

VIRUS12

MODERNOS RADICAIS

a n o 2 0 1 6 y e a r
s e m e s t r e 0 1 s e m e s t e r

revista do Nomads.usp | Nomads.usp journal
ISSN 2175-974x | CC BY-NC
DOI 10.4237/virus_journal

EXPERIÊNCIAS DO MODERNO EM BELÉM: CONSTRUÇÃO, RECEPÇÃO E DESTRUIÇÃO

Celma Vidal

Como citar esse texto: VIDAL, C.N.C.P. Experiências do Moderno em Belém: construção, recepção e destruição. **VIRUS**, São Carlos, n. 12, 2016. Disponível em: <<http://www.nomads.usp.br/virus/virus12/?sec=4&item=11&lang=pt>>. Acesso em: 00 m. 0000.

Celma de Nazaré Chaves Pont Vidal é Doutora em Teoria e História da Arquitetura e Professora Associada da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Pará, UFPA, onde coordena o Laboratório de Historiografia da Arquitetura e Cultura Arquitetônica (LAHCA). Estuda Teoria e Historiografia da Arquitetura Moderna, Cultura Arquitetônica, Modernização e História Urbana.

RESUMO

Este artigo revisita constructos modernos (físico, social, cultural e político) que se observam em Belém desde 1930, e que se apresentam reiteradamente até a década de 1960. Tratam-se de expressões intermitentes que se apresentam em dois níveis e dois espaços diferenciados: na área central da cidade, com propostas de equipamentos públicos e dos primeiros edifícios modernizados nas décadas de 1930 e 1940; e no espaço urbano em expansão ao longo de vias centrais e suas adjacentes, onde erguem-se casas, edifícios, escolas, sedes de instituições públicas seguindo um conceito de modernidade que se associa, na década de 1930, às políticas implementadas na chamada "Era Vargas", e na década de 1950, às políticas do desenvolvimentismo e às novas demandas de moradias por um grupo social emergente. Nesse sentido, o objetivo deste artigo é tratar dessas experiências em três dimensões distintas: de construção (edifícios, discursos e de historiografia) da recepção, e da destruição de grande parte dessa experiência do moderno em uma capital da Amazônia brasileira. Utilizou-se como metodologia, o levantamento documental (registro fotográfico e projetos originais), levantamento arquitetônico e redesenho de algumas obras, com uma posterior análise formal e espacial das mais representativas. Considera-se que as expressões do moderno em Belém aqui abordadas, embora se manifestem em um momento especialmente

pouco promissor economicamente, buscou romper com os códigos estabelecidos, promovendo, de certa forma, uma reorganização do espaço e da fisionomia da cidade eclética, constituindo-se assim, como uma experiência de um "moderno radical" para o contexto de uma cidade amazônica pós "era da borracha".

Palavras-chave: Belém; Arquitetura Moderna; Modernização.

INTRODUÇÃO

Durante as décadas de 1930 a 1960 Belém capitaliza os vários sentidos de uma modernidade em momentos de transformações que podem ser identificadas em ações políticas, proposições arquitetônicas e urbanísticas, realizadas ou não realizadas, em intenções não consumadas de modernidades. As obras e ideias de gestores, engenheiros e construtores, que postulavam o ideário de modernidade numa Belém ainda nostálgica dos tempos da borracha, no seu conjunto, dariam visibilidade às novas realizações. Por um lado, essas se revelariam radicais não somente no intuito de ruptura que as propostas traziam, mas também na sua própria trajetória: construção do novo, recebido como linguagem de poder e de representação de determinados grupos, mas posteriormente destruído pelas mesmas razões. Nesse mecanismo também se revela as formas radicais de sua existência e de sua desapareição.

Essas experiências, que passam de uma expansão e recepção em suas diversas particularidades, para apresentar, no final da década de 1960, signos de destruição, no qual grande parte do que havia sido estruturado e construído a partir da década de 1930 é demolido, retirado, abandonado ou desaparece sem deixar rastros, parece determinar o fim de uma etapa, mas reveste-se de um especial significado de "modernidade inacabada", já que as casas modernas que se constroem na década de 1950 continuam a ter ressonâncias nas novas construções que se erguem nos anos 1970 e mesmo em alguns edifícios dos anos 1980.

Porém, essas transformações já haviam sido iniciadas num período que aqui denominamos de "primeira modernidade", em meados do século XIX, quando o secretário de obras públicas e depois intendente João Coelho Gama e Abreu (1855-1894), o barão do Marajó, já percebendo o potencial econômico da atividade extrativista da *hevea brasiliensis* (borracha) pensa para a cidade uma série de ações e políticas urbanas¹, consistindo num prenúncio daquela modernização que o intendente Antônio Lemos, aproveitando a crescente demanda pela borracha, sua alta nos preços e sua comercialização no exterior, realizaria na cidade, por meio de seus dividendos e empréstimos feitos em bancos internacionais (SARGES, 2008; CASTRO, 2010).

Essa primeira modernidade, de clara feição europeia, seletiva e impositiva, só cessaria com a debacle das exportações que começaria nos primeiros anos do século XX, e com o endividamento crescente da administração lealista, o que levaria ao seu afastamento da intendência. A partir desses episódios, da saída de Lemos e do fim da economia da borracha, sucedem-se tempos de dificuldades

¹ Ver: FONSECA, José Nassar Fleury da. **José Coelho da Gama Abreu:** visões de Belém de um funcionário do império (c. 1855-1894). 2014. Tese (Doutorado em Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2014.

econômicas, em face dos poucos recursos disponíveis para o melhoramento da cidade e de seus serviços (PENTEADO, 1968). No entanto, está claro que o ideário da modernidade continuava presente nas várias instâncias de poder, e nas aspirações sociais e individuais que permaneciam nas décadas seguintes, como uma condição quase inexorável para que Belém mantivesse latente a memória da tão decantada *Belle Époque*.

Nesse sentido, o que se propõe neste artigo é revisitar esses “lugares da modernidade” que se apresentam não somente em espaços físicos, mas se situam também em lugares mentais, culturais e políticos. Embora o cenário não se apresentasse dos mais promissores para a consecução dos objetivos que gestores, profissionais e certos grupos sociais almejavam, no espaço social e no campo profissional (BOURDIEU, 1999) materializavam-se ideias e propostas que articulavam nos espaços da “velha modernidade eclética”, “uma nova modernidade moderna”.

A partir de 1930, as políticas do interventor estadual se associam às diretrizes de Estado estabelecidas por Getúlio Vargas para impulsionar planos de modernização edilícia urbana. Com o fim do Estado Novo e da Segunda Grande Guerra, defendem-se novas modernidades: por um lado, aquelas associadas a um novo direcionamento na obtenção de recursos financeiros, agora vindos do governo norte-americano; por outro lado, em um movimento de recepção, acompanhando o moderno que apresentavam as capitais centrais do Brasil, novas formas de morar e de expressar os poderes institucionais, passam a alimentar o imaginário e a vontade de parte da sociedade local.

