

Cidade e modernidade: Processos de modernização urbana em Belém do Pará entre 1930-1960

City and modernity: Processes of modernization in Belém of Pará between 1930-1960

Celma Chaves Pont Vidal*
George Bruno de Araújo Lima**

Universidade Federal do Pará, Brasil

Abstract

This paper presents a review in the modernizing process developed in Belém City, capital of the Pará State, in the Brazilian Amazon, from 1930 to 1960. It highlights aspects of this modernization noticed in transport infrastructures, in road system, and in water and sewage networks. Aiming to reflect on the resources/means in which the urban ideas and practices defended by the local social strata – state, contractors, and civil society – shaped the Capital City, this paper uses sources such as reports from the municipal and state governments, the companies, and other agents related to changes in the Capital City, as well as mapping to represent these noticed changes. With the aid of the documented-based source, it has been found that the financial and ideological interests of the agents responsible for the Belém City landscape design was decisive for accomplishing this modernizing process, prioritizing the most valued areas of the city where society groups with greater purchasing power were concentrated.

Resumo

Este artigo apresenta uma reflexão acerca do processo de modernização que se desencadeou em Belém, capital do estado do Pará, na Amazônia brasileira entre 1930 e 1960. Destaca aspectos dessa modernização que se observam nas infraestruturas de transportes, no sistema viário e nas redes de água e esgotamento sanitário. No intuito de refletir acerca dos meios pelos quais as ideias e práticas urbanas defendidas pelo estamento local –estado, empresas contratadas e sociedade civil– conformaram a capital, o artigo utiliza fontes como os relatórios da administração municipal, estadual e das companhias e demais agentes relacionados às mudanças operadas na capital, bem como da cartografia, para representar as transformações observadas. Com o auxílio destes meios documentais, constatou-se que para a concretização dessa modernização, foram determinantes os interesses financeiros e ideológicos dos agentes responsáveis pela conformação da paisagem belenense, priorizando as áreas de cotas mais altas da cidade, onde se concentravam, nesse momento, os grupos sociais de maior poder aquisitivo.

Key words

modernization - infrastructure - cartography - Belém

Palavras-chave

modernização - infraestrutura - cartografia - Belém

*Universidade Federal do Pará (UFPA). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Instituto de Tecnologia, Grupo de Pesquisa CNPQ "Arquitetura, Cidade e Modernização". Coordenadora do Laboratório de Historiografia da Arquitetura e Cultura Arquitetônica (LAHCA). Doutorado em Arquitetura, Professora e Pesquisadora Associada 4. celma_chaves@hotmail.com

**Universidade Federal do Pará (UFPA). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Instituto de Tecnologia, Grupo de Pesquisa CNPQ "Arquitetura, Cidade e Modernização". Bolsista no Laboratório de Historiografia da Arquitetura e Cultura Arquitetônica (LAHCA). Graduando em Arquitetura e Urbanismo. george.lima.ufpa@gmail.com

Introdução

A reflexão apresentada neste artigo é resultado parcial de pesquisa¹ desenvolvida sobre processos de modernização na cidade de Belém, no estado do Pará, Brasil. O objetivo central da pesquisa foi investigar esses episódios de modernização em três momentos distintos: o primeiro de 1883 a 1912; o segundo de 1912 a 1930; e o terceiro de 1930 a 1960, definidos a partir das abordagens que se apresentam nos estudos sobre esse período os quais serviram de baliza para este artigo. Neste documento, nos centraremos no último período, por estar inserido na periodização proposta no presente número da revista.

Durante o desenvolvimento da pesquisa, adotou-se metodologia que integra procedimentos histórico-interpretativos, qualitativos e quantitativos (Groat & Wang, 2006) para o alcance dos objetivos, entendendo que esse processo de modernização urbana abrangeu ações políticas, intenções coletivas e individuais, ideologias vigentes à época, e disponibilidades e limitações de recursos financeiros, revelando a cidade como “cruzamentos” (Salgueiro, 2001) condição em que as estratégias metodológicas combinadas viabilizam maior aproximação à situação urbana no momento investigado.

Nesse percurso metodológico, e tendo como um dos objetivos da pesquisa a compreensão da fisicalidade dos processos de modernização no espaço urbano, sua representação em cartografia por meio de mapas temáticos constituiu-se de ferramenta indispensável para visualizar sua distribuição ao longo dos períodos estudados. Desse modo, com o propósito de representar cartograficamente² as transformações observadas nos processos urbanos da cidade de Belém entre 1930 e 1960 e identificar seu alcance, levantaram-se dados em fontes diversas (documentos escritos, mapas, relatórios, fotografias, jornais oficiais e civis, crônicas, leis, entre outros) que foram posteriormente sistematizados, espacializados e interpretados, e cujos resultados serão apresentados na última parte deste artigo.

Desse modo, os mapas produzidos, mais do que se tornarem fidedignos registros da Belém de outrora, são meios de refletir como a sociedade conformou o espaço e foi conformada por ele. Nesse sentido, para interpretar as diferenças entre o planejado e o construído na capital do Pará, foi necessário a reelaboração da cartografia temática disponível a partir do respaldo documental. Para isso, foi utilizado o *software* Qgis, Arcgis e *Google Earth* para a elaboração de novos mapas que reflitam espacialmente a Belém delimitada tanto pelo período estudado neste artigo, como também por períodos anteriores, que nos oferecem dados relevantes para sua compreensão. (Figura 1)

O artigo estrutura-se, por um lado, de partes que articulam em uma reflexão teórica e crítica, os episódios detectados a partir da pesquisa empírica com os estudos que até o momento se produziram sobre o tema. Por outro lado, articula as questões locais com os temas vigentes sobre a modernização das cidades no período estudado, estabelecendo interfaces com outros campos do conhecimento como a história, a economia e a sociologia.

1. Sobre a cartografia como representação dos processos de modernização

A partir da perspectiva que compreende os mapas em um contexto mais amplo, entende-se que as cartas produzidas sobre a cidade de Belém se tornam registros não só das mudanças no aspecto físico da capital, mas também da sociedade que as produziu. As elites que se sucederam na administração do poder e riqueza da capital do Pará buscaram imprimir a sua visão que era, de certa maneira, uma proposta de civilidade e modernidade. As plantas produzidas nesse interregno registram o projeto civilizatório da elite gomífera parcialmente implantado. Em suma, este consistia em suplantando a cidade colonial, bucólica e atrasada por uma nova Belém moderna por meio da modernização do seu aspecto, das suas leis e da conduta de seus habitantes (Sarges, 2002).

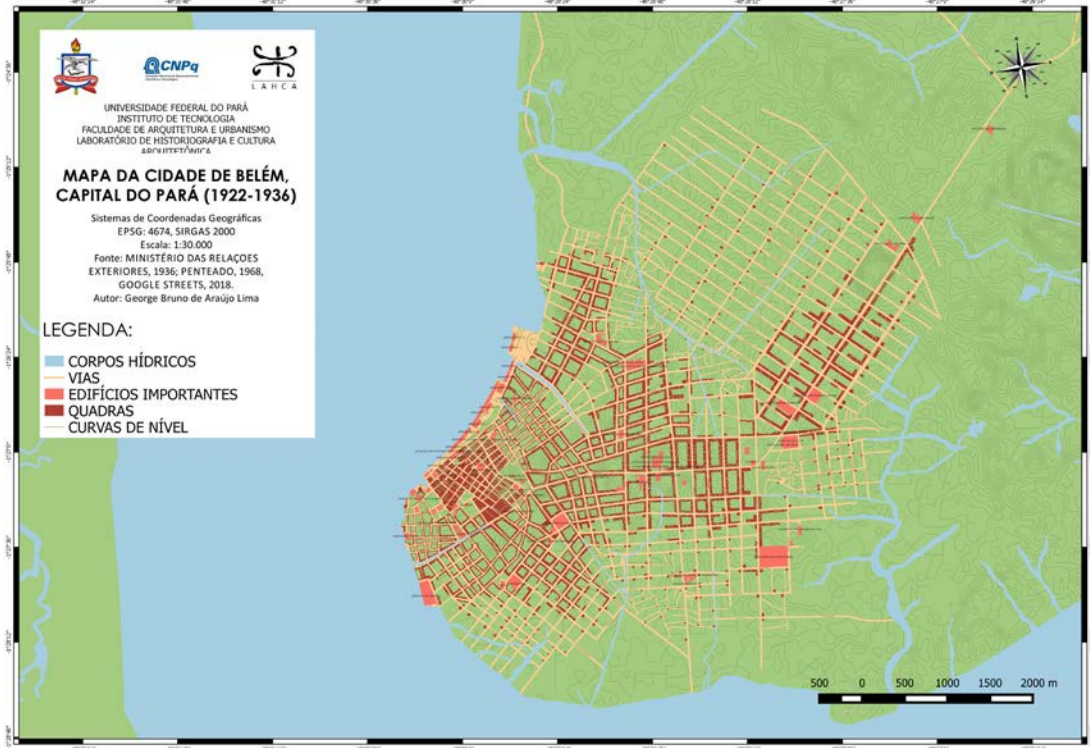


Figura 1. Mapa temático representando a cidade de Belém entre 1922 e 1936. Ministério das Relações Exteriores, 1936; Penteadó, 1968; Google Streets, 2018. Elaborado por George Bruno de Araújo Lima, 2018.

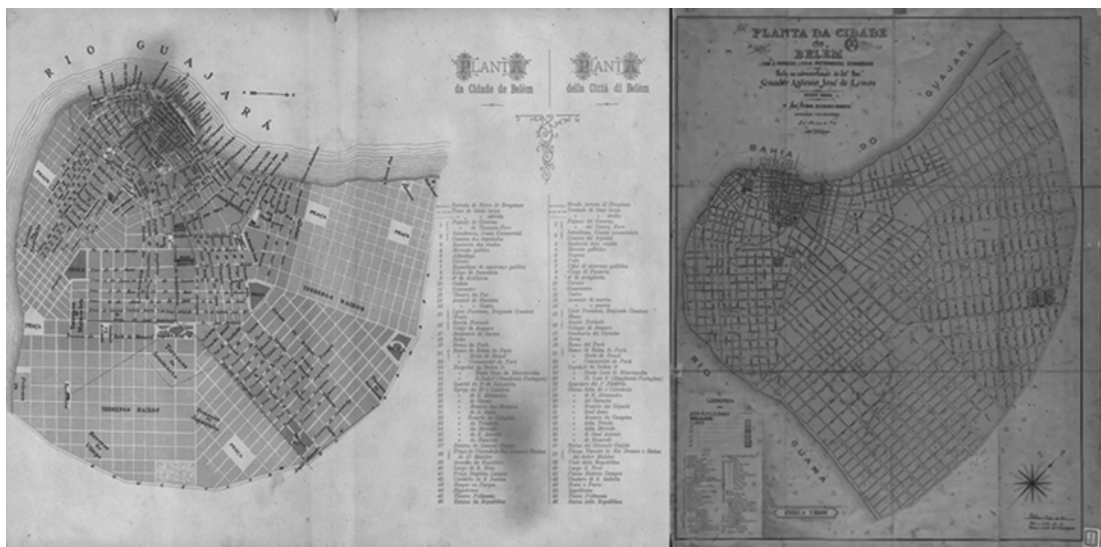


Figura 2. Planos de Manoel Odorico Nina Ribeiro (1883-1886) e José Sidrin (1905) respectivamente. Caccavoni, 1898; Belém, 1905.

