

AMAZÔNIA MODERNA

Revista de Arquitetura e Urbanismo da Amazônia

v.2, n.1, abr.-set., 2018.

ISSN nº 2594-7494



Grupos e Laboratórios de Pesquisa:

Arquitetura Contemporânea - UFT
Teoria e Tecnologia do Projeto de Arquitetura - UFT
Arquitetura e Cidade Moderna e Contemporânea - USP
Arquitetura, Cidade e Modernização - UFPA
Arquitetura e Urbanismo na Amazônia - UNIFAP
Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo Sustentáveis de Roraima - UFRR
Laboratório de Práticas de Projeto e Pesquisa - UFRR
Laboratório de História da Arquitetura e do Urbanismo - UFRR
Ideários Urbanos e Linguagens Arquitetônicas de São Luis no século XX - UEMA



**Reitor**

Luís Eduardo Bovolato

Vice-Reitora

Ana Lúcia de Medeiros

Pró-Reitora de Graduação

Vânia Maria de Araújo Passos

Pró-Reitor de Pesquisa e Pós-Graduação

Raphael Sanzio Pimenta

Pró-Reitor de Extensão e Cultura

Maria Santana Ferreira dos Santos

Pró-Reitor de Administração e Finanças

Jaasiel Nascimento Lima

Pró-Reitor de Assuntos Estudantis e Comunitários

Kherlley Caxias Batista Barbosa

Pró-Reitoria de Avaliação e Planejamento

Eduardo Andréa Lemus Erasmo

Pró-reitoria de Gestão e Desenvolvimento de Pessoas

Érica Lissandra Bertoioffi Dantas

Diretor do Campus Universitário de Palmas

Marcelo Leinerker

Revista Amazônia Moderna

Revista de Arquitetura e Urbanismo da Amazônia

Revista de Architecture and Urbanism of Amazonia

Modern Amazonia Journal

Editores /Editores / Editors**Giuliano Orsi**

Universidade Federal do Tocantins - UFT

Hugo Segawa

Universidade de São Paulo - USP

Marcos Cereto *Editor Executivo*

Universidade Federal do Amazonas - UFAM

Marianna Cardoso *Editoração e Projeto Gráfico*

Universidade Federal do Tocantins - UFT

Mantenedoras/ Publishers / Editores**Grupo de Pesquisa em Arquitetura Contemporânea - GPAC****Grupo de Pesquisa Teoria e Tecnologia do Projeto de Arquitetura**

Universidade Federal do Tocantins

Campus Palmas, Avenida NS 15, 109 Norte - Plano Diretor Norte

77001-090 Palmas TO Brasil

Grupo de Pesquisa Arquitetura e Cidade Moderna e Contemporânea

Universidade de São Paulo

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Departamento de História da Arquitetura e Estética do Projeto

Rua do Lago, 876 - Cidade Universitária

05508-800 São Paulo SP Brasil

Grupo de Pesquisa Arquitetura, Cidade e Modernização

Universidade Federal do Pará

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

R. Igarapé Tucunduba - Universitário

66073-040 Belém PA Brasil

Grupo de Pesquisa Arquitetura e Cidade Moderna e Contemporânea

Universidade Federal do Amapá

Rod. Juscelino Kubitschek, KM-02 - Jardim Marco Zero

68903-419 Macapá AP Brasil

Grupo de Pesquisa Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo Sustentáveis de Roraima**Laboratório de Práticas de Projeto e Pesquisa****Laboratório de História da Arquitetura e do Urbanismo**

Universidade Federal de Roraima

Av. Cap. Ene Garcez, n 2413 - Aeroporto

69304-000 Boa Vista RR Brasil

Grupo de Pesquisa Ideários Urbanos e Linguagens Arquitetônicas de São Luís no século XX

Universidade Estadual do Maranhão

Cidade Universitária Paulo VI, s/n - Tirirical

65055-970 São Luís MA Brasil

História / Historia / History

(Pt) A necessidade de um espaço propício para a Amazônia motivou a união de pesquisadores de variadas origens. O SAMA – Seminário de Arquitetura Moderna da Amazônia, fórum reuniu pesquisadores, arquitetos e artistas em Manaus. Desta iniciativa pioneira, foi definida a periodicidade anual e itinerante de eventos, a união dos interessados na modernidade e a continuidade das investigações para a construção de um conhecimento e uma historiografia amazônica. A REVISTA AMAZÔNIA MODERNA surgiu do SAMA através do Núcleo AMA, que é composto por diferentes Grupos de Pesquisa e Laboratórios interessados na temática na Amazônia Legal do Brasil, da América Latina e da Europa interessados na modernidade da Amazônia. Receberá em fluxo contínuo, textos em português, espanhol e inglês, reunidos em três seções: Pesquisa, Registro e Publicações.

(Es) La necesidad de un espacio apropiado en la Amazonia motivó una unión de investigadores de diversos orígenes. El SAMA - Seminario de Arquitectura Moderna de la Amazonia, foro sin precedentes de investigadores, arquitectos y artistas en Manaus. Esta iniciativa pionera se definió la continuidad de las investigaciones para la construcción de una historiografía amazónica. La REVISTA AMAZÔNIA MODERNA surgió de SAMA a través del núcleo AMA, que consiste en diferentes grupos de investigación y laboratorios interesados en la temática de la Amazonia Legal de Brasil, da América Latina y Europa interesados en la modernidad de la Amazonia. Recibirá en continuo flujo, textos en portugués, español e inglés y los tendrá para las secciones de investigación, registro y publicaciones.

(En) The need of a space for the Amazonia motivated the union of researches from divers backgrounds. The SAMA – Modern Architecture Seminar in Amazonia, came into light, it was consisted on a forum that brought together researches, architects and artists in Manaus. From this pioneer enterprise it was defined an annual and itinerant periodicity of the event, the collaboration of those interested in modernity and in the continuity of investigations for the building of an Amazonic knowledge and historiography. The REVISTA AMAZÔNIA MODERNA (Modern Amazonia Journal in English) was originated from SAMA through the AMA Core, which is composed by different Research Groups and Laboratories interested in the Legal Amazonia theme from all regions of Brazil, Latin America and Europe interested in Amazonian modernity. It will accept submissions in continuous flow in Portuguese, Spanish and English. These will be brought together in three sections: Research, Records and Publishing.

Foco e escopo / Foco / Purpose

(Pt) A REVISTA AMAZÔNIA MODERNA é uma publicação semestral, com a finalidade de divulgar e difundir artigos científicos inéditos e relevantes com pesquisadores

de variadas origens sobre a arquitetura na Amazônia. A pretensão da revista é estimular o debate sobre a produção arquitetônica na região por meio de artigos, sem pregar uma corrente regionalista. O recorte temporal para submissão de publicações é definido pelo período pouco estudado e publicado da arquitetura na Amazônia, mas imperioso na cultura urbana brasileira e latino-americana e com maior expressão da arquitetura brasileira. A revista é uma realização do Núcleo AMA, formado por vários Grupos de Pesquisa e Laboratórios da Universidades Públicas da Amazônia Legal, que promove o SAMA – Seminário de Arquitetura Moderna na Amazônia. O acesso à revista é livre e gratuito.

(Es) La REVISTA AMAZONIA MODERNA es una publicación semestral, con el propósito de difundir artículos científicos inéditos y relevantes con investigadores de diversos orígenes sobre la arquitectura en el Amazonas. La pretensión de la revista es estimular el debate sobre la producción arquitectónica en la región con artículos, sin predicar una corriente regionalista. El period para la presentación de las publicaciones se define por un poco estudiado y publicado período de arquitectura en el Amazonia, pero imprescindible en la cultura urbana brasileña e latinoamericana y con mayor expresión de la arquitectura brasileña. La revista es conducida por el núcleo AMA, formada por alguns de los grupos de investigación y laboratorios de las universidades públicas de la Amazonia legal, que promueve el SAMA – Seminario de Arquitectura Moderna en la Amazonia. El acceso a la revista es gratuito.

(En) The REVISTA AMAZÔNIA MODERNA is a semiannual publication, aiming to spread and disseminate unprecedented and relevant scientific papers from researches of various backgrounds concerning Architecture and Urbanism on Amazonia. The intent of this journal is to stimulate the debate on architectural production in the region through the papers, without defending a regionalist tendency. The period considered for publications is defined from a not very studied and published period from architecture in Amazonia, yet imperious in Brazilian and Latin Americans urban culture, and possessing greater expression in Brazilian architecture. AMA Core, composed by divers Research Groups and Laboratories of the Legal Amazonia Public Universities, which conducts the SAMA – Modern Architecture Seminar in Amazonia, implements the Journal. The access is free and costless.

Missão / Misión / Mission

(Pt) A REVISTA AMAZÔNIA MODERNA tem como missão atuar na promoção da discussão acadêmica e de estudos avançados no campo da Arquitetura e Urbanismo na Amazônia, com enfoque no período do pós-Belle Époque. O propósito da Revista é constituir-se como um periódico acadêmico afim de apresentar, na forma de artigos científicos, resultados de pesquisas e estimular debates sobre questões teórico-metodológicas da pesquisa em Arquitetura, ao mes-

mo tempo em que se propõe a contribuir para o fortalecimento de uma rede de pesquisadores sobre a Modernidade na Amazônia na confluência dessas áreas em nível nacional e internacional, tendo por base os participantes do Seminário de Arquitetura Moderna na Amazônia e dos Grupos de pesquisas Laboratórios no Brasil e no Exterior.