1 EXPERIÊNCIAS DE CONSTRUÇÃO: O DISCURSO E A MATERIALIDADE DO MODERNO

A história urbana de Belém em inícios da década de 1930, apresenta muitos indícios de que novos ares começavam a soprar por ali naquele momento. O que indicava isso não era apenas a “revolução de 30”, mas o fato de que, naquele ano, assumia como interventor federal no estado do Pará Magalhães Cardoso Barata, que cumpriria com fidelidade a política de modernização do presidente Getúlio Vargas, junto com o intendente municipal nomeado por ele Abelardo Condurú (1936-1943). A época era de limitações financeiras para investir no melhoramento da cidade, mas existia um ponto comum que unia as intenções coletivas e individuais: recuperar aquela Belém conhecida de outrora, que a economia da borracha havia possibilitado. Também indícios desses novos ares era o desejo comum de converter Belém em uma “cidade moderna”, no sentido amplo que esse termo apresenta: significava embelezar, construir edifícios de linhas modernas, realizar trabalhos de alargamentos de vias, edificar com as novas técnicas construtivas.

Recuperar essa Belém significava construir uma nova história a partir dos novos repertórios que a modernização da cidade exigia. Para isso, se articulavam experiências e expectativas, no sentido de Koselleck, existindo uma “tensão entre experiência e expectativa que, de uma forma sempre diferente, suscita novas soluções, definindo o tempo histórico” (KOSELLECK, 2006, p. 313). Gestores e grupos sociais em posição privilegiada naquela Belém da década de 1930, formulam ações futuras (expectativas) a partir da avaliação do passado (experiências) (KOSELLECK, 2006), construindo uma nova temporalidade, em um espaço ainda marcado pela presença de um passado eclético.

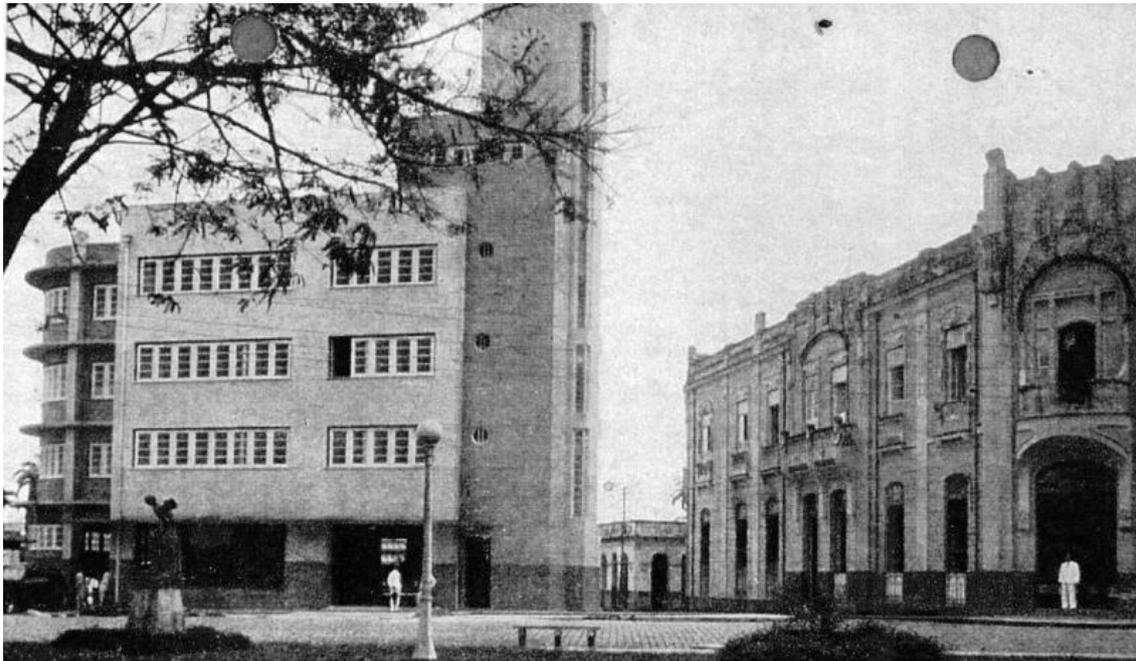


Fig. 1: Edifício Costa Leite (1938) ao lado da *Rostisserie Suisse*, edifício eclético do início do século XX.
Fonte: Acervo LAHCA-UFPA.

Ainda com as dificuldades econômicas e a frágil institucionalidade (na década de 1940 Belém teve mais de 15 prefeitos), renova-se o que Gorélik (1999) define como a existência de um *ethos* cultural, como vontade ideológica de uma cultura para produzir um determinado tipo de transformação estrutural. Assim, a cidade antecipa e acolhe a ideia de modernidade (VICENTINI, 2004; GORÉLIK, 1999) onde formas se expressam antes que os processos, evidenciando “vivências diferenciadas de modernidades, situadas por fora e acima dos limites da geografia, do tempo da classe social e das culturas locais” (MÜLLER, 2011, p. 17). Embora tenha havido um distanciamento histórico-temporal dos países e regiões que não experienciaram um processo de industrialização em relação aos centros onde essas ideias haviam sido impulsionadas, também houve, nas produções arquitetônicas desses países, a adoção de ideais e aspirações de racionalidade e funcionalidade. Nesse sentido, a ausência de debate local sobre esse tema não impediu a adoção de elementos de uma cultura arquitetônica moderna (CHAVES, 2013, p. 76).

Na década de 1930, os poderes estadual e municipal assumem as iniciativas desse processo de modernização a partir da então Avenida 15 de Agosto, reconhecendo a necessidade de regular e fomentar a ocupação dessa via e de seu entorno. Nesse momento, surgem os primeiros edifícios em altura, possibilitados por uma nova legislação que facilitava a aquisição de terrenos (muitos foram doações públicas) e a exigência de gabarito mínimo para sua construção. Aqui é onde se expressam os signos primeiros de um moderno que se expande por um eixo contínuo, cruzando a cidade de oeste a leste, de edifícios a equipamentos públicos, empreendendo um caminho que deixaria a experiência eclética definitivamente excluída desse projeto de modernidade, para alçar novas expectativas pois como diz Koselleck (2006, p. 314) “só se pode conceber a modernidade como um tempo novo a partir do momento em que as expectativas passam a distanciar-se cada vez mais das experiências feitas até então”.