Diante disso, adotou-se a cartografia produzida no período anterior como base para a interpretação dos processos de modernização de Belém no intervalo de 1912 a 1960: as Plantas da Cidade de Belém do Engenheiro Odorico Nina Ribeiro de 1883-86 e a de autoria do desenhista da Secção de Obras José Sidrin de 1905 (figura 2). Utilizaram-se também plantas da cidade encontradas em órgãos da administração pública do território municipal, como a “Planta da Cidade de Belém e dos Terrenos Situados à Direita do Guajará, até o Furo do Maguari” já citada anteriormente e a encontrada na Comissão Demarcadora de Limites, órgão do Ministério das Relações Exteriores. Após o redesenho dessas plantas por meio dos softwares de georreferenciamento *Qgis* e *Arcgis*, estas foram tomadas como representação dos processos observados e levantados na pesquisa empírica.

A relação entre os mapas produzidos em Belém e as características da sociedade que demandou a produção destas cartas suscitam questões relevantes. Uma concepção de cidade que se quer salubre, higienizada e racional, seja no sentido da representação da cidade real, ou na idealização de uma cidade modernizada, questões estas que ainda encontram vigência na proposta de cidade aqui retratada. Evidencia-se uma visão da cidade ordenada em quadrícula, com espaços verdes dispostos em vastas praças e bosques. Apesar da preocupação com a preservação das áreas verdes, os diversos rios que cortam o perímetro urbano são indicados somente pela denominação “terrenos baixos”. Assim, estes mapas registram uma cidade disciplinada a qual representa uma visão em que a ordem quadriculada é um meio para se atingir a civilização, uma clara influência do positivismo comtista (Faoro, 1992).

A medida que os avanços técnicos conduziram a uma maior precisão dos mapas, a retórica científica que os atribui um valor de reprodução fidedigna e imparcial da realidade ganhou força (Harley, 2005). Se os mapas fossem somente a representação objetiva da realidade física dos lugares tal qual no senso comum, as

cartas e seus elementos gráficos teriam pouco valor para essa pesquisa. Contudo, as cartas não podem ser reduzidas à imparcialidade ou aos elementos gráficos que as compõe. Na verdade, a neutralidade dos mapas é limitada. Como construções imaginárias do mundo, eles não só influenciam a nossa forma de encará-lo, mas também condicionam a forma de construí-lo (Fialho, 2010). No caso da cartografia urbana, estas relações entre espaço, identidade, memória e poder se tornam mais evidentes. Na cidade, o espaço onde as relações de mando são evidentes, a cartografia nasce da “necessidade de delimitar, conhecer e governar o território urbano” (Fialho, 2010, p. 110).

Contudo, nem só do poder de estratos sociais específicos se faz as cidades, mas sim de pessoas. É no ambiente da urbe em que as pessoas vivem, se envolvem com alguém, estudam, crescem, trabalham e morrem, de modo que o espaço construído suscita sensações as quais transcendem o físico para o campo existencial (Castello, 2007). Logo, a representação de uma cidade é também uma enciclopédia de lugares os quais compõe a memória coletiva e contribui na construção de uma identidade e pertencimento. Ao observarmos estas considerações, os mapas se tornam uma excelente forma de analisar um mundo reescrito em se tratando de relações e de práticas culturais, preferências e prioridades (Harley, 2005). Ao se relacionarem os dados ao espaço, a cartografia se torna um processo lógico para representação dos resultados obtidos. Por conseguinte, cômicos que “la dimensión espacial como un aspecto clave que permite un acercamiento a los complejos procesos urbanos” (Guardia, Monclús & Oyon, 1996, p. 115) a elaboração de mapas torna-se indispensável ao processo de interpretação deste campo de estudos.

Este ponto é especialmente relevante para uma revisão das interpretações que ao longo do tempo se fizeram sobre a história de Belém nas décadas aqui delimitadas. Evocam, por um lado, um sentido que embora pertinente da modernização da cidade, nos parece

totalizante. Por outro, sugerem que nessas décadas havia um cenário predominantemente decadente, que também não corresponde totalmente à realidade. A cartografia então opera e contribui para matizar tais absolutismos, novas interpretações podem ser abertas, a depender do espaço social e físico (Bourdieu, 2003) para o qual se mire.

As espacialização dos serviços públicos realizados na infraestrutura e serviço de transportes públicos, nos sub itens serviço de iluminação pública, transporte público por bondes transporte público por trens, serviço de abastecimento d'água, serviço de micro drenagem e coleta de esgotos, serviço de limpeza pública e coleta de lixo, arborização e jardins públicos, demonstram que, se por um lado havia uma restrição de recursos financeiros que permitisse a melhoria ou implementação desses serviços na cidade, existia nas instâncias político-administrativas certa vontade de legitimar e atender às áreas centrais da cidade com serviços mínimos necessários à manutenção da máquina administrativa, conforme se observam nas ações executadas e representadas nos mapas temáticos

2. Entre a decadência e a modernidade. Transformações em Belém entre as décadas de 1930 e 1960

A partir da década de 1930, um processo estatal e privado de modernização das estruturas urbanas começa a ocorrer de forma paulatina na cidade de Belém, no norte do Brasil. A gestão do presidente Getúlio Vargas (1930-1945) estabelece prioridades que alcançam capitais de norte a sul do país. É nesse período que a capital do Pará apresenta um movimento crescente de mudanças em seus espaços, que se inicia com a construção de novos edifícios, passando por ações que se observam também nos aspectos da infra estrutura básica da cidade.

Neste artigo, apresentam-se as relações entre as ações de modernização urbana realizadas e representadas em cartografia, o plano

de urbanização de Belém não realizado, mas que influenciaria as administrações posteriores, e as tramas que conformaram o "campo" (Bourdieu, 2003; Stevens, 2003). Estes processos ocorreram em três momentos distintos: Na então denominada "crise" da economia da borracha a partir de 1912, nos anos das administrações de Getúlio Vargas e do governo de Magalhães Barata, e no novo desenvolvimentismo com o presidente Juscelino Kubitschek na década de 1950.

Nos estudos que abordam as décadas de 1920, 1930 e 1940 em Belém, é comum a afirmação de um discurso de decadência, que perpassa principalmente os aspectos da infraestrutura urbana que havia sido construída de 1897 a 1911. Essa visão de decadência merece ser revisada, e pode ser uma via de mão dupla, na medida em que essa destruição de um passado de fausto, em certa medida idealizado, produziria um ideal de modernidade que era ansiado por uma parte da sociedade. Esse discurso (Chaves, 2016) suscita questões que definem o auge e o ocaso da economia da borracha como causas do fausto, da estagnação e decadência a partir da década de 1920.

No caso de Belém, essa ideia contrastante entre uma cidade rica e moderna e seu oposto pobre e atrasado, aparece como dado histórico quase uma década após minguarem os recursos econômicos, especificamente nas crises das décadas de 20, 30 e 40. Porém, como bem nos sinaliza Le Goff (2012), o conceito de decadência é um dos mais confusos aplicados no domínio da história. E diz mais: "(a decadência) nunca se opôs diretamente ao 'progresso'" (p. 362). Acrescenta ainda que a maioria das teorias sobre a decadência de autoria de pensadores, de grupos ou de sociedades, utilizam esse termo para sobrepor o seu pessimismo com uma crença de renovação. Essa renovação está no cerne da ideia de modernização que se encontra vigente na Belém desses tempos.

A observação de Bolle (2008) apud Chaves (2016) constata que na perspectiva de uma história de longa duração, os períodos anterior

e posterior, inclusive os de “modernização”, sempre foram também de decadência e degradação. Diz ainda: a concepção de um “tempo de decadência”, em contraste a um tempo de “auge” e “esplendor” é portanto relativizada (Chaves, 2016, p. 79). Esse ideal é assimilado paulatinamente nos meios políticos e sociais da cidade de Belém, e tem, por um lado, um viés que é claramente ideológico, posto que era o *leitmotiv* de uma nova administração pública que se instalava no poder central a partir de 1930, e, por outro lado, no nível local, pretendia apagar o desastre que o fim da economia da borracha havia suscitado, não porque as sementes da *Hevea brasiliensis* teriam sido contrabandeadas à Ásia e dado origem a um novo centro de produção da borracha, mas pelo endividamento que o intendente Antônio Lemos deixou para as posteriores administrações, que não tiveram solvência para arcar com tal responsabilidade.

O discurso da modernização passa a fazer parte da agenda de ações políticas dos governadores e intendentes locais como Magalhães Barata, José Carneiro da Gama Malcher, Abelardo Condurú, Alberto Engelhard, Rodolfo Chermont e o general de divisão Alexandre Zacarias de Assumpção. Estas ações se concentraram principalmente nos setores de infraestrutura pública, em espaços centrais da cidade. Verifica-se o impulso a uma nova modernidade empreendida pelos grupos mais abastados da sociedade, enlaçada àquela dialética que nos aponta Gorelik, (1999) “entre a modernização –os processos duros de transformação, econômicos, sociais, institucionais– e o modernismo, as visões e valores por meio dos quais a cultura busca compreender e conduzir estes processos” (p. 58), materializada por meio dos equipamentos, edifícios, mobiliários urbanos e infraestrutura, alterando, dessa maneira o modo de vida local. Embora em um cenário de pouco dinamismo econômico e de frágil institucionalidade (na década de 1940 Belém foi administrada por mais de dez prefeitos), renova-se essa vontade ideológica de uma cultura para produzir um determinado tipo de transformação estrutural.

Assim, a cidade antecipa e acolhe essa ideia de modernidade (Vicentini, 2004; Gorelik, 1999).

O Brasil e, por conseguinte, a capital paraense, ainda apresentavam nessas primeiras décadas do século XX condições sociais degradantes de uma sociedade recém saída do processo da escravidão, cujas consequências sociais não haviam sido remediadas por meio da assimilação plena da mão-de-obra negra ao mercado de trabalho, a industrialização incipiente de substituição das importações, e os altos índices de concentração de renda a nível local e regional (Fausto, 1995). No intuito de superar este *déficit*, determina-se em cidades capitais da América Latina, a modernização, que se dará principalmente sob os auspícios da modernidade europeia (Capel, 2006). Utiliza-se o termo “determinado” uma vez que esta postura não refletia uma vontade geral de adequar-se aos paradigmas modernos, pelo contrário, ela se impôs de tal sorte que, para mudar as características responsáveis pelo atraso nacional, o estamento dominante passa a empreender propostas modernizantes sem que fosse modificada a estrutura social (Faoro, 1992). Em Belém, este panorama não diferiu do restante do país.