(Es) La REVISTA AMAZÔNIA MODERNA tiene la misión de actuar en la promoción de la discusión académica y los estudios avanzados en el campo de la Arquitectura y Urbanismo en la Amazonia, centrándose en el período de la pós-Belle Époque. El propósito de la revista es constituir una revista académica con el fin de presentar, en forma de artículos científicos, resultados de investigaciones y estimular discusiones sobre temas teóricos y metodológicos de la investigación en arquitectura, a la vez que propone contribuir a lo fortalecimiento de una red de investigadores sobre la modernidad en la Amazonia en la confluencia de estas áreas a nivel nacional e internacional, con base en los participantes del SAMA - Seminario de Arquitectura Moderna de la Amazonia y los laboratorios de grupos de investigación en Brasil y en el extranjero.

(En) The REVISTA AMAZÔNIA MODERNA's mission is to promote advanced studies and academic debate on the field of Architecture and Urbanism in Amazonia, focusing on the post Belle Époque period. The purpose of the Journal is to become an academic periodical seeking to present in the form of scientific papers research results, and to stimulate debates on Architecture and Urbanism theoretical-methodological issues, at the same time proposing to contribute for the strengthening of a nationally and internationally, basing itself on the participants of the Modern Architecture Seminar in Amazonia and on the researches and laboratories groups in Brazil and abroad.

Periodicidade / Periodicidad / Frequency

Semestral, Semestral, Semester:

- Abril-Setembro / Abril-Septiembre / April-September
- Outubro-Março / Octubre-Marzo / October-March

Correspondência / Dirección / Adresse

Diretoria de Pesquisa, Pró-reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação.

Universidade Federal do Tocantins

Av. NS 15, 109 Norte, Bloco IV, Sala 207

77.010-090 Palmas TO Brasil

E-mail: dirpesq@uft.edu.br

Informações Complementares / Información adicional / Additional information

In: <https://sistemas.uft.edu.br/periodicos/index.php/amazoniamoderna>

(Pt) Todos os artigos desta publicação são de inteira responsabilidade de seus respectivos autores, não cabendo qualquer responsabilidade legal sobre o seu conteúdo à *Revista Amazônia Moderna* ou à Universidade Federal do Tocantins (UFT). Os artigos podem ser reproduzidos total ou parcialmente, desde que a fonte seja devidamente citada e seu uso seja para fins acadêmicos.

(Es) Todos los artículos de esta publicación son de entera responsabilidad de sus respectivos autores, no cabiendo ninguna responsabilidad legal sobre su contenido a la *Revista Amazonia Moderna* o la Universidad Federal de Tocantins (UFT). Los artículos pueden ser reproducidos total o parcialmente, siempre que la fuente sea debidamente citada y su uso sea para fines académicos.

(En) All articles in this publication are the sole responsibility of their respective authors, and there is no legal responsibility for its content to the *Revista Amazônia Moderna* or the Federal University of Tocantins (UFT). Articles may be reproduced in whole or in part, provided that the source is duly cited and its use is for academic purposes.

Conselho Editorial / Editorial board / Consejo Editorial

- Abilio Guerra**, Universidade Presbiteriana Mackenzie - UPM, Brasil.
- Alcília Afonso de Albuquerque e Melo**, Universidade Federal de Campina Grande - UFCG, Brasil.
- Andrés Mignucci**, Fellow of the American Institute of Architects - FAIA, San Juan, Puerto Rico.
- Ângelo Marcos Vieira de Arruda**, Universidade Federal de Mato Grosso do Sul - UFMS, Brasil.
- Ana Cristina dos Santos Tostões**, Instituto Superior Técnico, Universidade de Lisboa - IST, Lisboa, Portugal.
- Anna Esteban Maluenda**, Universidad Politécnica de Madrid - UPM, Madrid, Espanha.
- Anna Paula Moura Canez**, Centro Universitário Ritter dos Reis - UniRitter
- Cláudia Piantá Costa Cabral**, Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS, Brasil.
- Conceição Trigueiros**, Universidade de Lisboa - ULisboa, Lisboa, Portugal.
- Eduardo Pierrotti Rossetti**, Universidade de Brasília - UnB, Brasil.
- Eline Maria Moura Pereira Caixeta**, Universidade Federal de Goiás - UFG, Brasil.
- Elisabete Rodrigues de Campos Martins**, Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, Brasil.
- Fernando Diniz Moreira**, Universidade Federal de Pernambuco - UFPE, Brasil.
- Fernando Luiz Camargos Lara**, University of Texas at Austin - UT, Austin, Texas.
- Giovanni Blanco Sarquis**, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN/PA, Brasil.
- Ingrid Quintana Guerrero**, Universidad de los Andes - Uniandes, Bogotá, Colômbia.
- Juliana Suzuki**, Universidade Federal do Paraná - UFPR, Brasil.
- Marcos Antônio dos Santos**, Universidade Federal do Tocantins - UFT, Brasil.
- Maria Luiza Macedo Xavier de Freitas**, Universidade Federal de Pernambuco - UFPE, Brasil.
- Nivaldo Vieira de Andrade Junior**, Universidade Federal da Bahia - UFBA, Brasil.
- Renato da Gama-Rosa Costa**, Fundação Oswaldo Cruz - Fiocruz, Brasil.
- Rodolfo Santa María**, Universidad Autónoma Metropolitana - UAM, Cidade do México, México.
- Wilson Ribeiro dos Santos Júnior**, Pontifícia Universidade Católica de Campinas - PUC Campinas, Brasil.

Sumário

Sumario / Contents

8 Editorial

Editorial Editorial

9 Carimbó Modernista

Carimbó Modernista

Modernist Carimbó

13 A edição 3

La edición 3

The third edition

Celma Chaves

18 Pesquisa

Investigación Research

20 Modernização e Destruição Arquitetônica do Bairro da Campina, Belém do Pará

Modernización y Destrucción arquitectónica del Barrio de Campina, Belém do Pará

Modernization and Architectural Destruction of the Bairro da Campina, Belém do Pará

Samia Saady Morhy, José Júlio Ferreira Lima

40 O arquiteto português Alfredo Viana de Lima e a construção do ideal moderno na cidade de São Luís do Maranhão

El arquitecto portugués Alfredo Viana de Lima y la construcción del ideal moderno de la ciudad de San Luís de Maranhão

The Portuguese architect Alfredo Viana de Lima and the construction of the modern ideal in the city of São Luís in the State of Maranhão

José Antonio Viana Lopes, Paulo Henrique Correia Silva Sá Vale

62 CUYABA GOLDEN HOTEL: Um projeto inacabado de modernidade

CUYABA GOLDEN HOTEL: Un proyecto inacabado de modernidad

CUYABA GOLDEN HOTEL: An unfinished project of modernity

Ricardo Silveira Castor, Matheus F. Cruz, Thaiz F. Pessoa, Gabriel A. R. Santos

- 84 **Caracará e o olhar de Sergio Bernardes sobre Roraima**
Caracará y la mirada de Sergio Bernardes sobre Roraima
Caracará and the view of Sergio Bernardes on Roraima
Claudia Helena Campos Nascimento, Paulina Onofre Ramalho,
Arleisson Fernan Pedreira Furo, Leonardo Rocha Oliveira
- 106 **Arquitetura Matogrossense: arquiteto José Afonso Botura Portocarrero**
Arquitectura Matogrossense: arquitecto José Afonso Botura Portocarrero Matogrossense
Architecture: Architect José Afonso Botura Portocarrero
Luana A. Martins, Murythely M. Toigo, Victória P. Macieski
- 122 **Flexibilidades espaciais nas habitações unifamiliares da Serra do Navio: uma antevisão de Oswaldo Bratke na Amazônia dos anos 1950**
Flexibilidades espaciales en las habitaciones unifamiliares de la Serra do Navio: una previsualización de Oswaldo Bratke en la Amazonia de los años 1950
Spatial flexibilities in the single-family housing of the Serra do Navio: a preview of Oswaldo Bratke in the 1950's
Conceição Trigueiros, Mário Saleiro Filho
- 138 **Registro**
Registro Records
- 139 **III Seminário de Arquitetura Moderna na Amazônia - SAMA**
III Seminario de Arquitectura Moderna en la Amazonía
III Seminar on Modern Architecture in the Amazon
- 143 **Carta Aberta do III SAMA**
Carta del III SAMA
Charter of III SAMA
- 145 **Publicações**
Publicaciones Publications

Editorial

Editorial / Editorial

Carimbó Modernista

Esta terceira edição da *Revista Amazônia Moderna*, vinculada ao Núcleo de Pesquisas da Amazônia (NAMA), é mais um passo importante em prol de agregar e difundir a produção científica realizada na Região da Amazônia Legal ou sobre ela, congregando o campo da Arquitetura e do Urbanismo e outros afins. Em prosseguimento à linha editorial estabelecida pelo periódico, publicamos seis artigos resultantes de diferentes pesquisas que, conjuntamente, exprimem a grande diversidade de temas e tratamentos que caracterizam os estudos científicos amazônicos na atualidade.