Novos edifícios, institucionais e privados, são construídos para atender as expectativas de um “futuro-presente”: a sede dos Correios de 1938, sede da empresa Booth Line do arquiteto alemão Oswald Massler, inaugurado em 1945, o edifício Bern também dos anos 40, o primeiro a incluir elevador na cidade, o Dias Paes inaugurado em 1945, o Piedade (1949) e o Renascença (1950), os dois do engenheiro Judah Levy, o edifício do IAPI hoje INSS inaugurado em 1958 obra do arquiteto Edmar Penna de Carvalho, e o bastião mais visível desse moderno, o edifício Manoel Pinto da Silva, construído em três fases distintas, a primeira inaugurada em 1951 e a última em 1960.



Fig. 2: Acima, da esquerda para direita: Ed. Booth Line (1945), Ed. Bern (Déc. 40), Ed. Do INAMPS (1958); Abaixo, da esquerda para direita: Ed. Manoel Pinto da Silva (1960), Ed. Renascença (1949), Ed. Dias Paes (1945) e Ed. Piedade (1950).
 Fonte: Acervo LAHCA-UFPA.

A partir de 1940, o discurso sobre a modernização na cidade está estreitamente vinculado com as políticas do governo norte americano na região amazônica durante a Segunda Grande Guerra e as expectativas geradas com os investimentos para a retomada da economia da borracha². Como parte dos Acordos de Washington³ a cidade recebe novos investimentos, constrói-se a base aérea de Val de Cans, novas vias são abertas no caminho entre o centro da cidade e o aeroporto e a presença constante de militares norte-americanos movimentam o comércio, apesar da crise das infraestruturas públicas (CHAVES, 2013).

No marco das intenções do governo nacional e local de planificar o crescimento da

² É desse período a criação *ex nihilo* da cidade de Fordlândia no coração da Amazônia paraense, investimento do Henry Ford em nova plantação de seringueiras para reaquecer a economia da borracha. Essa iniciativa teve forte participação do Estado que ampliou sua presença por meio da criação de novas instituições e do subsídio dado aos projetos norte americano.

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

cidade, uma regulamentação proposta pelo engenheiro Jerônimo Cavalcanti, nomeado prefeito por Magalhães Barata - cujo mandato duraria menos de seis meses, entre fevereiro e agosto de 1943 - foi desenvolvida: o Plano de Urbanização de Belém⁴. Embora não tenha sido aplicado por falta de recursos financeiros e a saída precoce do prefeito, os problemas da capital apontados no seu diagnóstico foram, de certa maneira, levados em conta pelas sucessivas administrações estaduais e municipais que adotaram medidas para afrontar as graves questões urbanas da capital.

A iniciativa de construções modernas ao longo da Avenida 15 de Agosto foi uma das diretrizes do plano de Cavalcanti. Decide-se sua ocupação a partir de 1945 com as novas expressões da modernidade, aliando sentido político e econômico que a incluiria definitivamente no circuito imobiliário da cidade, ao mesmo tempo em que demarcaria a expansão das construções verticalizadas modernas nas áreas centrais de Belém. Nessa avenida, se aposta, muitas vezes, em construir destruindo: o simbólico Grande Hotel será o derradeiro tiro de misericórdia na transformação dessa avenida no coração da modernidade, derrubado em 1976 para construção de outro hotel de uma cadeia internacional.

A questão do transporte público era outra problemática apontada pelo plano de Jerônimo Cavalcanti. A substituição das linhas de bondes (sucateados e sem manutenção) por empresas de ônibus resultou na paulatina demolição das antigas coberturas que davam abrigos aos passageiros, constituindo outro momento da construção de um "lugar de modernidade". Para servir de parada aos novos ônibus e abrigo de passageiros, se constroem equipamentos urbanos depois chamados de *clippers*⁵, cujo primeiro e maior deles provavelmente foi construído entre 1936 e 1939⁶, na gestão do interventor federal Jose da Gama Malcher (1935-1943) e do prefeito Abelardo Condurú (1936-1943). Essas construções de linhas *art déco*, onde se instalavam pontos de vendas de variados produtos e até postos de combustíveis, simbolizava a nova modernidade agora associada ao design de linha norte americana. Posteriormente, a partir de 1948, um novo meio de transporte passa a circular na cidade, os ônibus *zeppelin* montados em carrocerias de madeira revestidos em zinco, e possivelmente inspirados nos modernos *streamlines*⁷.

⁴ O plano consistia de uma série de medidas de expansão da cidade, de zoneamento, de instalação de infraestruturas e de demolição de parte do centro histórico para a construção de um bairro moderno (CHAVES, 2016).

⁵ Há a possibilidade desse nome dado pela população fazer referências aos aviões da Pan Air que começaram a fazer a rota e voar sobre Belém no governo de Eurico de Freitas Valle (1929-1930). Outras capitais brasileiras tinham esse equipamento, mas só em Belém tinha esse nome.

⁶ Estas informações fazem parte de pesquisa realizada pelo arquiteto e professor da FAU/UFGA Haroldo Baleixador do blog da FAU, cujo levantamento sobre a construção dos *clippers* indica essa provável datação.

⁷ Ver: <<http://fauufpa.org/2014/06/11/streamlines-1936-por-chevrolet-motor-company/>>. Acesso em: 10 mar. 2016



Fig. 3: *Clipper* localizado na Av. Portugal e maquete eletrônica elaborada por José Coelho Bassalo. Fonte: Acervo LAHCA-UFGA. Disponível em: <<https://fauufpa.org/2015/09/06/fotografia-do-clipper-no1-na-para-ilustrada-de-1939-in-post/>>. Acesso em: 3 mai. 2016.

Estes primeiros equipamentos se localizavam na área do entorno da doca do Ver o Peso, um entreposto comercial ativo desde o século XVII, e para onde convergiam

diversas linhas de transporte público que conectavam com a Avenida 15 de Agosto, que se tornaria o principal eixo de modernização da cidade, entroncando com as avenidas Nazaré, Independência e Almirante Barroso. Jornais da época⁸ noticiaram sobre a construção de outro *clipper* autorizado para ser construído na Avenida Boulevard Castilhos França com a 15 de agosto, o que indica a preocupação em dotar essa avenida com equipamentos mais modernos, o que era coerente com o projeto modernizador pensado para essa área.



Fig. 4: *Clipper* no Largo das Mercês. Fonte: Obras Raras da Biblioteca Pública Arthur Vianna. Disponível em: <<https://fauufpa.org/2014/07/21/merces-estacionamento-e-clipper/>>. Acesso em: 13 mai. 2016.

As obras materializadas ou apenas idealizadas faziam parte de uma estratégia cujo discurso era reiterado por todos os gestores que passaram pelas esferas dos poderes municipal e estadual. Isto confirma que a Belém moderna era prioridade política, assim como desejo de grupos de intelectuais, comerciantes e empresários, porém, não era para a grande parcela da população necessitada das melhorias nos serviços públicos⁹.

