

https://doi.org/10.20873/ago2024_4



**MODERNIZAÇÕES DE CONTRASTES. DUAS AVENIDAS EM BELÉM ENTRE 1930
E 1938.**

MODERNIZATIONS OF CONTRAST. TWO AVENUES BETWEEN 1930 AND 1938.

**MODERNIZACIONES DE CONTRASTES. DOS AVENIDAS EN BELÉM ENTRE 1930
Y 1938.**

George Bruno de Araújo Lima¹

Celma Chaves Pont Vidal²

RESUMO

O objetivo deste artigo é discutir a dinâmica de modernização das avenidas Presidente Vargas e Almirante Barroso a partir da construção de novos edifícios entre os anos de 1930 e 1938. Ambas as avenidas se situam na capital do Estado do Pará, Belém, localizada em zona estuarina da Amazônia brasileira. A escolha do recorte espacial se justifica pela centralidade de ambas as vias para a modernização. O período de estudo adotado no artigo, 1930-1938, foi delimitado e selecionado a partir de uma pesquisa mais ampla, por ser um momento relevante do significativo impulso à modernização local, em um quadro de instabilidade política dos primeiros 8 anos da Era Vargas, e sua ressonância nas ações e discursos, uma vez que o Estado, aliado à ação particular de empresários, é o principal agente modernizador do período. No intuito de elaborar esse estudo, utilizou-se a metodologia histórico interpretativa, com pesquisa hemerográfica, documental e bibliográfica. A partir do que foi discutido, conclui-se que a modernização obedece a gradientes topológicos, sociais e culturais referenciados em uma ideia de modernização que nega realidades locais em nome de uma modernidade centrada em referências externas à região amazônica.

PALAVRAS-CHAVE: Modernização; urbanização; edifícios; Belém.

ABSTRACT

The objective of this article is to discuss the dynamics of modernization of Avenidas Presidente Vargas and Almirante Barroso following the construction of new buildings between the years 1930 and 1938. Both avenues are located in the capital of the State of Pará, Belém, located in the estuarine zone of the Brazilian Amazon. That being said, the choice of spatial outline is justified by the centrality of both roads to the modernization. Furthermore, the time frame adopted, 1930-1938, aims to understand how the political instability of the first 8 years of the Vargas Era influenced modernization actions, since the State, allied with businesspeople, is the main agent of modernization. In order to prepare this study, the interpretative historical methodology was used, with hemerographic, documentary and bibliographic research. From what was discussed, it is concluded that modernization follows topological, social and cultural

¹ Universidade Federal do Pará, <https://orcid.org/0000-0001-4218-3759>, george.lima.ufpa@gmail.com

² Universidade Federal do Pará, <https://orcid.org/0000-0003-3437-3844>, celma_chaves@hotmail.com

https://doi.org/10.20873/ago2024_4



gradients referenced in an idea of modernization that denies local realities in the name of a modernity centered on references external to the amazon region.

KEYWORDS: Modernization; urbanization; buildings; Belém.

RESUMEN

El objetivo de este artículo es discutir la dinámica de modernización de las Avenidas Presidente Vargas y Almirante Barroso luego de la construcción de nuevos edificios entre los años 1930 y 1938. Ambas avenidas están ubicadas en la capital del Estado de Pará, Belém, ubicada en la zona estuarina de la Amazonía brasileña. Dicho esto, la elección del esquema espacial se justifica por la centralidad de ambas vías para la modernización. Además, el marco temporal adoptado, 1930-1938, pretende comprender cómo la inestabilidad política de los primeros 8 años de la Era Vargas influyó en las acciones de modernización, siendo el Estado, en alianza con los empresarios, el principal agente de modernización. Para la elaboración de este estudio se utilizó la metodología histórica interpretativa, con investigación hemerográfica, documental y bibliográfica. De lo discutido se concluye que la modernización sigue gradientes topológicos, sociales y culturales referenciados en una idea de modernización que niega las realidades locales en nombre de una modernidad centrada en referencias exteriores a la región amazónica.

PALABRAS CRAVE: Modernización; urbanización; construcciones; Belém.

1 INTRODUÇÃO

O objetivo deste artigo é relacionar o conceito de modernização com as edificações construídas ao longo das Avenidas Almirante Barroso e Presidente Vargas entre os anos de 1930 e 1938. Esses logradouros se situam na cidade de Belém, capital do Estado do Pará, em região estuarina oeste da Amazônia brasileira. Nesse intuito, adotou-se a metodologia histórico-interpretativa em arquitetura segundo Groat e Wang (2002) selecionando-se como alternativas de pesquisa para formulação do presente argumento as pesquisas documental, hemerográfica e bibliográfica. A pesquisa bibliográfica foi essencial para a compreensão dos conceitos, do momento político, social e econômico pertinentes ao recorte temporal, assim como a pesquisa documental e hemerográfica foram para a observação da modernização a partir de sua dimensão histórica.

Nesse sentido, a fim de iniciar o debate objetivado neste artigo, convém discutir três conceitos fundamentais ao tema tratado: modernidade, modernização e modernismo. Também se faz necessária a análise dos outros termos a fim de compreender a modernização. No campo da sociologia, Habermas (1994) e Webber (1904) indicam que a modernidade é um fenômeno fundamentado na dinâmica de racionalização de todos os aspectos da vida por meio

https://doi.org/10.20873/ago2024_4



do desencantamento do mundo iniciado na Europa Ocidental. Assim, os modos de se expressar artisticamente, a política, o surgimento da ciência e da economia, assim como outras áreas afins, deixam de ser tradições organicamente reproduzidas, para seguirem o ritmo da racionalização (Webber, 1904). Por conseguinte, no mundo ocidental, surgem novas formas de organização econômica e política, como a formação da empresa capitalista e do Estado dotado de um aparelho burocrático que garanta maior impessoalidade à aplicação do poder (Webber, 1904).

