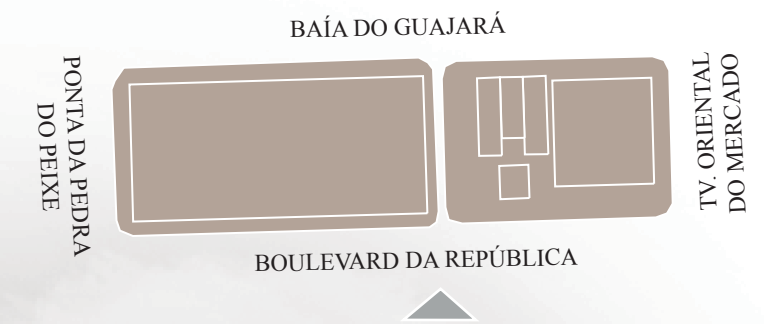
Fonte: Álbum da Colônia Portuguesa no Brasil. Oficina Gráfica de Carinhas & Cia. Ltd. 1929

Figura 156 - Mercado de Ferro – Hotel do Povo próximo a entrada pela Baía do Guajará



Fonte: Fotos Brasileira

Figura 157 - Quadra 09 do Boulevard da República. Petrímetro entre a Ponta da Pedra do Peixe e Tv. Oriental do Mercado.



- 1 A FAVORITA
Casa de molhados, comissões e consignações
Prop.: J. Cardoso
- 12 ENG. ANTONIO SIMÕES PEREIRA
Instalações elétricas e demarcadoras de terras da Amazônia
- 14 CASA PERERECA
Gêneros nacionais e estrangeiros/Vinho Perereca
Prop.: J. F. Pinto Ribeiro & Cia.
- 32 ANTONIO DE SOUZA OLIVEIRA
Auxiliar do comércio
- 38 FLOR DO MERCADO
Secos e molhados/Comissões e consignações
Prop.: Araújo Torres & Cia.
- 32 LUIZ PAULINO DOS SANTOS
Auxiliar do comércio
- 35/36 MANOEL BENTO PACHECO
Auxiliar do comércio
- 37 ALBANOS MESQUITA
Auxiliar do comércio
- 38 TABACARIA E BOTEQUIM
Prop.: Ramiro ...
- 44 NOVA ESPERANÇA
Casa de comércio
Prop.: J. Nunes & Cia.
- 14 ANTONIO DA COSTA AZEVEDO
Auxiliar do comércio
- 32 BENJAMIM AGUIAR
Auxiliar do comércio
- 32 HENRY E. TRIPP
Auxiliar do comércio
- 34 CARDOSO & CIA.
Depósito de estivas nacionais e estrangeiras
- 37 JAIME NICOLAU
Auxiliar do comércio
- 43 RODRIGUES & VASQUES
Botequim e tabacaria - bebidas e tabacos de qualidade

ANEXO DA RECEBEDORIA DE RENDAS

RECEBEDORIA DE RENDAS

QUADRA 10

No Relatório de 1897-1902, Lemos informa que o município possui diversas áreas devolutas que podem ser classificadas em dois grupos: as aproveitadas para utilidade pública e as dispensáveis. “Estas são ordinariamente aliendas por aforamento perpétuo, em favor dos particulares; aquelas são beneficiadas constantemente com os possíveis melhoramentos de acordo com os planos da Intendencia”.³⁰³ Era no litoral do Boulevard da República que os terrenos que ficavam defronte do Mercado da Carne, aos primeiros olhares de quem desembarcava, que se achavam expostos os maiores volumes de imundícies, deixados pelo arrematante de limpeza urbana e um sem número de objetos, cujos proprietários entendiam fazer do litoral permanente depósito.

Em 1903, Antonio Lemos reitera ao Conselho a construção de “pavilhões elegantes, leves, varridos de ar e luz, destinados a depósito, pesagem e encaixotamento de goma elástica e outros artigos de exportação” de acordo com a ordenção em Resolução nº 21 de 7 de março de 1898.

As áreas devolutas no litoral parecem-me de preferencia destinadas a fins de utilização mercantil e administrativa. O conselho autorizou a construção do mercado de ferro numa dellas, na que ficava entre o edifício da Recebedoria e a rampa do Ver-o-Peso. O outro quadrilátero, o que demora entre a Frutuoso Guimarães e a rua da Indústria já contém os armazéns da Alfândega.

Contra esta idéia não pode prevalecer a allegação de que as áreas devolutas devem ser destinadas a logradouro público. Não nos faltam logradouros e é facto incotestável que a população não procura o littoral para recrear-se. Ao contrario achamo-nos n'uma cidade essencialmente commercial e que dispõe de pequeno espaço para o movimento próprio das labutações mercantis, na parte mais importante de seu littoral.³⁰⁴

A quadra 10 situada entre a Tv. Oriental do Mercado e a Tv. Frutuoso Guimarães faz parte da área de terras devolutas que eram utilizadas como depósitos de mercadorias que atracavam no velhos trapiches até a construção do Porto de Belém. Após a construção do referido porto essa área, composta de três quarteirões, passou a ser ajardinada e equipada com bancos de alvenaria, postes de ferro e estatuetas, onde servia como espaço de convívio àquela população que pra lá se dirigia em busca de produtos e serviços das mais variadas atividades, além das pessoas que chegavam através do porto, como porta de entrada para recebe-las. Mais tarde ela foi chamada de Praça dos Pescadores³⁰⁵.

³⁰³ BELÉM (Município) Intendente A. Lemos. **O Município de Belém** (1897-1902)... *op.cit.*, p. 162

³⁰⁴ BELÉM (Município) Intendente A. Lemos. **O Município de Belém** (1897-1902)... *op.cit.*, p. 163-164.

³⁰⁵ CRUZ, *op.cit.*, 1970, p.126.

Figura 158 - Área devoluta ao lado dos armazéns construídos ainda servindo de depósitos



Fonte: HALE, *op.cit.*, p.867.

Figura 159 - Antiga área devoluta transformada em praça para convívio social



Fonte:

http://68.media.tumblr.com/447d7499873a03e2ab956986eb75c71b/tumblr_mfr8t6k52t1r3tp9lo1_500.jpg

Na área ao final do *Boulevard da República* é construída uma praça de forma triangular que se adequa a bifurcação desse boulevard defronte aos sobrados e armazéns do novo porto. Em 1912, o intendente Virgílio Martins Lopes de Mendonça manda

“ajardinar o referido triangulo o qual deverão oportunamente ser instalado, além de um relógio público, vários bebedouros para animaes de tracção, *walter closets*, mictórios e etc., comodidades indispensáveis e utilíssimas num local como o citado³⁰⁶”, pois a atividade comercial era intensa e constante. Conforme o desejo do Intendente Virgílio a praça não chegou a possuir esses equipamentos urbanos, possuindo apenas arvores plantadas em toda sua extensão e postes de ferro como mobiliário urbano. Essa praça foi chamada de Praça dos Estivadores³⁰⁷.

Figura 160 - Praça construída na gestão do intendente Virgílio Mendonça



Fonte: Fotografias Brasileira

³⁰⁶ Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na 1ª sessão da décima primeira reunião ordinária da oitava legislatura em 04 de junho de 1912.

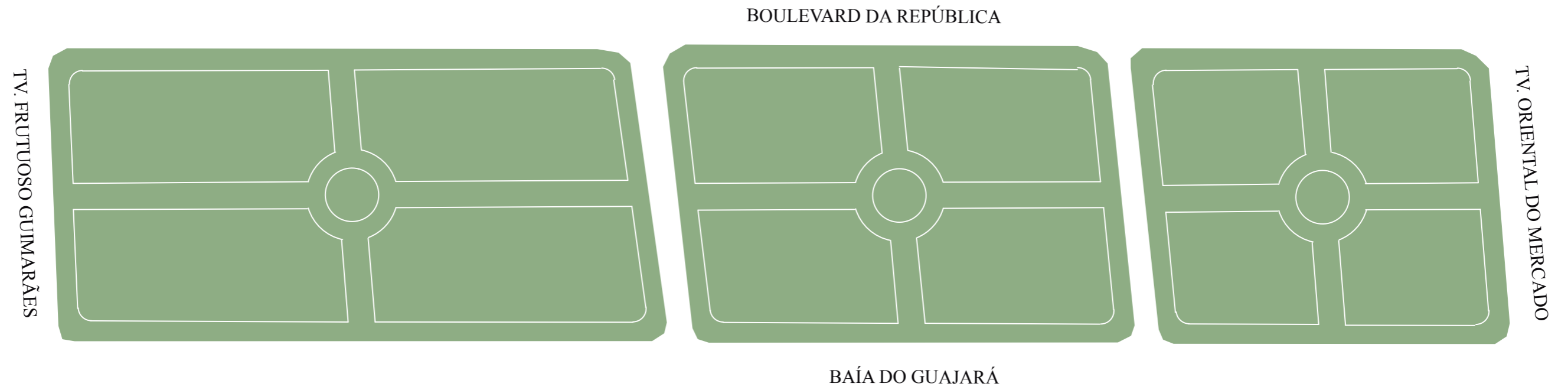
³⁰⁷ Essa praça em relatos de Augusto Meira Filho quando da vinda do seminário do capuchos para se instalar próximo a rampa da Sacramenta chama o logradouro de Praça dos Pescadores. Mas uma nota organizacional informa que ela se chamará de Praça dos Estivadores. MEIRA FILHO, op.cit., 201, p. 361

Figura 161 - Área devoluta utilizada pelos Armazéns da Alfândega antes da demolição por conta dos obras do porto (data aproximada de 1907)



Fonte: Mapoteca CDP – Companhia das Docas do Pará.

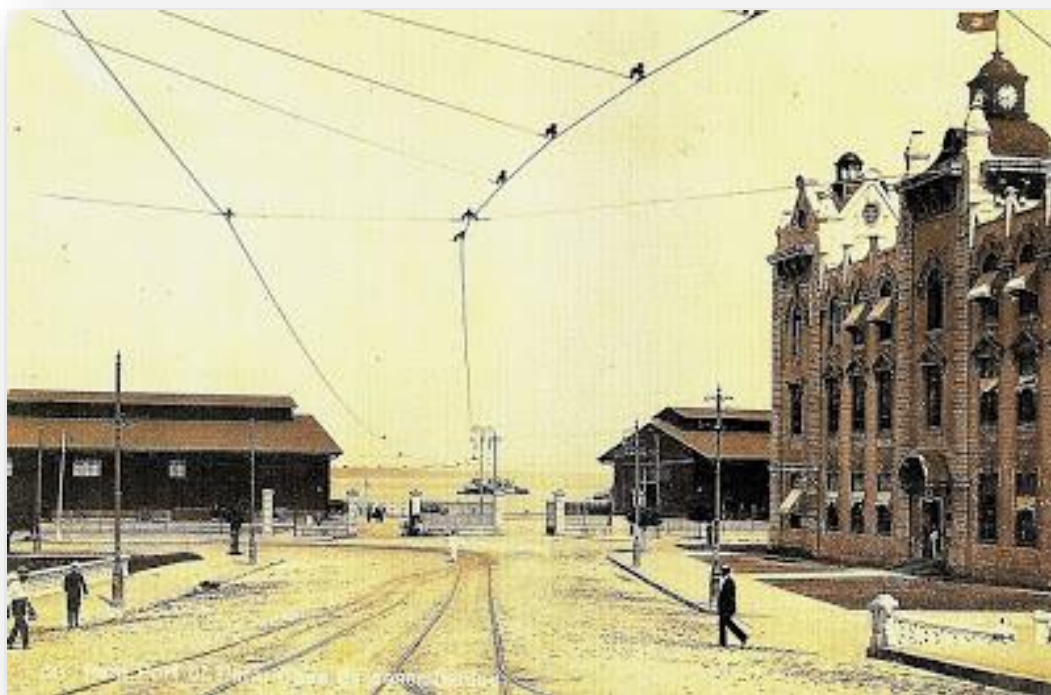
Figura 162 - Quadra 10 do Boulevard da República. Perímetro entre Tv. Oriental do Mercado e Tv. Frutuoso Guimarães.



QUADRA 11

Quadra destinada aos armazéns do Porto de Belém, situada entre a Tv. Frutuoso Guimarães e a Tv. 15 de Agosto. Foram construídos no *Boulevard da República* três armazéns destinados ao carregamento de cargas vindas nos navios que aportavam em Belém. Mediam 100mX20m ocupando extensos quarteirões.

Figura 163: Prédio da Port of Pará e vista parcial do porto de Belém. Ao fundo na linha do cais, fica a “escadinha” e após essa, a baía do Guajará. Ao centro e acima, se observam os cabos eletrificados dos bondes elétricos, que substituíram os bondes de tração animal.

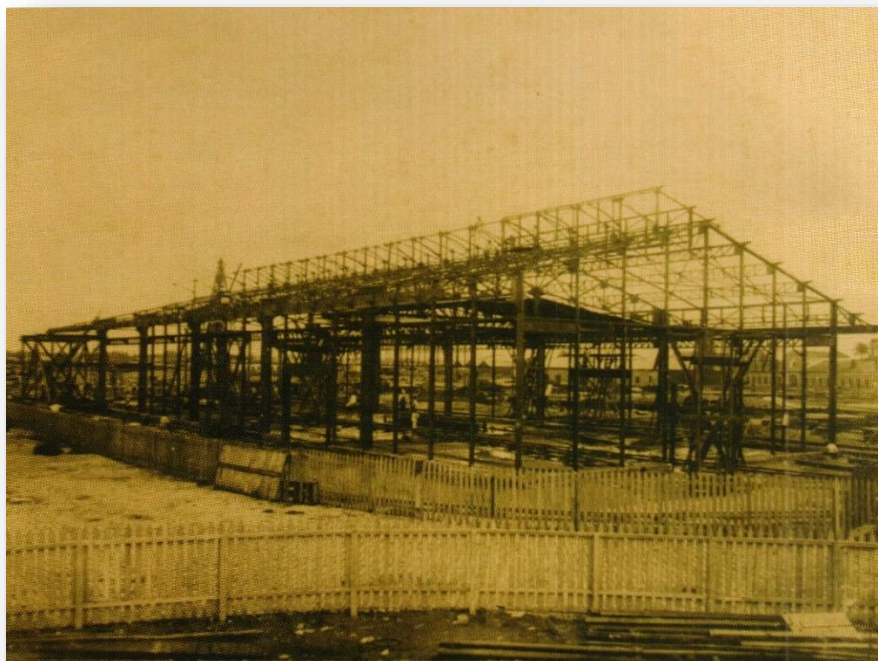


Fonte: Fotografia Brasileira

Na Intendência de Dionysio Auzier Bentes³⁰⁸ é apresentada uma foto do Boulevard da República, totalmente construído, inclusive o paisagismo da praça em frente a Companhia da Port of Pará e a presença dos três galpões do Boulevard e na seqüência do Boulevard Marechal Hermes a continuação dos armazéns na perspectiva.

³⁰⁸ BELÉM, Intendência Municipal. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na primeira sessão da sexta reunião ordinária da nona legislatura em 2 de março de 1914 pelo Exmo. Sr. Intendente Dionysio Auzier Bentes. Archivo da Intendência Municipal, 1913.

Figura 164: Montagem do galpão de ferro na obra do porto



Fonte: Mapoteca CDP – Companhia das Docas do Pará.