2 EXPERIÊNCIAS DE RECEPÇÃO: MODERNIDADES VARIADAS

O tema da circulação de ideias e das temporalidades no que se refere às manifestações da arquitetura moderna é recorrente nos debates das últimas décadas¹⁰, e sugere questões sobre a identidade da modernidade da arquitetura latino-americana, a necessidade de interpretações que confirmam ao produzido na

⁸ Ver: <<https://fauufpa.files.wordpress.com/2014/05/clippers-em-algumas-notcias-de-jornais.pdf>>.

⁹ As principais ações realizadas nas periferias da cidade nesse momento se referiam à limpeza urbana, desapropriação de grandes áreas e o controle dos preços do aluguel (CHAVES, 2016, p. 216).

¹⁰ Especialmente os encontros do Docomomo e dos Seminários de Arquitetura Latino Americana (SAL).

América Latina a legitimidade de distintos tempos, seus processos constituintes e o caráter dessa arquitetura.¹¹

Embora desde meados da década de 1960 tem-se reconhecido a diversidade das “poéticas e posturas” (COMAS, 2010) na prática e na cultura disciplinar da arquitetura moderna internacional (TAFURI, 1972; FRAMPTON, 1997) na historiografia brasileira, somente na década de 1990 apresenta-se uma interpretação que postule o reconhecimento de outras manifestação da arquitetura moderna no Brasil, com a inclusão de produções desconhecidas de outros “processos” ocorridos no país e o intercâmbio dos arquitetos peregrinos que colaboraram para sua difusão¹² (SEGAWA, 1999).

Especificamente no caso da Amazônia Oriental Brasileira, onde o desenvolvimento da arquitetura e da cidade sofreu o influxo de seus ciclos econômicos e de suas particularidades geográficas e socioculturais, essas questões adquirem matizes que não podem ser desconsideradas. Durante a década de 40 e 50, uma nova classe em ascensão começa a mudar sua maneira de morar, condizente com sua nova posição de comerciantes, empresários e profissionais liberais bem-sucedidos, demandando os serviços de engenheiros e construtores - já que não existiam arquitetos locais titulados - para a construção de suas casas. O poder público que entendia as construções modernizadas como símbolos de sua representatividade e legitimidade, também passa a incentivar esse tipo de produção, num esforço conjunto entre os grupos sociais e a institucionalidade produzindo um desejo comum pelo “novo e moderno”, no qual técnica, funcionalidade, localização privilegiada e novas espacialidades, compunham esse cenário da “Belém modernista”.

Estrutura-se na cidade um novo *campo de recepção* para essas demandas de moradia e sedes de instituições públicas. Os novos espaços produzidos são a representação desse moderno que vai se constituindo no público e no privado, moldando o espaço social e o espaço físico, no sentido que confere Bourdieu (1999, p. 160) a essas duas categorias, definindo as áreas onde se localizavam as novas residências modernas e os novos edifícios públicos.

No caso das casas, à medida que novos hábitos sociais vão sendo assimilados, “espaços de distinção” (BOURDIEU, 1999) iam sendo demandados por esses grupos. As residências do engenheiro Camilo Porto de Oliveira¹³ passam a ser modelos seguidos nos círculos sociais da nova burguesia desde a casa que é considerada a primeira com essas características, a Moura Ribeiro de 1949. Assim, a recepção dessas obras e das muitas outras construídas por ele, passam a alimentar o imaginário moderno local.

¹¹ Comas (2010); Waisman (2013).

¹² Apesar de incluir os inícios da modernização em capitais brasileiras durante a década de 1930, a narrativa de Segawa deixou de fora, entretanto, os engenheiros tratados neste artigo, que produziram durante a década de 1950 em Belém.

¹³ Camilo Porto foi posteriormente titulado arquiteto no curso de adaptação de dois anos, instalado logo depois da criação do curso de Arquitetura na Universidade do Pará em 1964.

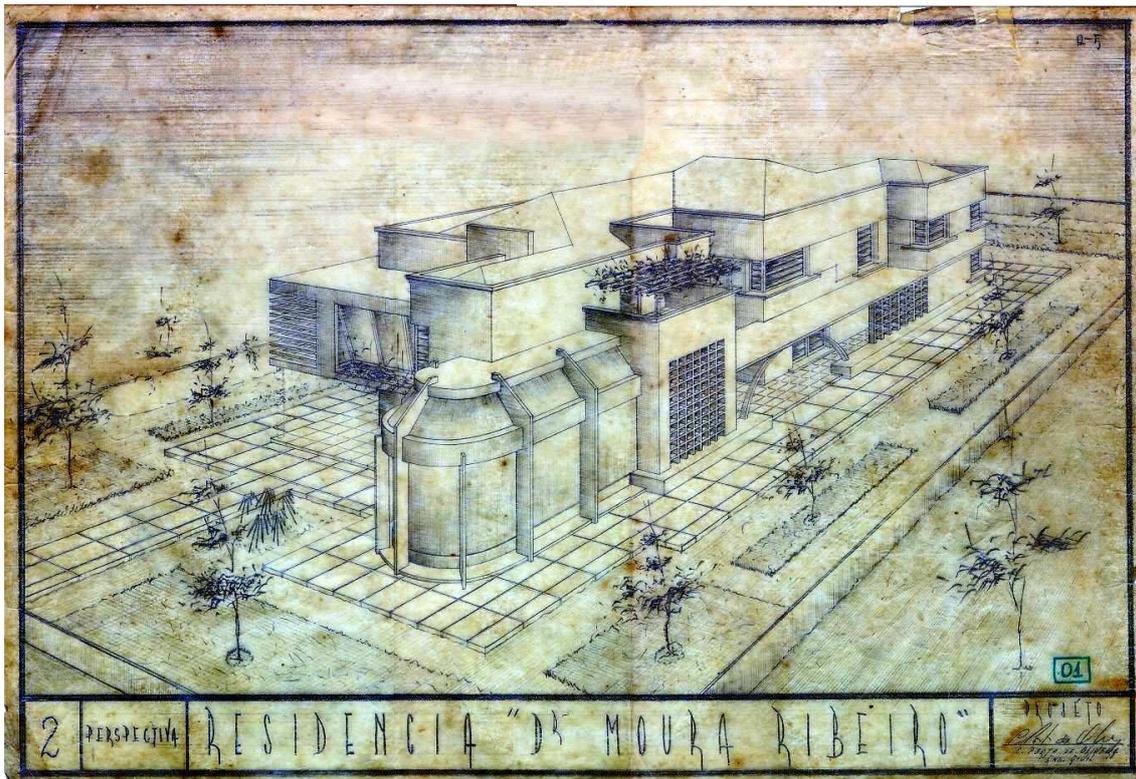


Fig. 5: Casa Moura Ribeiro (1949), Camilo Porto de Oliveira.
Fonte: Acervo LAHCA-UFPa (do arquivo cedido por Antônio Couceiro).