A queda da produção da borracha, então o único eixo onde se sustentava a economia paraense, aprofundou a fenda da crise econômica da região. Então, a partir de 1930, prenuncia-se uma solução: a economia dos EUA, uma vez que era o principal comprador da borracha da Amazônia, ainda que em crise. Durante os anos da Segunda Guerra Mundial, a Amazônia passou a suscitar interesses do governo norte-americano, principalmente para a construção de bases aéreas. Belém, por sua posição estratégica e pelo passado de uma economia extrativista e produtiva da borracha, assim como outras cidades amazônicas, no Brasil e fora dele, também é alvo das investidas do governo estadunidense. Associam-se as cidades às possibilidades quase infinitas de assegurar empreitadas econômicas e modernizantes para as políticas dos Estados Unidos da América (Weinstein, 2007).

Em relatório de 1928, o governador Eurico Freitas Valle (1930) anuncia projeto de Henry Ford para o replantio da *hevea brasiliensis* com o objetivo de reaquecer a economia da borracha. Cria-se, em função disso a cidade de Fordlândia no coração da Amazônia paraense. Esta iniciativa teve forte participação do Estado que ampliou sua presença por meio da criação de novas instituições e do subsídio dado aos projetos norte-americanos (Chaves, 2016, p. 35). Essa medida deu o tom das políticas que iriam ser pensadas também para a cidade de Belém, principalmente a partir de década de 1940. Iniciava-se assim um novo momento dessa modernização, que se consumaria com os chamados “Acordos de Washington”³ assinados em 1943. Na prática, esses acordos buscavam intensificar o comércio com a borracha, embora para o governo central brasileiro fosse clara a ideia de inserção da região no cenário do capital internacional por meio do processo de ocupação dos “vazios” existentes no espaço amazônico. Com o final dos Acordos, o saldo de investimentos na cidade de Belém não pareceu muito positivo. Porém, se quantitativamente as mudanças não foram significativas, o salto qualitativo, no que se refere às mudanças no cotidiano da população, foi considerável (Chaves, 2017; Becker, 2001).

Neste período, o governo municipal e o governo estadual permaneciam agindo diariamente na conformação e manutenção da infraestrutura, serviços de transporte e sistema viário da capital. Durante a Segunda Guerra Mundial como decorrência dos acordos e da invasão japonesa nas colônias britânicas asiáticas produtoras de borracha (Fausto, 1995), Belém sofre um influxo de investimentos nacionais e americanos que alteram pontualmente a paisagem da cidade. A capital do Pará torna-se base de operações militares com a construção de novas instalações militares aliadas às obras de drenagem que visavam atenuar as condições propícias à proliferação de pragas e doenças. Das obras de drenagem destacam-se a construção do dique que dará origem à Avenida Bernardo Sayão, a drenagem da

Travessa Padre Eutíquio e a Avenida Almirante Tamandaré (Belém, 1945). Novos investimentos econômicos do governo federal na extração da borracha melhoram temporariamente a praça de comércio paraense com números positivos na arrecadação estadual durante a guerra (Pará, 1944; Pará, 1940; Belém, 1945). Entretanto, passado esse momento esufuziante, as condições financeiras degradam-se novamente (Belém, 1948; Pará, 1950) e o ritmo das mudanças arrefece.

Na década de 1940, por um lado, os símbolos falidos da economia da borracha mostrariam o decréscimo dos investimentos públicos na cidade: falta de manutenção e deterioração de infraestruturas, crises de abastecimento alimentício, do sistema de transportes público, elétrico e de água. Por outro lado, enquanto as iniciativas de caráter pontual em vários bairros de Belém desde a década de 1930 intentavam mascarar a séria crise dos serviços públicos, em 1942, a atividade comercial surgida com a segunda guerra e a presença de militares norte-americanos na cidade, fomentariam alguns avanços: construção do porto, da base aérea de Val de Cans, incremento da população, fatores que impulsionaram um repensar a cidade e seu desenvolvimento (Chaves, 2017). Assim, se originaram novas ideias de modernização vinculadas, agora, a um estatuto que buscava planificar o futuro da cidade. Essa será a incumbência do Plano de Urbanização do engenheiro Jerônimo Cavalcante, que assume o posto de intendente municipal a convite do governador Magalhães Barata. Os Acordos de Washington oportunizaram o incremento de recursos e o plano de Cavalcanti buscaria, na perspectiva de modernizar e melhorar a cidade, uma transformação radical do traçado urbano em toda a Primeira Léngua Patrimonial.⁴

Em 1947 o governo do Estado finaliza a estatização da companhia de eletricidade que servia a capital, a inglesa *Pará Elétric*. No geral, os serviços públicos continuavam funcionando precariamente, exigindo mudanças como a substituição do sistema de transporte com bondes por ônibus de empresas

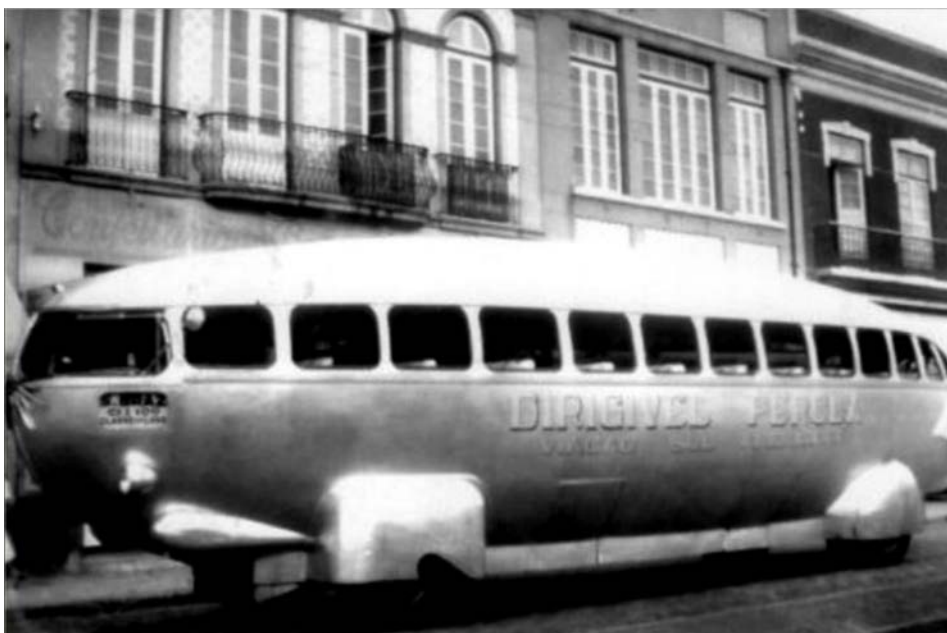


Figura 3. Ônibus pertencentes à viação Triunfo, uma das empresas que prestavam o serviço de transporte rodoviário na capital do Pará. O seu formato peculiar referenciado nos balões dirigíveis lhe conferiu a alcunha de Zepellins. Disponível em <https://fauufpa.org/>.

terceirizadas. (Figura 3) Outros serviços como o abastecimento de água e alimentício merecem a atenção dos administradores. Neste final de década, entre 1946 e 1948 são construídos pelo menos quatro mercados de bairro, com vistas a superar a carência de abastecimento alimentar (Chaves, 2016).

Nas periferias, ações de modernização se centravam em intervenções para mitigar a falta de saneamento, limpeza e urbanização de áreas que tinham entre suas medidas a proibição de se construir casas precárias, as “barracas”, em vias importantes. Assim, enquanto o centro da cidade começa a ser a sede dos novos e modernos edifícios, principalmente na Avenida 15 de Agosto, os subúrbios se tornavam cada vez mais distantes, física e socialmente, dessa cidade moderna. A modernização que se inicia na década de 1950 apela a uma nova imagem da cidade: verticalizada, urbanizada, metropolizada.

Na década de 1960, o embate entre a decadência e a modernização se explicita no sucateamento dos serviços públicos: transportes públicos sem manutenção, serviço de energia elétrica deficiente, problemas de abastecimento de alimentos, destruição dos trilhos da Estrada de Ferro de Bragança, cuja desaparecimento foi decretada em 04 de agosto de 1966, por meio do decreto 58.992, cujas atividades foram paralisadas no dia 31 de dezembro de 1965 (Pantoja, 2014, pp. 71-72). Decretar o fim de um serviço público não foi a única maneira que os serviços implementados ao longo de mais de três décadas foram desaparecendo em Belém. As paradas de ônibus e abrigos de passageiros, os *clippers* que continuariam a ser construídos até o início da década de 1940, foram pouco a pouco sendo demolidos por ordem dos sucessivos administradores municipais. O último deles seguiu em funcionamento até pelo menos 1972 (Chaves, 2016).

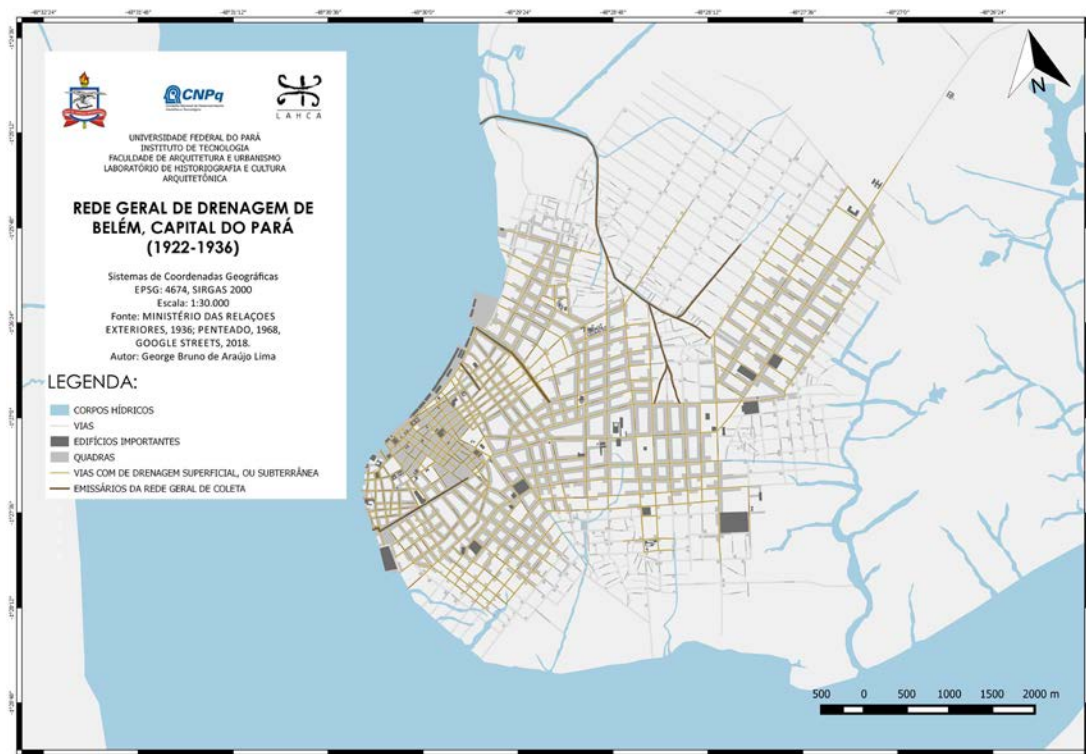


Figura 4. Mapa temático que representa o sistema coletivo de coleta de esgoto, sem distinção entre os sistemas de micro drenagem e as galerias de esgoto. Ministério das Relações Exteriores, 1936; Penteado, 1968; Google Streets, 2018. Elaborado por George Bruno de Araújo Lima, 2018.