Com o intuito de imprimir à publicação uma maior pluralidade de vozes, olhares e enfoques advindos de corpo técnico-científico tão heterogêneo, formado por de pesquisadores de diferentes estados da federação, este número inaugura o protocolo editores convidados. A pesquisadora Celma Chaves, professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Pará (UFPA), teve a incumbência de definir o corte editorial deste número.

O caminho percorrido pelo periódico – desde a sua concepção em Manaus e lançamento em Palmas – até o presente, na UFPA, representa uma espécie de busca por amadurecimento através do amparo de uma instituição tradicional, tendo sido pioneira na região por constituir os primeiros cursos de graduação (1964) e pós-graduação (2012) em Arquitetura e Urbanismo. Do compromisso entre a instituição paraense e o NAMA, o terceiro Seminário de Arquitetura Moderna da Amazônia (III SAMA) foi a maior expressão desse encontro, do qual advém a maior parte dos trabalhos do número atual da revista.

A capa remete a uma das obras mais marcantes da arquitetura paraense: o restaurante da Universidade Federal do Pará de autoria do arquiteto João Castro Filho. A partir da desconstrução dos motivos decorativos elaborados por Castro a arte desta edição tenta ilustrar as tentativas locais na década de 1980 de um despreendimento das fórmulas modernas anteriormente consagradas. A busca de uma regionalidade amazônica expressa nos materiais e nas formas do edifício se fundem, se transformam e se sobrepõem em polifonia tal como *Pound e Cupijó, com o mesmo ponto de vista*¹.

A seção *Registro* expõe os principais momentos do III SAMA ocorrido em Belém entre os dias 20 a 23 de março de 2018 e insere a publicação da Carta do SAMA em defesa a obra de Camilo Porto em Belém.

1 CHAVES, Nilson. Carimbó Modernista (feat. Zeca Baleiro). In: *Maniva*. Rio de Janeiro: Outros Brasis, 2006

As obras dos anos 1950 *A conquista da Amazônia* de Edison Carneiro (1956) e *Brasília e Amazônia: reportagens* de Mauricio Vaitsman (1959) abrem a seção *Publicações*. Na década de 1980 destaca-se o livro multi-autoral *As artes visuais na Amazônia: reflexões sobre uma visualidade regional* organizado por Evandro Vieira Ouriques (1985). Por fim os recentes lançamentos *Igreja Catedral Cristo Redentor*, publicação elaborada pela Prefeitura de Boa Vista (2011) e *Modernidades tardias no cerrado: arquitetura e urbanismo na formação de Palmas* de Patrícia Orfila Barros dos Reis (2018).

Nesta edição registramos o tributo prestado ao curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPA durante o III SAMA, organizado pelos pesquisadores daquela universidade, especialmente a professora Celma Chaves.

Modernist *Carimbó*

This third edition of the *Revista Amazônia Moderna*, linked to the Amazon Research Nucleus (NAMA), is yet another important step towards aggregating and disseminating the scientific production carried out in the Legal Amazon Region or regarding it, bringing together the field of Architecture and Urbanism and others. Giving sequence to the editorial line established by the journal, six articles are published resulting from different researches that, together, express the great diversity of themes and treatments that characterize Amazonia scientific studies today.

In order to give the publication a greater plurality of voices, looks and approaches stemming from a heterogeneous set of researchers, composed of professors from different states of the federation, this issue inaugurates the invited editors protocol. The researcher Celma Chaves, professor of the Faculty of Architecture and Urbanism of the Federal University of Pará (UFPA), was responsible for defining the editorial section of this issue

The path taken by the journal - from its conception in Manaus and its launch in Palmas - to the present, at UFPA, represents a kind of search for maturity through the support of a traditional institution, having been a pioneer in the region for establishing the first undergraduate courses (1964) and postgraduate (2012) in Architecture and Urbanism. From the compromise between the Pará institution and NAMA, the third Seminar on Modern Architecture of the Amazon (III SAMA) was the main expression of this meeting, from which most of the work of the current issue of the journal comes from.

The cover refers to one of the most outstanding works of Pará architecture: the restaurant of the Federal University of Pará, designed by the architect João Castro Filho. From the deconstruction of the decorative motifs elaborated by Castro the art of this edition tries to illustrate the local attempts in the 1980s of a detachment of the previously consecrated modern formulas. The search for an Amazonian regionality expressed in the materials and forms of the building fuse, transform and overlap

Carimbó Modernista

Esta tercera edición de la *Revista Amazônia Moderna*, vinculada al Núcleo de Investigaciones de la Amazonia (NAMA), es otro paso importante en pro de agregar y difundir la producción científica realizada en la Región de la Amazonia Legal o sobre ella, congregando el campo de la Arquitectura y el Urbanismo y otros. En continuidad a la línea editorial establecida por el periódico, publicamos seis artículos resultantes de diferentes investigaciones que, conjuntamente, expresan la gran diversidad de temas y tratamientos que caracterizan los estudios científicos amazónicos en la actualidad.

Con el fin de imprimir a la publicación una mayor pluralidad de voces, miradas y enfoques provenientes de un cuerpo técnico-científico tan heterogéneo, formado por investigadores de diferentes estados de la federación, este número inaugura el protocolo editores invitados. La investigadora Celma Chaves, profesora de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Federal de Pará (UFPA), tuvo la tarea de definir el corte editorial de este número.

El camino recorrido por el periódico - desde su concepción en Manaus y lanzamiento en Palmas - hasta el presente, en la UFPA, representa una especie de búsqueda por maduración a través del amparo de una institución tradicional, siendo pionera en la región por constituir los primeros cursos de enseñanza (1964) y postgrado (2012) en Arquitectura y Urbanismo. El tercer seminario de Arquitectura Moderna de la Amazonía (III SAMA) fue la mayor expresión de ese encuentro, del que procede la mayor parte de los trabajos del número actual de la revista.

La capa remite a una de las obras más destacadas de la arquitectura paraense: el restaurante de la Universidad Federal de Pará de autoría del arquitecto João Castro Filho. A partir de la deconstrucción de los motivos decorativos elaborados por Castro el arte de esta edición intenta ilustrar los intentos locales en la década de 1980 de un desprendimiento de las fórmulas modernas anteriormente consagradas. La búsqueda de una regionalidad amazónica expresada en los materiales y en las formas del edificio se funden, se transforman y se superponen

themselves in polyphony such as *Pound and Cupijó, with the same point of view*¹.

The Records section outlines the main moments of the III SAMA that took place in Belém from March 20 to 23, 2018, and inserts the publication of the SAMA Charter in defense of Camilo Porto's work in Belém.

The works of the 1950s *A conquista da Amazônia* by Edison Carneiro (1956) and *Brasília e Amazônia: reportagens* by Mauricio Vaitsman (1959) open the section Publications. In the 1980s, the multi-authoral book *As artes visuais na Amazônia: reflexões sobre uma visualidade regional* organized by Evandro Vieira Ouriques (1985) stands out. Finally, the recent launches of *Igreja Catedral Cristo Redentor*, published by the City Hall of Boa Vista (2011) and *Modernidades tardias no cerrado: arquitetura e urbanismo na formação de Palmas* de Patrícia Orfila Barros dos Reis (2018).

In this edition we registered the tribute to the Architecture and Urbanism course of UFPA during the III SAMA, organized by the researchers of that university, especially by the professor Celma Chaves.

en polifonía tal como *Pound y Cupijó, con el mismo punto de vista*¹.

La sección Registro expone los principales momentos del III SAMA ocurrido en Belém entre los días 20 a 23 de marzo de 2018 y inserta la publicación de la Carta del SAMA en defensa la obra de Camilo Porto en Belém.

Las obras de los años 1950 *A conquista da Amazônia* de Edison Carneiro (1956) y *Brasília y Amazonia: reportajes* de Mauricio Vaitsman (1959) abren la sección Publicaciones. En la década de 1980 se destaca el libro multi-autoral. *As artes visuais na Amazônia: reflexões sobre uma visualidade regional* organizada por Evandro Vieira Ouriques (1985). Por último los recientes lanzamientos *Igreja Catedral Cristo Redentor*, publicación elaborada por el Ayuntamiento de Boa Vista (2011) y *Modernidades tardias no cerrado: arquitetura e urbanismo na formação de Palmas* de Patricia Orfila Barros dos Reis (2018).

En esta edición registramos el tributo prestado al curso de Arquitectura y Urbanismo de la UFPA durante el III SAMA, organizado por los investigadores de aquella universidad, especialmente la profesora Celma Chaves.

1 CHAVES, Nilson. Carimbó Modernista (feat. Zeca Baleiro). In: *Maniva*. Rio de Janeiro: Outros Brasis, 2006

1 CHAVES, Nilson. Carimbó Modernista (feat. Zeca Baleiro). In: *Maniva*. Rio de Janeiro: Outros Brasis, 2006

A edição 3

Entre os dias 20 e 23 de março de 2018 realizou-se em Belém o III Seminário de Arquitetura Moderna na Amazônia, (III SAMA) Esta edição contou com a participação de um número expressivo de estudantes e pesquisadores que apresentaram trabalhos concernente às temáticas arquitetônica e urbanística da Região da Amazônia Legal, abrangendo pesquisas acadêmicas na área, realizadas em distintas universidades da região e inclusive fora do país. Para este número da Revista Amazônia Moderna foram pré-selecionados 15 artigos apresentados no seminário, dos quais, o comitê editorial da revista selecionou os seis aqui publicados.