Aqui, entende-se recepção não apenas por parte dos clientes, mas como o engenheiro incorpora nas suas obras as referências desse moderno, no sentido que Cohen confere a esse termo, a partir de Hans Jauss como “fatos que frequentemente redefiniram a identidade profissional de arquitetos, mesmo daqueles que trabalhavam a uma distância considerável dos edifícios que estavam interpretando, e, por vezes, imitando” (COHEN, 2014, p. 14).

Portanto, na arquitetura produzida nesse período em Belém do Pará, principalmente nas realizações de Camilo Porto de Oliveira identifica-se, mais que uma influência, um processo no qual se evidencia a seleção dos elementos formais-constructivos, que estão de acordo com as expectativas de seus clientes e com sua vontade de integrá-los ao contexto regional, o que se nota em variadas produções da arquitetura moderna que se apresentavam em realidades diversas no contexto do pós segunda guerra e especialmente nos anos 1950 e 1960.

Nos vários projetos que realiza entre as décadas de 1940 a 1960, Camilo Porto responde aos propósitos constructivos e tipológicos de converter o espaço doméstico em uma expressão dos novos modos de vida de grupos sociais em ascensão no espaço social de Belém. Atualizando as formas, constrói um grupo significativo de casas, normalmente em implantação aberta, sem obstáculos de visão. A casa adquire assim uma dimensão pública, expondo-se como um objeto moderno na cidade, quase uma escultura (CHAVES, 2008), aliando a isso a intenção de se manter fiel às pautas locais, amenizando o calor e protegendo o espaço das altas umidades por meio de elevações do piso, de inclusão do *brise soleil*, do uso dos cobogós, das marquises para proteger da insolação.

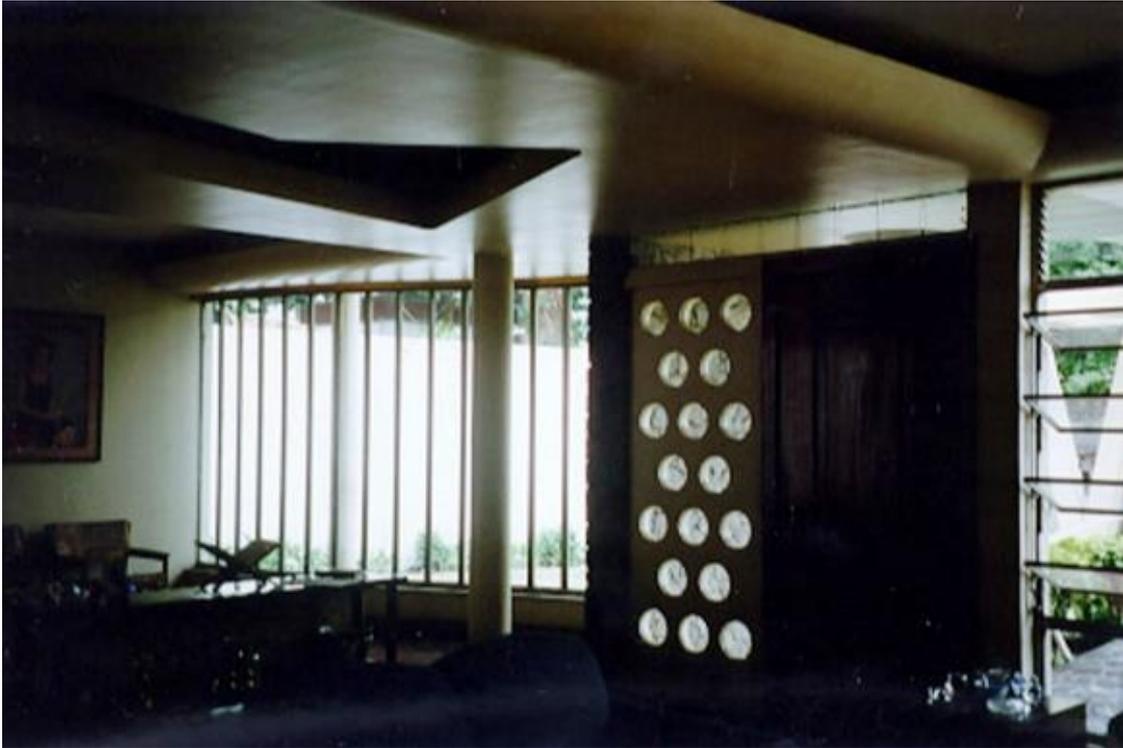


Fig. 6: Cobogó e *brise soleil* na Casa Bittencourt (década 1950). Camilo Porto de Oliveira. Fonte: Oliveira (2001).

Os estudos sobre as transformações morfológicas e espaciais realizados nessas casas e apartamentos modernos (CHAVES; SILVA, 2013; CHAVES; MACHADO, 2013; CHAVES; DIAS, 2015), indicam, por outro lado, que os amplos terrenos onde se ergueram, permitiram o desenvolvimento de formas mais livres e ousadas, assim como no ecletismo, as casas que se implantavam soltas no lote, permitiam soluções mais inventivas. Observou-se também que a estratificação social continuava refletindo-se na hierarquia e organização espacial, demarcando no território doméstico, a mesma compartimentação física das casas do ecletismo, como na casa Belisário Dias e na Moura Ribeiro.

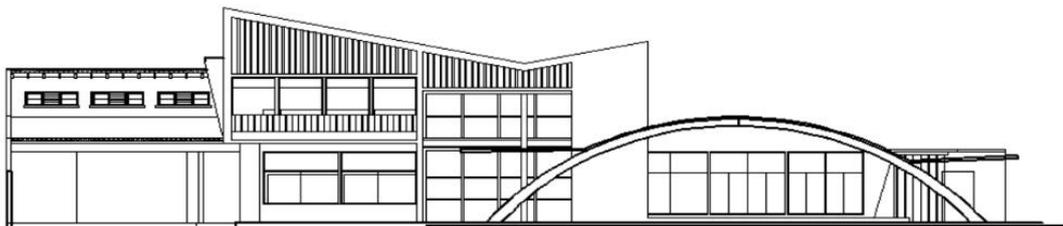


Fig. 7: Elementos em destaque na fachada lateral da Casa Belisário Dias (1954). Fonte: redesenho esquema – Rebeca Dias. LAHCA-UFGA.