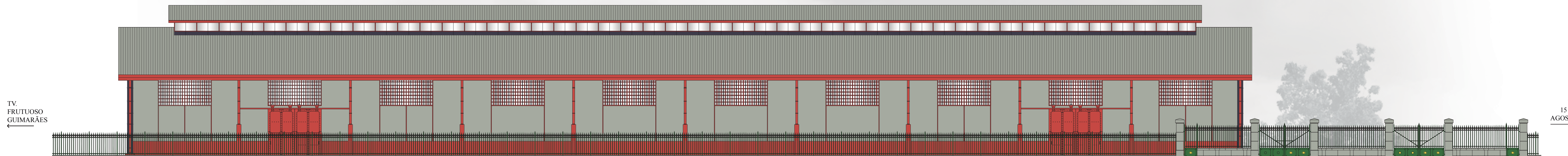
Figura 165 – Vista do Boulevard da Republica com armazéns



Edifício da Port of Pará, armazens e boulevard

Fonte: BELÉM, Intendência Municipal. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na primeira sessão da sexta reunião ordinária da nona legislatura em 2 de março de 1914 pelo Exmo. Sr. Intendente Dionysio Auzier Bentes. Archivo da Intendência Municipal, 1913.

Figura 166 - Quadra 11 do Boulevard da República. Perímetro entre Tv. Frutuoso Guimarães e Tv. 15 de Agosto.



ARMAZÉNS DO PORTO DE BELÉM

Nesta quadra estão situados 3 armazéns sob os números 1, 2 e 3, medindo 100x20m cada.

No livro *Marcas dos Tempos* é possível observar a data do registro comercial da firma na JUCEPA e a definição da logomarca de estabelecimentos e de alguns produtos comercializados nos estabelecimentos no *Boulevard da República* conforme quadro 05.

Quadro 05: Marcas Comerciais do Pará

SETOR / TIPO DE MARCA	PROPRIETÁRIO / DATA	ENDEREÇO
Alimentos e bebidas / Armazém de Molhados / A marca distinguia o aperitivo fabricado especialmente para essa casa comercial.	Ferreira Costa & Cia. Pará. 13/11/1907.	Boulevard da República, nº 28.
Sabões e produtos de limpeza / Armazém de Molhados / A marca tem a configuração de uma elipse de fundo multicores, dentro da qual se destaca um camaleão de cor verde com pequenas escamas pretas e em posição quieta	Ferreira Costa & Cia. Pará. 16/08/1907.	Boulevard da República, nº 28.
Cigarros e Tabacos / Armazém de Comissões, Consignações, Importação e Exportação / Embalagem de cigarros argentinos	Soares da Costa & Cia. (1913) Nicolau da Costa & Cia. (1916) Pará. 30/12/1913	Boulevard da República nº 23 e 24.
Tecidos, Armarinhos e Miudezas / loja de tecidos, moda e armarinho / A denominação comercial Boa Fama é formada por três palavras do idioma português, compostas a primeira de quatro letras, a segunda de três e a terceira de quatro, todas em tipo de imprensa, maiúsculas, simples, sombreadas e dispostas em sentido horizontal, sendo a segunda e a terceira ligadas entre si por um traço de união.	J. D. Valente. Joaquim Duarte Gomes Valente. Pará. Desde 1873.	Boulevard da República nº 12 e 13.
Hotéis e Restaurantes / Hotel e restaurante das 2 Nações / Residência	Miguel Cobas y Cobas Pará. 26/12/1899.	Boulevard da República nº66
Hotéis e Restaurantes / Porto Rico	M. Rodrigues & Cia. Pará. 14/08/1911.	Rua da Industria 68 e 70 / Fundos p/ Boulevard da Republica

Fonte: MARCAS DO TEMPO: registros de marcas comerciais do Pará – 1895 a 1922.

Figura 167 - Hotel Porto Rico de M. Rodrigues & Cia., com registro em Pará. 14/08/1911.



Fonte: Marcas do tempo, op.cit., 2015.

Figura 168 - Hotel e Restaurante 2 Nações de Miguel Cobas y Cobas, com registro em Pará. 26/12/1899.



Fonte: Marcas do tempo, op.cit., 2015.

Figura 169: Loja Boa-Fama de J. D. Valente. Joaquim Duarte Gomes Valente, com registro em Pará. Desde 1873.



Fonte: Marcas do tempo, op.cit., 2015.

Figura 170: Embalagem de cigarros argentinos de Soares da Costa & Cia. (1913) Nicolau da Costa & Cia. (1916) com registro em Pará. 30/12/1913



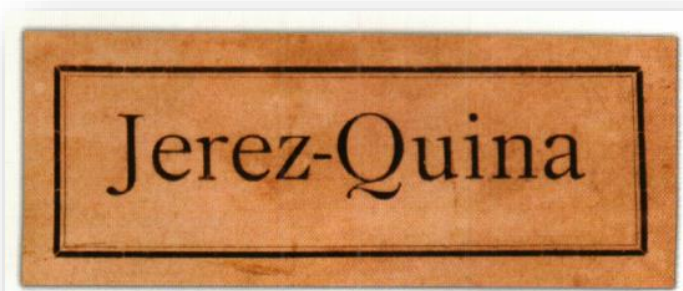
Fonte: Marcas do tempo, op.cit., 2015

Figura 171: Sabões e produtos de limpeza camaleão de cor verde de Ferreira Costa & Cia. registrado em Pará. 16/08/1907.



Fonte: Marcas do tempo, op.cit., 2015

Figura 172: Alimentos e bebidas, aperitivo de Ferreira Costa & Cia. registrado em Pará. 13/11/1907.



Fonte: Marcas do tempo, op.cit., 2015

Na extensão do *Boulevard da República* entre as quadras da Tv. Frutuoso Guimarães e a Tv da Companhia, vários foram os quiosques que seriam alocados para estabelecimentos de comércio a retalho, como cafés, charutarias, botequins, vendas de produtos de revistas, bilhetes de loterias, etc. Segundo Lemos, os quiosques “são construções elegantes, que nada destoam do formoso aspecto de nossos jardins”.

Na organização da estética urbana, foram criados alguns “tipos” que compusessem com perfeição e harmonia o espaço das praças e dos jardins da cidade. Um desses tipos foram os quiosques de Belém da *Belle Époque*, construídos no estilo *Art Nouveau*. Esses quiosques eram de madeira e ferro e obedeciam a dois tipos, sendo que os dois eram de secção circular e poligonal. A construção e a organização dos quiosques foi concedida com exclusividade a partir de um contrato lavrado em cartório com a intendência e o Eng. Francisco Bolonha, a 31 de janeiro de 1905. A concessão foi dada por 20 anos, sendo os quiosques isentos de impostos municipais³⁰⁹.

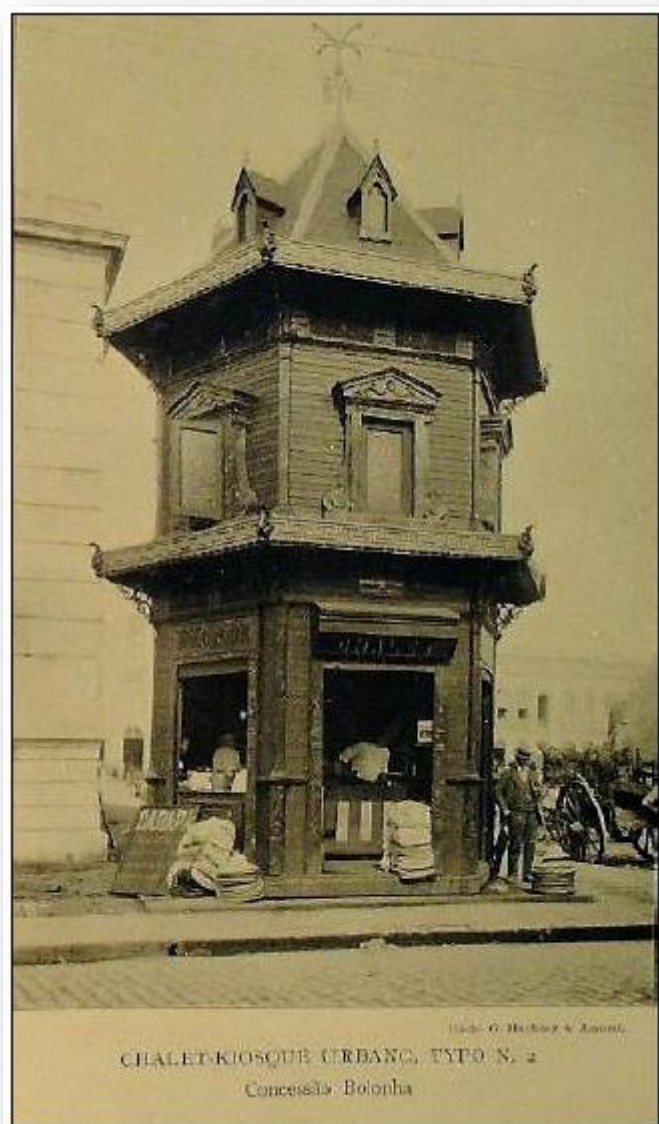
Figura 173: Anuncio da construtora e locadora do quiosques de Francisco Bolonha



Fonte: Jornal A Província do Pará, p. 3, 1907.

³⁰⁹ SARGES, op. cit., 2010, p.182.

Figura 174: Chalet-Kiosque urbano (concessão Bolonha). Fotografia



. Fonte: BELÉM (Município) Intendente A. Lemos. **O Município de Belém** (1907), *op.cit.*, 1908, p.200.

7.3 ATIVIDADES, PESSOAS E COISAS DO *BOULEVARD*

(...) Cidade índia ou portuguesa, americana ou europeia? Indígena como *urbs*, pelo menos no que respeita a certos aspectos da sua edificação, portuguesa como *civitas*, como organização social e administrativa.³¹⁰

João Francisco Lisboa, historiador, político e jornalista maranhense que viveu no século XIX, dividiu a sociedade do Estado do Maranhão e Grão-Pará em quatro grandes grupos: o primeiro era composto pelos moradores portugueses e seus descendentes, que se dividiam entre os cidadãos, os peões (trabalhadores) e aqueles que eram infames pela raça ou por crimes. O segundo compunha-se dos índios (cristãos e não cristãos) e dos escravos africanos. O terceiro, de sujeitos resultado da mistura de todos os grupos. E, o quarto era composto por estrangeiros que, apesar de viverem sujeitos a leis especiais, confundiam-se com o que o autor chama de “brancos nacionais” (o primeiro grupo)³¹¹.

Luciana Furtado entende que com o desenvolvimento da navegação a vapor, a privatização da orla central da cidade com os trapiches das companhias de navegação e a posterior construção do porto de Belém, no início do século XX, foram causas do declínio do comércio indígena no porto central da capital. Mas, em vista da marcha do processo de disciplinarização do espaço portuário de Belém no início do período republicano, o pequeno comércio interno realizado por caboclos e cada vez por menos índios ficou relegado aos portos mais periféricos da cidade³¹². No limiar do século XX, quando a cidade possuía já uma população de mais de cem mil habitantes, Murilo de Menezes ainda reproduz a imagem de alheamento do caboclo em relação à cidade: “Os filhos da terra, os caboclos tinham quase que vida à parte nesse fervilhar de alienígenas (...) Os caboclos mais pobres dedicavam-se geralmente à profissão de embarcação, quando, não se achassem radicados na cidade, por qualquer propriedade imóvel. Era gente morigerada, de hábitos retraídos”.

Pareciam, assim, muitas vezes, mais à vontade em suas residências flutuantes que pelas ruas e praças de uma Belém que representava, talvez, um breve e forçoso contato

³¹⁰ MOREIRA, Eidorfe. *Cidade Tupinambá*. In MARANHÃO, op. cit. 2000, p. 107-108.

³¹¹ CHAMBOULEYRON, Rafael. *O espaço e os moradores da Belém seiscentista*. In *Conheça Belém*, comemore o Pará. Belém: EDUFPA, 2008, p. 12-13.

³¹² FURTADO, op. cit., 2015, p.106-107.

com a civilização. Certamente que muitos foram atraídos a não mais voltar para o interior, após contatos sucessivos com a urbe moderna. Mas a circularidade material e cultural entre floresta e cidade, as idas e vindas diárias das embarcações do sertão que aportam nos ancoradouros do Ver-o-Peso, da Conceição, da Palha, do Açaí, continuam a reafirmar, cotidianamente, a essência ribeirinha de uma Belém que tem no porto a marca indelével da presença da floresta na cidade.

Os escravos da cidade durante o século XIX, segundo Vicente Salles, organizaram-se em numerosas corporações (de alfaiates, sapateiros, ourives, calafates, pedreiros, ferreiros, tipógrafos, aguadeiros, barbeiros, bolseiros, pintores, etc.), entre as quais se destacava a dos carregadores do porto: “Trabalhadores braçais eram talvez mais numerosos e se encontravam sobretudo nos mercados e no cais do porto: os pretos encarregavam-se de descarregar as mercadorias no cais”. As transformações pelas quais a zona do cais do porto de Belém passava no último quartel do século XIX e o desenvolvimento das operações portuárias pareceram influenciar, de certa forma, a transformação das antigas corporações de carregadores em associações mais definidas quanto à especialização do trabalho no porto, como, por exemplo, as companhias de estivadores, surgidas ainda no final do período escravista. Com a especialização e a ampliação do trabalho na estiva, as antigas corporações de carregadores se desmembrarão formando companhias de estivadores, carregadores e carroceiros que, embora separadas pela diferenciação do trabalho, mostrar-se-ão geralmente unidas nas mobilizações de classe que se tornarão corriqueiras no período republicano, com a atuação cada vez mais organizada e política dessas associações, renunciando o desenvolvimento de ideias sindicalistas em seu interior no raiar do século XX.³¹³

Percebe-se, na figura abaixo, que a presença negra nos trabalhos portuários relacionados ao carregamento e à estivagem permanecerá patente no pós-abolição, adentrando o século XX.

³¹³ FURTADO, op. cit., 2015, p. 120-123.

Figura 175 - Estivadores de casa exportadora de borracha, Fotografia. 1909.



Fonte: Mapoteca CDP – Companhia das Docas do Pará.

Na nova concepção de urbanismo, vejamos a defesa que o intendente Antônio Lemos fazia no sentido da construção de espaços de armazenamento de mercadorias, em especial das pélas de borracha que chegavam à cidade pelo porto e eram organizadas, conferidas e encaixotadas no meio de uma das vias mais movimentadas do centro comercial, o Boulevard da República. Lemos defendia frente a seus conselheiros, a construção de “pavilhões elegantes, leves, varridos de ar e luz, destinados a depósito, pesagem e encaixotamento da goma elástica e outros artigos de exportação, mediante taxa razoável”, que serviriam para “abolir a prática da pesagem e encaixotamento de produtos de exportação em diversos lugares da via pública, com prejuízo do asseio de tais lugares

e até risco dos transeuntes, fato que não pode continuar a ser tolerado pelo fisco municipal”. Com essa argumentação, Lemos tenta abolir um costume comum das casas aviadoras que incentivavam o exame público de suas mercadorias, nas ruas da cidade, como forma de conferência da qualidade de seus artigos num espaço de intensa disputa comercial³¹⁴.

Figura 176 - Carregamento de pélas de borracha defronte à Praça do Pescador



Fonte: <https://fauufpa.org/2014/04/25/arredores-da-praca-do-pescador-1935-por-robert-swanton-platt/>

³¹⁴ Furtado, op.cit., 2015, p.199-200.