Portanto, o binômio decadência versus modernização não aparece, no caso de Belém, de forma dicotômica como se pressupõe nas narrativas que abordam esse período pós economia da borracha. Ao contrário, é um par que oscila entre a percepção de decadência daqueles que viviam nas áreas centrais da cidade, que consideravam decadência as perdas de seus objetos pessoais como pianos ou na mudança das residências luxuosas para outra mais modesta, enquanto a população das áreas periféricas, percebia e aceitava os novos espaços criados por uma nova modernização embelezadora e pontual dos anos 20 e 30. Assim, em um mesmo espaço poderia se identificar um nicho de modernização em praças embelezadas, coexistindo com a crise de abastecimento alimentar que enfrentavam as classes mais desfavorecidas, mas que também afetava as famílias mais abastadas. Portanto, decadência e modernização eram faces da mesma moeda, variando seu grau de incidência e sua percepção no espaço da cidade.

3. Os indicadores de modernidade: o giro incerto entre a modernização e a estagnação nas áreas centrais da cidade

Os dados levantados para este artigo foram sistematizados segundo os indicadores de urbanidade (Collado, 1999) que materializaram os processos de modernização observados em Belém, especialmente na infraestrutura, serviço de transportes e sistema viário. Devido à vastidão do campo semântico desses termos os indicadores foram subdivididos na infraestrutura em serviço de esgotos e drenagem pluvial, abastecimento d'água, coleta e destinação do lixo, iluminação pública, serviço de arborização e jardins públicos, serviço de telégrafos e serviços de telefonia; no serviço de transportes públicos foi dividido em transporte público por bondes, transporte público por ônibus, uso de automóveis, assim como transporte público ferroviário; e no sistema viário foi detalhado segundo o tipo de mudança realizada, vias abertas e vias pavimentadas.

Com relação à infraestrutura, os serviços de esgotos e drenagem pluvial aparecem com frequência na Secção de Obras Públicas do relatório escrito pelo prefeito de Belém Rodolfo Chermont (1948). Enumeram-se obras de pequena envergadura, como a construção de sarjetas e bordaduras relacionadas à drenagem das águas superficiais oriundas das chuvas. Lista-se, ainda, uma série de reformas na rede geral de drenagem pluvial e esgotos (figura 4), sem que seja encontrada qualquer indicação do aumento da rede geral de esgotos. Nos demais relatórios analisados, só se encontraram obras semelhantes a estas.

Quanto ao abastecimento de água, destaca-se a construção e inauguração da Estação de Tratamento de Água de São Brás, cuja caixa d'água em estrutura metálica, constitui símbolo da modernização do início do século XX (figura 5), a qual bombeava água dos mananciais do Utinga diariamente por meio de grandes adutoras e conta com usina particular para a geração da energia necessária para o bombeamento das águas, uma vez que o serviço era recorrentemente interrompido pela Companhia de Eletricidade Paraense (Pará, 1940). Nos relatórios de José Carneiro da Gama Malcher (1940) nota-se a expansão da rede de abastecimento d'água na cidade, para, em seguida, como foi observado no relatório do governador Luíz Geolás de Moura Carvalho (1950), este ritmo diminuir para a realização de reformas nos encanamentos. (Figura 6).

Construído na virada do século XIX para o XX, o forno crematório de importante avenida da cidade, a Alcindo Cacela, já apresentava necessidade de reformas na década de 1940. No relatório do prefeito Rodolfo Chermont (1948) encontra-se a realização de uma reforma no citado forno. Contudo, esta reforma se limitava a intervenções superficiais. Da mesma forma a insuficiência dos serviços de limpeza municipais já causava impactos ambientais noticiados desde o ano de 1913 (Belém, 1913), uma vez que o lixo não incinerado era depositado ao longo dos igapós e capinzais do município. (Figura 7)



Figura 5. Caixa de Água de São Brás. Sua estrutura em ferro foi importada da Europa, tornou-se marco visual e símbolo de modernidade em Belém. Disponível em: <http://www.forumlandi.ufpa.br/biblioteca-digital/foto/caixa-dagua-de-sao-braz-em-1898>.

Como nova medida paliativa, realiza-se uma revisão administrativa da coleta do lixo. O Serviço Externo, divisão do Departamento de Limpeza pública divide a cidade em 10 novos distritos para a coleta do lixo (Belém, 1948).

Quanto à iluminação pública, multiplicam-se nos relatórios as reclamações acerca do serviço falho oferecido pela Companhia de Eletricidade Paraense. No relatório apresentado pelo governador major Luiz Geolás (1950), torna-se clara a preocupação do governo estadual quanto ao estado da iluminação pública da cidade, conforme explica o governador: “entre os problemas de vulto encontrava-se os de fornecimento de água potável e de energia elétrica como já é do conhecimento de VV Excias” (Pará, 1950, pp. 14-15). Entretanto, as obras se limitam a alterações na corrente do cabeamento e transformações de tensão, sem que haja aumento da capacidade geradora de energia ou em sua distribuição. A espacialização desses dados nos permitiu visualizar a extensão de implantação desse serviço na cidade. (Figuras 8 e 9)



Figura 6. Mapa temático que representa a rede geral de abastecimento de água da capital. Ministério das Relações Exteriores, 1936; Penteadado, 1968; Google Streets, 2018. Elaborado por George Bruno de Araújo Lima, 2018.

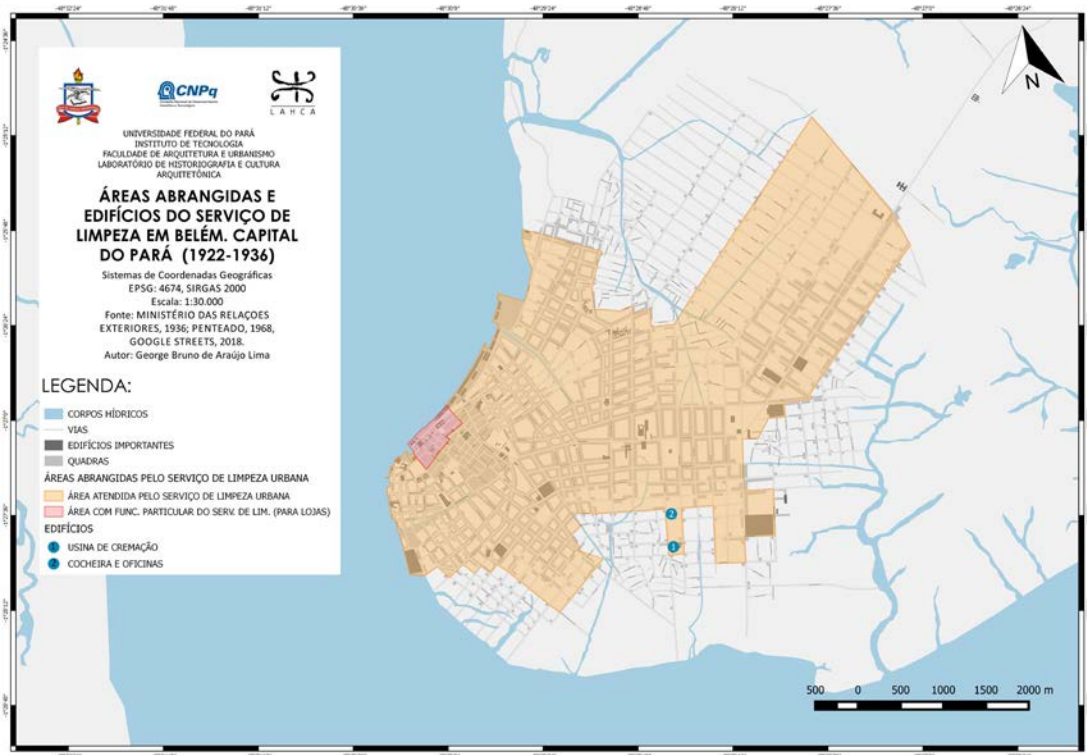


Figura 7. Mapa temático representando a área abrangida pelo serviço de limpeza pública da capital e os principais logradouros relacionados ao tratamento do lixo na capital durante o período. Ministério das Relações Exteriores, 1936; Penteadado, 1968; Google Streets, 2018. Elaborado por George Bruno de Araújo Lima, 2018.

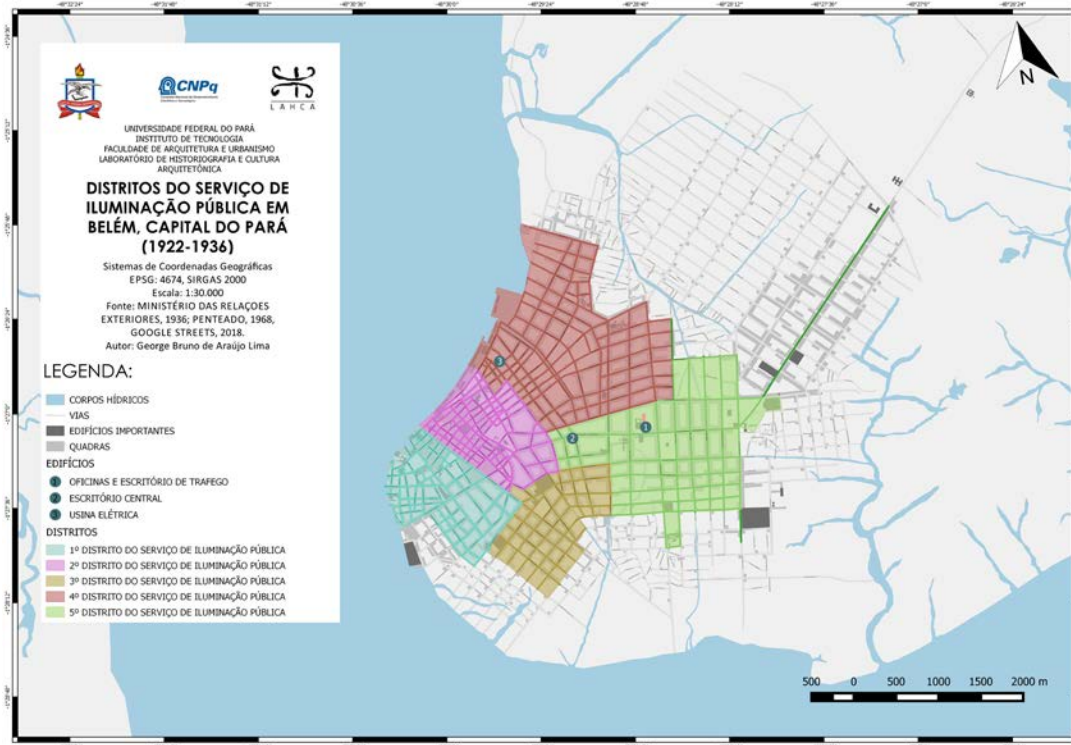


Figura 8. Mapa temático que representa os distritos do serviço de iluminação pública da capital em 1936 e os principais logradouros da companhia concessionária de energia da época a *The Pará Electric Railways Lighting Company*. Ministério das Relações Exteriores, 1936; Penteado, 1968; Google Streets, 2018. Elaborado por George Bruno de Araújo Lima, 2018.