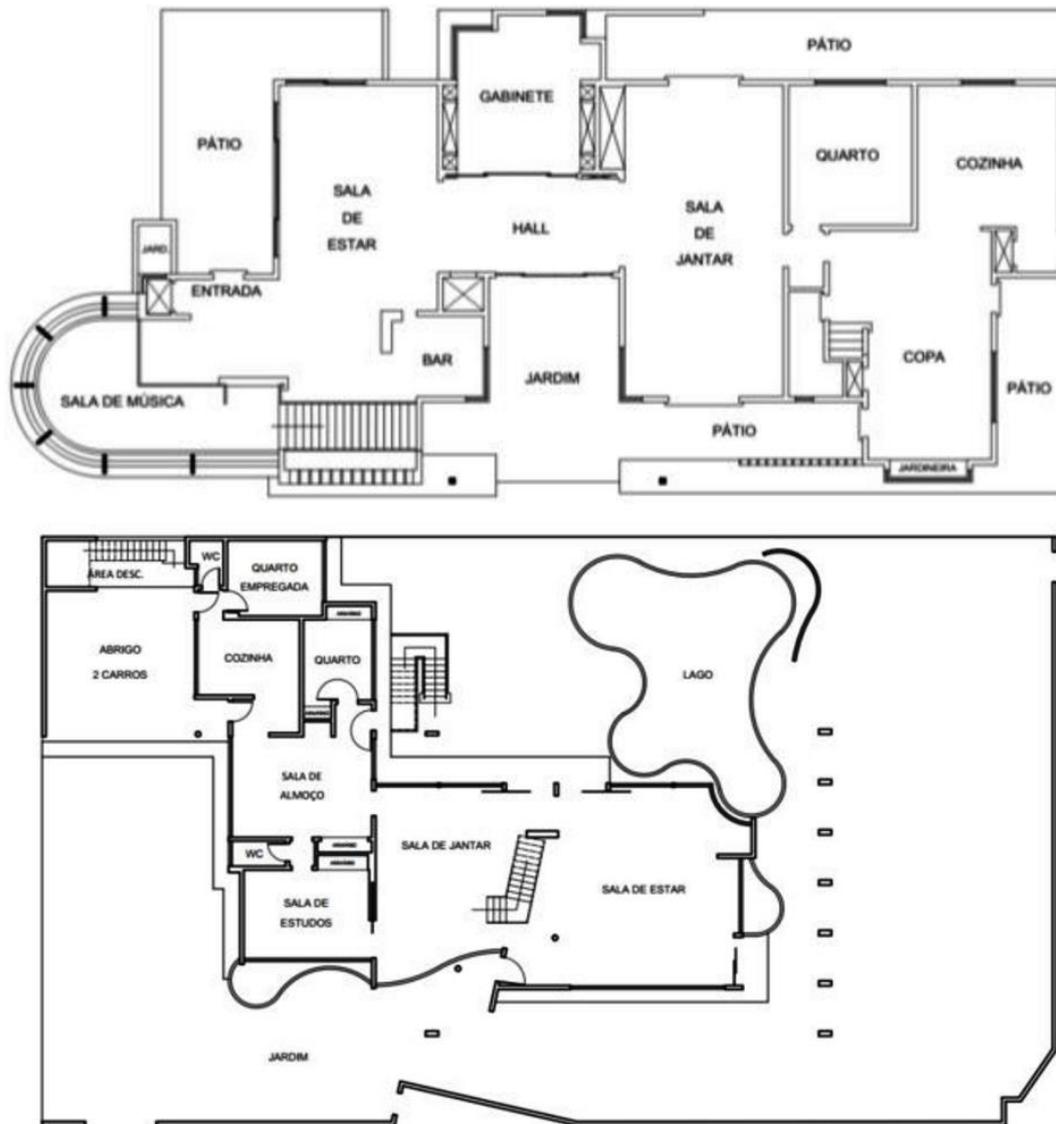


Fig. 8: Plantas baixas das Casas Moura Ribeiro (1949) e Belisario Dias (1954).
 Fonte: Redesenho LAHCA - UFP.

A casa “Presidente Pernambuco” do final da década de 1960, materializa um moderno mais contido nas formas, e ao contrário das obras anteriores, revela uma simplicidade e regularidade em sua composição formal, sem a usual repetição de elementos de referências modernas, mas expressando principalmente em sua espacialidade e composição volumétrica, de inclinações e acabamentos nobres. Um delicado painel e amplas janelas envidraçadas oferecem a transparência, que se contrapõe à materialidade densa das pedras e do concreto.



Fig. 9: Casa Presidente Pernambuco (final da década de 50).
Fonte: Revista Belém 350 anos. Governo do Estado do Pará, 1965.



Fig. 10: Mezanino (acima) e escada principal da sala da Casa Presidente Pernambuco (abaixo). Fonte: Chaves (2015).



Fig. 11: Casa Presidente Pernambuco. Fonte: Chaves (2015).

No eixo de expansão, em direção às vias de saída da cidade, também na década de 1950, constrói-se uma escola de pequenas dimensões, mas de grande inventividade: Benvinda de França Messias do arquiteto formado na Escola de Belas Artes Edmar Penna de Carvalho, projeto e construção entre 1951 e 1957. Nessa escola, a volumetria diversificada, pilotis, cobogós, rampas e o *brise soleil* remetem à filiação moderna do seu autor.



Fig. 12: Escola Benvinda de França Messias (1957), arquiteto Edmar Penna de Carvalho. Fonte: Chaves (2006).

A construção dessa unidade escolar faz parte do conjunto construído para os funcionários do antigo IAPI (Instituto de Aposentadoria e Pensões). Esse conjunto sofreu drásticas alterações: as casas foram ampliadas, acrescentaram-se pavimentos, diminuindo a área dos jardins das unidades, descaracterizando a proposta inicial desse tipo de conjunto de habitação social, implantado em várias capitais do Brasil.

A Avenida Tito Franco, atual Almirante Barroso era, na década de 1950, lugar onde as perspectivas de construir edifícios modernos haviam crescido a partir do funcionamento do mercado de São Brás inaugurado em 1911 e da Estrada de Ferro de Bragança (1889), constituindo-se em uma área propícia para a instalação de novos equipamentos urbanos. Foi no período do desenvolvimentismo que uma trama urbana¹⁴ articulada nessa área, propiciou a construção do conjunto do IAPI, valorizando um eixo de expansão ao longo dessa avenida, ali onde outros edifícios modernos iriam ligar a cidade com as áreas ocupadas a partida desta década.