A construção de pavilhões para o armazenamento dos produtos que chegavam ao porto, a fim de que não ficassem exposto por todos os lados da via pública, causando inconvenientes à circulação de veículos e pessoas, demonstra, obviamente, o interesse das autoridades no aumento das rendas provenientes da imposição do uso de tais espaços, mas também reflete a busca pela setorização espacial da cidade, a fim de concentrar cada serviço ou atividade em seu lugar específico – determinado pelo poder público – como forma de facilitar sua fiscalização, impedir o desvio de direitos e controlar as táticas de burla costumeiras da população. Assim, a zona portuária surge como um espaço destinado ao trabalho e aos negócios financeiros e comerciais que deveria ser reordenado, disciplinado. O porto não deveria ser, portanto, associado às atividades de ócio e de lazer, muito menos como espaço de moradia: os espaços de lazer deveriam se concentrar nos logradouros, parques e praças públicas distantes do cais, que deveria ser um espaço “labutação” e não de “recreio”. Ocorria, assim, um processo de circunscrição e demarcação do espaço urbano pelos poderes públicos, na medida em que as camadas populares eram impedidas de se utilizarem dele conforme seu costume. Ao espaço portuário foram interditados muitos usos até então costumeiros: como a prática dos banhos no litoral e as jogatinas entre trabalhadores à sombra das árvores. A prostituição será regulada e os botequins serão inspecionados pela Saúde Pública³¹⁵.

O lazer público das camadas populares na Belém no início do século XX, parecia estar, assim, diretamente vinculado ao consumo do álcool. Em Belém, não existia lugar como o litoral da cidade, que incentivasse de forma tão contundente tal vício. Não foi à toa, portanto, que em 1889, o Conselho Municipal solicita a remoção dos quiosques das docas e do *Boulevard* da República, tendo em vista que aqueles estabelecimentos eram “focos de vícios que fazem a perdição do povo” onde “o principal gênero de negócio são as bebidas alcoólicas, e por isso em torno deles gira constantemente uma turba de patuleia, vagabundos, vadios, ébrios, gatunos, etc.”³¹⁶

Na “Belém da borracha”, o mercado do baixo meretrício concentrava-se especialmente na Tv. Primeiro de Março e adjacências, que possuía um amplo repertório de pensões como a “Zezé”, a “Maxime”, a “Lusitana”, a “Centro das Flores”, a “Moderna” e outros estabelecimentos públicos de lazer, que serviam de cenário constante

³¹⁵ FURTADO, op. cit., 2015 p. 201

³¹⁶ Diário de Notícias, 28/12/1889, p.2.

de tumultos, brigas e até assassinatos³¹⁷. *Charles Gauld* retrata que no período de 1908-1912, a multilíngue zona dos bordéis de Belém era animada não apenas por bebedores – incluindo barões da borracha, seringueiros e a quota habitual de marinheiros -, mas também por muitos trabalhadores e técnicos do porto e da ferrovia de Farquhar. A maioria dos ferroviários geralmente aguentavam por poucos meses a provação do inferno verde sem visitar o bairro do meretrício de Belém a caminho da casa³¹⁸.

A divisão social, no início do século XX, muda completamente em decorrência da nova ordem econômica: a substituição do trabalho escravo pelo trabalho livre onde é agora formada por comerciantes, seringalistas, financistas, com destaque para os profissionais liberais, geralmente de famílias ricas e oriundos de universidades europeias. Esses comerciantes, a maioria de negociantes estrangeiros, particularmente de origem portuguesa se dedicavam tanto ao comércio atacadista quanto ao varejo.

Sobre o comprar e o vender no início do século XX, estava o comércio do Pará dividido em quatro classes que são os exportadores, importadores, retalhistas e aviadores:

Os primeiros compram aos aviadores e exportam para Europa e para América a borracha, cacau, castanhas, cumaru, couros, grude de peixe, óleo de copaíba, urucú, guaraná, plumas de garça e outros produtos do Estado; os segundos exportam do sul da República carne seca, café, açúcar, cereais, charutos, tecidos de algodão, roupas feitas, drogas, chapéus de lã e perfumarias, e do estrangeiro peixes, carnes e frutas em conserva, vinhos, cervejas e outras bebidas, farinha de trigo, petróleo, óleos, banha, verniz, breu, alcatrão, cimento, ferragens e maquinismos, louças, vidros, cristais, porcelanas, drogas e medicamentos, fazendas, calçados e chapéus de todas as qualidades, artigos de enfeites de armarinho e tudo que de modas e novidades produzem a Europa e a América do Norte; os terceiros compram, por grosso, essas mercadorias aos importadores para venderem-nas a retalho ao povo; os quartos negociam com os comerciantes do interior e com os proprietários dos seringais, comprando na praça aos importadores as mercadorias que lhes são pedidas pelos seus aviadores, os quais durante a safra vão remetendo-lhes a borracha e os produtos que vão colhendo, com o que saldavam ou amortizam suas contas no fim do ano³¹⁹.

³¹⁷ FURTADO, op.cit., 2015, p.196

³¹⁸ GAULD, op. cit., 2006, p.48.

³¹⁹ SANTA ROSA, Henrique. O comprar e o vender. In MARANHÃO, op. cit. 2000, p. 130.

Figura 177- Compradores verificam a qualidade da borracha no Boulevard da República



Fonte: Mapoteca CDP – Companhia das Docas do Pará.

Somente no final do século XIX e já no início do século XX é que houve uma tendência à separação entre os negócios públicos e a vida doméstica. Entretanto, estas atitudes se deram muito lentamente, pois muitos negociantes ainda preservavam seus locais de moradia junto aos seus estabelecimentos comerciais. A intensificação de aberturas de firmas compostas por sociedade extrafamiliar tendeu a impor uma nova estruturação dos negócios comerciais, que passaram cada vez mais a constituir um local específico para instalação do empreendimento, por vezes distante da casa dos seus proprietários. Havia assim, uma preocupação em separar o mundo do trabalho daquele reservado para vida doméstica³²⁰.

³²⁰ GUIMARÃES, Luiz Antônio Valente. Olhares estrangeiros na cidade: a rua do comércio de Belém. In *Conheça Belém, co-memore o Pará*. Belém: EDUFPA, 2008, p. 44-45.

Nessa época, o *Boulevard da República* passaria a ganhar a fisionomia que ainda hoje se apresenta atrás das fachadas multicoloridas e dos vãos de aberturas alterados do pavimento térreo. As calçadas de lioz e seus paralelepípedos de granito tornavam o Boulevard um espaço de circulação para pessoas distintas, ainda que teimosamente fosse recanto para pedintes e vendedores ambulantes que, longe da vigilância dos agentes do Governo Municipal, exercessem suas atividades. Apesar das proibições das autoridades, as ruas da cidade se enchiam todas as manhãs de vendedores de doces, comidas, lavadeiras de roupas e vendedoras de açaí, que aos gritos anunciavam seus produtos pela rua:

(...) – “Ouro quebrado pra vender? Eu compra... Ouro quebrado, meu freguesa...”
 (...) – “Míngau de miiiiiiiilho!”
 (...) – “Cocadinha! Pandeló! Beijo de moça!”
 (...) – “Olha a cabeça de nêgo! Olha o batatão! Olha o leite de Amapá pra doença do peito! ... Olha o estoraque, o apif, casca de losna pra mulhé...”
 (...) – “Fran gôrd! Fran gôrd!”
 (...) – “Ov fresco! Ov fresco!”³²¹

Pelos cantos era possível ver vendedoras de frutas, que, com seus tabuleiros ou cestos à cabeça, desafiavam sol e chuva para oferecer seus frutos cantando “merca boa laranja!” lançava uma...; “oh rica banana da hora!” dizia a outra. As mulheres se vestiam com recato: usavam aventais ou panos, atados na cintura, a proteger-lhes a vestes, a cabeça sempre coberta por um lenço. As vendedoras que mercavam cestos à cabeça usavam rodilhas para melhor erguer e transportar a carga: manga, caju, cacau, goiaba e outros frutos exóticos relacionados pelos viajantes em seus minuciosos diários. Nos anos XX os vendedores de frutas eram homens e, como sempre traziam consigo bananas, eram chamados de bananeiros, mercavam pela rua e eram chamados “meu freguêz” pelos clientes. No século XIX e XX, a rodilha era usada, sobretudo, pelos negros que carregavam pesados fardos. Para usar uma rodilha a força não é tão necessária, mas a habilidade é imprescindível. Ainda hoje, quando alguém não dá conta do peso real ou figurado, usa-se o dito: “quem não pode com o pote, não pega na rodilha”. Creio que só vemos rodilhas à cabeça dos carregadores do Ver-o-Peso³²². Hoje, homens ainda vendem frutas, “estacionam” nas esquinas ou nos sinais de trânsito em cruzamentos de grande movimento e, se

³²¹ RIBEIRO, De Campos. **Vozes da rua**. In MARANHÃO, op. cit. 2000, p. 139.

³²² BELTRÃO, Jane Felipe. *A Andarilha em Belém, cidade do Pará oitocentista*. In *Conheça Belém, comemore o Pará*. Belém: EDUFPA, 2008, , p. 67-69.

movimentam por entres os carros, oferecendo seus produtos: bacuri tirado, uxi, morango, kiwi, abacaxi, bananas, laranja, etc.

O vendedor de tecidos, com suas fazendas e panos (tecidos diversos), a oferecer a quem se habilitasse a comprar. Eram conhecidos em Lisboa, como fanqueiros, tinham o seu lugar na economia paralela. Em Belém, a atividade atravessou do séculos XIX para o século XX exercida pelos sírio-libaneses, chamados turcos, que não apenas mercavam pela cidade como embarcavam rio adentro, em regatões, para vender não só fazenda, mas toda sorte de gêneros aos ribeirinhos³²³. No *Boulevard da República* esses vendedores já se estabeleceram nos sobrados e lojas ao redor do Mercado de Ferro a venderem seus s mais populares, visto que na Rua João Alfredo, uma das ruas de comércio intenso, possuía as mais belas edificações afrancesadas na venda de tecidos e acabamentos importados.

O Ver-o-Peso ao ser visitado por *Álvaro de Las Casas*, escritor espanhol, relatou no seu depoimento sob o impacto da profusão de formas e de cores mais buliçosas, mais lustrosas, mais animadas criações humanas do que o *Vieux Port*. Mais tropicalmente *versicolori*:

(...) Aqui se congregam centenas de vendedores ambulantes que, com enormes valises repletas de bugigangas, iludem os meninos imaginosos e as mocinhas sem imaginação; marinheiros desocupados que aguardam oportunidade para engajar-se de novo; soldados, livres dos serviço, que esperam a passagem das namoradas; vendedores de jornais, que tudo resolvem, anunciando o último crime; mendigos que contam histórias fabulosas, como os chineses que não tem o que fazer; jovens estudantes que querem namorar pela metade do preço; senhoras que desconfiam da honestidade das cozinheiras e desejam fiscalizar as compras; gente gulosa que gosta de um bom melão antes de fechar-se no escritório; guardas municipais que impõem multas com o mesmo prazer com que os passarinhos caçam moscas voando?...³²⁴

A multidão, com ar de feirante, adquire bilhas, potes, moringas, filtros, alguidares, esculturas populares, tajãs, ervas, paneiros de caranguejos, papagaios, periquitos, farinhas. Meninos vendendo pupunha, vendedoras de mingau, de açaí, de caruru, de vatapá, de peixe frito. Expostos pelos chão: peneiras, cuias, ventarolas, potes de mel,

³²³ BELTRÃO, op. cit., 2000, p. 72.

³²⁴ TOCANTINS, op. cit., 1963, p.284.

bugigangas de comércio de bazar. Caboclos nus, da cintura pra cima, sentados nas retrancas de suas embarcações, fumam filosoficamente; outros põem “mantas” de peixe no convés para secar ao sol, outros lavam convés, outros desembarcam peixe de gelo, paneiros de farinha e produtos da terra. Essa multidão de tipos e coisas, essa balbúrdia, essa densidade colorida, com seu ar de mistério forma a paisagem exótica do Ver-o-Peso³²⁵.

O vasto espaço marginal à baía do Guajará onde se enquadram o Ver-o-Peso e os dois entrepostos, o Mercado de Ferro e o Mercado da Carne, é todo um mercado: nas calçadas, no leito das ruas, nas pequenas casas de comércio, nos botequins, movimentase a multidão num vai-e-vem incessante. Formigueiro matutino. Território do pitoresco. O Mercado de Ferro vende, de preferência, peixes e mariscos. O Mercado da Carne, vendendo carne de boi, verduras, cheiro verde, frutos e ervas. Ambos, porém, oferecendo comidas e bebidas paraenses e até baianas. E quase tudo que a terra produz, o que a imaginação e a credence dos homens é capaz de criar no mundo dos sortilégios³²⁶.

Percebe-se, nitidamente, a divisão de atividades e comércio, bem como seus proprietários, edificada em todo o *Boulevard*: da Tv. da Companhia (incluindo-se a Doca do Ver-o-Peso) até a Tv. Frutuoso Guimarães o comércio de bazar, de secos e molhados, de bebidas, de fazendas, de ferragens, de gêneros alimentícios de diversas espécies e auxiliares de escritório pertencentes aos comerciantes de produtos regionais e profissionais da terra; os sobrados ecléticos, de dois ou três pavimentos, abrangendo grandes firmas de importação, de exportação, de casas de comissões e consignações, de bancos, de companhias de navegação, de armadores e rebocadores e de firmas de profissionais pertencentes aos estrangeiros e a elite aburguesada. Da Tv. Frutuoso Guimarães até a tv. 15 de Agosto mudam as atividades que se voltam a outro tipo de movimentação – atividades portuárias. Nessas quadras a ocupação se dará em função do porto, da chegada de estrangeiros, dos produtos, que eram importados e exportados, dos serviços de trabalhadores estrangeiros que traziam a nova técnica de edificação à Belém que se fazia civilizada: os sobrados eram ocupados por estabelecimentos hoteleiros, de venda de maquinários aparelhos e ferragens para indústria, artes e ofícios, bem como, de

³²⁵ TOCANTINS, op. cit., 1963, p.285.

³²⁶ TOCANTINS, op. cit., 1963, p.289-290.

firma de engenheiros mecânicos, arquitetos e marítimos, de companhias de navegação e de duas sedes importantes: o jornal *Folha do Norte* e da Sede da União dos Estivadores. Nas quadras desse perímetro, muitos estabelecimentos tinham sua porta principal, a entrada, voltadas para Rua Gaspar Vianna com pavimentos de dois andares, e seus fundos davam para o Boulevard da República, onde ganhavam mais um pavimento, por isso os sobrados de três pavimentos em decorrência do desnível aterrado. Esses estabelecimentos e firmas pertenciam, também a uma grande número de estrangeiros e pessoas da nossa elite aburguesada.

O cotidiano do *Boulevard da República* no final do século XIX não era, entretanto, marcado unicamente pelas ações e transações de mercado, negócios e finanças que o caracterizaram por sua proximidade aos portos com suas grandes atividades de exportações e importações e às lojas e estabelecimentos comerciais que o margeavam. Um grande número de pequenos vendedores ambulantes, estivadores, catraieiros, carroceiros, carregadores e outras categorias de trabalhadores, compradores e passantes provenientes de outros cantos da cidade, figuravam no cotidiano da avenida e davam a tônica da dinâmica do lugar, transformando-o em cenário de constantes conflitos e tensões.

Como se vê em algumas notas, artigos e crônicas de jornais do final do século XIX, lojas, depósitos, embarcações, residências, a própria rua e a maré que a banha, constituíram *locus* de tensas e conflituosas relações entre os indivíduos que nela exerciam suas atividades diárias para a sobrevivência, além de trágicos acidentes e cômicos incidentes, matizando ainda mais a sociedade belenense daquele período de contrastante quadro econômico de opulência e crise.