Figura 9. Mapa temático representando as vias com iluminação com o sistema de iluminação pública e os principais logradouros da companhia concessionária de energia da época a *The Pará Electric Railways Lighting Company*. Ministério das Relações Exteriores, 1936; Penteado, 1968; Google Streets, 2018. Elaborado por George Bruno de Araújo Lima, 2018.

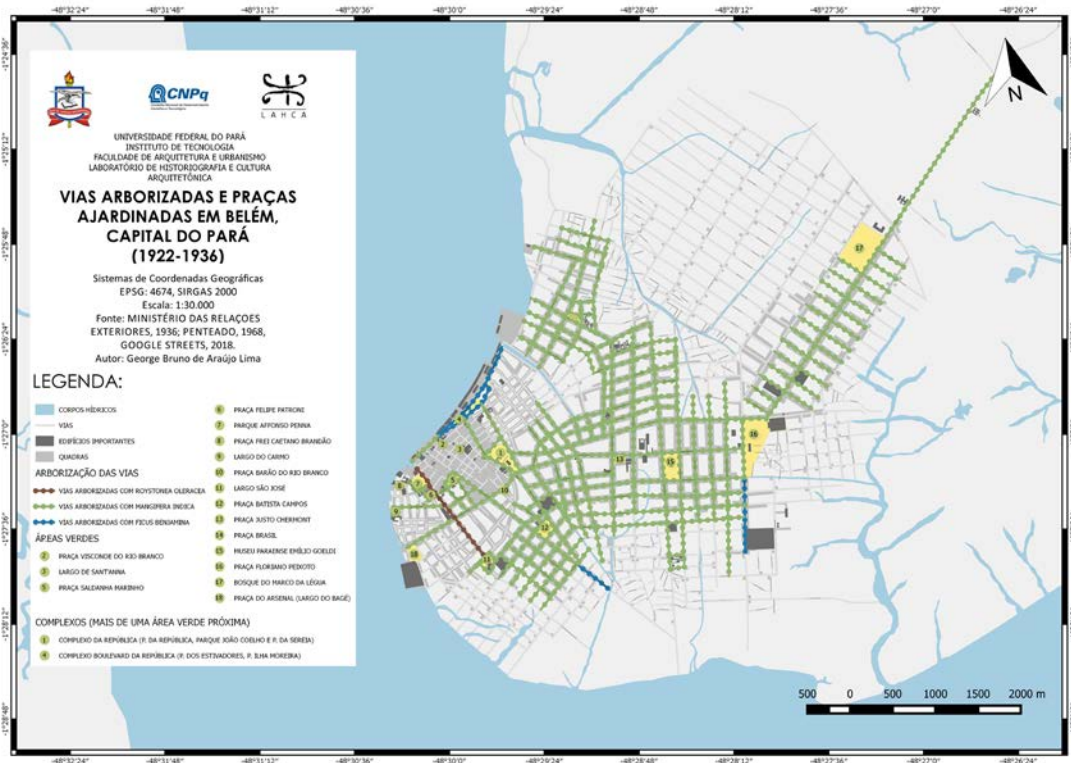


Figura 10. Mapa temático representando as vias arborizadas segundo a espécie e os principais logradouros públicos arborizados. Ministério das Relações Exteriores, 1936; Penteadado, 1968; Google Streets, 2018. Elaborado por George Bruno de Araújo Lima, 2018.

Segundo os dados obtidos no relatório elaborado pelo prefeito Rodolfo Chermont (1948), o serviço de arborização e jardins públicos da cidade, apresentou melhoria considerável com a construção de diversas praças públicas. (Figura 10) Entretanto, não se encontrou nenhum registro no aumento do número de ruas arborizadas no período, ainda que o horto municipal continuasse operando na manutenção da arborização existente:

e assim foram no período administrativo que aqui nos reportamos, realizadas obras diversas, que foram da restauração de pequenos, mas capitais detalhes, ajardinamento, pintura, calçamento e recalçamento à reforma geral das praças Almirante Tamandaré, Estado do Maranhão, Frei Caetano Brandão, do Carmo, Amazonas, do Relógio, D. Pedro II, Barão do Rio Branco, Visconde do Rio Branco, do Rosário, Felipe Patroni, Brasil, Estado de São Paulo e General Magalhães. (Belém, 1948, p. 45)

Na década de 40, a realidade dos serviços de transporte que utilizavam os bondes pautava-se na inexistência dos horários, mau estado de conservação dos carros, insuficiência no número de veículos em relação à demanda por locomoção da população e sua má distribuição entre as linhas (Pará, 1944). Magalhães Barata (1944) atribui o estado precário de preservação dos bondes à Segunda Guerra Mundial, uma vez que as peças utilizadas para a manutenção dos carros eram importadas dos países que estavam com suas indústrias dedicadas ao esforço de guerra. O prefeito Alberto Engelhard (1945) passa a utilizar a força policial para colocar bondes com defeitos em circulação na cidade. Além destes problemas, somava-se a insuficiência das linhas que “com exceção da linha da Pedreira construída em 1927, são as mesmas que a empresa concessionária iniciou as suas atividades em 1907” (Belém, 1945, p. 64). Sob estas circunstâncias, o contrato de transportes públicos por Bondes com a *The Pará Electric Railways and Lighting Company* foi cancelado. (Figuras 11 e 12).



Figura 11. Mapa temático com as linhas de bondes que representa o sistema de transporte público realizado por bondes na capital do Pará realizado pela companhia *The Pará Electric Railways and Lighting Company*. Ministério das Relações Exteriores, 1936; Penteado, 1968; Google Streets, 2018. Elaborado por George Bruno de Araújo Lima, 2018.



Figura 12. Mapa temático com os tipos de linhas de bonde na capital. Ministério das Relações Exteriores, 1936; Penteado, 1968; Google Streets, 2018. Elaborado por George Bruno de Araújo Lima, 2018.

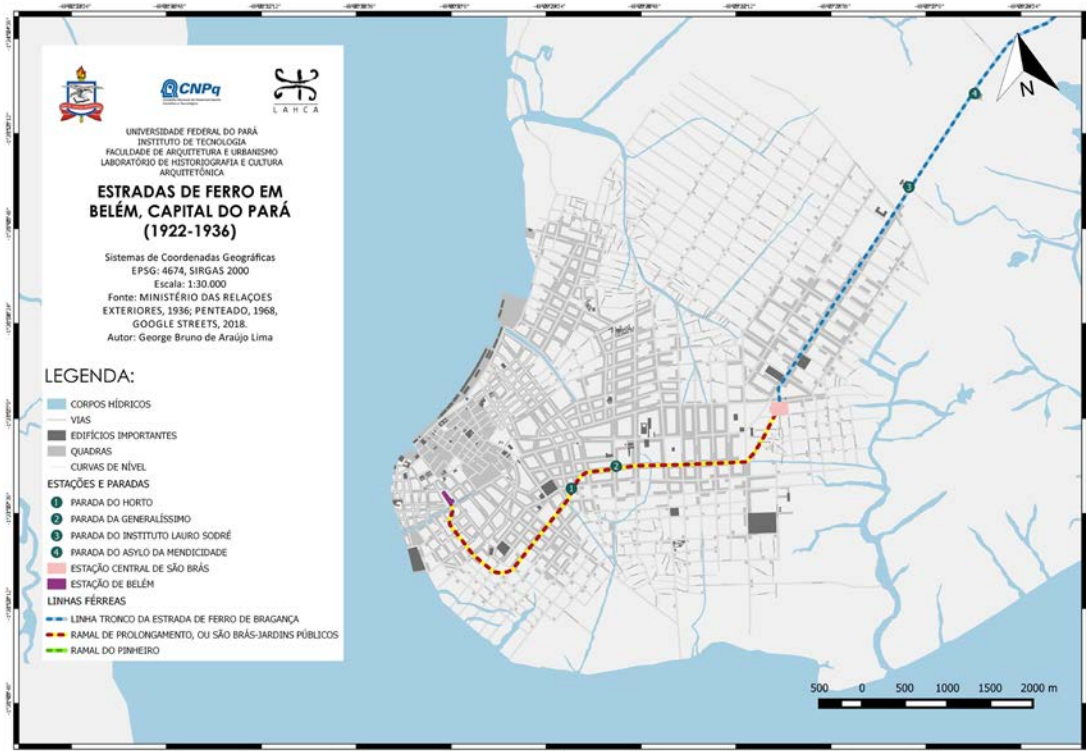


Figura 13. Mapa temático com as estradas de ferro na capital do Pará. Ministério das Relações Exteriores, 1936; Penteadado, 1968; Google Streets, 2018. Elaborado por George Bruno de Araújo

No relatório apresentado à assembleia estadual pelo governador Alexandre Zacarias (1955), consta na secção denominada “Delegacia Estadual de Trânsito” o Plano Diretor de Trânsito, o qual era constituído por quatro subdivisões: “Plano de Circulação e paradas de ônibus; Plano de Circulação geral; Plano de Sinalização; Plano de Estacionamento” (Pará, 1955, p. 10). A falta de regulamentação do trânsito de veículos e do transporte público por ônibus desencadeava diversos problemas ao tráfego nas principais artérias da cidade no momento em que a frota de veículos se tornava mais numerosa. No mesmo relatório (1955), acusam-se problemas graves de circulação na Rua Conselheiro João Alfredo, que por sua importância comercial, tornava-se passagem obrigatória das linhas de ônibus. Da mesma forma, a centralidade do Ver-o-Peso fazia todas as rotas se direcionarem a ele, causando congestionamentos nas vias imediatamente próximas ao mercado. No segundo volume de sua obra, Penteadado (1968) apresenta um mapa com as linhas de ônibus existentes em Belém, porém, apesar de crescente, a frota veicular particular da capital ainda era restrita:

Existem atualmente em tráfego, devidamente plaqueados na Delegacia de Trânsito, três mil setecentos e setenta e um (3.771) veículos, assim distribuídos: automóveis particulares: 912. Automóveis de aluguel: 345; automóveis oficiais: 268; ônibus: 449; caminhões: 858; bicicletas: 550; carroças: 185; carrocinhas: 110; ambulantes: 30; estivas: 37; motocicletas: 27. (Pará, 1955, p. 11)

Em relação ao transporte ferroviário, a incorporação pelo governo federal da Estrada de Ferro de Bragança seguida da assimilação administrativa da mesma pela Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) em 1957, tornou rarefeitas as informações obtidas em relatórios administrativos estaduais e municipais. Entretanto Ferreira (In, IPHAN, 2017) afirma que em 1960, 5 anos antes da última viagem na ferrovia, o governo do presidente Juscelino Kubitschek implantou por meio de um convênio com a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SPEVEA) o ramal do entroncamento, ligando a estação de mesmo nome ao porto passando pela atual Avenida Pedro Álvares Cabral, denominada na

época de Rua dos Trilhos. A finalidade deste ramal ferroviário seria facilitar o escoamento da produção de cimento da Fábrica de Capanema. (Figura 13)

.Quanto ao sistema viário, após o período em que diversas vias de grande importância foram abertas na capital, a exemplo da Avenida 15 de Agosto, atual Presidente Vargas (figura 14), Avenida Serzedello Corrêa, *Boulevard Castilhos França* e as travessas e avenidas que compõem atualmente o bairro do Marco e da Pedreira, são raros os registros nos relatórios de propostas de abertura de novas artérias nas áreas estudadas.