Os edifícios construídos ao longo da Almirante Barroso e em algumas vias adjacentes a ela, apresentam tipologias variadas como clubes sociais, edifícios públicos, religiosos e residências, porém realizam a mesma ideia de modernidade: representar funções variadas por meio das formas inovadoras naquele contexto urbano, alterando a paisagem construída e introduzindo novas interações entre o edifício e a cidade, e entre o edifício e os seus usuários. Nesse sentido, a recepção do edifício moderno será variável, e se dará na medida em que os hábitos de morar

¹⁴ Ver: PANTOJA, Laura Monte Palma. **O Mercado de São Brás e seu entorno:** tramas e sentido de um lugar. 2014. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Instituto de Tecnologia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2014.

vão se transformando, no caso das residências, ou as estruturas políticas e administrativas assumem o moderno como parte da legitimação ideológica.



Fig. 13: Casa Belisário Dias, Camilo Porto de Oliveira.
Fonte: Chaves (2006)



Fig. 14: Edifício Affonso Freire, 1949 (Sede da SETRAN, antigo DER). Camilo Porto de Oliveira. Fonte: Chaves (2006).



Fig. 15: Reservatório de água no bairro do Marco.
Fonte: Jeová Barros (2016).



Fig. 16: Capela do Hospital da Aeronáutica.
Fonte: Acervo LAHCA-UFPA.



Fig. 17: Sede da Tuna Luso-Brasileira. Engenheiro Laurindo Amorim. Fonte: Samia Hohlenwerger. Disponível em: <<http://atat-pa.blogspot.com.br/2013/05/arquitetura-moderna-na-sede-campestre.html/>>. Acesso em : 21 mai. 2016.

3 EXPERIÊNCIAS DA DESTRUIÇÃO: UMA MODERNIDADE INACABADA?

Os discursos e as práticas políticas que promoveram a construção das estruturas e das formas modernas que se observaram desde os anos 1930 na cidade de Belém,

cujo teor fazia referências à necessidade de substituição do “velho” por um “novo” ambiente urbano, era o mesmo discurso que, de certa maneira defendia, ou ao menos se omitia, quando se confrontava com a destruição desses mesmos edifícios ou estruturas. Esse processo construção-destruição já vinha de longa data. Iniciava-se com a demolição dos antigos quiosques construídos pelo engenheiro Francisco Bolonha, na primeira etapa dessa modernização dos anos 30.

Na década de 1960, era evidente a escassez de investimentos nos serviços de infraestrutura da cidade. Transportes públicos sem manutenção, serviços de energia elétrica deficiente, problemas de abastecimento de alimentos. Situação que se arrastava desde a década de 1940, quando os trilhos da Estrada de Ferro de Bragança começam a desaparecer. Sua desaparecimento foi decretada em 04 de agosto de 1966, por meio do decreto 58.992, e as atividades foram paralisadas no dia 31 de dezembro de 1965 (PANTOJA, 2014, p. 71-72). Decretar o fim de um serviço público não foi a única maneira que os serviços construídos 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 1940¹⁵, foram pouco a pouco sendo demolidos por ordem dos sucessivos administradores municipais. O último deles seguiu em funcionamento até pelo menos 1972¹⁶. Da mesma maneira que desapareceram esses equipamentos, construções modernas continuam a ser substituídas por outras formas de modernidade ou deixadas ao abandono (Casa Jean Bittar e Distribuidora Albano de Camilo Porto de Oliveira) como um convite irremediável ao desaparecimento, completamente descaracterizadas para que a cidade se adeque aos novos tempos de novas modernidades (Sede do Senai) ou ainda destinadas a novos usos, embora mantendo partes de sua configuração original (Casa Belisário Dias, Casa Presidente Pernambuco).

¹⁵ Informação disponível em: <https://fauufpa.org/2014/05/23/o-porque-do-clipper-no1-ser-da-decada-de-1930/>

¹⁶ Informação disponível em: <https://fauufpa.org/2014/05/23/em-1972-o-clipper-no1-ainda-estava-de-pe/>



Fig. 18: Sede do Senai – Anos 50.
Fonte: Chaves (2010).



Fig. 19: Casa Jean Bittar, de Camilo Porto de Oliveira. A residência sofreu modificações no uso, sendo por muitos anos utilizada como escola. Atualmente, já demolida, deu lugar a sede de um banco.
Fonte: Chaves (2000).

É evidente, porém, que muito do que se construiu em Belém nesse período, ainda que destruído, conseguiu sobreviver na memória coletiva, que se apropriaria de um repertório moderno utilizando-o em suas casas, especialmente elementos construtivos como as colunas em V e as marquises. Assim, a permanência dessa linguagem desloca-se dos muros das casas da elite, para aportar na composição das fachadas em casas e vilas de bairros afastados do centro, onde essa modernidade se populariza.

CONSIDERAÇÕES FINAIS: ARTICULANDO EXPERIÊNCIAS

As experiências do moderno em Belém em seus processos de construção, recepção e destruição nos permitem esboçar uma interpretação que explore suas particularidades, e que desvele os mecanismos mais além das materialidades das realizações. Assim, pode-se recuperar essas experiências a partir de um outro ponto de análise, aquele em que os “instrumentos de conhecimento forjados nos países centrais”, como nos adverte Waisman (2013, p. 15) nos sirvam como um dos referenciais, para “não correremos o risco de nos equivocarmos ou desconhecermos nossa realidade histórico-arquitetônica e urbana”.

Essa realidade que nos convida a pensar esse moderno a partir de outro ponto que vê como importante tanto as circunstâncias, os ideários, a movimentação dos atores no espaço social, quanto os objetos materializados no espaço físico, buscando a não naturalização dos fatos históricos, mas o entendimento das tramas e motivações que o fizeram surgir.

Nesse sentido, é interessante retomar o que Gorélik nos traz quando adverte da necessidade de “pôr em questão a naturalidade das series em que a ideia de modernidade – mais especificamente de arquitetura moderna - costumam vir inscrita”, e aqui enumeramos duas que correspondem, a nosso ver, com a realidade aqui considerada: a “[...] que mostra a arquitetura moderna como epifenômeno estrutural da sociedade e da economia [...]” e “aquela que atribui a representação da arquitetura moderna uma expressão ideológica determinada: progressista, internacionalista, radical” (GORÉLIK, 2011, p. 10-11).

As particularidades conjunturais que anunciaram a implantação de uma modernidade arquitetônica a partir dos anos 30 em Belém, são consequências da ruptura que se estabelece com o fim da economia da borracha, mas ao mesmo tempo essa situação particular se estabelece em uma continuidade cultural da mentalidade, que nutria o desejo do retorno a uma modernidade já experimentada.