Revoltados pela falta de postura dos inconvenientes intrusos, alguns moradores da localidade dirigiram seu descontentamento à redação do jornal *Folha do Norte* pedindo que se levasse ao conhecimento da autoridade de segurança seu pedido por providência na desobstrução dos passeios e portas que haviam sido tomados pelos vendedores e que lhes impedia o trânsito e a entrada e saída de suas casas.

É negócio que afetamos aos fiscais do município para que cumpram seu dever fazendo respeitar a respectiva postura³²⁷ – escrevia o articulista³²⁷.

³²⁷ Folha do Norte. Belém, 27 de janeiro de 1896, pag. 2.

Figura 178: Vendedores ambulantes em frente ao Mercado de Ferro



Fonte: Revista Paraense nº 13 – Ano I -1909

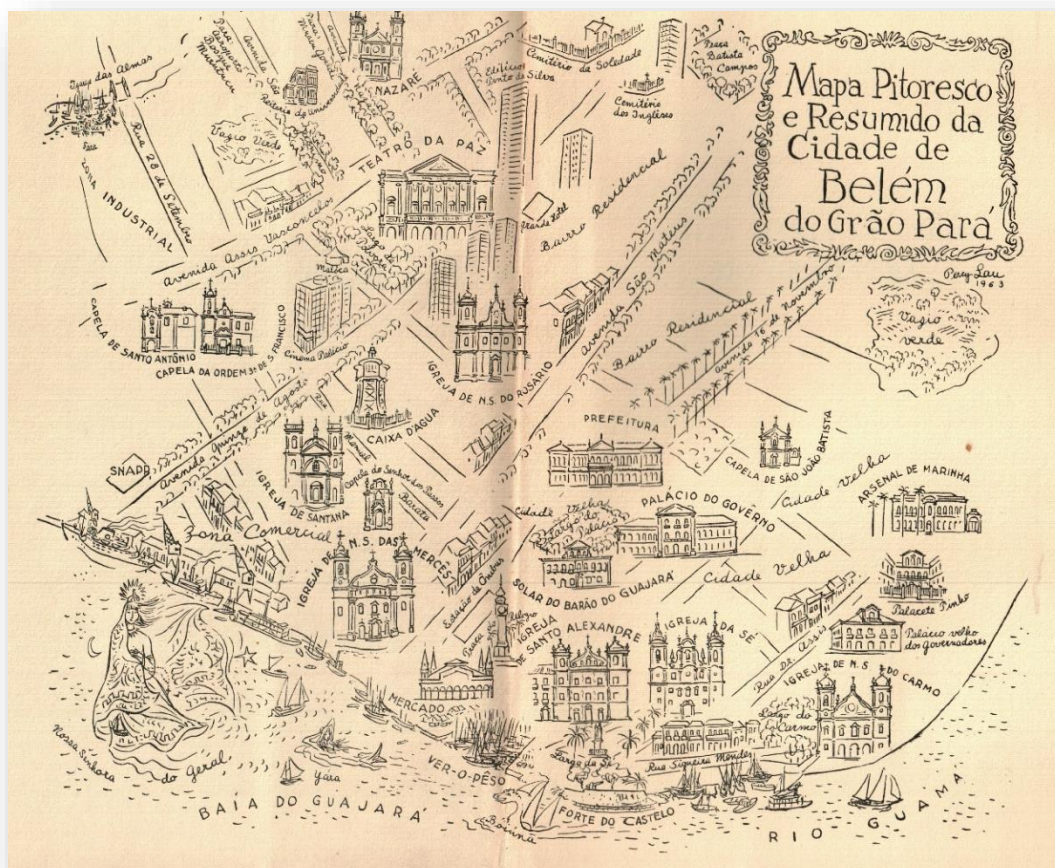
Outro pedido, solicitado pelos mesmos moradores, dizia respeito ao imenso barulho que vinham dos depósitos, provocado pelo encaixotamento de produtos de exportação, como a borracha. Barulho que se estendia durante todo o dia e atravessava a noite, sugerindo que o encontro de indivíduos no local além de intenso era também constante.

Figura 179: Encaixotamento em frente ao armazém da firma Gruner & Co.



Fonte: Revista Paraense nº 13 – Ano I -1909

Figura 180 - Mapa de Leandro Tocantins num resumo da Santa Maria do Belém do Grão Pará



Fonte: TOCANTINS, op. cit., 1963, contracapa.

Essa imagem pitoresca da contracapa do livro de Leandro Tocantins, mesmo que infantilmente desenhada, demarca a entrada à cidade. A nova paisagem republicana representada pelo novo porto, onde vemos os armazéns e seus guindastes próximos a Baía do Guajará, as torres da Igreja das Mercês, o Mercado do Ver-o-Peso, bem como a Doca do Ver-o-Peso ao seu lado. Imagem descrita por todos os viajantes que aqui estiveram, agora inserida na modernidade.

Terminada a caminhada como *flâneur* no meio da multidão do *Boulevard da República*, o leitor sendo espectador de quadra em quadra, na observação do movimento do comércio, do comportamento das pessoas, na mudança da feição da cidade, na transformação das coisas ao seu redor, vai se adaptando às novas necessidades que a modernidade trouxe para o lugar. Ele também acaba por se tornar ator desse cenário vivenciando e mudando a feição do ambiente urbano. “*Baudelaire* nos mostra algo que

nenhum escritor pôde ver com tanta clareza: como a modernização da cidade simultaneamente inspira e força a modernização da alma de seus cidadãos”³²⁸. Esse conjunto de transformações é entendido por *Marshall Berman* como ‘modernidade’: uma experiência ambiental vivenciada por homens e mulheres em todo o mundo, onde tudo é ambiguidade, contradição. Significa viver em um ambiente no qual, como afirma *Karl Marx*, “tudo que é sólido desmancha no ar”³²⁹.

³²⁸ BERMAN, op. cit., 2007, p. 177.

³²⁹ BERMAN, op. cit., 2007, p. 24.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

De volta a uma das cenas iniciais da inauguração do porto de Belém: naquela manhã do dia 12 de outubro de 1909, às 8 horas e 50 minutos, Belém amanheceu festiva à cerimônia inaugural do primeiro trecho do cais comercial que completará pela arte a beleza da extraordinária Baía do Guajará.

Obras de melhoramentos do porto de Belém do Pará. Placa comemorativa da inauguração da primeira extensão do cais, em 12 de outubro de 1909, sendo presidente da República o Dr. Nilo Peçanha; ministro da Indústria e Viação, o Dr. Francisco Sá; ministro da Fazenda, o Dr. Leopoldo de Bulhões; ministro da Marinha, o almirante Alexandrino de Alencar; governador, o Dr. João Coelho; intendente, o senador Antônio Lemos; chefe da comissão fiscal, o Dr. Luiz de Souza Mattos³³⁰.

Esses foram os dizeres colocados na placa de inauguração que foi aparafusada na muralha pelos Srs. Desembargador Augusto Olympio e o senador Antônio Lemos, servindo-se de duas belíssimas bengalas de muirapinama, cujas ponteiras rosqueadas foram em tempo substituídas por chaves de parafuso de fendas douradas. As bengalas que foram oferecidas as duas autoridades, tinham castão de prata – uma esfera com inscrição alusiva ao ato e respectiva data³³¹.

Em 13 de maio de 1912 o intendente Virgílio Mendonça inaugura o *Boulevard Marechal Hermes*, que “prolonga-se desde o antigo edifício da Alfândega até a Doca de Souza Franco medindo aproximadamente 1 quilometro”. Depois de descrever essa nova avenida, termina o discurso: “Como o novo *boulevard*, ao cingir o “Boulevard da República”, da avenida 15 de Agosto em diante, vai formando um acentuado triângulo mandei pela mesma secção municipal ajardinar e equipar o referido triangulo”. Esse triangulo diz respeito a futura Praça denominada dos Estivadores, localizada defronte aos casarões do *Boulevard da República*.

Pelas notícia do Jornal *O Paiz* em 1909 e parte da mensagem do Intendente ao Conselho Municipal de Belém em 1912, percebe-se que o *Boulevard da República* é concluído em sua totalidade por volta dos anos 1912 na, então, Intendência de Virgílio Mendonça. Não estava mais à frente o Intendente Antônio Lemos. Findava o século XIX, desabrochava o século XX, e Belém por catorze anos viveu a experiência revolucionária de um administrador vindo das terras vizinhas do Maranhão. Mas foi o período das

³³⁰ Jornal *O Paiz* (RJ) – ed. 9161 – 03.11.1909.

³³¹ Jornal *O Paiz* (RJ) – ed. 9161 – 03.11.1909.

grandes riquezas produzidas pela borracha que permitiu a Lemos a possibilidade de obras estruturantes e fundamentais para Belém se tornar a Metrópole da Amazônia. O “ciclo” da borracha haveria, como todos aqueles de uma economia extrativista, chegar ao fim e Lemos, amargara, o caldo de uma política alimentada por contradições ideológicas e de interesses privados oriundos de todos os lados, uma derrocada trágica para quem houvera experimentado os louros de um grande estadista³³².

Em junho de 1911, Lemos renunciou ao cargo de Intendente de Belém, embarcou para Lisboa em julho do mesmo ano e poucos meses depois retornou ao Brasil fixando residência na cidade do Rio de Janeiro. Optou por retornar a Belém em maio de 1912, mesmo ano e mês da notícia de Virgílio Mendonça sobre o ajardinamento da praça no *Boulevard da República*. No dia 17 desse mês, os lauristas, protestando pela chegada de Lemos, destruíram boa parte dos quiosques, dos 21 que haviam em Belém, apenas 3 ficaram de pé, que foram construídos durante sua gestão. Na noite de 28 de agosto, Lauro Sodré sofreu um atentado, onde o autor foi identificado como elemento da guarda de Lemos. A cidade dormiu pouco, e no dia 29 de agosto de 1912 foi incendiada a sede do jornal *A Província do Pará* e saquearam a casa-mansão de Lemos, onde com apoio de Virgílio Mendonça, por conta de sua atuação política e apoio de policiamento, conseguiu evitar o linchamento de Antônio Lemos, o qual deixou Belém, falecendo em outubro de 1913 no Rio de Janeiro³³³.

O monopólio mantido pela Amazônia na produção mundial do caucho não duraria para sempre. Preocupados com as manobras especulativas que começaram a ser desenvolvidas por exportadores paraenses e portugueses em 1908, em Nova York, 407 companhias e 231 firmas internacionais formaram a “*Rubber Growres Association*”, que passou a financiar pesquisas e a desenvolver técnicas do cultivo ordenado – na Amazônia, afora algumas poucas experiências, a atividade sempre foi extrativista – com plantações próprias na Malásia:

Essa produção de borracha no oriente subiu cerca de 3 mil quilos em 1900 para 28 milhões de quilos em 1912. Em 1913 alcançou a produção de 48 milhões de quilos e, em 1914, a Malásia produziu mais de metade da borracha mundial,

³³² MATOS, Emanuel. Lemos: A razão da razão. In MUSEU DE ARTE DE BELÉM: Antônio Lemos: a resignificação do mito. Belém do Pará. Belém: prefeitura Municipal de Belém – FUMBEL/ Museu de Arte de Belém – MABE, 2014, p. 16.

³³³ PETIT, Pere. “Lemistas”, “lauristas”, cinema e disputas políticas em Belém: 1911-1913. In MUSEU DE ARTE DE BELÉM: Antônio Lemos: a resignificação do mito. Belém do Pará. Belém: prefeitura Municipal de Belém – FUMBEL/ Museu de Arte de Belém – MABE, 2014, p. 31-33.

71 milhões de quilos. Em 1919, a borracha oriental alcançou 90% do mercado mundial, desbancando, definitivamente, a concorrência da produção amazônica³³⁴.

Ali terminava a “Era da Borracha”, do período da opulência, do fausto e do fastígio, junto com o trágico fim de Antônio Lemos na política de Belém. Mas a modernização estava feita, pronta, e sua marca ficou registrada. A pesquisa teve por objetivo investigar a urbanização às margens da Baía do Guajará, antigo espaço destinado a acostamento de embarcações da Província do Grão Pará, denominado de rua Nova do Imperador até sua transformação no *Boulevard da República*. Dessa forma, a tese se concentra no símbolo maior da “modernização”, da transformação da rua para um *boulevard*. E falar de boulevard, nos remete imediatamente a *Hausmann*, na criação desse elemento estruturante de Paris que funcionava como uma grande reta, numa perspectiva ligada por monumentos, rua larga rodeada por calçadas arborizadas onde se misturam seus transeuntes - residentes e comerciantes, glamoroso, iluminado, edificações homogêneas, espelhos, vitrines, vidros e equipamentos urbanos em ferros em estilo *Art Nouveau*, onde todos que por lá “flanavam” conformavam uma espécie de trajeto histórico lento e um percurso temporal marcado por uma compreensão mecânica do mundo.

Palma Muniz informou que em 1861, José Ó de Almeida, no levantamento da Planta Topográfica dos Limites da Léngua Patrimonial da Câmara Municipal da Cidade de Santa Maria do Grão Pará, sob mapa de nº 15, nomeou pela primeira vez a designação da palavra boulevard designada como um espaço diferenciado em relação as demais ruas que integram o tecido urbano da cidade, possuindo suas dimensões bem definidas de uma larga avenida composta de passeios largos na sua extremidade. O litoral da cidade, após vários aterramentos pela necessidade de um porto melhor, fez surgir a Rua Nova do Imperador, rua essa que possuía inúmeros trapiches desordenados, numa área devoluta que servia de porta de entrada e de porto para cidade na época do Império, que sofreu grande processo de transformação a partir da República.

A Belém-látex pré-lemista, tanto a capital do Grão Pará imperial quanto a cidade dos primeiros tempos republicanos, já apresentava uma série de avanços modernos. Foi

³³⁴ CASTRO, op.cit., 2010, p.16-17.

em especial na Belém de Lemos, que essa cidade se mostrava com novas perspectivas, mais atraente à uma população que se tornara ávida por mudanças, que ansiava por respirar o impoluto ar da “civildade”. Lemos na verdade adotou um espelho de urbanismo do “tipo *haussmanniano*”³³⁵, conforme conceituou *Pierre Pinon*: um urbanismo idealizado para uma realidade amazônica, com condições geográficas, climáticas, governamental e populacional totalmente diferentes de Paris, mas com uma intervenção autoritária, uma imposição de um projeto urbano definido, baseado, também no seu Código de Polícia Municipal.

O *Boulevard da República*, até se consolidar no momento da construção do porto pela Port of Pará mantinha seu caráter de uma cidade de origem portuguesa, localizado às margens da Baía do Guajará, por onde todas as entradas e saídas de mercadorias eram transacionadas, todas suas atividades comerciais e portuárias. A regularidade do traçado urbano desse litoral se caracterizava pela adoção de uma ordem geométrica como elemento gerador e ordenador dos diferentes tipos de edifícios e de funções urbanas. O tipo de quarteirão implantado no boulevard é retangular ou quadrado, possuindo os lotes estreitos virados para suas quatro faces, e seu interior passando a ficar completamente cerrado.

Entender o sentido dessa transformação foi mostrar como esse espaço tomou nova forma e sentidos diferentes em momentos diversos na vida da cidade por conta da ideologia do progresso de Lemos: modernizar a cidade significou criar estruturas de um sistema eficiente de assepsia pública, efetuar as reformas urbanística e paisagística. Nesse contexto de organização do trecho banhado pela Baía do Guajará é imprescindível destacar a figura de Percival Farquhar, na construção do porto de Belém, responsável pela construção de uma nova avenida paralela em sua extensão. Essa avenida originou-se a partir do *Boulevard da República*. E assim iniciaram-se as obras desse *boulevard* onde Farquhar acatava as solicitações e normas da Comissão Fiscal das Obras do Porto pela Intendência Municipal. Antônio Lemos implantou junto à Companhia Port of Pará os melhoramentos urbanos de infraestrutura – calçamento, água, esgoto, eletricidade -, e de serviços urbanos – transporte, equipamentos urbanos e educação.