Por sua vez, o conceito de modernização surge somente na década de 1950 do século XX como decorrência do funcionalismo sociológico (Habermas, 1994):

O conceito de modernização refere-se a um conjunto de processos cumulativos e de reforço mútuo: à formação de capital e mobilização de recursos; ao desenvolvimento das forças produtivas e ao aumento da produtividade do trabalho; ao estabelecimento do poder político centralizado e à formação de identidades nacionais; à expansão dos direitos de participação política, das formas urbanas de vida e da formação escolar formal; à secularização de valores e normas, etc. (Habermas, 1994, p. 5)

Como outras formas de conceituar esses fenômenos, Harvey (2006) e Berman (2007) fundamentam suas análises acerca do que vem a ser a modernização a partir de Marx. Segundo Berman (2007), a modernidade é a síntese de dois fenômenos que se relacionam por meio de uma tensão dialética: os modernismos, como manifestação cultural e a modernização ligada à economia e à política. Harvey (2006) compreende a modernidade como um projeto, uma vontade que se conforma espacialmente por meio da modernização que não prescinde do esforço intelectual de um grupo profissional para a sua conformação espacial, ou seja, arquitetos e engenheiros, por exemplo.

Ainda nesse esforço de conceituar a modernização, no pensamento latino-americano Canclini (1989) define a modernidade como estado geral, em aproximação ao conceito de espírito do tempo, ou *zeitgeist* hegeliano, o modernismo como movimento e a modernização como processo. Igualmente, afirma que a modernização dessa área do globo foi híbrida ao combinar diferentes culturas e temporalidades; o que não a torna inferior em relação às outras experiências de modernidade. Gorelik (1999) aponta a modernização como os processos duros decorrentes de um projeto de modernidade que se identifica com um projeto civilizatório:

https://doi.org/10.20873/ago2024_4



na América Latina, modernidade e civilização se tornam sinônimos. Diante das limitações de capital das burguesias ou elites econômicas latino-americanas, o autor ressalta o papel do Estado na condução das reformas modernizantes necessárias ao projeto civilizatório moderno.

O modo que o Estado conduz a modernização pode ser observada em estudos de outros autores latino-americanos. Brito (2001) elabora o conceito de “modernização paradoxal” ao afirmar que a racionalização preconizada por Max Webber (1904) foi somente assimilada parcialmente, em especial na economia, sem que fossem modificadas as estruturas sociais. Freyre (1997) e Holanda (1995) debatem as particularidades da conformação da sociedade brasileira como maneira de constituição de um conjunto fundamentado nos princípios escravocratas de separação entre senhores e escravos, negros e brancos, casa grande e senzala, sem a qual não se torna possível compreender a maneira particular dessa assimilação parcial dos princípios modernos. Nessa mesma senda, Heimbecker (2019) conceitua a “modernização dual” em especial na Amazônia, na medida em que, a partir da década de 1960 implanta-se um projeto de modernização nacional por meio do Estado com violentos conflitos e amplo impacto social nas populações autóctones.

Diante do que foi exposto, a modernização operada pelo Estado nas nações latino-americanas e, indutivamente, no Brasil e na capital do Pará, são pautadas no autoritarismo que busca assimilar a modernidade somente parcialmente. Assim, estruturas de poder de origem colonial, fundamentadas em laços de parentesco, amizade ou outros, predominam sobre as vinculadas aos princípios legais formalizados por relações burocráticas e impessoais modernas, na mesma medida em que convivem com estruturas racionalizadas de produção.

Diante dessas características, o autoritarismo das estruturas de poder busca, por meio da arquitetura, engenharia e outros campos, estabelecer a visão de modernidade por meio da modernização de estruturas espaciais a qualquer custo. Em conformidade com essa afirmação, em diversos momentos da história brasileira experiências democráticas são interrompidas ou ameaçadas, diante da possibilidade de ruptura de uma normalidade social fundamentada nos laços supracitados. Nesse sentido, convém observar o trabalho de Adorno e Horkheimer (1947) o qual indica que a racionalização do cotidiano moderno se liga à preservação autoritária das estruturas econômicas e políticas ensejadas pela modernidade. Ainda, Mignolo (2017) e Quijano (2005) denominam essa dimensão autoritária, ocultada pelo discurso progressista moderno de Colonialidade, ao analisar a modernidade a partir de países de passado colonial. Ao seguir essa senda, Farrés e Matarán (2012) mostram o papel da

https://doi.org/10.20873/ago2024_4



arquitetura na construção e preservação da colonialidade por meio da Matriz Colonial de poder (colonialidade do ser, do poder e do saber) ao criar a categoria da “colonialidade territorial” na medida em que observam na arquitetura um papel fundamental na reprodução das estruturas de dominação necessárias ao funcionamento da economia capitalista.

Postula-se, nesse artigo, que esses princípios teóricos apresentados se manifestam na arquitetura dos edifícios construídos nas avenidas selecionadas durante o recorte temporal adotado (1930-1938). Esse intervalo é marcado pela sucessão de experiências autoritárias e democráticas: Governo Provisório (1930-1934); Governo Constitucional (1934-1937); Estado Novo (1937-1945). No Pará, Interventores, um governador democraticamente eleito e prefeitos por eles nomeados para a capital, tornam-se os principais agentes de modernização, na medida em que estimulam o setor privado que se recupera da radical retração de capitais experimentada após o fim do ciclo da borracha (1850-1910) a partir da expansão de investimentos em setores industriais e em outras atividades extrativas e agropecuárias (Araújo Lima, 2023). Esses operam a construção de novos edifícios a partir de leis flexíveis, redução de tributos e terrenos doados por aqueles.