Entretanto, na cartografia disponível utilizada para a confecção dos mapas aqui apresentados, destaca-se a abertura da Estrada de Tavares Bastos, da Estrada de Rodagem que posteriormente se tornará a Rodovia Arthur Bernardes, ambos presentes na “Planta da Cidade de Belém e dos terrenos situados à direita do Guajará, até o furo do Maguari” de 1936. (Figura 15) Outra via construída durante o período é a atual Avenida Bernardo Sayão sobre o dique americano (Belém, 1945).

Ao se tratar da pavimentação das vias, foram encontrados diversos registros nos relatórios acerca da sua manutenção, assim como expansão do número de artérias pavimentadas. Das obras realizadas neste período, destaca-se a pavimentação da Avenida Pedro Miranda, principal acesso ao Bairro da Pedreira, naquele momento, área periférica da cidade.

Após a saída forçada do intente Antônio Lemos em 1911 e a *debacle* da borracha (Pará, 1912), o governo municipal gradualmente diminui o ritmo de investimento nos processos de modernização da capital. As transformações aceleradas não foram realizadas somente com os lucros auferidos com as atividades econômicas municipais e estaduais, mas também com diversos empréstimos no exterior contraídos com bancos ingleses e franceses (Belém, 1905). Diante disso, desencadeia-se uma grave crise financeira na administração pública. Estas condições econômicas frágeis incorrem no corte dos investimentos em



Figura 14. Avenida Presidente Vargas em 1950. Disponível em <http://fragmentosdebelem.tumblr.com/post/30313052413>.

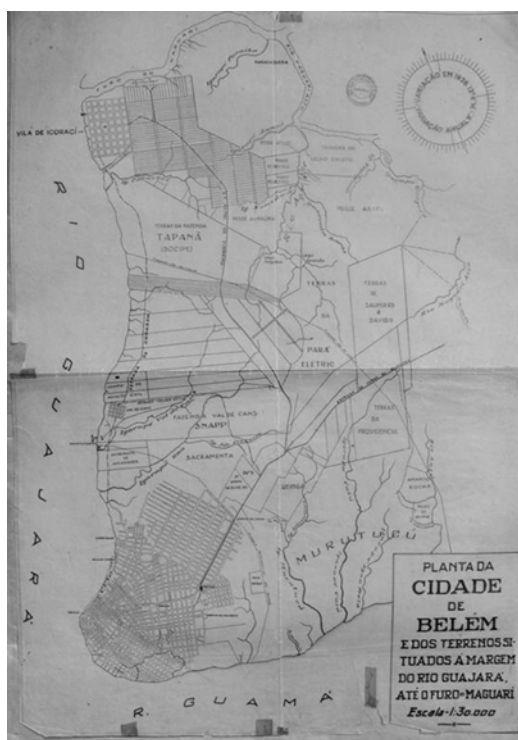


Figura 15. Planta da Cidade de Belém e dos terrenos situados à direita do Guajará, até o furo do Maguari. Ministério das Relações Exteriores (MRE), 1936.

infraestrutura, principalmente nos serviços de abastecimento público de água, eletricidade e transportes por bondes, agravando-se com a crise econômica internacional de 1929, atingindo os capitais e a indústria local e deprimindo economicamente ainda mais a região (Chaves, 2008).

Esta crise dilapida as bases econômicas nacionais resultando na instabilidade do regime instituído pela proclamação da república em 1889, de tal sorte que Getúlio Vargas, liderando um grupo de componentes do exército ligado ao Movimento Tenentista derruba o presidente Washington Luiz e estabelece o “Governo Provisório” (Fausto, 1995). O novo governo demanda novas linguagens arquitetônicas e urbanas que manifestem o regime recém-instituído. Nesse sentido, em Belém, são erguidos novos edifícios cuja linguagem modernizante busca identificar o novo regime com a mais recente arquitetura baseada nas premissas da arquitetura moderna (Chaves, 2004).

Inicialmente, o governo se identifica com uma arquitetura cujo arranjo das formas e materiais é influenciada pelo *Art Déco* da *Exposition Internationale des Arts Décoratifs et Industriels Modernes* realizada na Paris

de 1925 (Benévolo, 2001). Esta arquitetura se manifesta, por exemplo, no Edifício dos Correios (1939) na Avenida Presidente Vargas (figura 16), assim como na escola Vilhena Alves (1938).

Em relação às práticas urbanas, permanece como paradigma o higienismo vigente desde a época da borracha e os novos edifícios que são exaustivamente utilizados pelo governo na propaganda vinculada às revistas e jornais alinhados ao regime (Chaves, 2004). Realizam-se uma série de intervenções que devido às limitações econômicas e políticas não conseguem resolver as deficiências na infraestrutura, transportes e sistema viário da capital.

Desse modo, estas transformações eram determinadas por planos e pela legislação sistematizada no “Código de Polícia Municipal” elaborados ainda no início do século XX pelo intendente Antônio Lemos cujas diretrizes correspondiam às demandas da oligarquia da borracha, ainda forte na condução do governo local no intervalo adotado neste artigo. Diante disto, é válida a digressão sobre os planos da cidade elaborados nas últimas décadas do século XIX e início do século XX, como representação de uma cidade idealizada.



Figura 16. Sede dos Correios em Belém na atual Avenida Presidente Vargas em 1940. Disponível em: <http://www.conradoleiloeiro.com.br/catalogo.asp?Num=1880>.

Este modelo persiste apesar do enfraquecimento das condicionantes que o configuraram. Esse estado só se modificará na década de 1940, com a aproximação do fim da segunda Guerra Mundial. O regime estabelecido em 1930 se alinha ao nazi fascismo de Hitler e Mussolini e passa a se denominar “Estado Novo” (Fausto, 1995). Isto se manifesta na arquitetura por meio da introdução de um carácter grandiloquente dos edifícios, vide o novo prédio do Ministério da Guerra construído na então capital, Rio de Janeiro. Em relação à capital do Pará, o tom ufanista da propaganda realizada sobre as ações, e a construção em altura assumem maior importância na constituição de uma imagem de cidade moderna (Chaves, 2008).

Em decorrência disto, o imperativo imobiliário desencadeado pela restrição das áreas na capital providas de infraestrutura, encontra nos edifícios altos, uma dupla solução: melhor aproveitamento no uso do solo, assim como se tornam símbolos do desenvolvimento e da modernização ao incorporar as novidades técnicas do concreto armado, aço e elevador (Chaves, 2011). De uma forma incipiente, inicia-se a construção de edifícios ao longo do principal eixo de expansão da cidade composto pelas Avenidas 15 de Agosto, Avenida Nazaré, Avenida Independência e Avenida Tito Franco, iniciativas nas quais predominavam o investimento privado a partir de 1940 (Chaves, 2004).

A solvência destes investimentos imobiliários seria garantida pelo público alvo ao qual se destinava estas construções: a elite de Belém (Chaves, 2011). Entretanto, os grupos mais abastados ainda habitavam os palacetes da borracha com seus amplos jardins e compartimentação eclética. Assim, as plantas dos apartamentos nesses novos edifícios se adaptam às exigências da elite local: cômodos amplos divididos em ambientes determinados seguindo usos típicos dos palacetes. É interessante notar como os investimentos em infraestrutura da capital e configuração de um novo sistema de transportes, cujo modal se torna rodoviário e emprega maciçamente ônibus, se concentra nas áreas onde residiam esses grupos em suas novas moradias.

A culminância desse processo se deu com a conclusão e inauguração do segundo bloco de apartamentos do Edifício Manuel Pinto da Silva em 1960, como construção mais alta da capital. Nessa época, Belém recupera-se economicamente em relação ao endividamento da borracha, enquanto novos investimentos relacionados às políticas de integração da Amazônia ao resto do país dos governos pós-1945 conferem nova dinâmica econômica à região, ainda que baseadas novamente no extrativismo, desta vez mineral. Essas políticas se efetivam ou pelo menos se intensificam com a construção das rodovias Transamazônica e da Belém-Brasília na década de 70, promovendo ao mesmo tempo abertura aos produtos externos, e a diminuição da produção local. Engenheiros e arquitetos recém formados no curso de Arquitetura da Universidade Federal do Pará, estabeleciam a nova arquitetura: a arquitetura moderna materializava-se na modernização dos novos espaços públicos e privados da capital paraense.

4. À guisa de conclusão

Evidencia-se que no decorrer do período estudado as dificuldades econômicas alteraram sensivelmente a implantação do projeto modernizador da elite do látex registradas nas plantas de Odorico Nina Ribeiro e José Sidrin, porém continuaram sendo a diretriz para as novas propostas até a década de 1930. Isso condicionou que mesmo os novos projetos de modernização pautados no *ethos* moderno, fossem restringidos diante de orçamentos escassos. Porém a adoção do *boulevard* de circunvalação, limite físico para o crescimento da capital; a preocupação com a conservação de áreas verdes; e, por fim, vias de grandes profundidades responsáveis pela articulação de vastas áreas da cidade (Salgueiro, 2001), foram algumas das ações que se observaram na cidade de Belém a partir das primeiras décadas do século XX.

A adoção de práticas que derivaram na materialização de espaços nas cidades latino americanas, “respondem de maneira geral,

aos paradigmas da modernidade, porém não é menos certo que resultam também de adoções definidas pelas contingências locais, sobre as quais nos cabe perguntar até que ponto foram assumidas pelos grupos sociais” (Collado, 2010, p. 235). Porém, continua a autora: “essa circulação (de ideias e modelos) não derivou em uma cópia mimética dos modelos originais; voluntaria ou involuntariamente esses se aplicaram com adaptações e traduções que significaram que o resultado assumira a condição de produção inovadora” (p. 235).