³³⁵ PINON, op. cit., 1995.

Mantida a regularidade do traçado geométrico, o *Boulevard da República* constituído por 08 quadras do lado direito, traz um sistema estruturado que integrava as métricas dos elementos de construção, da arquitetura e do loteamento português. Essa estrutura do loteamento deu origem a uma tipologia de fachada que se repetia em cada lote: fachadas estreitas compostas por três ou quatro vãos em cada piso onde no primeiro piso encontravam-se as portas e no segundo e terceiro as janelas. Tal tipologia foi aplicada nos sobrados contribuindo para uma grande uniformidade arquitetônica caracterizadora das cidades de origem portuguesa. Com o plano de embelezamento e a preocupação estética do “*tipo haussmanniano*” Lemos impõe através do Código de Polícia Municipal, como mais uma estratégia de assepsia e circunspeção, a platibanda que evitavam que as águas da chuva escorressem, pelos telhados sobre os passeios, agora todas calçadas com pedras de lioz. Foi o elemento transformador das edificações aportuguesadas na imposição de elementos ecléticos ornamentadas com os mais variados elementos: calhas de ferro trabalhadas, adornos em louças, balaústres, pinturas exteriores, onde os proprietários esteticamente transformavam seu espaço privado.

No seu lado esquerdo, com o aterro da *Port of Pará*, ocorreu a construção de toda extensa muralha do cais, foram executadas obras de melhoramentos na área próxima ao Mercado de Ferro onde, ao seu lado, foram ajardinadas, calçadas, equipadas e iluminadas três quadras devolutas que passaram mais tarde a ser chamada de Praça dos Pescadores. Mais à frente, a construção de três grandes armazéns importados para recebimento e armazenamento de cargas, onde surgiram os gradis de ferro e os portões da Tv. 15 de Agosto, na qual finda com outra praça ajardinada, mas tarde chamada de Praça dos Estivadores. O ferro subverteu a todas as heranças clássicas e permitiu que a arquitetura se libertasse da ditadura do belo, pertence ao caráter funcional da vida moderna. O estilo eclético e, mais tarde, o *Art Nouveau*, foram a criação de um espírito coletivo nas obras de inúmeros arquitetos, artistas e decoradores.

Dessa forma, o “*tipo haussmanniano*” foi identificado na sua transformação e na nova forma estruturada do *Boulevard da República*. Apesar da bifurcação do boulevard próxima a Tv. Leão XII até Tv. 15 de Agosto, é possível ver a perspectiva e seus monumentos presentes e vistos inicialmente a partir da Tv. da Companhia, com o Mercado de Ferro até a Tv. 15 de Agosto com a edificação emblemática da *Port of Pará*. Rua larga com calçadas arborizadas nos espaços públicos abertos e ajardinados.

Homogeneidade nas fachadas dos sobrados em sua arquitetura eclética e materiais utilizados em razão da funcionalidade. Infraestrutura e serviços urbanos instalados, juntamente com seus mobiliários urbanos.

Não foi um *boulevard* parisiense. Nessa tese foi denominado de *boulevard-cais*. Um *boulevard* que convergia todo seu olhar a Baía do Guajará onde nele se alocou o porto da cidade. E continuava a ser local de entrada e saída de pessoas e das mais diversas mercadorias. O glamour desse boulevard-cais era diferente. Saem as vitrines chiques com seus espelhos e vidros e entram em cena o porto e os mercados da cidade – o Mercado de Peixe e o Mercado de Carne, um empório comercial. No porto o movimento era em função da chegada de estrangeiros, dos estivadores, dos carregadores de produtos, que eram importados e exportados, dos serviços de trabalhadores estrangeiros que traziam a nova técnica de edificação à Belém que se fazia civilizada. Os mercados e as casas comerciais fazem dele uma “praça” onde as relações sociais são produzidas tendo por referência o dinheiro, elo essencial entre os indivíduos modernos. Local em que transitam pela rua pavimentada de paralelepípedos ex-escravos, as classes trabalhadoras, mãos-de-obra importadas para os serviços de infraestrutura da cidade, transitam as empregadas domésticas que vão fazer compra, os portugueses com cesto na cabeça, a vendedora de cheiro e gente que chega do interior, gente que chega do seringal e gente muito bem vestida porque as casas financeiras, as casas aviadoras estavam nesse circuito. Em termos de movimentação social, também era muito diferente de Paris, tem uma outra identidade. Por conta das atividades comerciais e portuárias ele se tornou um local de circulação intensa da diversidade da população que circulava e de mercadorias, porque tinha casas de tudo ali: casa de consignações, casas de ferragens, exportadores, importadores, hotéis, etc. todos misturados e convivendo da mesma forma.

O *Boulevard da República* conferiu à cidade **uma nova fachada**, mais adequada ao gosto da *Belle Époque* belemense. Por detrás dessa fachada, com acréscimos de aterros, o traçado urbano colonial foi preservado. Cristóvão Duarte comenta que em 1977, o IPHAN faz um tombamento surpreendente: é o primeiro tombamento de uma fachada de cidade no Brasil, que vem no ano seguinte da carta patrimonial de Nairóbi, que fala dos sítios urbanos, da importância da preservação, não só dos monumentos isolados, mas dos conjuntos históricos e dos sítios urbanos da ambiência cultural, que foi tão importante na trajetória do IPHAN daí para frente. O IPHAN já havia tombado conjuntos urbanos

importantes: cidades históricas mineiras, São Luiz, Salvador. A importância dada a esse Boulevard está corroborada por esse tombamento, que é o reconhecimento de que essa cidade tem uma fachada especial³³⁶.

Esse foi o parecer de Lygia Martins Costa, chefe da Seção de Arte do IPHAN, em 27 de março de 1977, para o processo de tombamento do Ver-o-Peso e áreas adjacentes – Praça D. Pedro I e *Boulevard* Castilhos França onde ressalta que o pedido de tombamento do Ver-o-Peso se dava em razão da onda de demolições que sofria a parte antiga da cidade:

A visita que fiz, no sentido de verificar a conveniência de seu tombamento, demonstrou a necessidade de proteção desse conjunto do maior interesse, mas também de outros logradouros que, embora apresente elementos descaracterizados, mutilados ou de construção recente e agressiva, se impõem ainda, quer como patrimônio histórico-artístico, quer como ambientação imprescindível aos monumentos tombados.

Conjuntos de docas, mercados, ruas com casario oitocentista, Ver-o-Peso é apontado no referido Projeto como “sítio turístico mais importante de Belém”. Constitui-se de fato em elemento único na feição pitoresca, e é ao mesmo tempo centro vital da cidade e síntese do caráter arquitetônico e paisagístico que o século passado lhe imprimiu.

Lygia Costa recomenda o tombamento de mais dois conjuntos: da Praça D. Pedro II e do *Boulevard* Castilhos França³³⁷:

... que se desenvolve do outro lado do Ver-o-Peso e que é geralmente sua via de acesso. A despeito das afrontas mantém-se bastante íntegro, pois um quarteirão seu demolido tem respaldo em trecho da Rua Gaspar Viana que lhe fica atrás. Seus sobradões conjugados, e de porte, denunciam a riqueza do Pará do fim do século e o caráter burguês comercial dominante.

Dorotéia Lima³³⁸ em sua dissertação *Ver-o-Peso, patrimônio(s) e práticas sociais: uma abordagem etnográfica da feira mais famosa de Belém do Pará*, percebe que o olhar treinado da técnica do IPHAN captou essa paisagem marcante cuja gênese está presente nas descrições dos viajantes e cientistas que por aqui passaram no século XIX. Na figura abaixo ela delimita em azul a área do tombamento do Conjunto Arquitetônico e

³³⁶ Cristóvão Duarte (informação verbal) menciona sobre o referido tombamento que o IPHAN denominou de Conjunto Arquitetônico e Paisagístico do Ver-o-Peso, o qual abrangia todo o Boulevard Castilhos França até a Av. Presidente Vargas, onde foi suprimida a última quadra: “É preciso lembrar que se vivia um regime de exceção, de ditadura militar, e o Banco central reservou a última quadra para construir sua sede; e o IPHAN foi obrigado a tirar aquela quadra do tombamento sob pena de ter o tombamento depois mutilado pela construção do Banco”

³³⁷ Parecer de Lygia Martins Costa, de 27/03/1977, às fls. 40 do processo nº 0812 – T-69.

³³⁸ LIMA, Maria Dorotéia de. *Ver-o-Peso, patrimônio(s) e práticas sociais: uma abordagem etnográfica da feira mais famosa de Belém do Pará*. 2008. 219f. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Pará, Belém, 2008.

O narrador, J. A. Leite Moraes, avista Belém após longa viagem pelo Tocantins. E essa visão surge defronte da nova fachada construída naquele período de construção do porto e do *Boulevard da República*. Sua admiração prossegue tão logo consegue desembarcar:

Agora, de pé, em cima do cais, estamos perplexos e confusos, atônitos e admirados! Que vozeria enorme é esta que nos atordoa os ouvidos? Ruído estrondoso do tropel de um povo; o rodar compulsivo dos carros, semelhante um trovão que não se interrompe... tudo nos aponta o comércio, que fala de viva voz com a América e com a Europa! Naquele tumultuar de povo pelas ruas e pelas praças, naquele estremecimento progressivo de todas as forças vivas da civilização moderna.

Há ali um povo... mais do que um povo – uma nação... o futuro dirá. Dorme ainda, mas sonha todas as grandezas do mundo, tendo as plantas sobre o Tocantins e a frente recostada sobre o Amazonas³⁴⁰.

³⁴⁰ CASTRO, op. cit., 2010, p.126.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FONTES

ÁLBUNS

Álbum da Colônia Portuguesa no Brasil. Oficina Gráfica de Carinhas & Cia. Ltd. 1929

Belém da Saudade: a memória de Belém do início do século em cartões-postais. Belém: SECULT, 1998.

CACCAVONI, Arthur. **Álbum Descritivo Anuário Amazônico.** Gênova: Fratelli Armanino, V.2, 1899.

Indicador Ilustrado do Estado do Pará. Rio de Janeiro: Courier & Billiter Editores.

O Estado do Pará. **Apontamentos para a exposição de Chicago.** 1892- Traduzido **José Coelho da Gama Abreu**, o Barão de Marajó.

Panorama do Pará em Doze Vistas de Joseph Léon Righini. Litografias doadas ao Centro de memória da Amazônia. Disponível em <https://www.ufpa.br/cma/imagens.html>. Acesso em: abr.-jun.2015.

PARÁ. Governador (1897-1901: José Paes de Carvalho). **Álbum do Estado do Pará.** Paris: Chaponet 1899.

BIBLIOGRAFIAS

ABREU, José Coelho da Gama. **As Regiões Amazonicas, estudos chorographicos dos estados do Gram-Pará e Amazonas.** Lisboa: Imprensa de L. da Silva, 1896.

ABREU, José Coelho da Gama (Barão de Marajó). **A Amazônia: as Províncias do Pará e Amazonas e o Governo Central do Brazil.** Lisboa: Typographia Minerva, 1883.

ABREU, M. A. de. **Sobre a memória das cidades.** In Conferência apresentada no Colóquio: O discurso geográfico na aurora do século XXI, Programa de pós-graduação em Geografia, UFSC, Florianópolis, 27-29 nov. 1996b.

ALCÂNTARA, Dora Monteiro e Silva de. **Azulejaria em Belém do Pará: inventário – arquitetura civil e religiosa – século XVIII ao XX.** Brasília, DF: Iphan, 2016, p.19.

ASSUMPÇÃO, Maurício Torres. **A História do Brasil nas ruas de Paris.** Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2014.

AVÉ-LALLEMANT, Robert. **No Rio Amazonas (1859).** Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1980, p. 35.

BAENA, A. L. M. **Compêndio das Eras da Província do Pará**. Belém: Universidade Federal do Pará, 1969.

BALZAC, Honoré de. **History of the Thirteen**. Trad. Herbert Hunt. Harmondsworth, Penguin, 1971.

BAPTISTA, Tatiany Alessandra Falcão. **Proprietário de loja no entorno do Boulevard da República nos anos de 1905-1914**. Belém-PA, 28 fev.2017. Depoimento oral para tese de doutoramento em História.

BARRA, Ana Carolina. **Fragments de sonho: a arquitetura de ferro em Belém**. Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. São Paulo, v.3, nº1, Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2003.

BARROS, José D'Assunção. **Cidade e História**. Rio de Janeiro: Ed. Vozes, 2007.

BARROS, Ana Paula; MEDEIROS, Valério; OLIVEIRA, Vítor. **Cartografia Histórica e Mapas Axiais: uma estratégia para leitura da expansão urbana**. In: IV Simpósio Luso Brasileiro de Cartografia Histórica, 2011, Porto. Universidade do Porto, 2011. p. 1-21.

BASSALO, José Maria Filardo; CRISPINO, Luis Carlos. **“Sir William Thomsom e a instalação do cabo telegráfico submarino entre Pernambuco e o Pará”** Revista Brasileira de Ensino de Física, v. 29, n. 4, p. 513-516. 2007.

BELTRÃO, Jane Felipe. **A Andarilha em Belém, cidade do Pará oitocentista**. In *Conheça Belém, comemore o Pará*. Belém: EDUFPA, 2008.

BENÉVOLO, Leonardo. **História da Arquitetura Moderna**. São Paulo: Editora Perspectiva.1989.

BENJAMIM, W. **Charles Baudelaire um lírico no auge do capitalismo**. São Paulo: Brasiliense, 1989.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido se desmancha no ar – A aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

BRASIL. Fundação Nacional de Saúde. **Orientações para numeração de imóveis nas aldeias indígenas** / Fundação Nacional de Saúde - Brasília: Funasa, 2008.

BRESCIANI, Maria Stella M. (org.) **Imagens da cidade: séculos XIX e XX**, São Paulo: Anpuh-Marco ZeroFapesp, 1993.

BRESCIANI, Maria Stella Martins. **Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza**. São Paulo: Brasiliense, 2004.

BRESCIANI, Stella, NAXARA, Marcia. **Memória e (res) sentimento: indagações sobre uma questão sensível**. Campinas, São Paulo: Editora da UNICAMP, 2004.