Foi possível articular no presente artigo o espaço da Belém moderna, entrelaçando “expectativas e experiências” como nos diz Koselleck, o que torna esse período tão relevante quanto ao da *Belle Époque* para o entendimento dos processos que, se não transformaram Belém em uma cidade ideal, aportaram elementos para se pensar a cidade real. Essa cidade real, que apresentou momentos tão díspares na construção de um discurso e de uma prática de modernidade, na recepção que essa arquitetura e esse imperativo de modernidade teve nos grupos sociais em ascensão, é também a mesma onde se assiste a destruição de grande parte dessa arquitetura entre as décadas de 1960 e 1970, como demonstrado ao longo do artigo.

Observou-se um percurso que se constrói num universo de dissonâncias: um contexto econômico contrário a qualquer perspectiva de transformação material e um contexto político frágil. Em que pese esse cenário, as realizações na escala edilícia despontavam nas principais avenidas da cidade. Os “desejos radicais” contidos nessa experiência de uma modernidade não mais alinhada à cultura tradicional de uma Belém afrancesada, onde o ecletismo se aproximava da representação da natureza amazônica, são substituídos nas décadas aqui estudadas, por novos espaços, formas e estruturas nas quais a modernidade expressaria o lugar ocupado pelas cidades na Amazônia na segunda metade do século XX: ser o novo paradigma da modernização urbana e arquitetônica, agora alinhada ao novo momento histórico e político, que culminaria não apenas na experiência de Belém, mas de outras cidades que experimentariam transformações radicais de seu espaço, seja por meio de projetos de novas cidades, que objetivava inserir a região no circuito do capitalismo flexível que se organizava a partir da década de 1930, ou por propostas de intervenções pontuais, em diversas escalas como em Belém.

A dinâmica observada na cidade caracterizou-se por duas condições: a dificuldade provocada pela distância e isolamento geográfico, e a escassez de recursos econômicos necessários para sua materialização. Ainda assim, a contribuição relevante dos personagens anteriormente mencionados no texto, que nos anos de 1940 a 1960 tencionam romper com os signos daquela cidade construída pelos senhores da borracha, criaria os espaços da nova cidade moderna, uma atitude radical diante de um cenário desfavorável, que deixou como legado as transformações que ainda são visíveis, e que tiveram ressonâncias nos processos que se verificariam na cidade a partir dos anos 70. A trajetória de construção, recepção e destruição continua a se reproduzir nas experiências depois do moderno em Belém do Pará.

REFERÊNCIAS

- BOURDIEU, P. **La miseria del mundo**. Madri: Ediciones Akal/Fondo de Cultura Económica da Argentina: 1999.
- CASTRO, F. F. **A cidade sebastiana**: era da borracha, memória e melancolia numa capital da periferia da modernidade. Belém: Edições do Autor, 2010.
- CHAVES, C. Modernização, inventividade e mimetismo na arquitetura residencial em Belém entre as décadas de 1930 e 1960. **Revista Risco: revista de pesquisa em arquitetura e urbanismo**, São Carlos, n. 4, p. 145-163, fev. 2008. Disponível em: <http://www.iau.usp.br/revista_risco/Risco8-pdf/02_art10_risco8.pdf>. Acesso em: 20 out. 2015.
- CHAVES, C.; DIAS, R. Para a construção da historiografia da arquitetura moderna na Amazônia: estudo da arquitetura residencial em Belém. In: SEMINÁRIO IBERO-AMERICANO ARQUITETURA E DOCUMENTAÇÃO, 4., 2015, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2015. CD-ROM.
- CHAVES, C.; MACHADO, I. Moradias Modernistas em Belém (PA): Documentando um novo modo de vida. In: SEMINÁRIO IBERO-AMERICANO ARQUITETURA E DOCUMENTAÇÃO, 3., 2013, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2013. CD-ROM.
- CHAVES, C.; SILVA, I. M. Santos. Percursos da modernização: a arquitetura do “Novo Centro” na avenida Presidente Vargas em Belém. In: SEMINÁRIO IBERO-AMERICANO ARQUITETURA E DOCUMENTAÇÃO, 3., 2013, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2013. CD-ROM.

- CHAVES, T. A. P. V. **O plano de urbanização de Belém: cidade e urbanismo na década de 1940.** 2016. Tese (Doutorado em História) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2016.
- COHEN, J. L. **O futuro da arquitetura desde 1889: uma história mundial.** São Paulo: Cosac Naify, 2014.
- COMAS, C. E. D. Uma certa arquitetura moderna brasileira: experiência a reconhecer (1987). In: GUERRA, A. (Org.). **Textos fundamentais sobre história da arquitetura moderna brasileira: parte 1.** São Paulo: Romano Guerra Editores, 2010.
- FRAMPTON, K. **História crítica da Arquitetura Moderna.** São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- GORÉLIK, A. O moderno em debate: cidade, modernidade, modernização. In: MIRANDA, W. M. (Org.). **Narrativas da modernidade.** Belo Horizonte: Autêntica, 1999.
- GORÉLIK, A. Prefácio. In: MÜLLER, L. **Modernidades de província: estado y arquitectura en la ciudad de Santa Fe: 1935-1943.** Santa Fé: Universidad Nacional del Litoral, 2011.
- KOSELLECK, R. **Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos.** Rio de Janeiro: Contraponto, 2006.
- MÜLLER, L. **Modernidades de província: estado y arquitectura en la ciudad de Santa Fe: 1935-1943.** Santa Fé: Universidad Nacional del Litoral, 2011.
- OLIVEIRA, A. **A arquitetura de Camilo Porto de Oliveira.** 2001. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Instituto de Tecnologia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2001.
- OLIVEIRA, N. N. P. **A economia da borracha na Amazônia sob o impacto dos Acordos de Washington e da criação do Banco de Crédito da borracha (1942-1950).** 2001. 204 p. Dissertação (Mestrado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.
- PANTOJA, L. M. P. **O mercado de São Brás e seu entorno: tramas e sentidos do lugar.** 2014. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Instituto de Tecnologia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2014.
- PENTEADO, A. R. Belém. **Estudos de geografia urbana,** Belém: Ed. UFPA, v. 2, 1968.
- SARGES, M. N. **Riquezas produzindo a Belle Époque (1870-1912).** Belém: Paka Tatu, 2008.
- SEGAWA, H. **Arquiteturas no Brasil 1900-1990.** São Paulo: EDUSP, 1999.
- TAFURI, M. Por una crítica de la ideología arquitectónica. In: TAFURI, M.; DAL CO, F.; CACCIARI, M. **De la Vanguardia a la Metrópolis: Crítica radical a la arquitectura.** Barcelona: Gustavo Gili, 1972.
- VICENTINI, Yara. **Cidade e história na Amazônia.** Curitiba: UFPR, 2004.
- WAISMAN, Marina. **O interior da história: historiografia arquitetônica para uso de latino-americanos.** São Paulo: Perspectiva, 2013.