Assim como a variedade e riqueza dos biomas e culturas encontrados na Amazônia, os artigos aqui publicados representam esse mosaico de expressões de projetos e obras, de arquitetura moderna e contemporânea, de projetos urbanos realizados ou somente idealizados por arquitetos amazônidas ou de outros estados que nos trazem, em abordagens diversas, as possibilidades do fazer arquitetônico e da destruição/construção do urbano em cidades amazônicas, desde a primeira metade do século XX até os dias atuais.

O artigo dos professores Conceição Trigueiros e Mario Saleiro investiga o conceito de flexibilidade, explorando essa questão no âmbito da teoria e prática na construção da habitação com o exemplo da Vila Serra do Navio. Ressalta, nas palavras dos autores, a antevisão de Bratke ao adotar a “adaptabilidade” no programa das habitações unifamiliares, e recolocam a espacialidade da arquitetura e o homem no centro dos debates e das reflexões a fim de se tentar construir um modelo brasileiro, entendendo, sobretudo, as diversidades culturais continentais do nosso próprio país.

Ao abordar em seu artigo a obra do arquiteto mato-grossense José Afonso Portocarrero, as pesquisadoras Luana Martins e Victoria Macieski destacam o valor de suas pesquisas sobre habitação indígena e as contribuições que podem ser aportadas pelos seus projetos para o conhecimento das tecnologias indígenas de habitação, a partir de consulta ao próprio arquiteto e ao seu acervo pessoal. As pesquisadoras analisam obras e projetos apontando referências e concepções projetuais que o arquiteto articula em uma linguagem própria, contemporânea e, por sua vez regional, considerando-se as condicionantes locais e o respeito à arquitetura indígena e buscando-se unir memória e estratégias projetuais para recuperar a arquitetura de raízes. Dessa forma dão a conhecer o trabalho de um arquiteto em plena atividade, mas ainda pouco conhecido em outros estados da Amazônia brasileira.

Ao analisar os processos de destruição nos espaços ecléticos no centro da cidade de Belém, o artigo de Samia Morhy e José Julio Lima põe em confronto a destruição do antigo e a construção do moderno, especialmente na substituição de tipologias edilícias. O objetivo é analisar as transformações causadas pela demolição e substituição a partir dos anos de 1960 de parte do casario eclético no bairro da Campina em Belém do Pará, e como esse processo se relaciona com a modernização e verticalização da avenida Presidente Vargas e com o atual processo de degradação arquitetônica.

No artigo sobre a arquitetura de Sérgio Bernardes para Caracará, os autores Cláudia Nascimento, Paulina Rammalho, Arleisson Furo e Leonardo Oliveira se debruçam na investigação de obras emblemáticas, detendo-se no edifício sede da Prefeitura de Caracará, objetivando analisar as inserções de Bernardes nessa cidade, em consonância com as políticas de desenvolvimento para a Amazônia da década de 1970. Ainda pouco conhecido na região, o texto alerta para a necessidade de identificar e inventariar esse patrimônio, especialmente as obras construídas no estado de Roraima, e como enfatizam as autoras, se faz imprescindível e urgente num tempo em que a falta de perspectivas pode ser iluminada pelo farol do olhar que Bernardes lançou para Roraima.

Com o objetivo de reconhecer e analisar as qualidades históricas e arquitetônicas de um dos marcos da arquitetura moderna mato-grossense, o Cuyabá Golden Hotel, projetado na década de 1980, pelo escritório paulistano Botti Rubin, o artigo aborda sua concepção projetual com o processo de execução até hoje inacabado. Ricardo Castor, Matheus Cruz, Thaiz Santos e Gabriel Pessoa consideram a análise dessa importante obra do estado do Mato Grosso articulada às características peculiares de sua arquitetura, na qual os autores identificam princípios do brutalismo paulista e ao mesmo tempo consideram o seu pioneirismo nas frentes de colonização, que de maneira indireta, contribuiu para sua construção.

Ao investigar as referências e contribuições do relatório do arquiteto português Viana de Lima para o Plano Diretor de 1975 da cidade de São Luís, os autores Paulo Henrique Vale e José Antônio Lopes analisaram documentos oficiais de planejamento anteriores e posteriores a ele, e identificaram suas contribuições para o planejamento urbano de São Luís no final do século XX. Dessa forma nos dão a conhecer importantes passagens da história da cidade e da conservação e preservação do seu patrimônio, contribuindo, segundo os autores, com a instrumentalização dos atores locais para a leitura e a intervenção no acervo edilício e urbano de São Luís.

Portanto, esta edição da revista *Amazônia Moderna* representa um esforço conjunto para trazer à luz a diversidade de expressões, atores e contextos que conformam a construção da cultura arquitetônica na Amazônia brasileira, ao mesmo tempo em que sinalizam a necessidade da continuidade do desenvolvimento das pesquisas para ampliar e disseminar esse conhecimento mais além dos muros da universidade, como as páginas da revista aqui apresentada.

Celma Chaves
Editora convidada

The third edition

Between March 20 and 23, 2018, the III Seminar of Modern Architecture in the Amazon was held in Belém (III SAMA). This edition was attended by an expressive number of students and researchers who presented works concerning architectural and urban planning in the Legal Amazon Region, covering academic research in the area, carried out in different universities in the region and even outside the country. For this issue of the *Revista Amazônia Moderna* 15 papers presented at the seminar were pre-selected, from which the journal's editorial committee selected the six articles published here.

Like the variety and richness of the biomes and cultures found in the Amazon, the articles published here represent this mosaic of expressions of projects and works, modern and contemporary architecture, urban projects realized or only idealized by Amazon architects or other states that bring, in different approaches, the possibilities of the architectural making and the destruction / construction of urban in Amazonian cities, since the first half of the 20th century to the present.

The article by Professors Conceição Trigueiros and Mario Saleiro investigates the concept of flexibility, exploring this question within the scope of theory and practice in the construction of housing with the example of Vila Serra do Navio. In the words of the authors, Bratke's foresight in adopting «adaptability» in the program of single-family dwellings, and putting the spatiality of architecture and man back in the center of debates and reflections in order to try to construct a Brazilian model, understanding, above all, the continental cultural diversity of our own country.

In addressing the work of the architect from Mato Grosso José Afonso Portocarrero, the researchers Luana Martins and Victoria Macieski highlight the value of their research on indigenous housing and the contributions that can be conducted by their projects for the knowledge of indigenous housing technologies, based on consultation with the architect himself and his personal collection. The researchers analyze works and projects pointing to references and design conceptions that the architect articulates in a particular, contemporary and, at the same time, regional language, considering local constraints and respect for indigenous architecture and seeking to unite memory and design strategies to recover the roots architecture. This way they make known the work of

La edición 3

Entre los días 20 y 23 de marzo de 2018 se celebró en Belém el III Seminario de Arquitectura Moderna en la Amazonia, (III SAMA). Esta edición contó con la participación de un número expresivo de estudiantes e investigadores que presentaron trabajos concernientes a las temáticas arquitectónicas y, urbanística de la Región de la Amazonia Legal, abarcando investigaciones académicas en el área, realizadas en distintas universidades de la región e incluso fuera del país. Para este número de la *Revista Amazonia Moderna* fueron preseleccionados 15 artículos presentados en el seminario, de los cuales, el comité editorial de la revista seleccionó los seis aquí publicados.

Así como la variedad y riqueza de los biomas y culturas encontrados en la Amazonía, los artículos aquí publicados representan ese mosaico de expresiones de proyectos y obras, de arquitectura moderna y contemporánea, de proyectos urbanos realizados o sólo idealizados por arquitectos amazónicos o de otros estados que en que traen, en enfoques diversos, las posibilidades del hacer arquitectónico y de la destrucción / construcción del urbano en ciudades amazónicas, desde la primera mitad del siglo XX hasta los días actuales.

El artículo de los profesores Conceição Trigueiros y Mario Saleiro investiga el concepto de flexibilidad, explorando esa cuestión en el ámbito de la teoría y práctica en la construcción de la vivienda con el ejemplo de Vila Serra do Navio. Resalta, en las palabras de los autores, la previsión de Bratke al adoptar la «adaptabilidad» en el programa de las viviendas unifamiliares, y relocalizan la espacialidad de la arquitectura y el hombre en el centro de los debates y de las reflexiones a fin de intentar construir un modelo brasileño, entendiendo sobre todo, las diversidades culturales continentales de nuestro propio país.

Al abordar en su artículo la obra del arquitecto mato-grossense José Afonso Portocarrero, las investigadoras Luana Martins y Victoria Macieski destacan el valor de sus investigaciones sobre vivienda indígena y las contribuciones que pueden ser aportadas por sus proyectos para el conocimiento de las tecnologías indígenas de vivienda, a partir de la consulta al propio arquitecto ya su acervo personal. Las investigadoras analizan obras y proyectos apuntando referencias y concepciones proyectivas que el arquitecto articula en un lenguaje propio,

an architect in full activity, but still little known in other states of the Brazilian Amazonia.