Com o objetivo de estabelecer a correlação de sentidos entre os princípios teóricos apresentados e a dinâmica de modernização dos edifícios dos dois logradouros eleitos, o presente artigo é dividido em dois tópicos principais subdividido em subtópicos. O tópico “As Avenidas e suas relações com a conformação da capital em suas sucessivas propostas de modernização” é subdividido em dois: “da travessa dos Mirandas à Avenida Presidente Vargas: uma história de exclusão e contrastes internos fundamentada sobre terra firme”, assim como “Da estrada do Maranhão à Avenida Almirante Barroso: eixo de expansão da modernidade/civilização na região amazônica por meio da colonização”. Eles buscam reconstituir brevemente a construção de ambas as vias em sua relação com a modernização municipal, observando-se seu favoritismo em detrimento de outros sítios.

Posteriormente, o segundo tópico se intitula “A modernização dos edifícios das Avenidas Presidente Vargas e Almirante Barroso (1930-1938)” e é subdividido em dois tópicos. O Primeiro se chama “Transformações arquitetônicas, Avenida Presidente Vargas (1930-1938)” e o segundo “Transformações arquitetônicas, Avenida Almirante Barroso (1930-1938)” e ambos apresentam o que se observou na pesquisa documental e hemerográfica acerca da construção/reformas de edifícios.

Por fim, como considerações finais, constata-se que a partir do que foi exposto que a

https://doi.org/10.20873/ago2024_4



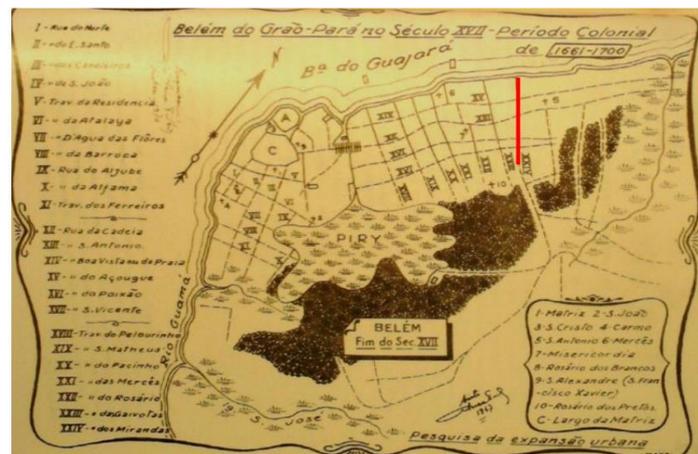
modernização de ambas as avenidas se vinculou à constituição de uma modernização particular à cidade de Belém ligadas aos gradientes topográficos e inquietações culturais particulares à constituição de uma modernidade local orientada pelo Estado. A restrição de recursos e questões culturais conformaram uma modernização desigual e concentrada.

2 AS AVENIDAS E SUAS RELAÇÕES COM A CONFORMAÇÃO DA CAPITAL EM SUAS SUCESSIVAS PROPOSTAS DE MODERNIZAÇÃO

2.1 Da Travessa dos Mirandas à Avenida Presidente Vargas: uma história de exclusão e contrastes internos fundamentada sobre a terra firme

A atual avenida Presidente Vargas, tornou-se uma das primeiras vias da povoação. Fundada no ano de 1616, Belém se conformou a partir da vizinhança denominada “Cidade” sobre uma plataforma Inter fluvial cercada por um dos seus lados pelo Rio Guamá e Baía do Guajará e por outro pelo alagado do Piry (Figura 1) (Penteado, 1968). Tratava-se de uma porção de terra facilmente defensável, (Braga, 1916; Barata, 1973; Penteado, 1968) sobre a qual ocorre a construção do Forte do Presépio.

Figura 1 – croqui representando e identificando as ruas de Belém no final do século XVII, segundo Augusto Meira Filho, em vermelho se evidencia a localização da Travessa dos Mirandas



Fonte: Meira Filho, 1976; modificado por Araújo Lima, 2022

Fundamentando-se na pesquisa histórico documental, a partir dos pontos de convergência entre os autores citados (Barata, 1973; Braga, 1916; Coimbra, 2002; Cruz, 1992; Meira Filho, 1976; Penteado, 1968), observou-se que o sítio urbano cresce gradativamente ao longo do século XVII. Consolida-se um novo eixo de expansão da cidade em direção ao norte em face da Baía do Guajará ao longo da então rua dos Mercadores, atual João Alfredo e Santo

https://doi.org/10.20873/ago2024_4



Antônio (Figura 1). Data ainda desse momento a abertura da travessa dos Mirandas, logradouro que se tornaria a Avenida Presidente Vargas no século XX.

Ao adentrar o século XIX, a via é um lugar habitado de conformação próxima da atual. As tipologias habitacionais encontradas se distinguiam em residências térreas e sobrados. Os primeiros eram maioria e serviam de moradia para os indivíduos menos abastados e etnicamente majoritariamente negros e mestiços e os segundos, em menor número, para os de melhores meios materiais e majoritariamente brancos. Isso confere um aspecto popular à via que se mantém durante a Revolução Cabana (Penteado, 1968) ocorrida durante o Período Regencial (1831-1840) (Fausto, 2006).