- BOLLE, Willi. **“Belém, porta de entrada da Amazônia”**. In: CASTRO, Edna. *Cidades na Floresta*. São Paulo: Annablume, 2008.
- BORGES, Ricardo. **Vivência Amazônica: contribuição ao conhecimento sócio-econômico e político da região**. Belém: CEJUP, 1986a.
- BORGES, Ricardo. **Vultos Notáveis do Pará**. 2º ed. Belém: CEJUP, 1986.
- BUENO, Alexei. **Palácios da Borracha: arquitetura na Belle Époque Amazônica**. Rio de Janeiro: Instituto Cultural Sérgio Fadel, 2014.
- BUENO, Eduardo, 1958. **Brasil: uma história: cinco séculos de um país em construção**. São Paulo: Leya, 2010.
- CALABI, Donatella. **História do Urbanismo Europeu: questões, instrumentos, casos exemplares**. São Paulo: Perspectiva, 2012.
- CAMPOS, Americo. **Noções geraes de hygiene**. [Belém]: P. de Oliveira, 1912, p. 87.
- CANCELA, Cristina Donza. **Uma cidade... muitas cidades: Belém na economia da Borracha**. In: *Conheça Belém, co-memore o Pará*. Belém: EDUFPA, 2008. p. 84.
- CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- CANEVACCI, M. **A Cidade Polifônica**. São Paulo: Studio Nobel, 1993.
- CARMONA, Michael. **Haussmann**. Paris: Librairie Arthème Fayard, 2000
- CASTRO, Edna. **Cidades na Floresta**. São Paulo: Annablume, 2008.
- CASTRO, Fabio Fonseca. **A Cidade Sebastiana. Era da Borracha, Memória e Melancolia numa capital da periferia da modernidade**. Belém: edições do autor, 2010.
- CDP. **Porto de Belém: primeiro centenário**. Belém: Editora Publicarte, 2009
- CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano:2. Morar, cozinhar**. Rio de Janeiro: Ed. Vozes, 2011.
- CERTEAU, M. **A Invenção do Cotidiano: 1. Artes de Fazer** (5ª ed.). Petrópolis: Vozes, 2000.
- CHAMBOULEYRON, Rafael. **O espaço e os moradores da Belém seiscentista**. In *Conheça Belém, co-memore o Pará*. Belém: EDUFPA, 2008.
- CHOAY, Françoise. **Baron Haussmann Mémoires**. Paris: SEUIL, 2000.
- CHOAY, Françoise. **A História e o Método do Urbanismo**. In BRESCIANI, Stella. *Imagens da cidade: séculos XIX e XX*. ANPUH/São Paulo: Marco Zero FAPESP, 1993.

COELHO, Anna Carolina de Abreu. **O olhar de um viajante oitocentista sobre sua cidade: O Barão do Marajó e a cidade de Belém da segunda metade do século XIX.** In Belém do Pará: História, cultura e cidade – para além dos 400 anos. Belém: Ed. Açai, 2016.

COELHO, Geraldo Mártires. **No coração do povo: o monumento à República em Belém (1891-1897).** Belém: Paka-Tatu, 2002.

COELHO, Geraldo Mártires. **A lira de Apolo.** Belém: Editora Estudos Amazônicos, 2014

COIMBRA, Oswaldo. **Crônicas dos “Jovens de 1886”: a origem dos fundadores da primeira escola de Engenharia do Pará.** Belém: Gráfica da Imprensa Oficial do Pará, 2009.

COLEÇÃO “HISTÓRIA DO PARÁ”. Série “Barão do Guajará”. **Theodoro Braga no centenário de seu nascimento.** Belém: Gráfica Falangola Editora Ltda., 1972.

COMPANHIA DOCAS DO PARÁ. **Porto de Belém.** Belém, 1977.

COSTA, Lúcio. **A arquitetura dos Jesuítas no Brasil.** Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Rio de Janeiro, v.26, p. 105-169, 1997

CRISPINO, Luis Carlos Bassalo. **As origens do museu paraense Emílio Goeldi: aspectos históricos e iconográficos (1860-1920).** Belém: Pakatatu, 2006

CRUZ, Carla; MESQUITA, Fernando José; SARQUIS, Giovanni Blanco. **Mercado de ferro: restauração e conservação 2010-2015.** Belém: Iphan, 2015, p.9.

CRUZ, Ernesto. Belém, **Aspectos geo-sociais do município.** Rio de Janeiro, José Olímpio, vol, 1, 1945.

CRUZ, Ernesto. **Procissão dos Séculos: vultos e Episódios da História do Pará.** Belém: Imprensa Oficial do Estado, 1952.

CRUZ, Ernesto. **Ruas de Belém (Significado Histórico de suas Denominações).** Belém: Conselho Estadual de Cultura, 1970.

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

CRUZ, E. **História de Belém.** Belém: Universidade Federal do Pará, 1973

DA MATTA, R. **A Casa & a Rua.** Rio de Janeiro: Rocco, 2000.

DAOU, Ana Maria. **A belle époque amazônica Segundo a.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2004.

DERENJI, Jussara. **A arquitetura eclética no Pará.** In FABRIS, Annateresa. Eclétismo

DERENJI, Jussara. **Ilusão e cor: pintura de interiores na Arquitetura de Belém.** Belém: SECULT, 2004.

DERENJI, Jussara. **Igrejas, palácios e palacetes em Belém.** Roteiros do patrimônio. Brasília, DF: IPHAN/Programa Monumenta, 2009.

DIAS, Edinea Mascarenhas. **A ilusão do fausto: Manaus 1890-1920.** Manaus: Editora Valer, 2007.

DICIONÁRIO. **Pequeno Dicionário Enciclopédico Koogan Larousse.** Editoria de Antônio Houaiss. Paris / Rio de Janeiro, 1980.

ÉLERES, Paraguassú. **Terreno de Marinha e Terreno Marginal dos Rios Navegáveis.** Edição do autor: Yangraf Editora, 2014.

FABRIS, Annateresa. **Fragmentos urbanos: representações culturais.** São Paulo: Ed. Nobel, 2000.

FARIAS, William Gaia. **A República no Pará: os primeiros momentos.** In SARGES, Maria de Nazaré & RICCI, Magda Maria de Oliveira (Orgs.). Os oitocentos na Amazônia: política, trabalho e cultura. Belém: Editora Açaí, 2013.

FERNANDES, Carlos D. **Políticos do Norte.** I Antônio Lemos. Gênova: Stab. Poligrafici Bacigalupi, 1906.

FERRAZ, Eugênio. **Convento dos Mercedários de Belém do Pará: breve histórico e registro de sua recuperação.** Belo Horizonte: C/Arte, 2000.

FERREIRA, Alexandre Rodrigues. **Viagem filosófica pelas capitânicas do Grão Pará, Rio Negro, Mato Grosso e Cuiabá 1783-1792.** Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1971.

FERREIRA, Milton Martins. **A evolução da iluminação na Cidade do Rio de Janeiro: contribuições tecnológicas.** Rio de Janeiro: Synergia: Light, 2009, p.63-65.

FRAIHA NETO, Habib. **Oswaldo Cruz e a febre amarela no Pará.** Ananindeua: Instituto Evandro Chagas, 2012

FERREIRA, Milton Martins. **A evolução da iluminação na Cidade do Rio de Janeiro: contribuições tecnológicas.** Rio de Janeiro: Synergia: Light, 2009, p54-65.LE

FIGUEIREDO, Aldrin Moura de. **No tempo dos seringais: o cotidiano e a sociedade da borracha.** São Paulo: Atual, 1997.

FIGUEIREDO, C. **Novo dicionário da língua portuguesa.** Lisboa, 1913

FILHO RIOS, Adolfo Morales de los. **O Rio de Janeiro Imperial.** Rio de Janeiro: Ed. Topsbooks. Editora e Distribuidora de Livros Ltda, 2000.

FLEURY, Jorge Nassar. **O mercado e a cidade: a influência do consumo de carne na história urbana de Belém na segunda metade do século XIX**. In Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH • São Paulo, julho 2011.

FLEURY, J. Nassar. **Ver-o-Peso da cidade: O mercado, a carne e a cidade no final do século XIX**. Artigo recebido em junho de 2011. Revista Estudos Amazônicos p. 113

FOLLIS, Fransérgio. **Modernização urbana na Belle Époque paulistana**. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

FONSECA, João Severiano da. **Viagem ao redor do Brazil**. v. 2. Rio de Janeiro: Typographia de Pinheiro & C., 1881.

FREIRE, Wanda Vilhena. **Dos cafés parisienses aos botequins cariocas**. Rio de Janeiro: Rio Books/Faperj, 2015.

GAILLARD, Marc. **Paris au XIXe siècle**. Marseille: AGEP, 1991.

GAULD, Charles A. **Farquhar, último Titã**. São Paulo: Editora Cultura, 2006

GIEDION, Sigfried. **Espaço, Tempo e Arquitetura: o desenvolvimento de uma nova tradição**. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

GOFF, Jacques. **História e Memória**. Campinas: Editora UNICAMP, 2003

GUIMARÃES, Luiz Antonio Valente. **Olhares estrangeiros na cidade: a rua do comércio de Belém**. In: BELTRÃO, Jane; VIEIRA JUNIOR, Otaviano. *Conheça Belém, co-memore o Pará*. Belém: EDUFPA, 2008.

HARVEY, David. **Paris: capital da modernidade**. São Paulo: Boitempo, 2015.

HOBBSAWM, Eric. **A era dos Impérios:1875-1914**. São Paulo: Paz e Terra, 1998.

HOLANDA, Sérgio Buarque. **Raízes do Brasil**. 10 ed. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1976.

HOLANDA, F. **O Espaço de Exceção**. Brasília: EdUnB, 2002.

JONES, Colin. **Paris, biografia de uma cidade**. Porto Alegre: RS: L&PM, 2009.

KIDDER, D. P. & FLETCHER, J. C. **Brazil and the Brazilians, portrayed in historical and descriptive sketches**. Philadelphia: Childs & Peterson; Boston: Phillips, Sampson & Co., 1857.

KIDDER, Daniel P. **Reminiscências de Viagens e Permanência no Brasil: Rio de Janeiro e província de São Paulo compreendendo notícias históricas e geográficas do Império e das diversas províncias**. São Paulo: Livraria Martins, 1943.

LACERDA, Franciane; SARGES, Ma de Nazaré. **A cidade e a floresta: urbanização e trabalho no Pará (finais do século XIX e início do século XX)**. In SARGES, Maria de

Nazaré; RICCI, Magda. Oitocentos na Amazônia: política, trabalho e cultura. Belém: Editora Açai, 2013.

LAMAS, José M. Ressano Garcia. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. Fundação Calouste Gulbenkian – Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1992.

LAPA, J. R. A. **A cidade: os cantos e os antros: Campinas 1850-1900**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1996.

LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace**. Paris: Éditions Anthropos, 1974.

LEME, Maria Cristina. **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. Bahia: EDUFBA, 2005, p.241-253.

LEMOS, Carlos A. C. **Arquitetura brasileira**. São Paulo: Melhoramentos, 1979

LEMOS, José Gabriel de Brito. **Pontos de partida para a história econômica do Brasil**. 3a. ed. São Paulo: Editora Nacional. 1980.

LYNCH, Kevin; CAMARGO, Jefferson Luiz. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes:1997.

LOBATO, Celio C. Q., et al., **Um olhar sobre aspectos de infraestrutura e do planejamento urbano em Belém do Pará**. Belém: Editora CESUPA, 2005.

LOYER, François. Avant-propos. In: DES CARS, J.; PINON, P. (Ed.) Paris-Haussmann. “**Le Paris d’Haussmann**”. Paris: Pavillon de l’Arsenal-Picard, 1991.

MACÊDO, Sidiana da Consolação Ferreira de. **Do que se come: uma história do abastecimento e da alimentação em Belém, 1850-1900**. São Paulo: Alameda, 2014.

MARC, Alfred. **Lé Brésil, excursion à travers ses 20 provinces**. Édité par J. G. d’Argollo Ferrão. Paris. 1890. 2 volumes. Tomo I

MALHEIROS, Rogério Guimarães; ROCHA, Genylton Odilon Rêgo da. **A província do Grão-Pará em um período de aceleradas transformações (1840 a 1870)**. Revista Territórios & Fronteiras, Cuiabá, vol. 6, n. 1, jan.-jun., 2013.

MARANHÃO, Haroldo. Pará, Capital: **Belém: Memórias &Pessoas &Coisas &Loisas da Cidade Belém**. Editora Supercores, 2000.

MARC, Alfred. Le Bresil – Excursion a travers sés 20 provinces. Paris: M.J.G. D’Argollo Ferrão, 1890.

MARCAS DO TEMPO: **registros de marcas comerciais do Pará – 1895 a 1922**. Belém: Secult, Jucepa, 2015.

MARX, M. **Cidade no Brasil: terra de quem?** Coleção Cidade Aberta. São Paulo: Nobel/EDUSP, 1991.

MASCARENHA, Jorge. **Sistemas de construção: arquitetura popular portuguesa**. Volume XV. Lisboa: Livros Horizonte, Lda, 2015.

MASCARÓ, Juan Luis. **Loteamentos Urbanos**. Porto Alegre: J. Mascaró, 2005.

MATOS, Emanuel. Lemos: **A razão da razão**. In **MUSEU DE ARTE DE BELÉM: Antônio Lemos: a resignificação do mito**. Belém do Pará. Belém: prefeitura Municipal de Belém – FUMBEL/ Museu de Arte de Belém – MABE, 2014.

MEIRA FILHO, Augusto. **Evolução Histórica de Belém do Grão-Pará: fundação e história, 161-1823**. 2ª edição. Belém: M2P Arquitetura e Engenharia, 2015.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Municipal Brasileiro**. São Paulo: Malheiros, 2006, p. 325.

MEYER, F.S. **Manual de Ornamentación: ordenado sistemáticamente para uso de dibujantes, arquitectos, escuelas de artes y oficios y para los amantes del arte**. 11ª edição. Barcelona: Editorial Gili S.A., 1929.

MENEZES, B. **Batuque**. In: Obras completas de Bruno de Menezes, v.1. Belém: Secretaria de Estado e Cultura, 1993, p. 231.

METZGER, Jean Paul. “**O que é ecologia de paisagens?**”. Campinas: Biota Neotrópica. 2001. p.3.

MEYER Paulo; LAGO, Bia Corrêa do; CORRÊA DO LAGO, Pedro. *Coleção Princesa Isabel: Fotografia do século XIX*. Rio de Janeiro: Capivara, 2008.

MONARCHA, Carlos. **A Escola Normal da Praça – o lado noturno das luzes**. São Paulo: Editora da Unicamp, 1999.

MORAES, Julio Lucchesi. **São Paulo: capital artística: a cafeicultura e as artes na belle époque (1906-1922)**. Rio de Janeiro: Beco do Azougue, 2013.

MOREIRA, Eidorfe. **Belém e sua expressão geográfica**. Belém: Imprensa Universitária, 1966.

MOREIRA, E. **Belém e sua expressão geográfica**. In.: Obras reunidas de Eidorfe Moreira. Vol 1. Belém: Secretaria de Estado de Educação, Conselho Estadual de Cultura, CEJUP, 1989

MORRIS, AEJ. **History of Urban Form**. Hong Kong: British Library, 1994.

MOUDON, A. V. **Urban morphology as an emerging interdisciplinary field**. UrbanMorphology, Birmingham, v. 1, n. 1, p.3-10, 27 mar 1997.

MUNIZ, João de Palma. **Patrimônios dos Conselhos Municipais do Estado do Pará**. Paris: Ed. Aillaud & Cia, 1904.

MUSEU DE ARTE DE BELÉM. **Antonio José de Lemos: uma ressignificação do mito.** Belém: Prefeitura Municipal de Belém-PMB/Fundação Cultural do Município de Belém – FUMBEL/ Museu de Arte de Belém – MABE, 2014

NEEDELL, J.D. **Belle Époque tropical: sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século.** São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

NUNES, Benedito; HATOUM, Milton. **As crônicas de duas cidades: Belém – Manaus.** Belém: Secult, 2006.

NUNES, Dulcilia Maneschy Coorêa A. **A Memória Hoteleira de Belém e o Grande Hotel: 1850-1950.** Belém: IBIAH-PA, 2016, p.19.

O'DONNELL, Julia. **De olho na rua: a cidade de João do Rio.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2008.

OLIVEIRA, Luís Valente de, RICUPERO, Rubens. **A abertura dos portos.** São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2007.

OLIVEIRA JÚNIOR, Antonio de. **Amazônia: paisagem e região na obra de Eidorfe Moreira.** Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. Ciências Humanas, v. 10, n. 3, p. 569-581, set./dez. 2015.