Analyzing the processes of destruction in eclectic spaces in the city center of Belém, the article by Samia Morhy and José Julio Lima confronts the destruction of the old and the construction of the modern, especially in the substitution of building typologies. The objective is to analyze the transformations caused by the demolition and replacement in the 1960s of part of the eclectic house in the neighborhood of Campina in Belém do Pará, and how this process is related to the modernization and verticalization of Avenida Presidente Vargas and to the current process of architectural degradation.

In the article about the architecture of Sérgio Bernardes for Caracará, the authors Cláudia Nascimento, Paulina Ramalho, Arleisson Furo and Leonardo Oliveira focus on the investigation of emblematic works, limiting themselves to the headquarters building of the City hall of Caracará, aiming to analyze the insertions of Bernardes in this city, in synchrony with the 1970's development policies for the Amazon. Still little known in the region, the text warns to the need to identify and inventory this patrimony, especially the works built in the state of Roraima, and as the authors emphasize, becomes indispensable and urgent at a time when the lack of perspective can be illuminated by the beacon of the gaze that Bernardes sent towards Roraima.

With the purpose of recognizing and analyzing the historical and architectural qualities of one of the milestones of modern Mato Grosso architecture, Cuyabá Golden Hotel, designed in the 1980s by the São Paulo office Botti Rubin, the article approaches its design concept with the process of execution until today unfinished. Ricardo Castor, Matheus Cruz, Thaiz Santos and Gabriel Pessoa consider the analysis of this important work of the state of Mato Grosso articulated to the peculiar characteristics of its architecture, in which the authors identify principles of the brutalism of São Paulo and at the same time consider its pioneering on the fronts of colonization, which indirectly contributed to its construction.

While investigating the references and contributions of the report of the Portuguese architect Viana de Lima for the 1975 Master Plan of the city of São Luís, authors Paulo Henrique Vale and José Antônio Lopes analyzed official planning documents before and after it and identified their contributions for urban planning in São Luís at the end of the 20th century. This way, they present important passages in the history of the city and in the

contemporáneo y, a su vez regional, considerando las condicionantes locales y el respeto a la arquitectura indígena y buscando unir memoria y estrategias de diseño para recuperar la arquitectura de raíces. De esta forma dan a conocer el trabajo de un arquitecto en plena actividad, pero aún poco conocido en otros estados de la Amazonia brasileña.

Al analizar los procesos de destrucción en los espacios eclécticos en el centro de la ciudad de Belém, el artículo de Samia Morhy y José Julio Lima pone en confrontación la destrucción del antiguo y la construcción de lo moderno, especialmente en la sustitución de tipologías edilicias. El objetivo es analizar las transformaciones causadas por la demolición y sustitución a partir de los años 1960 de parte del caserío ecléctico en el barrio de la Campina en Belém do Pará y cómo ese proceso se relaciona con la modernización y verticalización de la avenida Presidente Vargas y con el actual proceso de degradación arquitectónica.

En el artículo sobre la arquitectura de Sérgio Bernardes para Caracará, los autores Cláudia Nascimento, Paulina Ramalho, Arleisson Furo y Leonardo Oliveira se inclinan en la investigación de obras emblemáticas, deteniéndose en el edificio sede del Ayuntamiento de Caracará, con el objetivo de analizar las inserciones de Bernardes en, en concordancia con las políticas de desarrollo para la Amazonía de la década de 1970. Aún poco conocido en la región, el texto alerta a la necesidad de identificar e inventariar ese patrimonio, especialmente las obras construidas en el estado de Roraima, y como enfatizan las autoras, se hace imprescindible y urgente en un tiempo en que la falta de perspectivas puede ser iluminada por el faro de la mirada que Bernardes lanzó para Roraima.

Con el objetivo de reconocer y analizar las cualidades históricas y arquitectónicas de uno de los marcos de la arquitectura moderna mato-grossense, el Cuyabá Golden Hotel, proyectado en la década de 1980, por la oficina paulistana Botti Rubin, el artículo aborda su concepción proyectual con el proceso de ejecución hasta hoy inacabado. Y en el sentido de que los autores identifican principios del brutalismo paulista y al mismo tiempo consideran su pionerismo en los frentes de la cultura, la colonización, que de manera indirecta, contribuyó a su construcción.

Al investigar las referencias e informe de las contribuciones del arquitecto portugués Lima Viana al Plan Maestro 1975 de la ciudad de San Luis, los autores Paulo Henrique Vale y José Antonio Lopes analizaron ante-

conservation and preservation of its patrimony, contributing, according to the authors, to the instrumentalization of local actors to read and intervene in the buildings and urban collection of São Luís.

Therefore, this edition of the magazine *Amazônia Moderna* represents a joint effort to bring to light the diversity of expressions, actors and contexts that make up the construction of architectural culture in the Brazilian Amazon, while at the same time signaling the need for continued research development to expand and disseminate this knowledge beyond the walls of the university, such as the pages of the magazine presented here.

rior planificación de documentos oficiales y posterior a la misma, y se identificaron sus contribuciones para la planificación urbana de São Luís a finales del siglo XX. De esta forma nos dan a conocer importantes pasajes de la historia de la ciudad y de la conservación y preservación de su patrimonio, contribuyendo, según los autores, con la instrumentalización de los actores locales para la lectura y la intervención en el acervo edilicio y urbano de São Luís.

Por lo tanto, esta edición de la revista *Amazonia Moderna* representa un esfuerzo conjunto para traer a la luz la diversidad de expresiones, actores y contextos que conforman la construcción de la cultura arquitectónica en la Amazonia brasileña, al mismo tiempo que señalan la necesidad de la continuidad del desarrollo de las investigaciones para ampliar y diseminar ese conocimiento más allá de los muros de la universidad, como las páginas de la revista aquí presentada.

Pesquisa

Investigación / Research

Modernização e Destruição Arquitetônica do Bairro da Campina, Belém do Pará

Modernización y Destrucción arquitectónica del Barrio de Campina, Belém do Pará

Modernization and Architectural Destruction of the Bairro da Campina, Belém do Pará

Samia Saady Morhy

Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Pará, UFPA (2018).

E-mail: samiamorhy@gmail.com  orcid.org/0000-0002-1321-9752

José Júlio Ferreira Lima

Doutor pela Oxford Brookes University, Reino Unido (2000). Professor associado da Universidade Federal do Pará, UFPA.

E-mail: jjlimaufpa@gmail.com  orcid.org/0000-0001-5431-3529

RESUMO

Enquanto aspecto de modernidade, a inovação em detrimento da tradição está estabelecida em momentos de contraposição entre o “antigo” e o “moderno”. A qualidade de ser moderno, associada ao modernismo, suplanta o debate da inovação e tradição na medida em que há uma aceitação crescente do que venha a ser o modernismo em arquitetura e no urbanismo. As alterações do moderno estariam associadas às transformações que o tecido urbano está sujeito, em contínua mudança, de destruição e construção, de substituição de tipologias de edificação. A demolição de edificações para substituição por outras pode ser observada em diversos momentos da história brasileira. Sob esta perspectiva, o objetivo deste artigo é analisar, a partir das transformações causadas pela sucessivas demolições e substituições a partir dos anos de 1960 de parte do casario eclético no bairro da Campina em Belém do Pará, como foram criadas as condições mais recentes para a degradação do remanescente. Para tal, relaciona a modernização, através da verticalização, da avenida Presidente Vargas com o atual processo de degradação arquitetônica no interior do Bairro da Campina, em Belém do Pará. A pesquisa de campo aponta a existência de demanda e oferta por imóveis degradados, cujo mercado tira proveito da sua má conservação, aventando que tais evidências podem ser incluídas nos debates preservacionistas.

Palavras-chave: modernização; verticalização; destruição arquitetônica; degradação arquitetônica; Bairro da Campina - Belém do Pará.

RESUMEN

Como aspecto de la modernidad, la innovación en detrimento de la tradición está establecida en momentos de contraste entre lo “antiguo” y lo “moderno”. La calidad de ser moderno, asociada al modernismo, suplanta el debate de la innovación y tradición a la vez que haya una aceptación creciente de lo que venga a ser el modernismo en arquitectura y en el urbanismo. Las alteraciones del moderno estarían asociadas con las transformaciones que el tejido urbano está sujeto, en cambio continuo de destrucción y construcción, de sustitución de tipologías de edificaciones. La demolición de edificaciones para sustitución por otras puede ser observada en diversos momentos de la historia brasileña. Bajo esta perspectiva, el objetivo de este artículo es analizar a partir de las transformaciones causadas por la demolición y sustitución a partir de los años de 1960 de parte de las casas eclécticas en el barrio da Campina en Belém do Pará, como fueran criadas las condiciones más recientes para la degradación do reminiscente. Para eso, relacionase la modernización, por medio de la verticalización, de la avenida Presidente Vargas con el actual proceso de degradación arquitectónica en el interior del barrio da Campina, en Belém do Pará. La investigación de campo apunta la existencia de demanda u oferta por inmuebles degradados, cuyo mercado aprovechase de su mala conservación, aventando que tales evidencias pueden ser incluidas en los debates preservacionistas.

Palabras clave: modernización; verticalización; destrucción arquitectónica; degradación arquitectónica; Barrio de la Campina - Belém do Pará.