No caso de Belém, os *boulevares* se associam às questões paisagísticas, de higiene e de traçado, principalmente por sua localização à margem da Baía do Guajará. Constatou-se a partir de documentos, material de imprensa e relatórios da época, que a denominação *boulevard* assume um sentido popular, ao ser referida às ruas que possuíam aspectos “modernos”, seja por ser uma via por onde se instalaram transporte público como os bondes,

ou por ser o lugar onde se concentravam construções comerciais importantes ou residências de famílias abastadas da cidade.⁵ Essa adoção já não se justifica na discussão sobre a “transferência de modelos de uma haussmannização que se identifica na cidade europeia, pois a dinâmica projetual nas cidades latino americanas foi muito mais complexa, se articulando às políticas econômicas, sociais, operações imobiliárias e às ideologias, que materializaram novas situações no ambiente das cidades” (Collado, 1999, p. 263). (Figura 17)

Evidencia-se também a arborização feita dos logradouros municipais, viabilizada por caixas viárias amplas o suficiente para receber árvores de grande porte, como a mangueira, *Mangifera indica*. A escolha desta espécie para arborizar as vias e espaços verdes da capital do Pará ocorreu ainda durante a administração de Antônio Lemos, no final do século XIX e início do século XX. Segundo Gama Neto



Figura 17. Vista do Boulevard Castilhos França. Esta avenida se tornou possível após as obras de aterro e saneamento da orla portuária da cidade pela empresa *Ports of Pará* que pertencia ao magnata americano Percival Farquhar. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Disponível em <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=42419&view=detalhes>.

(2013), as mutambeiras (*Guazuma ulmifolia*) e amendoeiras de praia (*Terminalia catappa* L.) utilizadas na arborização de Belém, foram substituídas pelas mangueiras fartamente plantadas no Horto Municipal. Esta secção da administração municipal dedicava-se aos serviços de arborização e foi administrada, ao longo da maior parte da administração Lemos, por Eduardo Hass.

A opção por esta espécie pautou-se no debate estabelecido entre as autoridades municipais e intelectuais. Ressaltavam-se as qualidades da *Mangifera indica* nos relatórios administrativos da intendência:

Estou hoje convencido da superioridade da mangueira, a arvore classica de nossos antepassados, cujas qualidades são numerosas. Com effeito, desenvolve-se com rapidez, cresce a alturas consideráveis e esgalha com regularidade. Mas todas estas vantagens, a mangueira allia ainda as de uma folhagem densa e constantemente renovada. Sua sombra é ampla e perfeita. (Belém, 1902, p. 200)

Além destas justificativas de cunho estético, térmico e que ratificam uma aclimação antiga desta espécie ao clima amazônico, o “curso prestado ao saneamento urbano pela arborização (grafia *original*) em larga escala” justificava a célere consolidação de áreas centrais ajardinadas e ruas, avenidas, travessas, etc. fartamente arborizadas (Belém, 1902, p. 199). Ainda, no caso da *Mangifera indica*, ressaltava-se que sua folhagem de bom aroma contribuiria, dentro da perspectiva da teoria miasmática, para o combate aos focos fétidos responsáveis pelas epidemias que sazonalmente assolavam o município, ainda que este argumento passasse a perder força com a ascensão da teoria microbiana ao final do século XIX.

Entretanto, com o *débâcle* da borracha em 1911 (Pará, 1912) e a crise de 1929, o poder rearticula-se, uma nova linguagem arquitetônica e urbanística se torna necessária. Neste sentido, criam-se novos marcos regulamentadores. Destes se destaca o decreto-lei nº166 de 03 de novembro de

1943, que legislava acerca do novo “Plano de Urbanização de Belém” uma espécie de plano diretor que buscava disciplinar diversos aspectos do crescimento de Belém segundo os princípios dos Congressos Internacionais de Arquitetura, CIAM’s, de Le Corbusier (Chaves, 2011). De longa abrangência temporal, este plano foi elaborado pelo prefeito, o engenheiro e urbanista Jerônimo Cavalcanti nomeado para o cargo pelo interventor Magalhães Barata em 21 de fevereiro de 1943 (*Folha do Norte*, 21 de fevereiro de 1943, como citado em Chaves, 2011).

O plano instituído pelo decreto-lei N° 166 de 03 de novembro de 1943 abrangia diversas áreas da administração da urbe belenense. No setor de abastecimento, Cavalcanti define o plano para Serviço Completo de Abastecimento Alimentar (*Revista Municipal de Engenharia*, 1947, p 15), com uma distribuição igualitária de mercados por toda a primeira légua patrimonial. Outras áreas consideradas por Cavalcanti foram o saneamento urbano da capital, previa-se a drenagem das principais bacias hidrográficas; um novo plano para a rede viária que estabelecia a abertura de novas avenidas (figura 18); por fim, uma nova proposta de zoneamento para a capital (figura 19). Nota-se a grandiloquência da proposta de Cavalcanti uma vez que esta acabaria por suplantando a Belém construída no período eclético. É exemplar a decisão, em seu plano, de destruir o centro comercial tradicional (*Revista Municipal de Engenharia*, 1947, p. 34). (Figura 20).

Pouco sobreviveu deste plano devido às dificuldades financeiras municipais e estaduais que impediram a sua materialização (Chaves, 2011). Entretanto, observa-se nas suas reminiscências a preocupação com uma setorização rigorosa, preocupação com a abertura de novas vias que permitam uma circulação célere de veículos, as questões sanitárias e de abastecimento:

As cidades brasileiras nasceram e cresceram sem ordem, sem disciplina, sem um plano previsor, sem um código de obras adequado. D’aí o caos que em

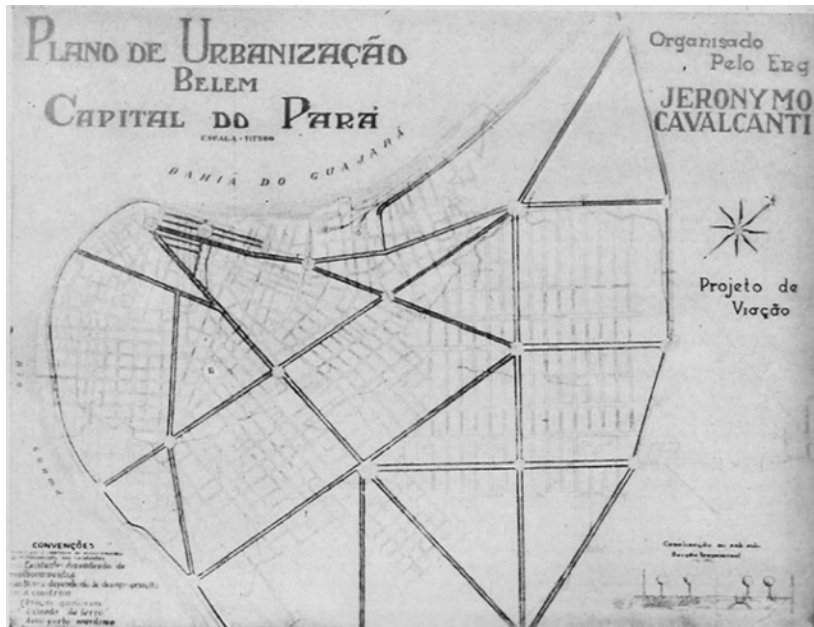


Figura 18. Plano de Urbanização da Capital do Pará, subitem sistema viário, de autoria do prefeito e engenheiro Jeronimo Cavalcanti. Nota-se a ampla caixa, grande profundidade e retilínea violência pela qual as novas avenidas rasgam o traçado das quadras de Odorico Nina Ribeiro depois ratificadas por José Sidrim. *Revista Municipal de Engenharia*, 1947.

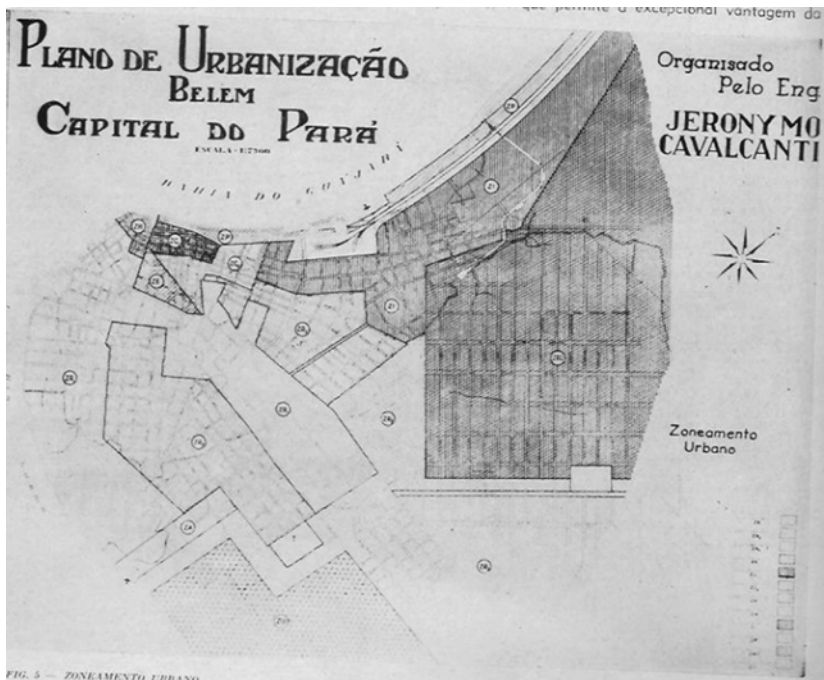


Figura 19. Plano de Urbanização da Capital do Pará, subitem novo zoneamento, de autoria do prefeito e engenheiro Jeronimo Cavalcanti. Observa-se a preocupação com a segmentação dos usos em regiões específicas da cidade. *Revista Municipal de Engenharia*, 1947.



Figura 20. Plano de Urbanização da Capital do Pará, subitem Centro Comercial, Administrativo e Social, de autoria do prefeito e engenheiro Jeronymo Cavalcanti. Neste momento, propõe-se a destruição do casario eclético construído durante o período da borracha e parte do casario colonial da Cidade Velha em detrimento de novas torres modernistas rodeadas por verde aos moldes da *ville radieuse* corbusiana. *Revista Municipal de Engenharia*, 1947.

todas se observa. A indústria está em geral localizada no centro comercial. Não há um sistema lógico e coordenado de mercados e cintura agrícola formando um órgão de alimentação urbana. O saneamento é quase sempre precário apresentando uma defeituosa rede de águas, esgotos doméstico e fluvial, e um arcaico e deficiente serviço de coleta de lixo. (*Revista Municipal de Engenharia*, 1947, pp. 12-13).