Contudo, novas frentes de expansão imobiliária, favorecidas pelas condições pedológicas de espigão topográfico da plataforma Inter fluvial sobre a qual está situada; aliadas ao gradual acréscimo da receita particular e pública a partir da década de 1850, transformavam a realidade de parte da travessa. Esse acréscimo de capital se deve ao aumento da cotação dos quatro principais tipos de borracha amazônica negociada nas bolsas de Nova York e Liverpool (Weinsten, 1993). Nesse sentido, em nível governamental, um conjunto de obras alteram o trecho final da via: ajardinamento do Largo da Pólvora; alargamento e alinhamento das vias limítrofes ao largo e a construção do Teatro da Paz (1874). Isso se realiza durante a administração dos Presidentes da Câmara Municipal e Presidentes Provinciais, como Gama Abreu (1879-1881) (Souza, 2009; Araújo Lima, 2023). Em relação à ação particular, a via torna-se gradualmente ocupada por casas comerciais de alto padrão como o Café Madrid e palacetes (Araújo Lima, 2023; Sarges, 2002).

Como sinalização desse novo momento do logradouro, ele recebe nova nomenclatura. Passa a se denominar Travessa 15 de Agosto no ano de 1877 (Cruz, 1992). Com o fim do regime monárquico (1822-1889) e início do governo republicano (1889-1930) a modernização da via se intensifica. Isso ocorre em decorrência do estabelecimento do regime federativo na Constituição de 1891. Nela estabelece-se maior liberalização da economia que enceta na maior participação da ação empresarial nas obras governamentais por meio das concessões. Igualmente, a oscilante, porém acentuada valorização do principal produto de exportação do Estado aumenta a capacidade de endividamento do governo (Araújo Lima, 2023; Sarges, 2009; Santos, 2019; Weinsten, 1993). Contudo, essas transformações se limitam ao trecho final da travessa que passa a se chamar Avenida República (Cruz, 1992). Essa porção do logradouro é alvo de uma série de melhoramentos que ratificam a dinâmica de consumo de alto padrão

https://doi.org/10.20873/ago2024_4



iniciada anteriormente por meio da construção particular de diversos estabelecimentos de comércio e serviços: o Cinema Olympia, *Rotisserie Suisse*, Café da Paz, Quiosque *High Life* e Grande Hotel (Sagres, 2002).

Isso reforça o caráter limitado, contrastante e excludente dessa modernização na medida em que o restante da via, ainda denominada travessa 15 de Agosto mantém o aspecto popular sem a possibilidade de realização de novas construções. Essa alternativa denuncia as intenções do governo e de particulares: eliminar os populares da via com o objetivo posterior de alargar, calçar, arborizar e dotar de diversas redes de infraestrutura e novos edifícios a travessa (Chaves, 2011; Araújo Lima, 2023). Além do caráter excludente, isso revela o autoritarismo do regime e do modo de desenvolver a visão de modernidade ao longo da via.

O projeto da nova avenida ligando o litoral à praça que se constituía como modelo de modernidade/civilização republicana positivista é iniciado no final do governo Antônio Lemos (1897-1911). Como medidas iniciais, compram-se lotes e se limita a construção no seu trecho que se estende da praça até o litoral (Araújo Lima, 2023). Entretanto, é com a assinatura da concessão dos serviços de exploração da via, por um período de 99 anos, em 1910 pelo Coronel Brício da Costa que começam as demolições necessárias para a conexão dessa com o litoral e o recém inaugurado sistema portuário da companhia *Ports of Pará* (1911) (Araújo Lima, 2023).

Contudo, a quebra dos preços de negociação da goma elástica (setembro de 1910) (Santos, 2019; Weinstein, 1994); a primeira Guerra Mundial (1914-1918); assim como a pandemia de gripe espanhola (1918) causam lentidão no fornecimento de materiais. Em consequência disso, as obras de abertura da nova Avenida 15 de Agosto se prolongam pela década de 1920 (Araújo Lima, 2023). É interessante notar que ao fim das obras, a totalidade da via passa a se chamar Avenida 15 de Agosto. O nome atual, Avenida Presidente Vargas só seria atribuído após o suicídio de Getúlio Vargas (1882-1954).

2.2 Da Estrada do Maranhão à Avenida Almirante Barroso: eixo de expansão da modernidade/civilização na região amazônica por meio da colonização

Em paralelo aos eventos enumerados na Avenida Presidente Vargas, observa-se uma dinâmica de modernização voltada para a região na atual Avenida Almirante Barroso desde a sua criação no período colonial (1500-1822). Esta avenida apresenta um aspecto suburbano contrastante com as características paisagísticas urbanas daquela. Contudo, é interessante

https://doi.org/10.20873/ago2024_4



destacar que esse aspecto rural convém com a necessidade de expansão da dinâmica de exploração econômica do território amazônico. Isso torna essas características vinculadas à finalidade das instituições que se estabelecem no logradouro: são nesses edifícios onde a agenda governamental, a qual define como ocorrerá a agregação de novas áreas ao circuito de exploração capitalista, é praticada. Esse processo gera os recursos que financiam as construções na avenida Presidente Vargas à exemplo do edifício sede da Associação Comercial do Pará, o qual será discutido posteriormente.

A origem da avenida Almirante Barroso remonta, segundo Braga (1916), ainda ao século XVII. Braga (1916) aponta que em 1616, o alferes Pedro Teixeira inicia a abertura de um caminho que fazia a conexão terrestre entre a cidade fundada na foz do rio Amazonas e São Luís, no atual Estado do Maranhão. Esse caminho chamava-se Estrada do Maranhão e nele se distribuem propriedades rurais (Cruz, 1967) (Figuras 2 e 3).