ABSTRACT

As an aspect of modernity, innovation in detriment of tradition is established at a moment of contrast between the «old» and the «modern». The quality of being modern, associated with modernism, supplants the debate of innovation and tradition, since there is a growing acceptance of what modernism is in architecture and urbanism will become. The alterations of the modern would be associated with the transformations that the urban fabric is subject, in continuous change, of destruction and construction, of substitution of typologies of edification. The demolition of buildings for replacement by others can be observed at various moments in Brazilian history. From this perspective, the objective of this article is to analyze the transformations caused by the demolition and substitution of part of eclectic houses in the neighborhood of Campina in Belém, Pará, from the 1960s, as the most recent conditions for the degradation of remaining. To that end, relates modernization of Presidente Vargas Avenue with the current process of architectural degradation in the interior of the Campina neighborhood. Field research indicates the existence of demand and supply for degraded properties, whose market takes advantage of its poor conservation, suggesting that such evidence can be included in preservationist debates.

Keywords: modernization; verticalization; architectural destruction, architectural degradation; Neighborhood of Campina - Belém do Pará.

Introdução

A persistente tensão entre tradição e inovação é preexistente ao estabelecimento do que é aceito como surgimento do modernismo em fins do século XIX no Brasil. Enquanto aspecto de modernidade, a inovação em detrimento da tradição está estabelecida em momentos de contraposição entre o antigo e o moderno. O debate polariza o que deve ser, por um lado, a valorização da excelência do que já era consagrado pela tradição e, por outro, novos experimentos que não fossem afetados pela tradição e que poderiam fornecer novos “insights que transcedessem a tradição” (GOLD, 1997, p. 14) e levassem por meio da modernidade a melhoria da condição humana. Acoplados à disputa, surgem por diversas vias o que foi aceito como modernismo. A modernidade associada à qualidade de ser moderno, rapidamente datada em cada tempo, suplanta o debate da inovação e tradição na medida em que há uma aceitação crescente do que venha a ser o modernismo em arquitetura e no urbanismo. Embora este artigo não tenha como objetivo aprofundar conceitos, há relações, conforme sugere Waisman, entre aquilo que persiste e aquilo que é transformado pelo modernismo.

As alterações do moderno estariam associadas ao que é explicado por Waisman (2013, p. 65), sobre as transformações que o tecido urbano está sujeito, em contínua mudança, “de destruição e construção, de substituição de tipologias de edificação [...] e caracteriza-se, assim, por uma descontinuidade não só temporal, mas também espacial” (p. 65). A autora (idem) indica dificuldade em manter uma continuidade histórica nas cidades latinas, pois havia “o desprezo pelo passado e o entusiasmo pela modernidade, por tudo o que represente – geralmente, de modo superficial – o progresso”. A ideia de progresso, de acordo com Colquhoun (2004, p. 17), “inclui necessariamente a ideia da novidade”, logo explica a dificuldade ressaltada por Waisman (2013) em manter uma continuidade.

O questionamento de Harvey (2008, p. 21) acerca da efemeridade em confronto, não exatamente com inovação, mas antes com a mudança enquanto “condição de modernidade”, estaria ligada à mudança. Para o autor, as características de efemeridade e mudança evidenciadas na vida moderna estão presentes no rompimento com as condições históricas precedentes. Daí nasce a contesta-

ção de que a condição da modernidade na arquitetura poderia estar associada à destruição em função da substituição do preexistente em situações em que o lapso de tempo seja consideravelmente curto, efêmero. Colquhoun (2004, p. 17) explica que a principal questão do modernismo na arquitetura era que ele representava uma mudança entre o presente e o passado, em vez de ser uma continuação de uma relação existente.“

Com base nas teorias de Harvey e Waisman, este artigo busca compreender a ação transformadora da arquitetura moderna que levou a necessidade de destruição do precedente no Bairro da Campina, em Belém do Pará. O objetivo é analisar, com as transformações causadas pela demolição e substituição a partir dos anos de 1960 de parte do casario eclético no bairro da Campina, como foram criadas as condições mais recentes para a degradação do remanescente. A destruição de edificações para substituição por outras pode ser observada em diversos momentos da história brasileira. Sejam causadas por novas ordens políticas (elevação da condição do território brasileiro no reino português), seja como forma de melhoria urbana por razões diversas, com destaque para campanhas epidemiológicas ou pu-

ramente “embelezadoras” (VILLAÇA, 1999, p. 147).

Na propagação da disputa entre tradição e inovação, atenta-se para os aspectos que aparentemente estariam associados à melhoria propagada pelo modernismo, mas que, como parte de um processo socioeconômico maior, partiu-se para o reconhecimento de forças que, anos depois, competiram para um processo de destruição do que foi, assim como a tradição, e que se renova em patrimônio urbanístico: remanescentes do casario eclético agora tombado no Bairro da Campina. Para tal, relaciona a modernização, através da verticalização ocorrida na avenida 15 de Agosto (atual avenida Presidente Vargas) entre os anos de 1940 e 1960 com o atual processo de degradação arquitetônica que o interior do bairro apresenta.

A demolição do precedente no centro urbano de Belém do Pará iniciou-se com a substituição de edificações ecléticas da avenida 15 de Agosto por edifícios modernos, e, posteriormente, avançou para o interior do bairro da Campina com a construção de edifícios altos seguidos pela degradação arquitetônica das edificações comerciais e o avanço do comércio informal nas ruas. A demoli-

ção iniciada na avenida foi motivada por ideais políticos e privados em prol da modernização pela verticalização da via. Vidal (2016, p. 13) esclarece que “materializavam-se ideias e propostas que articulavam nos espaços da velha modernidade eclética, uma nova modernidade moderna.”

Para modernizar a via, além da demolição do seu precedente, era necessário abrigar as transformações no modo de vida das pessoas, ou seja, a modernidade deveria vir junto com a modernização. A modernização expressa na verticalização e a modernidade expressa na transformação cultural da população. Gorelik (1999, p. 59) explica que “[...] na América [...] a modernidade se impôs como parte de uma política deliberada para conduzir à modernização e nessa política a cidade foi o objeto privilegiado.”

As modificações nas formas de morar estariam, assim, associadas às sucessivas “ondas” de demolição de edificações ecléticas ao longo da avenida 15 de Agosto para a construção de edifícios modernos. A elite da época não morava em apartamentos, e sim, conforme esclarece Coelho (2007, p. 21), “nos sobrados ecléticos no interior do bair-

ro da Campina ou nos palacetes e bangalôs em outros bairros da cidade.” Incentivá-los e convencê-los a morar nos apartamentos dos novos edifícios modernos da avenida, indica que a modernidade, associada à mudança de moradia, contribuiu para a demolição de precedentes históricos.

Sugere-se que a modernização e a modernidade trouxeram consequências negativas para o interior do Bairro da Campina. A primeira está expressa pela “onda” da verticalização que começou na avenida 15 de Agosto e, posteriormente, invadiu o interior do bairro destruindo mais precedentes ecléticos. A segunda expressa-se através da mudança do local da moradia da elite econômica do interior para franja do bairro, na avenida 15 de Agosto, incentivados pela nova forma de morar e pelo sofisticado comércio desenvolvido na avenida e seu entorno, fazendo com que o comércio e as residências no interior do bairro iniciassem um processo de mudança no perfil socioeconômico do seu consumidor e morador com rendimentos inferiores, contribuindo, lentamente, com a degradação arquitetônica do bairro. Villaça (2001) enfatiza que, na origem do processo popularmente chamado de “decadência” ou “deterio-

ração” do centro, está no seu abandono por parte das camadas de alta renda e a sua tomada pelas camadas populares.

Ao abordar as modificações associadas à modernização através da verticalização no contexto de um bairro do Centro de Belém, este trabalho divide-se em três partes, além da introdução. A primeira parte aborda a verticalização e a modernização da avenida Presidente Vargas entre os anos de 1940 e 1960, quando as edificações ecléticas foram demolidas para dar lugar às novas edificações de arquitetura moderna. A segunda parte apresenta o atual processo de degradação arquitetônica no bairro da Campina e o aproveitamento econômico desta degradação. Nas considerações finais, busca-se articular as alterações arquitetônicas, mudanças de uso do solo e do mercado imobiliário que se aproveita do mal estado de conservação das edificações, apontando que, ao revelar processos tais como a instalação de depósitos de mercadorias do mercado informal e estacionamentos, associa a dinâmica econômica à ação de agentes sociais que atuam no bairro. Conclui que as análises conduzidas neste trabalho poderão auxiliar na elaboração de políticas públicas que vão além de medidas e ações de preservação edilícia.

Verticalização e Modernização da Avenida Presidente Vargas

Entre o final do século XIX até o início da década de 1940, o interior do bairro da Campina abrigava comércio sofisticado, serviços especializados e residências da classe média-alta de Belém nos sobrados e casario ecléticos de uso comercial, misto ou residencial. À época, a avenida 15 de Agosto, localizada na franja do bairro, já possuía praça, teatro, hotel, cafés, quiosques, cinema e clubes, também, de arquitetura eclética. A partir de 1940 inicia-se um processo de transformação na referida avenida, incentivado por políticas públicas da Era Vargas (1937-1945) que, conforme Chaves (2008b, p. 146) explica, “foi o eixo de expansão da construção de um novo modelo de arquitetura na cidade”: a modernização através da verticalização.