OURIQUE, Jacques. Catálogo **O Estado do Pará na Exposição Nacional do Rio de Janeiro – 1908.** Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1908.

PANERAI, Phillippe. **Formas urbanas: a dissolução das quadras.** Porto Alegre: Bookman, 2013.

PANERAI, Philippe. **Paisaje urbano y analisis pictórico.** In: Elementos de analisis urbano. Tradução de Juan Vioque Lozano. Madrid: Instituto de Estudios de Administracion Local, 1983. p.159-178.

PATTETA, Luciano. **Considerações sobre o Ecletismo na Europa.** In: FABRIS, Annateresa (org.). Ecletismo na Arquitetura Brasileira. São Paulo: Nobel/Edusp, 1987.

PENTEADO, Antonio Rocha. **Belém do Pará: estudo de geografia urbana.** Coleção Amazônica, Série José Veríssimo. Belém, Ed. UFPA, 1968.

PENTEADO, Antonio Rocha. **O sistema portuário de Belém.** Coleção Amazônica, Série José Veríssimo. Belém, Ed. UFPA, 1973.

PEREIRA, Margareth da Silva. **O Rio de Janeiro no século XIX: cenários, formas e virtudes de uma cidade capital.** In: PINHEIRO, Augusto. Rio de Janeiro: cinco séculos de histórias e transformações urbanas. Rio de Janeiro: Casa da palavra, 2010.

PEREIRA, S. G. **Arte brasileira no século XIX.** Belo Horizonte: Editora c/ arte, 2008.

PEREIRA, Rosa Claudia Cerqueira. **Photografia Fidanza: um foco sobre Belém (XIX/XX).** Revista Estudos Amazônicos, Volume 6, nº2, 2011, p. 01-31.

PERROT, Michelle. **História da vida privada, 4: Da Revolução francesa à Primeira Guerra**. Tradução Denise Bottmann, Bernardo Joffily. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

PETIT, Pere. “**Lemistas**”, “**lauristas**”, **cinema e disputas políticas em Belém: 1911-1913**. In MUSEU DE ARTE DE BELÉM: Antônio Lemos: a ressignificação do mito. Belém do Pará. Belém: prefeitura Municipal de Belém – FUMBEL/ Museu de Arte de Belém – MABE, 2014, p. 31-33.

PICON, Antoine. **Racionalidadetécnica e utopia: a gênese dahaussmannização**. In: SALGUEIRO, Heliana Angotti (Org.). *Cidadescapitais do século XIX*. São Paulo: EDUSP, 2001.

PINHEIRO, Eloísa Petti. **Europa, França e Bahia : difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador) / EloísaPetti Pinheiro**. – 2 ed. – Salvador: EDUFBA, 2011.

PINHEIRO, Augusto. **Rio de Janeiro: cinco séculos de histórias e transformações urbanas**. Rio de Janeiro: Casa da palavra, 2010

PINON, Pierre. **L’haussmannisation: réalité et perception en Europe**. In: LORTIE, A. (Ed.), *Paris s’exporte: architecture modèle ou modèles d’architectures*. Paris: Pavillon de l’Arsenal-Picard, 1995.

PINOL, Jean-Luc; Walter, François. **Historia de la Europa Urbana: IV. Ala ciudad contemporânea hasta la Segunda Guerra Mundial**. València: Universitat de València, 2011.

PINTO, Lúcio Flávio. **Memória do cotidiano**. Belém: Lúcio Flávio Pinto, 2008. P. 220

PONTES, Juliano Pamplona Ximenes. **A orla de Belém: intervenções urbanísticas, ações políticas e devolução do espaço**. In Lobato, Celio C. Q., et al. Um olhar sobre aspectos de infraestrutura e do planejamento urbano em Belém do Pará. Belém: Editora CESUPA, 2005.

RAIOL, Domingos Antonio. **Motins políticos ou história dos principais acontecimentos políticos da Provincia do Pará desde o ano de 1821 até 1835**. Belém: Universidade Federal do Pará, 1970, vol. 2.

RASMUSSEN, Steen Eiler. **Ciudades y edificios: descritos con dibujos y palabras**. Barcelona: Reverté, 2014.

REALE, Ebe. BRÁS, Pinheiros, Jardins. **Três bairros, três mundos**. São Paulo: Pioneira; Ed. da Universidade de São Paulo, 1982.

REGO, Orlando L.M. de Moraes. **Calendário Histórico de Belém 161-1946**. Belém: Instituto Histórico e Geográfico e Fundação Cultural do Estado do Pará, 1979.p.33.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da Arquitetura no Brasil**. 10. ed. São Paulo: Perspectiva, 2014.

REIS, Nestor Goulart. **Imagens de Cidades e Vilas do Brasil Colonial**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Imprensa Oficial do Estado: Fapesp, 2000.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da Arquitetura no Brasil**. 10. ed. São Paulo: Perspectiva, 2014.

RIBEIRO, De Campos. **Vozes da rua**. In MARANHÃO, op. cit. 2000

RICCI, Magda “**Passos imperiais e (des) compassos cabanos: Belém e sua índole – 1800-1840** in SARGES, Maria de Nazaré & LACERDA, Franciane Gama (orgs). Belém do Pará: história, cultura e cidade – para além dos 400 anos. Belém: Editora Açai, 2016.

RIBEIRO, Manuel Braga. **A Rua dos 48**, in Carlos Rocque. Antologia da Cultura Amazônica, volume IV, História e Ensaios Históricos – Memórias. São Paulo: Empresa Gráfica da Revista dos Tribunais S.A., 1970.

ROCQUE, Carlos. **Antônio Lemos e sua época: história política do Pará**. Belém: CEJUP, 1996.

RODRIGUES, Gustavo Partezani. **Vias públicas: tipo e construção de São Paulo. (1898-1945)**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010, p. 26.

SALDANHA, N. **O Jardim e a Praça: O Privado e o Público na Vida Social e Histórica**. São Paulo: EDUSP, 1993.

SANTOS, Roberto. **História Econômica na Amazônia, 1800-1920**. São Paulo: T.A. Queiros, 1980.

SANTOS, C. dos. **A cidade como um Jogo de Cartas**. São Paulo: Projeto; Rio de Janeiro: EDUFF, 1988.

SANTOS, Milton. **Ensaio sobre a urbanização Latino-americana**. São Paulo: HUCITEC, 1982.

SANTOS, Milton. **Espaço & Método**. São Paulo: Nobel, 1985.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 3.ed. São Paulo: HUCITEC, 1996.

SANTOS, Milton. **Pensando o espaço do homem**. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

SANTOS, R. **História Econômica da Amazônia**. São Paulo: T.A. Queiroz, 1980. P. 155.

SARGES, Maria de Nazaré. **Belém: Riquezas produzindo a Belle Époque (1870-1910)**. Belém: Paka-Tatu, 2010.

SARGES, Maria de Nazaré & LACERDA, Franciane Gama (orgs). **Belém do Pará: história, cultura e cidade – para além dos 400 anos**. Belém: Editora Açai, 2016.

SCHOEPF, D. George Huebner 1862-1935. **Um Fotógrafo em Manaus**. São Paulo: Metalivros, 2005.

SEGAWA, H. **Arquiteturas no Brasil: 1990-1990**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010

SEVCENKO, Nicolau. **História da vida privada no Brasil: Republica: da belle Époque à Era do Rádio**. Volume 3. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SEVCENKO, Nicolau. **Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na primeira República**. 2ª. Ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

SILVA, Luiz Henrique H.; WERNECK, Nísia Maria D. **Rua da Bahia**. Belo Horizonte: UFMG, 1996. SÁ, Cristina et al. **Olhar urbano, olhar humano**. São Paulo: IBRASA, 1991.

SILVA, Luiz Henrique Horta; **Rua da Bahia**. Belo Horizonte: UFMG, 1996, p.4-5.

SILVA, G. G. **Arquitetura de ferro no Brasil**. 2 ed. São Paulo: Nobel, 1987.

SMITH, Herbet H. **Brazil the Amazons and the coast**. New York: Charles Scribner's Sons, 1879.

SORRE, Max. **El paisaje urbano**. Buenos Aires: Ediciones 3. 1962.

TEIXEIRA, Luciana Guimarães. **The Port of Pará: o porto da história Amazônica**. XI Encontro Nacional da Associação nacional de Pós-Graduação e pesquisa em Planejamento Urbano e regional – ANPUR. Salvador, 2005.

TEIXEIRA, Manuel C. **A forma da cidade de origem portuguesa**. São Paulo: Editora Unesp – Imprensa oficial do Estado de São Paulo, 2012.

TOCANTINS, Leandro. **Santa Maria de Belém do Grão Pará: instantes e evocações da cidade**. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira S.A., 1963.

TOCANTINS, Leandro. **O rio comanda a vida – uma interpretação da Amazônia**. Rio de Janeiro: Companhia Editora Americana, 1972.

VASQUEL, Pedro Karp. **Postaes do Brazil 1893-1930**. São Paulo: Metavídeo SP Produção e Comunicação Ltda., 2002.

VASQUEZ, Pedro Karp. **O Brasil na fotografia oitocentista**. São Paulo: Metalivros, 2003.

VENTURA NETO, Raul da Silva. **Belém e o imobiliário: uma cidade entre contratos e contradições**. Belém: Imprensa Oficial do Estado, 2015.

VICENTINI, Iara. **Cidade e História na Amazônia**. Curitiba: Ed. UFPR, 2004.

VIDAL, Celma. **Os mercados públicos e a história da cidade: Belém no final do século XIX e início do século XX** in LEITÃO, Wilma Ver-o-Peso: estudos antropológicos no mercado de Belém. 1ª ed. Belém: Paka-Tatu, 2015.

ZEVI, Bruno. **Saber ver a Arquitetura**. São Paulo: Martins Fontes, 2002, p. 26.

ZUCONNI, Guido. A cidade do século XIX / Tradução e notas Marisa Barda. São Paulo: Perspectiva, 2009.

TEXTOS DISPONÍVEIS ON-LINE

ACEVEDO-MARIN, Rosa Elizabeth. Civilização do rio, civilização da estrada: transportes na ocupação da Amazônia no século XIX e XX. Disponível em http://www.ufpa.br/naea/gerencia/ler_publicacao.php?id=242. Acesso em 02 abr. 2016.

ALMEIDA, Candido Mendes de. Atlas do Império do Brasil compreendendo as respectivas divisões ecclesiasticas, eleitoraes e judiciárias. Rio de Janeiro: Lithographia do Instituto Philomathico. 1868. p.42. Disponível em: <https://www.loc.gov/resource/g5400m.gbr00001/?sp=42>. Acesso em: 19.jun.2016.

CABRAL, Luciana Francisca. A rua no imaginário social. Scripta Nova - REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES. Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98. Vol. IX, núm. 194 (60), 1 ago. 2005. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-60.htm>. Acesso em: 1 nov.2015.

COELHO, Geraldo Mártires. Na Belém da belle époque da borracha (1890-1910): dirigindo os olhares. Disponível em: http://www.casaruibarbosa.gov.br/escritos/numero05/FCRB_Escritos_5_8_Geraldo_Martires_Coelho.pdf. Acesso em 13.JUN.2016.p.06.

EL-KAREH, Almir Chaiban. A companhia de navegação e comércio do Amazonas e a defesa da Amazônia Brasileira: “o imaginado grande banquete comercial”. Disponível em: http://www.abphe.org.br/arquivos/2003_almir_chaiban_el_kareh_a-companhia-de-navegacao-e-comercio-do-amazonas-e-a-defesa-da-amazonia-brasileira-o-imaginado-grande-banquete-comercial.pdf.

FULLER, Cláudia Maria. Os corpos de trabalhadores: política de controle social no Grão Pará. **Revista Estudos Amazônicos**, Belém, PA, v. III, n. 1, p. 93-115, maio/ago. 2008. GREGÓRIO, Vitor Marcos. **O progresso a vapor: navegação e desenvolvimento na Amazônia do século XIX.** Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-63512009000100008. Acesso em: mai.2016.

PINHEIRO, Augusto. A cidade e o tempo: o Rio de Janeiro através dos séculos. Disponível em: https://pt.wikibooks.org/wiki/A_cidade_do_Rio_de_Janeiro_no_s%C3%A9culo_XX/Primeira_metade_do_s%C3%A9culo_XX. Acesso em: mai.2016.

REIS, Yara Felicidade de Souza. Um Conjunto Urbanístico para a Belém Pombalina. Disponível em: <https://www.upo.es/depa/webdhuma/areas/arte/4cb/pdf/Yara%20Felicidade.pdf>. Acesso em: 09.jan.2015.

SILVA, Orlando Sampaio. Tempo-espaço e memória. Belle-Époque na Amazônia. 12 set.2010. Disponível em: <http://www.ncpam.com.br/2010/09/tempo-espaco-e-memoria-belle-epoque-na.html>. Acesso em: 09 jan.2015.

SOUZA, Celia Ferraz de, SILVEIRA, Fábio Dikesch da. A contribuição dos engenheiros ao urbanismo de Porto Alegre no início do século. Acessado em 23/03/2015 in nuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/.../905, p.06.

ZENTI, Luciana. Ciclo da Borracha: Paris tropical. Disponível em <http://guiadoestudante.abril.com.br/aventuras-historia/ciclo-borracha-paris-tropical-434959.shtml>. Acesso em: mai.2016.

<http://www.pariszigzag.fr/histoire-insolite-paris/histoire-des-quais-de-seine>. Acesso em: mai.2016

<http://www.cparama.com>. Acesso em: mar.2016.

<http://www.artdeviv.com/descobrimdo-paris-as-margens-do-rio-sena-e-as-suas-pontes/>. Acesso em: mar.2016.

<http://antoniasantamaria.blogspot.com.br/2011/03/franca-3-o-sena-em-paris-os-cais-as.html>. Acesso em: mar.2016.

<http://www.parisrevolutionnaire.com>. Acesso em: mar.2016.

ACERVOS, SÍTIOS E BLOGS

<http://crl.edu/brazil/provincial>. Acesso em: mai.2013.

<http://www.artdeviv.com/descobrimdo-paris-as-margens-do-rio-sena-e-as-suas-pontes/>. Acesso em: jan.2014

<http://antoniasantamaria.blogspot.com.br/2011/03/franca-3-o-sena-em-paris-os-cais-as.html>. Acesso em: jan.2014

<https://portogente.com.br>. Acesso em: mar.2016.

http://www2.cdp.com.br/forms/museu_porto.aspx. Acesso em: mar.2016.

BRASILIANA FOTOGRÁFICA. Disponível em: www.brasilianafotografica.bn.br/. Acesso em set.2016.

<https://abelardomaues.wordpress.com/2010/04/10/paris-dos-tropicos-manaus-do-seculo-xix/>. Acesso em: out.2016.

<https://www.delcampe.net/fr/collections/cartes-postales/>. Acesso em: jan.2017.

http://68.media.tumblr.com/447d7499873a03e2ab956986eb75c71b/tumblr_mfr8t6k52t1r3tp9lo1_500.jpg. Acesso em: jan.2017.

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1498592>. Acesso em: jan.2017.
<https://fauufpa.org/2014/04/25/arredores-da-praca-do-pescador-1935-por-robert-swanton-platt/>. Acesso em: fev.2017.

https://encrypted-tbn3.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcQwH0AcxVJVG0gqhmHUKab9n_18s4qbqtAe1XwaR3mx_f4RNwfQ. Acesso em: fev.2017.