Figura 2 e 3 – À esquerda, “Plano do Pará”, mapa de 1800 da cidade de Belém – em vermelho, a Estrada do Maranhão; em amarelo, as rocinhas e outras propriedades rurais nas imediações da capital; em Azul, a estrada de Nazaré com seus caminhos. À direita, Estrada do Maranhão, 1870



Fonte: Laboratório Virtual – FAU ITEC UFPA (fauufpa.org); BN Digital (bndigital.bn.gov.br/acervodigital/)

A necessidade de celeridade do escoamento da produção da zona que se estendia da cidade de Belém até um dos mais próximos e importantes aglomerados urbanos da então província, a cidade de Bragança, alia-se ao paradigma da ferrovia como transporte moderno de alta tecnologia, velocidade e capacidade (Andrade, 2010). Nesse sentido, após algumas tentativas fracassadas, estatui-se a sociedade anônima que fomenta a construção da nova Estrada de Ferro de Bragança ainda durante o segundo Império (1840-1881) (Andrade, 2010;

https://doi.org/10.20873/ago2024_4



IPHAN, 2017). Como nova edificação, destaca-se a construção da Estação de São Brás (1884) ao início da Avenida (Figura 4).

Figura 4 – Vista da Estação de São Brás após a sua inauguração



Fonte: Pará, 1899.

Nesse sentido, urge à elite econômica local a valorização dos lotes e substituição dos casebres e moradores populares por habitantes com maior liquidez e capacidade de investimento na constituição de moradias nos lotes limítrofes à ferrovia. Diante disso, revela-se a natureza contrastante e concentrada da modernização praticada ao longo da Estrada de Maranhão: o acesso aos melhoramentos necessários para valorização dos lotes e, conseqüentemente, aumento da liquidez do empreendimento só seria feito por aqueles que pudessem pagar. Outro fator relacionado a isso convém à topografia, na medida em que a ferrovia se situa sobre o espigão topográfico da plataforma interfluvial que estabelece a divisão entre as águas do Oceano Atlântico ao norte e do Rio Guamá ao Sul (Andrade, 2010; IPHAN, 2017). Isso fornece novas condições excepcionais à construção, situação semelhante às da Avenida Presidente Vargas.

Da mesma maneira que na Avenida 15 de Agosto, a avenida também é afetada pela queda nos preços do principal produto exportado pelo Estado. Isso ocorre em relação à demografia e construção por meio do adensamento por parte da população de baixa renda que passa a ocupar os lotes cada vez mais parcelados das propriedades rurais do bairro (Araújo Lima, 2023). Igualmente, a falta de manutenção das redes precariza os seus serviços, assim como o leito carroçável e as calçadas passam a ter sua trafegabilidade comprometida (Araújo Lima, 2023).

Esse aspecto permanece até o ano de 1930, quando é inaugurada a nova pavimentação em sistema de *macadam* no governo do intendente Antônio Faciola (1930) (Araújo Lima, 2023).

https://doi.org/10.20873/ago2024_4



Porém mudanças no regime decorrentes da derrubada da constituição de 1891, trazem novas diretrizes para a modernização que serão discutidas a seguir. É somente na década de 1950 que a avenida Tito Franco recebe o nome atual, Avenida Almirante Barroso (Cruz, 1992).

3 A MODERNIZAÇÃO DOS EDIFÍCIOS DAS AVENIDAS PRESIDENTE VARGAS E ALMIRANTE BARROSO (1930-1938)

As transformações políticas experimentadas pelo golpe que destituiu o poder civil eleito no pleito de 1929 e estabeleceu Getúlio Vargas e os militares no poder em 1930 (Fausto, 1976) possuíram implicações nas diretrizes de modernização as quais se manifestaram na construção de edifícios em ambas as avenidas. Isso ocorre a partir da revisão do pacto federativo, o qual incorreu na centralização do poder na esfera federal; assim como o amplo endividamento da cidade de Belém, que perde autonomia para contrair novos empréstimos. Ambas essas mudanças comprometiam a ação direta de modernização por meio de novas obras de um dos principais agentes de modernização, o Estado, durante as sucessivas administrações de Vargas: o Governo Provisório (1930-1934), Governo Constitucional (1934-1937) e Estado Novo (1937-1945).

Por sua vez, o setor empresarial ainda possuía algum capital oriundo da borracha, mas não só: novas atividades econômicas como a consolidação de um campo industrial no bairro do Reduto e na Rodovia Arthur Bernardes, assim como a produção agrícola asseguram capitais necessários à modernização. Nesse momento, resulta um particular meio de modernizar no qual a elite econômica local investia a partir de estímulos legais, fundiários e discursivos na modernização das avenidas de maneira limitada, se comparada ao momento histórico anterior da borracha (Araújo Lima, 2023).

3.1 Transformações arquitetônicas: Avenida Presidente Vargas (1930-1938)

A Avenida 15 de Agosto, agora com as obras de alargamento, dotação de infraestrutura e arborização já concluídas, torna-se o *locus* privilegiado pelo governo municipal na medida em que diversos dos seus lotes ainda estão vazios após as necessárias desapropriações. A isso se aliam as condições pedológicas e legislação urbanística favoráveis citadas anteriormente.

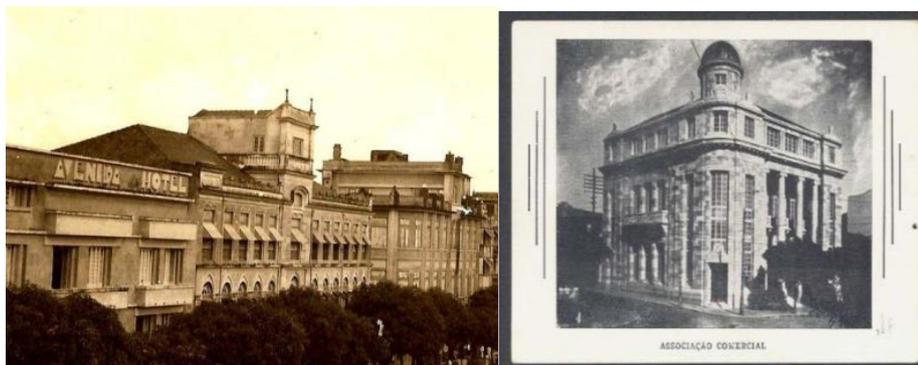
Diante desses estímulos, inauguram-se dois edifícios que atendiam às características desejadas para a Avenida 15 de Agosto: os escritórios e loja de departamentos “O Vesúvio” (Figura 5) de Antônio Vita e a sede da Associação Comercial do Pará (ACP) de Oswald Massler