A partir do que foi discutido anteriormente, torna-se evidente que as condições econômicas deficitárias afetaram o ritmo no qual eram realizados novos melhoramentos na capital. Entretanto, apesar de limitadas, a importância de um processo de urbanização e modernização para reafirmação da elite que controlava a máquina pública torna indispensável associar a ação administrativa ao ímpeto modernizante. Por conseguinte, estabelece-se um discurso no qual obras, ainda que insuficientes para a resolução dos problemas enfrentados pela capital do Pará, são exaltadas como sinais do progresso da

capital. Penteado (1968) critica a inércia dos governantes, em especial os interventores da década de 1930, por sua inoperância diante da resolução das questões relacionadas às demandas criadas pela verticalização da cidade e acelerado crescimento de sua periferia.

Neste sentido, as principais obras de infraestrutura realizadas na cidade se relacionam àquelas consubstanciadas durante o período da borracha, principalmente no que se refere às obras de esgotamento sanitário, ainda que em determinados indicadores hajam mudanças fundamentais na década de 1950. É exemplar o caso do serviço de águas (Penteado, 1968), ainda que este apresente deficiências e que não haja planejamento em alguns bairros, como a Marambaia, a construção de novos reservatórios e a expansão da rede, garantem um fundamental melhoramento no distrito de abastecimento d'água que abrange o bairro de Batista Campos e do Jurunas, ao fazer deste distrito, totalmente abastecido por água potável. Contudo, o que se observa realmente é concentração dos serviços nos bairros os

quais a população de renda mais elevada da região metropolitana se concentra.

Considera-se a partir do exposto neste artigo, que modernidade e processos de modernização continuaram sendo pautas recorrentes nas administrações que se sucederam entre as décadas de 1930 a 1960. No entanto, a presença de novos agentes privados que detinham o capital nacional e/ou internacional e que principalmente a partir da década de 60 passam a ter participação ativa na exploração dos recursos minerais da Amazônia, somente chegaria de forma paulatina a contribuir para novas ações nos indicadores aqui abordados, evidenciando que as propostas de modernização nessa década relacionavam-se menos aos aspectos estruturais e infra estruturais da cidade e mais à construção de edifícios que definiam a nova fisionomia da capital do Pará como “metrópole da Amazônia”.

Notas

¹ Pesquisa coordenada pela primeira autora e desenvolvida com apoio financeiro do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico (CNPQ) do governo brasileiro entre 2015 e 2018 intitulada: “Estudos de processos de modernização em Belém como subsídio para a história urbana: Belém entre 1883-1960.”

² Como resultado e produto material da pesquisa, será elaborado o atlas histórico da cidade de Belém que já se encontra em andamento, e os mapas temáticos referidos constituem seu elemento essencial.

³ Acordos firmados entre os dois países em 1942 que previa ações de caráter econômico e militar. Ver Oliveira (2001).

⁴ A Primeira Léngua Patrimonial foi uma léngua de terras doada à municipalidade pela Metrópole portuguesa em 1627 para composição do patrimônio municipal. Estas terras foram reclamadas pela Casa de Câmara de Belém com o objetivo de melhorar a arrecadação municipal (Cruz, 1973, p. 96).

⁵ Nunes, Marcia Cristina Ribeiro Gonçalves (2017), pp. 171-174.

Referências

- Belém (1902). Intendência Municipal. *O Município de Belém – 1902: Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na sessão de 15/11/1904 pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de Lemos*. Belém: Archivo da Intendência Municipal.
- Belém (1905). Intendência Municipal de Belém. *O Município de Belém – 1905: Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na sessão de 15/11/1904 pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de Lemos*. Belém: Archivo da Intendência Municipal.
- Belém (1913). Intendência Municipal. *O município de Belém – 1913: Relatório apresentado no conselho municipal de Belém na primeira sessão da decima primeira reunião ordinária da nona legislatura, em 2 de junho de 1913 pelo Exmo. Sr. Dr. Dionysio Ausier Bentes, intendente*. Belém: Archivo da Intendência Municipal.
- Belém (1945). Belém Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado pelo prefeito Engelhard ao Exmo. Sr. Cel. Joaquim de Magalhães Cardoso Barata Interventor Federal no Pará (1943-1945)*. Belém: [s.n.].
- Belém (1948). Prefeitura Municipal de Belém. *Relatório apresentado á câmara municipal de Belém pelo prefeito da capital, sr. Rodolfo Chermont, referente ao exercício de 1948*. Belém: [s.n.].
- Benévolo, L. (2001). *História da Arquitetura Moderna*. São Paulo: Editora Perspectiva.
- Bourdieu, P. (2003). Os efeitos do lugar. In *Miséria do mundo*. Petrópolis: Vozes.
- Braga, T. (1916). *Guia do Estado do Pará*. Belém: typography do Instituto Lauro Sodré.
- Caccavoni, A. (1898). *Album descrittivo annuario dello Stato del Pará, 1*. Genova: A. autor.
- Cavalcanti, J. (1947, janeiro). Plano de Urbanização de Belém, capital do Pará. *Revista Amazônia Moderna*, s/n, 13-42.
- Castello, L. (2007). *A percepção do lugar: repensando o conceito de lugar em arquitetura-urbanismo*. Porto Alegre: PROPAR-UFRGS.
- Collado, A. (1999). Interpretaciones Gráficas Sobre los Procesos Urbanos en Santa Fe. *Polis*, 2, 14-25.
- Collado, A. Bertuzzi, M. L., & Del Barco, M. E. (2013, janeiro). Los Atlas Históricos de Ciudades: Instrumentos para la Interpretación de los Procesos Urbanos. *Apuntes* 26 (1), 170-185.
- Chaves, C. (2004). *La arquitectura en Belem, 1930-1970: una modernización dispersa con lenguajes cambiantes*. Tese de Doutorado em Arquitetura não publicada. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, Catalunya, España.
- Chaves, C. (2008). Arquitetura, modernização e política entre 1930 e 1945 na cidade de Belém. *Vitruvius* 8. Recuperado de: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.094/161>.
- Chaves, T. A. P. de V. (2011). *Isto não é para nós? Um estudo sobre a verticalização e modernidade em Belém entre as décadas de 1940 e 1950*. Dissertação de mestrado em história não publicada. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, Pará, Brasil. Disponível em http://repositorio.ufpa.br/jspui/bitstream/2011/7227/1/Tese_PlanoUrbanizacaoBelem.pdf.
- Chaves, T. A. P. de V. (2016). *O plano de urbanização de Belém: cidade e urbanismo na década de 1940*. Tese de Doutorado em Historia Social da Amazônia não publicada, UFPA, Belém. Disponível em <http://repositorio.ufpa.br/jspui/handle/2011/4590>.
- Cruz, E. (1973). *História de Belém* (Vol. I). Belém: Universidade Federal do Pará.
- Faoro, R. (janeiro/abril, 1992). A questão nacional: a modernização. *Estudos Avançados*, 6 (14), 7-22.
- Fausto, B. (1995). *História do Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.
- Fialho, D. M. (2010). *Cidades Visíveis: para uma história da cartografia como documento de identidade urbana*. Tese de doutorado em história não publicada. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Rio Grande do Sul, Brasil.
- Gama Neto, O. (2013). *Arborização urbana em Belém: diálogo entre tempos*. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo não publicada. Instituto de Tecnologia,

- Universidade Federal do Pará, Belém, Brasil. Disponível em http://repositorio.ufpa.br/jspui/bitstream/2011/8615/1/Dissertacao_ArborizacaoUrbanaBelem.pdf.
- Gorelik, A. (1999). O moderno em debate: cidade, modernidade, modernização. In W. Melo Miranda (Ed.), *Narrativas da modernidade* (s.p.). Belo Horizonte: Autêntica Editora.
- Guardia, M., Monclús, F. J. & Oyón, J. L. (1996). Los atlas de ciudades entre la descripción y la comparación. El atlas histórico de las ciudades europeas. *AYER*, 23, 109-134.
- Groat, L., & Wang, D. (2002). *Architectural Research Methods*. Nova Iorque: John Wiley & Sons Inc.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). *Biblioteca*. Recuperado de <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=42419&view=detalhes>.
- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). (2017). *Estrada de Ferro de Bragança: memória social e patrimônio cultural*. Giovanni Blanco Sarchis (org.). Belém: autor.
- Le Goff, J. (2012). *História e memória*. São Paulo: Ed. Unicamp.
- Muniz, J. P. (1904). *Patrimônios dos conselhos municipais do estado do Pará* (pp. 93-108). Paris: Aillaud & Cia.
- Nunes, M. C. Ribeiro Gonçalves (2017). Rumo ao Boulevard da República: entre a cidade imperial e a metrópole republicana. Tese de Doutorado em História Social não publicada, Belém. Recuperado de <http://repositorio.ufpa.br/jspui/handle/2011/8819>.
- Oliveira, N. N. P. (2001). *A economia da borracha na Amazônia sob o impacto dos Acordos de Washington e da criação do Banco de Crédito da Borracha, 1942-1950*. Dissertação de Mestrado não publicada, Universidade de São Paulo, São Paulo. Disponível em: <http://pos.fflch.usp.br/node/45587>.
- Pará (1912). Dr. João Antônio Luiz Coelho. Governo do Estado do Pará. *Mensagem*. Disponível em <<http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/para>>.
- Pará (1930). Governo do Estado do Pará. *Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo do Pará em sessão solenne de abertura da 1ª reunião de sua 14ª legislatura, 7 de setembro de 1930, pelo governador do Estado, Dr. Eurico Freitas Valle*. Belém: Oficinas gráficas do Instituto Lauro Sodré.
- Pará (1940). Governo do Estado do Pará. *Mensagem 09.12.1940: relatório apresentado ao Exmo. Snr. Presidente da República pelo Dr. José Carneiro da Gama Malcher interventor federal do Pará (1937-1939)*. Belém: [s.n.].
- Pará (1944). Governo do Estado do Pará. *Relatório apresentado ao senhor presidente da República pelo Coronel Joaquim de Magalhães Cardoso Barata, Interventor federal: problemas fundamentais, ideias de governo, administração e prestação de contas*. Belém: [s.n.].
- Pará (1950). Governo do Estado do Pará. *Mensagem apresentada á assembléia legislativa no dia 15 de abril de 1950, em sessão de instalação, pelo governador major Luiz Geolás de Moura Carvalho*. Belém: [s.n.].
- Pará (1955). Governo do Estado do Pará. *Mensagem apresentada à assembléia legislativa em sua reunião ordinária de 1954 pelo general de divisão Alexandre Zacarias de Assumpção, governador do estado*. Belém: [s.n.].
- Penteado, A. R. (1968). *Belém-Estudo de Geografia Urbana* (Vols. 1-2). Belém: Universidade Federal do Pará.
- Sarges, M. N. (2002). *Belém: Riquezas produzido a belle-époque*. Belém: Paka-Tatu.
- Salgueiro, H. A. (2001). O pensamento francês na fundação de Belo Horizonte: das representações às práticas. In H. A. Salgueiro (Org.), *Cidades capitais do século XIX (135-181)*. Edusp: São Paulo.