O regime do Estado Novo, instaurado em 1937 pelo Presidente Getúlio Vargas, defendia a modernização como ideário. Conforme explicam Chaves e Santos (2013, p. 3), “[...] o símbolo mais eficaz dessa modernidade que precisava ser empregado era o edifício em altura, novo conceito de moradia e ícone das ideologias divulgadas e disseminadas pelo “Estilo Internacional [...]” incen-

tivando a verticalização no Brasil. O processo de verticalização abrangia a moradia, os escritórios de serviços especializados e as instituições públicas. Na cidade do Rio de Janeiro, na mesma época da Era Vargas e do Estado Novo, durante a administração do Prefeito Henrique de Toledo Dodsworth (1937-1945) foram realizados planos de urbanização, entre eles, a abertura da avenida Presidente Vargas “com imposição nos edifícios de galerias para pedestres. A altura dos edifícios ficou limitada a 12 pavimentos, na área circundante à Igreja da Candelária, e 22 pavimentos, no restante da avenida” (CARDEMAN; CARDEMAN, 2016, p. 102). Na cidade de São Paulo, no mesmo período, foi elaborado o Plano das Avenidas, acompanhado de leis, decretos e atos, entre eles o Ato nº 663 (do Código Arthur Saboya) e o Decreto-Lei nº 92 de 1941. Conforme Okano (2007, p. 33), “com o Plano, as avenidas ficaram mais largas abrindo espaço para promoção imobiliária e o processo de verticalização. A média das alturas dos edifícios [...] era de 10,9 pavimentos, sendo os mais altos com mais de 20 pavimentos.”

Em Belém, segundo Chaves (2011), a gradativa construção dos primeiros arranha-céus concentrados na avenida

15 de Agosto dava um ar de metrópole inspirado no processo de verticalização norte-americano, que passou a ser “[...] uma vitrine das modernas tendências arquitetônicas” (CHAVES, 2008a, p. 5). No entanto, para construir esta vitrine, edifícios ecléticos como Casa Outeiro, o Café-Hotel da Paz, o Grande Hotel, a Rostisserie Suisse (Hotel Suíço) e o Booth Line (Figura 1) foram demolidos para a construção de edifícios modernistas ao longo da avenida. As informações sobre os edifícios ecléticos demolidos restringem-se apenas aos registros fotográficos, sendo desconhecidas as informações sobre o ano de construção e autoria dos projetos, com exceção do Edifício Booth Line que, de acordo com Chaves (2011, p. 54), foi construído em 1940 e de autoria do engenheiro Oswald Massler.

Lima (2015, p. 76) comenta que o início da verticalização na avenida “ocorreu por anseio ao progresso, e não pela necessidade de abrigar o adensamento do centro, haja vista que ainda existiam terrenos aptos a serem edificados na área.” A autora destaca que o “incentivo à verticalização [...] colaborou para a demolição de edificações relevantes [...]” (LIMA, 2015, p. 81).

Oliveira (1992) explica que em virtude do uso do elevador, as construções na avenida 15 de Agosto passam a ser de edifícios mais altos a partir dos anos de 1940. As novas edificações ainda mais verticalizadas representavam a modernidade, uma exigência para ser uma cidade moderna. Portanto, a avenida 15 de Agosto passa a se chamar avenida Presidente Vargas por simbolizar o ideal modernista da época. Chaves (2008a) destaca que o incentivo à verticalização foi regulamentado através da Lei 3.450 de 6 de Outubro de 1956, que determinou a altura mínima de doze pavimentos para os novos edifícios da avenida Presidente Vargas e, para as ruas do entorno, altura mínima de dez pavimentos.

Chaves (2008b, p. 146) esclarece que “no entorno desta avenida se instituiu uma nova política de ocupação urbana e buscou-se instaurar um “Novo Centro, econômico, político e administrativo,” além de prédios residenciais, consulados, bares, restaurantes, lojas comerciais sofisticadas. Entre os anos de 1940 e 1960 foram construídos na avenida Presidente Vargas quatorze edifícios de 5 a 25 pavimentos, entre os quais, nove contemplavam o uso residencial (CHAVES, 2011). Morar em apartamento estava associado à cultura da modernidade. Chaves e Santos (2013, p. 14) observam que os edifícios construídos ao longo da avenida “contribuíram para sua progressiva transformação, a mudança do modo de

Figura 1 - Prédios ecléticos demolidos na avenida 15 de Agosto (atual avenida Presidente Vargas): (A) Casa Oteiro, (B) Café-Hotel da Paz, (C) Grande Hotel, (D) Rostisserie Suisse (Hotel Suíço) e (E) Booth Line. Fontes: A, B, C, D (PARÁ, 1998) e E (Acervo: FAUUFPA).



morar da população e a criação do status de cidade moderna.”

A modernização planejada para a avenida Presidente Vargas se consolidou durante a década de 1960, conforme destaca Oliveira (1992), com a construção de três edifícios de 16 andares: o Hotel Excelsior Grão Pará, construído em 1958, de autoria do engenheiro Judah Levy; o Edifício da Caixa Econômica Federal, construído em 1967, de autoria dos engenheiros Judah Levy e Luis Guilherme Chaves; e do Edifício da Assembleia Paraense, construído em 1968, de autoria de Laurindo Amorim (Figura 2)¹.

Penteado (1968, p. 256) enfatiza a vitalização do novo centro ao compará-lo com o antigo centro ao comentar que no final da década de 1960, ao longo da avenida Presidente Vargas e no entorno deste eixo viário, “localizavam-se as atividades terciárias voltadas para as camadas de maior renda” como cinemas, bancos, agência central de correios e telégrafos, lojas sofisticadas, prédios de escritórios e consultórios mais modernos.

A transformação da avenida Presidente Vargas como o novo centro comercial



Figura 2 - Assembleia Paraense.
Fotos: Samia Morhy, 2018.

de Belém ocorreu em detrimento da demolição de precedentes históricos localizados na avenida e no interior do bairro, assim como, na rejeição pelo antigo centro comercial. Este, localizado no interior do bairro, onde prevalecia – e ainda prevalecem – sobrados e casario ecléticos que foram, aos poucos, sendo renegados, tanto pela elite consumidora, bem como sob o ponto de vista da preservação. Desse modo, o Novo Centro e o Antigo Centro configuraram-se separados por uma cortina de prédios que escondia o interior do bairro, mal conservado pela falta de preservação e interesse pela arquitetura eclética bele-nense (Figura 3).

Waisman (2013, p. 33) explica que a “demolição da década de 1960 em relação

1 Autoria e data da construção dos edifícios obtidos em Chaves (2011, p. 53-56).

Figura 3 - Vista área da avenida Presidente Vargas, Bairro da Campina, Belém do Pará.

Fonte: Google Maps, 2018.



aos ideais da arquitetura moderna, exigiu a atenção permanente para o desenvolvimento de ideias e o aparecimento de novas propostas,” que podem ser entendidas através das leis de preservação e tombamento do Bairro da Campina como Centro Histórico de Belém (CHB), em 1994, que determinavam, entre outros regulamentos, limitar o gabarito das edificações construídas no bairro.

Degradação do bairro da Campina: o revés da modernização

Paralelamente à verticalização na avenida Presidente Vargas, Penteadó (1968) destaca que na década de 1960 o interior do bairro da Campina vivenciava um aumento da atividade comercial e

uma redução do uso habitacional, que é explicada por Chaves (2008a, 2008b) pelos deslocamentos das moradias das camadas populacionais de alta renda para fora do centro urbano, incentivados pela expansão do setor imobiliário e pela modernização das novas formas de morar.

As novas formas de morar da população de alta renda resultaram: (i) na saída dos moradores mais abastados dos sobrados e casario ecléticos do CHB, construídos até o início do século XX; (ii) na mudança de uso do solo de alguns destes imóveis; e, (iii) na mudança do perfil dos novos moradores de nível socioeconômico inferior.

As consequências das novas formas de morar, que transformaram o bairro da

Campina, foram observadas pelo início do processo de degradação física e pelas mudanças de uso do solo. Lacerda (2015) explica que o processo de degradação arquitetônica do CHB intensifica-se, ainda mais, a partir da década de 1970, quando as atividades terciárias voltadas para as classes de maior renda migraram para outras áreas, acompanhando as moradias da população de classe alta.

Com a mudança do consumidor de alta renda para outras áreas da cidade, o comércio do bairro da Campina passou a se especializar em um novo perfil de consumidor – o de renda baixa – atraído pelo comércio popular de produtos mais baratos e em grande medida contrabandeados e vendidos em barracas no leito das ruas ou por ambulantes. Para este perfil de consumidor, o que mais importa é o preço baixo e a variedade das mercadorias e não a aparência ou as características arquitetônicas e das instalações físicas das lojas.

Em função dos próprios custos elevados de conservação de prédios antigos, dentre outros motivos, os comerciantes locais deixaram de investir na aparência e na conservação dos imóveis nas quais ficam suas lojas, resultando num de-

clínio do conjunto edificado que compõe o bairro. A partir da década de 1980, a moderna avenida Presidente Vargas, como “linha divisória” entre o Novo Centro e o Centro Antigo, desapareceu, restando apenas a “cortina” de edifícios como marco de uma época em que a modernização pela verticalização era o ideal de progresso. Os edifícios modernos, construídos entre os anos de 1940 e 1960, atualmente, não apresentam o glamour de outrora.