https://doi.org/10.20873/ago2024_4



(Figura 6) (Araújo Lima, 2023; Chaves, 2011). O primeiro inaugurado 1932 e o segundo em 1938, representam, pelas linguagens arquitetônicas adotadas, as distintas diretrizes modernas experimentadas pela elite intelectual como possibilidades de representação institucional. O primeiro a República Velha e a borracha; o segundo o Estado Novo e a atividade comercial.

Figuras 5 e 6 – Respectivamente: à direita e ao centro, a loja de departamentos “O Vesúvio” na década de 1940; à esquerda, fachada e volumetria do edifício da Associação Comercial do Pará, após sua inauguração



Fonte: acervo Lahca/UFGA, 2024; Disponível em: <http://haroldobaleixe.blogspot.com/2009/05/avda-quinze.html>

O Vesúvio possui características que convêm à arquitetura eclética: com três pavimentos, o edifício possui uma confluência de elementos arquitetônicos que remetem a diversas expressões estilísticas produzidas na Europa (Kruft, 2019; Patetta, 1987). Nele, observa-se o emprego da composição como princípio projetual; a separação em planos bidimensionais dos elementos constituintes do espaço arquitetônico: as plantas e fachadas são pensadas e ornadas com uma gramática arquitetônica poliglota, na qual mesclam-se estilos com o objetivo de enfatizar o programa no partido. Seus pavimentos possuem uma hierarquia de linguagens que enfatiza o primeiro pavimento, em referência ao *Piano Nobile*. Outros recursos da arquitetura renascentista italiana utilizados podem ser citados: a argamassa das fachadas imita blocos cerâmicos ou rocha com estereotomia, por exemplo. É interessante destacar que o autor do projeto não possuía formação como arquiteto, porém era um renomado mestre de obras local versado nas tendências de então.

O segundo edifício, de autoria do arquiteto de origem alemã Oswald Massler apresenta, por sua vez, a sinalização clara da experimentação estética dos primeiros anos do novo regime. Assim como a categoria de objeto-limite de Dias (2021), o edifício da ACP indica características específicas da produção arquitetônica dentro das possibilidades tecnológicas e culturais pertencentes a Belém de seu tempo. Isso ocorre ao apresentar a convergência da linguagem

https://doi.org/10.20873/ago2024_4



arquitetônica clássica às tendências da discussão de uma estética genuinamente nacional representada pelo estilo marajoara de artistas como Theodoro Braga (1872-1953). Destaca-se o poder simbólico da construção: a Associação Comercial do Pará, em disputa com a Associação Comercial do Amazonas, desde o século XIX, representava a principal agremiação patronal dos estabelecimentos comerciais de importação e exportação de produtos de diversa natureza na região (Araújo Lima, 2023). Diante disso, interessa ao projetista a realização de um objeto arquitetônico que conforme a expressão de uma ideia de presente/modernidade que seja consoante à importância da instituição para as tomadas de decisão locais (Araújo Lima, 2023).

A partir dessa necessidade de reafirmação do poder simbólico (Bourdieu, 1989) da instituição, amplia-se o capital simbólico (Bourdieu, 1989) do edifício por meio do emprego de elementos oriundos da arquitetura clássica: acrotérios e óvalos; assim como fustes canelados e um sistema de proporções que remete à ordem jônica (Figuras 7 e 8).

Figuras 7 e 8 – À direita, capitéis jônicos estilizados com gregas marajoaras (em vermelho); à esquerda, acrotério com temática indígena(cocar), também em vermelho. Em verde, cachorros que sustentam uma marquise clássica.



Fonte: Araújo Lima, 2023

A volumetria do partido adotada segue uma racionalidade orgânica de modo que o volume prismático cúbico acentua a racionalidade das medidas adotadas, aliando o sentimento de nobreza e distinção das referências clássicas demandados pelo programa de necessidades institucionais estabelecidas, assim como ao classicismo arquitetônico megalômico do regime nazista alemão e seu arquiteto oficial, Albert Speer (1905-1981). Contudo, a necessidade de reafirmação da importância regional local reforça o emprego dos elementos estilizados pelos estudos plásticos marajoaras: os acrotérios parecem cocares, ou folhas de palmeiras, assim como as volutas das colunas reproduzem as gregas marajoaras (Figuras 5 e 6).

Coimbra (2014) e Chaves (2008) destacam que ao governo de Magalhães Barata interessava a realização dessas construções na Avenida na medida em que eram utilizadas

https://doi.org/10.20873/ago2024_4



como propaganda nos meios de comunicação: “A Avenida Quinze de Agosto, artéria central da cidade, somente agora, com o incentivo do governo municipal está tendo prédios dignos do progresso que o governo revolucionário está imprimindo em nossa capital” (O progresso e o embelezamento de Belém..., 9 de abril de 1934). Porém ressalta-se o limite dessas ações diante de localizarem-se fundamentalmente nas avenidas principais da cidade, assim como muitas das construções não passarem da etapa projetual.