BIBLIOTECA PÚBLICA ARTHUR VIANNA, Acervo de Obras Raras, Obras do Pará e Microfilmagem

Blog FAU-UFPA, Belém, 2014. Disponível em:<www.fauufpa.org>.

Blog Haroldo Baleixe. Belém, 2017. Disponível em:<haroldobaleixe.blogspot.com.br>.

Blog UFPA 2.0. Belém, 2013. Disponível em:<www.ufpadoispontozero.wordpress.com>.

Revista Paraense, Anno II, nº 13. Acervo da Biblioteca Particular de Clovis Moraes Rêgo.

Revista Paraense, Anno II, Nº 31, 27/03/1910. Acervo da Biblioteca Particular de Clovis Moraes Rêgo.

PERIÓDICOS

O Liberal do Pará, 21/02/1869, p.1.

O Liberal do Pará, 30/03/1869, p.2.

O Liberal do Pará, 15/01/ 1869, p.3.

Diário do Gram-Pará, 27/08/1873, p.1.

Diário de Belém”, 29/04/1881. p.3

Diário de Notícias, 18/10/1882, p.2.

Diário de Notícias, 25/11/1883, p.2.

Diário de Notícias, 25/11/1883, p.1

Diário de Notícias, 09/02/1884, p.1

Diário de Notícias, 29/05/1885, p.4

Diário de Notícias, 03/05/1887. p. 04.

A República, 03/03/1887, p.2.

O Diário de Notícias de 05/05/1888, p.2.

- Diário de Notícias, 08/05/1888, p.4
- Diário de Notícias, 28/12/1889, p.2.
- A Província do Pará, Belém, 28/03/1899, p.2.
- Folha do Norte. Belém, 27 de janeiro de 1896, pag. 2.
- Folha do Norte. Belém, 12/02/1899, p.2.
- Folha do Norte. Belém, 14/02/1899, p.2.
- A Prov. do Pará, 28/04/1906, p.1.
- Folha do Norte, 10/10/1909, p.02.
- A Prov. do Pará, 12/06/1906, p.1.
- Folha do Norte, 22/04/1906, p.1.
- A Província do Pará, 12/05/1907, p. 1.
- Folha do Norte, 14/11/1907, p.1.
- Folha do Norte, 14/11/1907, p.1.
- Folha do Norte, 01/01/1915, p.3
- Folha do Norte, 01/01/1915, p.2.
- Folha do Norte, 01/01/1915, p.2
- Folha do Norte, 01/01/1915, p.2
- Estado do Pará, 03/04/1916, p.2.

DISSERTAÇÕES E TESES

ABREU, Paula. A morfologia do plano de expansão da cidade de Belém e a expansão fundiária no município no século XIX. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós Graduação de Arquitetura e Urbanismo – UFPA, 2016.

ALMEIDA, Conceição Maria Rocha de. As águas e a cidade de Belém do Pará: história, natureza e cultura material no século XIX. 343f. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em História da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2010.

COELHO, André de Barros. Moradia Burguesa Belenense no período da borracha (1850-1920). Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Março, 2007.

COELHO, Anna Carolina de Abreu. Barão do Marajó: um intelectual e político entre a Amazônia e a Europa (1855-1906). Tese (Doutorado) - Programa de Pós Graduação em História da Universidade Federal do Pará, Belém, 2015.

DUARTE, Cristóvão. Belém do Pará: a cidade na virada do século XIX: modernidade no plano urbanístico de expansão da cidade. 132f. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Fevereiro, 1997.

DUARTE, Antonio Valdir Monteiro. Orfãs e desvalidas: a formação de meninas no Orphanato Municipal de Belém do Pará (1893-1931). Tese de Doutorado. Uberlândia: PPE/UFU, 2013.

FURTADO, Luciana Martins. Nas Pedras do caes: cidade, cotidiano e trabalho-Belém do Pará (1852-1912). 2015. 237f. Dissertação (Dissertação em História) – Programa de Pós Graduação em História da Universidade Federal do Pará, Belém, 2015.

LIMA, Alexandre Martins de. Pelos trilhos dos bondes: Cidade, modernidade e tensões sociais em Belém de 1869 a 1947. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido - Núcleo de Altos Estudos Amazônicos – NAEA, da Universidade Federal do Pará, 2011.

LIMA, Maria Dorotéia de. Ver-o-Peso, patrimônio(s) e práticas sociais: uma abordagem etnográfica da feira mais famosa de Belém do Pará. 2008. 219f. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Pará, Belém, 2008.

MORAES, Tarcisio Cardoso. A Engenharia da História: Natureza, Geografia e Historiografia na Amazônia. Dissertação de Mestrado apresentada ao programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia da Universidade Federal do Pará, Belém, 2009.

PEREIRA, Rosa Cláudia Cerqueira. Percepção visual da cidade, iconografia da natureza urbana de Belém (1808-1908).362f. Tese (Doutorado) - Programa de Pós Graduação em História da Universidade Federal do Pará, Belém, 2015.

REIS, Yara Felicidade de Souza. **Urbanismo em Belém na segunda metade do século XVIII**. Tese de doutorado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo: 2005.

SOARES, Karol Gilet. As formas de morar na Belle Époque (1870-1910). Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós Graduação em História da Universidade Federal do Pará, Belém, 2008.

FONTES DOCUMENTAIS

BELÉM. **Termo de Aforamento em nome de José Joaquim da Gama e Silva**. fl. 34, Livro de Termos Extraordinários de Aforamentos e Diversos nº 13. Anos de 1870-1882. Documento manuscrito. Localizado em: arquivos da Companhia de Desenvolvimento e Administração da Área Metropolitana de Belém. 1870.

FUMBEL. Inventário de Bens Imóveis de Interesse à Preservação da Cidade de Belém

IPHAN. Fichas resumidas do Inventário Nacional de Bens Imóveis, Sítios Urbanos Tombados.

RELATÓRIOS

Falla dirigida pelo exm.o snr. conselheiro Jeronimo Francisco Coelho, presidente da provincia do Gram-Pará, á Assembléa Legislativa Provincial na abertura da sessão ordinaria da sexta legislatura no dia 1.o de outubro de 1848. Pará, Typ. de Santos & filhos, 1848, p. 70.

Falla com que o exm. sr. dr. João Capistrano Bandeira de Mello Filho abriu a 2.a sessão da 20.a legislatura da Assembleia Legislativa da provincia do Pará em 15 de fevereiro de 1877. Pará, Typ. do Livro do Commercio, 1877.

Falla com que o exm. sr. General Visconde de Maracajú presidente da provincia do Pará, pretendia abrir a sessão extraordinaria da respectiva Assembléa no dia 7 de janeiro de 1884. Pará, Diario de Noticias, 1884, p. 70.

Falla do exm. sr. presidente, Silveira de Souza. Pará, Typ. do "Liberal do Pará," em 15 de outubro de 1884.

Falla dirigida pelo exm.o snr. Conselheiro Dr. João Silveira de Souza, presidente da provincia do Gram-Pará, á Assembléa Legislativa Provincial na abertura da 2ª sessão ordinaria da vigésima quarta legislatura no dia 18 de abril de 1885. Pará, Typ. de Santos & filhos, 1885.

Falla dirigida pelo exm.o snr. Conselheiro Tristão de Alencar Araripe, presidente da provincia do Gram-Pará, á Assembléa Legislativa Provincial na abertura da 25ª sessão ordinaria da vigésima quarta legislatura no dia 25 de março de 1886. Pará, Typ. de Santos & Filhos, 1886.

Falla dirigida pelo Exmo. Sr. Joao Antonio Luiz Coelho, no Relatório do Governador do Estado do Pará. Pará, Typ. de Santos & Filhos, 1910, p.208.

Falla dirigida pelo Exmo. Sr. Joao Antonio Luiz Coelho, no Relatório do Governador do Estado do Pará. Pará, Typ. de Santos & Filhos, 1910, p. 209-210.

Falla dirigida pelo Exmo. Sr. Joao Antonio Luiz Coelho, no Relatório do Governador do Estado do Pará. Pará, Typ. de Santos & Filhos, 1911, p.154.

Falla dirigida pelo Exmo. Sr. Joao Antonio Luiz Coelho, no Relatório do Governador do Estado do Pará. Pará, Typ. de Santos & Filhos, 1912, p.150-151.

Relatório apresentado a Assembleia Legislativa Provincial na primeira sessão da 17. A legislatura pelo Dr. Abel Graça, presidente da Província do Pará. Typ do Diário do Gram – Pará, 1871, p. 48.

Discurso recitado pelo Presidente da Provincia do Pará Bernardo de Souza Franco, por ocasião da abertura da Assembléa Legislativa Provincial em 15/08/1839. In: www.crl.edu/content/brazil/para.htm.

Discurso recitado pelo exm. snr. doutor João Antonio de Miranda, presidente da provincia do Pará na abertura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 15 de agosto de 1840, p.85-86.

Discurso recitado pelo Presidente da Província do Pará Bernardo de Souza Franco, por ocasião da abertura da Assembléia Legislativa Provincial em 14/04/1841”. In: www.crl.edu/content/brazil/para.htm.

Discurso recitado pelo Presidente da Provincia do Pará Bernardo de Souza Franco, por ocasião da abertura da Assembleia Legislativa Provincial em 14/04/1841”. In: www.crl.edu/content/brazil/para.htm.

Discurso recitado pelo exmo snr. doutor Bernardo de Souza Franco, vice-presidente da provincia do Pará na abertura da Assembléia Legislativa Provincial no dia 14 de abril de 1842. Pará, Typ , p.80.

Discurso recitado pelo Dr. João Maria de Moraes, Vice-Presidente da Provincia do Pará, por ocasião da abertura da 2ª Sessão da Quarta Legislatura da Assembléia Legislativa Provincial em 15/08/1845”. E “Relatorio feito pelo Presidente desta Provincia Jeronimo Francisco Coelho e entregue ao 1º Vice Presidente em exercício o Dr. Ângelo Custodio Correa em 1/08/1850. In: www.crl.edu/content/brazil/para.htm

Relatório que o Exmo. Sr. Dr. Antonio Coelho de Sá e Albuquerque, presidente da Provincia do Pará, apresentou ao Exmo. Sr. presidente, Dr. Fábio Alexandrino de Carvalho Reis, ao passar-lhe a administração da mesma província em 12 de maio de 1860.

Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na segunda sessão da décima terceira legislatura pelo ministro e secretário de Estado dos negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Manoel Pinto de Souza Dantas, 1868. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/agricultura.html>>. Acesso em: 08.mai. 2016.

Relatório da Repartição de Obras Públicas, anexo nº 27, datado de 15 de julho de 1868. Diretor interino José Félix Soares.

Relatório que o excellentissimo senhor presidente da província Conselheiro José Bento da Cunha Figueiredo entregou a administração da província do Gram-Pará ao excelentíssimo senhor 2º vice-presidente Coronel Miguel Antonio Pinto Guimarães em 16 de maio de 1869.

Relatório que o Exmo. Sr. Dr. Bonifácio de Abreu, presidente da Provincia do Pará, apresentado em 05 de novembro de 1872.

Relatório apresentado á Assembléia Legislativa Provincial na primeira sessão da 18.a legislatura em 15 de fevereiro de 1872 pelo presidente da provincia, dr. Abel Graça. Pará, Typ. do Diario do Gram-Pará, 1872.

Relatório com que o excellentissimo senhor barão de Santarem, 2.o vice-presidente da provincia passou a administração da mesma ao excellentissimo senhor doutor Domingos

José da Cunha Junior em 18 de abril de 1873. Pará, Typ. do Diarrio do Gram-Pará, 1873, p.25-26.

Relatório apresentado pelo presidente da Provincia José Coelho da Gama Abreu á Assembleia Legislativa Provincial em 15/02/1881". In: www.crl.edu/content/brazil/para.htm.

Relatório com que o exm. sr. presidente, Dr. Manuel Pinto de Souza Dantas Filho, passou a administração da provincia ao exm. sr. 1.o vice-presidente, dr. José da Gama Malcher. Pará, Typ. do "Liberal do Pará," 1882.

Relatório anexado ao do presidente da província, Carlos Augusto de Carvalho. PARÁ (Província). Presidente Augusto de Carvalho Figueiredo, Conselheiro José Bento da Cunha. Relatório 16 de maio de 1869, p.9.

Relatório do presidente Bonifácio de Abreu, de 05 de novembro de 1872
FIGUEIREDO, Conselheiro José Bento da Cunha. Relatório 16 de maio de 1869, p.9.

Relatório apresentado pelo excellentissimo senhor doutor José Coelho da Gama e Abreu, presidente da provincia, á Assembléa Legislativa Provincial do Pará, na sua 1.a sessão da 22.a legislatura, em 15 de fevereiro de 1880. Pará, 1880, p. 19-20.

Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial na 2.a sessão da 22.a legislatura em 15 de fevereiro de 1881 pelo exm. sr. dr. José Coelho da Gama e Abreu. Pará, Typ. do Diarrio de Noticias de Costa & Campbell, 1881, p. 38-39

Relatório com que o exm. sr. presidente, dr. Manuel Pinto de Souza Dantas Filho, passou a administração da provincia ao exm. sr. 1.o vice-presidente, dr. José da Gama Malcher. Pará, Typ. do "Liberal do Pará," 1882.

Relatório que ao exm. sr. dr. João Lourenço Paes de Souza, 1.o vice-presidente da provincia do Gram-Pará, apresentou o exm. sr. dr. Carlos Augusto de Carvalho ao passar-lhe a administração em 16 de setembro de 1885. Pará, Typ. de Francisco de Costa Junior, 1885, p. 147-148.

BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1897-1902.** Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na sessão de 15/11/1902 pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de lemos. Belém: Typografia de Alfredo Augusto Silva, 1902.

BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1903.** Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na sessão de 15/11/1904 pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de lemos. Belém: Typografia de Alfredo Augusto Silva, 1904.

BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1904.** Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na sessão de 15/11/1905 pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de lemos. Belém: Archivo da Intendência Municipal , 1905.

BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1905.** Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de lemos. Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1906.

BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1906**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de Lemos. Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1907.

BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1907**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de Lemos. Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1908.

BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1908**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de Lemos. Belém: Archivo da Intendência Municipal, 1909.

BELÉM, Intendência Municipal. **O Município de Belém – 1910**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de Lemos. Belém: A Província do Pará, Seção de Obras, 1911.

BELÉM, Intendência Municipal. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na primeira sessão da décima primeira reunião ordinária da oitava legislatura em 4 de junho de 1912 pelo Exmo. Sr. Intendente Virgílio Martins Lopes de Mendonça. Archivo da Intendência Municipal, 1912.

BELÉM, Intendência Municipal. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na primeira sessão da sexta reunião ordinária da nona legislatura em 2 de março de 1914 pelo Exmo. Sr. Intendente Dionysio Auzier Bentes. Archivo da Intendência Municipal, 1913.

LEIS

BELÉM, Conselho Municipal. *Leis e Resoluções Municipaes 1900*. Belém: Typografia de Tavares Cardoso e C^a., 1901.

BELÉM. Lei n. 378, de 16 de janeiro de 1904. Reforma os Capítulos XVI e XVII do Código de Polícia Municipal, que regulam a construção e reconstrução de prédios urbanos. *Lex: Leis e Resoluções Municipaes e Actos do Executivo*, Belém, p. 18-27. 1904.

BELÉM, Lei n. 379, de 16 de janeiro de 1904. Autoriza o Intendente a constituir uma comissão denominada Inspectoria da Edificação a cujo cargo ficará a fiscalização das construções arquiteturais. *Lex: Leis e Resoluções Municipaes e Actos do Executivo*, Belém, p. 18-27 e Anexo n.8, 1904.