É Túlio Chaves (2011) quem indica essa realidade em seu trabalho. Como exemplos o autor cita os projetos não iniciados, porém noticiados na imprensa dos edifícios do Palácio do Comércio, Circulo Militar e Loide Brasileiro. Esse último, projeto de David Lopes em estilo Neocolonial, em lote situado onde posteriormente se ergueria o edifício da Booth Line, empresa de navegação, ao início da Avenida 15 de Agosto.

3.2 Transformações arquitetônicas: Avenida Almirante Barroso (1930-1938)

Durante o intervalo delimitado (1930-1937) poucas construções novas são inauguradas na Avenida Tito Franco a mando da ação estatal (Araújo Lima, 2023). Nos primeiros quatro anos do regime, o Bosque municipal recebe diversas intervenções pontuais as quais buscavam manter esse equipamento público de lazer em condições de receber o público, ou ainda, as festividades oficiais: “são construídos quiosques (O Bosque..., 1931; Recantos..., 1931); a ruína erguida por Eduardo Hass é adaptada como um novo quiosque e dispõe-se um carrossel (O Bosque..., 1931); a fachada é repintada (O Bosque..., 1931)” (Araújo Lima, 2023). A Estrada de Ferro de Bragança não possui sua manutenção corretamente realizada e acidentes são constantemente noticiados nos jornais locais (Andrade, 2010).

O advento do governo de Gama Malcher (1935-1943) após malsucedida manobra na Assembleia Legislativa em prol da reeleição de Barata (1934), não transforma essa realidade de pouca atividade da Avenida. Porém essa pouca atividade revela um dos aspectos contrastantes e restritos das ações de modernização empreendidas durante os sete anos delimitados: o privilégio da Avenida 15 de Agosto em detrimento da Avenida Tito Franco como representação da identidade de modernidade/civilização da capital paraense.

A única obra de relevância não convém à experimentação estética empreendida no primeiro logradouro, contudo, revela o caráter pragmático e colonial da modernidade na região: adapta-se uma antiga propriedade de veraneio, uma chácara (Figura 9), de um dos membros do governo local com o objetivo de abrigar o novo Instituto de Pathologia

https://doi.org/10.20873/ago2024_4



Experimental do Norte, IPEN, o qual daria origem posterior ao Instituto Evandro Chagas com o objetivo de controlar os casos de Leishmaniose no interior da Amazônia (Santos 2013):

A chácara de características ecléticas é adquirida pelo governo estadual ainda no ano de 1936, após a criação da nova instituição, por meio da Lei Estadual nº 59 de 10 de novembro de 1936. Santos (2013) atribui ao engenheiro Henrique Santa Rosa, diretor de Viação e Obras públicas do governo estadual de Augusto Montenegro, o projeto do casarão destinado ao descanso de uma família (que não se sabe precisar ser a sua ou de outro membro da elite estadual). Teria sido concluído no ano de 1908 e, antes de abrigar o IPEN, em 1936, teria abrigado outra instituição de saúde pública, na década de 1930 (Santos, 2013) (Araújo Lima, 2023)

Figura 9 – Vista do Instituto de Pathologia Experimental do Norte



Fonte: Pará, 1939

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do que foi exposto, aventa-se que a escolha pelas áreas secas, sem influência das marés, pautou-se em critérios técnicos fundamentados em necessidades construtivas objetivas historicamente delimitadas com consequências socioculturais. Diante dessas escolhas, a ação construtiva particular vinculada aos novos edifícios comerciais e residenciais privilegia os seus investimentos nesses logradouros desde o período colonial. A partir da quantidade e qualidade das redes de infraestrutura implementadas, observa-se que a população de mais alta renda e etnicamente branca da capital é aquela que estabelece seus negócios e residências, nessas duas vias. Isso os torna símbolos do que a cidade deveria ser para aqueles que a administravam e a consumiam no melhor que ela poderia oferecer, ou seja, tornam-se símbolos de modernidade ratificados pela mudança sucessiva de nomenclaturas

https://doi.org/10.20873/ago2024_4



adotadas, as quais buscam identificar essas vias com a imagem de modernidade/civilização a qual os regimes políticos que se sucederam identificavam-se.

Nesse sentido, estabelece-se uma batalha cultural desde o período colonial, na qual a cidade civilizada das terras secas contrasta com a cidade dos alagados. O fundo dessa batalha possui justificativas raciais e de classe que se manifestam por meio do contraste das arquiteturas, as quais são somente possíveis de serem produzidas a partir das oportunidades. Essas se relacionam às possibilidades de acesso das distintas classes e etnias que conformam a capital do Pará aos serviços educacionais, alimentares, emprego etc. de sorte que negros e indígenas engrossam as camadas pobres, as quais são gradativamente expulsas dessas vias, na medida em que essas passam de travessas ou estradas a Avenidas, como foi o caso da acanhada travessa dos Mirandas e suas residências térreas demolidas, ou mesmo os casebres destruídos na Estrada de Bragança.

A queda da primeira constituição republicana traria novas diretrizes para a modernização, sem que elas, contudo, representassem significativas mudanças nas suas dinâmicas internas à capital, como foi exposto. Questões de natureza econômica decorrente do crônico endividamento do município, aliadas à revisão do pacto federativo, o que reduz a capacidade da elite local na condução das agendas políticas estaduais e municipais, relacionam-se a isso. Inicia-se uma nova fase na qual o Pará, assim como o restante da Amazônia, é subordinado aos interesses nacionais sob a justificativa da manutenção da soberania nacional sobre a região (Brito, 2001; Heimbecker, 2019). E isso se manifesta na arquitetura.

5 REFERÊNCIAS

ADORNO, Theodor W. Adorno; HORKHEIMER, Max. **Dialética do Esclarecimento**: fragmentos filosóficos. [s.n.], 1947.

ANDRADE, Fabiano Homobono Paes de. **De São Braz ao Jardim Público – 1887-1931: um ramal da Estrada de Ferro de Bragança em Belém do Pará**. 2010. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-graduação em História, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo, 2010.

https://doi.org/10.20873/ago2024_4



ARAÚJO LIMA, George Bruno de. **Tensões e contradições da modernização em Belém: duas áreas em contraste (1955-1972)**. 2023. Dissertação (mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Instituto de tecnologia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2023.

BARATA, Manoel. **Formação histórica do Pará: obras reunidas**. Belém: UFPA, 1973. 376 p. (Coleção Amazônica. Série José Veríssimo). Disponível em: <http://livroaberto.ufpa.br/jspui/handle/prefix/47>. Acesso em: 06.06.2023.

BECKER, Bertha K. **A urbe amazônica: a floresta e a cidade**. Rio de Janeiro: Garamond, 2013.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007

BORDIEU. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989.

BRAGA, Theodoro. **Guia do Estado do Pará**. Belém: typographia do Instituto Lauro Sodré, 1916.

BRITO, Daniel Chaves de. **A modernização da superfície: Estado e desenvolvimento na Amazônia**. Belém: UFPA/ NAEA/ PDTU, 2001. 266 p.

CANCLINI, Néstor García. **Culturas Híbridas: estratégias para entrar y salir de la modernidad**. México: Grijalbo, 1989.

CHAVES, Túlio Augusto Pinho de Vasconcelos. **Isto não é para nós? Um estudo sobre a verticalização e modernidade em Belém entre as décadas de 1940 e 1950**. 2011. 142 f. Dissertação (Mestrado em história) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2011.

COIMBRA, Adriana Modesto. **A cidade como narrativa: Francisco Bolonha e o papel da arquitetura e da engenharia no processo de modernização da cidade de Belém**. 316 f. Dissertação (mestrado em história) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2014.

COIMBRA, Oswaldo. **A saga dos Primeiros Construtores de Belém**. Belém: Academia Paraense de Letras, 2002.

CRUZ, Ernesto Cruz. **As obras Públicas do Pará**. Vol.1. Belém: Imprensa Oficial do Estado, 1967.

CRUZ, Ernesto. **Ruas de Belém**. Belém: Conselho Estadual de Cultura, 1992.

https://doi.org/10.20873/ago2024_4



FARRÉS, Delgado; MATARÁN, Ruiz Alberto. Colonialidade territorial: para analisar a Foucault em el marco de la desterritización de la metrópoli. Notas desde La Habana. **Tabula Rasa**, n 16, janeiro/fevereiro, p. 139-159, 2012

FAUSTO, Boris. **A revolução de 1930**. São Paulo: Companhia das Letras, 1976.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

FREYRE, Gilberto. **Casa Grande e Senzala**. Rio de Janeiro: Record, 1997.

GORELIK, Adrián. O moderno em debate: cidade, modernidade, modernização. **Narrativas da modernidade**. Belo Horizonte: Autêntica, 1999. p. 55-80.

GROAT, Linda; WANG, David. **Architectural Research Methods**. Nova Iorque: John Wiley & Sons Inc., 2002.

HABERMAS, Jürgen. **O discurso filosófico da modernidade: doze lições**. Luiz Sérgio Repa [trad.]. São Paulo: Martins Fontes, 1994.

HARVEY, David. **Condição Pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da Mudança Cultural**. 17ª Ed. São Paulo: Edições Loyola, 2008.

HEIMBECKER, Vlândia. **Narrativas de paisagem, argumentos de projeto: centralidade da Amazônia em textos e na prática da Arquitetura e Urbanismo no Brasil, de 1934 a 1989**. 2019. 314f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, Campus São Carlos, São Carlos, 2019.

HOLANDA, Sérgio Buarque. **Raízes do Brasil**. 20 ed. Rio de Janeiro: Editora José Olympio, 1995.

KRUFT, Hanno-Walter. **História da Teoria da Arquitetura**. Tradução de Oliver Tolle. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2016.

MEIRA FILHO, Augusto. **Evolução Histórica de Belém do Grão Pará: fundação e história**. Belém: Grafisa, 1976.

MIGNOLO, Walter D. Colonialidade: o lado mais escuro da modernidade. **Revista brasileira de ciências sociais**. São Paulo, v. 32, n. 94, p. 1-17, jun. 2017.

O BOSQUE ENCANTADOR... **A semana**, v. 13, n. 591, novembro, 1931.

https://doi.org/10.20873/ago2024_4



PENTEADO, Antônio da Rocha. **Belém - Estudo de Geografia Urbana**. Vol I. Belém: Universidade Federal do Pará, 1968.

QUIJANO, Aníbal. A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais. In: **Perspectivas latino-ameiricanas**. Buenos Aires: CLACSO, 2005.

RECANTOS DO BOSQUE... **A semana**, v. 13, n. 690, novembro, 1931.

SANTOS, Claudia Regina Ferreira. O instituto Evandro Chagas em busca da preservação patrimonial: estudos preliminares. **Revista Pan-amazônica de Saúde**. Belém, n 4, v. 1, p- 11-13, 2013.

SANTOS, Roberto. **História econômica da Amazônia**. Manaus: Editora Valer, 2019.

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

WEBBER, Max. Die Protestantische Ethik Und Der Geits des Kapitalismus. In: **Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik**. – Tübingen, 1904/5. Vols.: XX e XXI.

WEINSTEIN, Barbara. **A borracha na Amazônia: expansão e decadência, 1950-1920**, [trad. Lólio Lourenço de Oliveira]. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1993.

Todos os(as) autores(as) declararam não haver qualquer potencial conflito de interesses referente a este artigo.

Recebido em: 28/05/2024

Revisado em: 05/08/2024

Aceito em: 13/08/2024