Chaves e Miranda (2016, p. 19) elencam “o que sobreviveu de um período pouco conhecido” ao observarem o estado de conservação e a mudança de uso dos modernos edifícios na atualidade: (i) o Edifício Bern, construído em 1940, sem registro de autoria, com quatro pavimentos para uso comercial e residencial, encontra-se abandonado; (ii) o Edifício Dias Paes, inaugurado em 1945 com sete pavimentos, projetado pelo Engenheiro Antônio Braga para uso comercial e residencial, é sede do Banco do Estado do Pará; (iii) o Edifício dos Comerciantes, construído em 1949, com nove pavimentos de uso misto, projetado pelo engenheiro Hildegard Fortunato, continua com os mesmos usos, porém “sua fachada apresenta pichações, além de se ver muito pouco de suas esquadrias



Figura 4 - Edifícios (A) Bern; (B) Dias Paes, (C) Comercários; (D) IAPI (atual INAMPS).
Fotos: Samia Morhy, 2018.

originais e sua fachada estar tomada por caixas de aparelhos de ar-condicionado” (CHAVES, MIRANDA, 2016, p. 19); (iv) o Edifício do IAPI atualmente, Edifício INANPS, projetado pelo engenheiro Agenor P. de Carvalho, inaugurado em 1958, com treze pavimentos, “apresenta várias esquadrias danificadas, além de estar desgastado pelo tempo, indicando a falta de cuidados e exibin-

do pichações” (CHAVES; MIRANDA, 2016, p. 16)² (Figura 4).

Atualmente, conforme pesquisa de campo, observa-se mudança de uso nos edifícios Central Hotel (construído em 1939, de autoria do engenheiro Salvador Souza) e o Café Brasil (sem registro de data de construção e autoria), ambos com quatro pavimentos, um vizinho do outro, lembrados em uma loja do grupo C&A. O Hotel Avenida, construído em 1939 de autoria do engenheiro Salvador Souza – atualmente Novo Avenida Hotel – com quatro pavimentos, mantém o mesmo uso nos pavimentos superiores, no entanto, seu térreo passou a ser de uso comercial.

Os edifícios Importadora de Ferragens, construído em 1954 pelo engenheiro Laurindo Amorim, e Palácio dos Rádios, construído em 1956 de autoria do engenheiro Judah Levy, ambos de uso misto, mantêm os usos, porém constata-se mudança no perfil socioeconômico, de rendimentos menores, de seus moradores e usuários. Assim como os edifícios residenciais Piedade (construído em 1949, de autoria do engenheiro Judah Levy), Renascença (em 1952, de Judah Levy) e Manoel Pinto da Silva

2 Autoria e data da construção dos edifícios obtidos em Chaves (2011, p. 53-56).

(construído entre 1950-1960, de autoria do engenheiro Feliciano Seixas) (Figura 5).

Os edifícios atuais da avenida Presidente Vargas apresentam falta de conservação, mudanças de uso e do perfil socioeconômico dos moradores e usuários. O avançado processo de degradação arquitetônica no interior do bairro também é percebido. Em 2000, conforme dados do Cadastro Técnico Multifunlitário (BELÉM, 2000) existiam quinze ruínas no bairro. Atualmente, conforme pesquisa de campo, somam 41. Considerando que o bairro da Campina possui 2.096 lotes (BELÉM, 2000), tais números mostram que 0,71% do universo

eram ruínas em 2000 e, após dezessete anos, o percentual mais que dobrou, passou para 1,96% de edificações, mesmo com as leis preservacionistas regulamentadas a partir de 1990.

Para compreender o processo de degradação arquitetônica que o bairro apresenta, uma pesquisa de campo foi realizada ao longo de 2017. A Figura 6 apresenta os dados espacializados da área de estudo.

Através da pesquisa de campo foi possível classificar, mapear e registrar em fotografias um conjunto de 154 imóveis degradados, compreendendo edificações: a) em ruína, b) em arruinamento, e

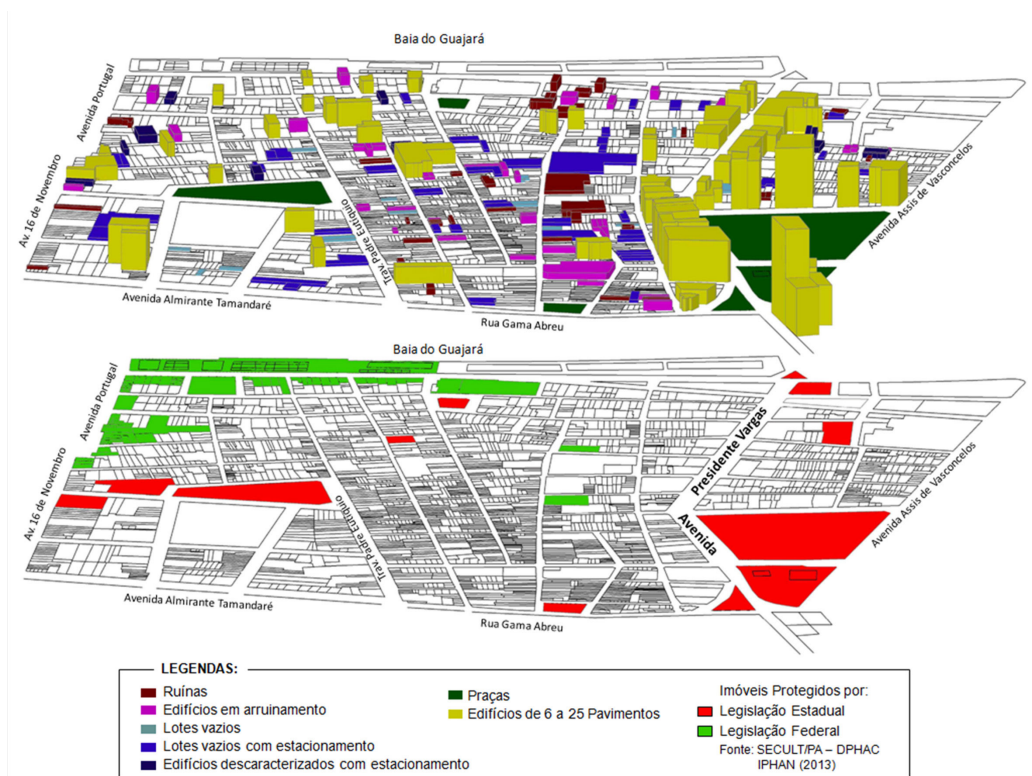


Figura 5 - Edifícios: (A) Importadora de Ferragens, (B) Palácio dos Rádios, (C) Piedade, (D) Renascença, (E) Manoel Pinto da Silva. Fotos: Samia Morhy. 2018.

Figura 6 - Mapa superior representa o conjunto de 154 imóveis compreendendo edificações:

a) em ruína, b) em arruinação, e ainda, c) os lotes vazios e, d) edificações descaracterizadas para o uso de estacionamentos, além das edificações verticais. Mapa inferior contendo imóveis protegidos no Bairro da Campina.

Fonte: Elaboração própria a partir de pesquisa de campo, 2017 e SECULT/PA – DPHAC IPHAN, 2013



ainda, c) os lotes vazios e, d) edificações descaracterizadas para o uso de estacionamento público.

Considera-se em ruínas a edificação com avançado processo de degradação arquitetônica, extremamente precária, onde só resta a “casca” do edifício ou os seus destroços, sem telhado e, muitas vezes, com vegetação dominando seu lote.

Em arruinação são consideradas as edificações que também apresentam avançado processo de degradação arquitetônica, no entanto, ainda possuem a estrutura do telhado, completa ou par-

cial, para sua proteção. Em alguns casos, estas edificações estão com as aberturas lacradas com alvenaria, possivelmente para evitar invasões, e muitas apresentam vegetação em suas fachadas.

Durante a pesquisa de campo foi observada a ocorrência de lotes vazios. Apesar de não existirem vestígios arquitetônicos para este tipo de situação, entende-se que estes espaços representam o maior grau da degradação possível, pois, é provável que em algum momento existiu uma edificação no lote e que a mesma foi demolida, resultando em uma perda arquitetônica definitiva para

a paisagem do sítio histórico. Ressalta-se o predomínio do uso de estacionamento neste tipo de espaço.

Merecem destaque as edificações que estão descaracterizadas – transformadas ou adequadas – para o uso de estacionamento público, cuja atividade econômica, além de ser incompatível com a edificação, pode acelerar o seu processo de degradação arquitetônica (Figura 7).

Entre os 2.096 imóveis localizados no bairro da Campina (BELÉM, 2000), esta pesquisa identificou 154 imóveis com degradação arquitetônica de acordo com a classificação discutida acima. O Quadro 1 detalha a quantidade dos 154 imóveis com degradação arquitetônica e sua representatividade, em termos percentuais, no universo do bairro.

O Quadro 2 apresenta, entre os 154 imóveis com degradação arquitetônica, aqueles que estão com uso e sem uso, bem como, aqueles ocupados como estacionamento para veículos.

Segundo o IPHAN (2017), 1.404 imóveis (67% do total) são considerados em bom estado de conservação, 257 imóveis (12,3%) como precário, 35 imóveis (17%) em arruamento e



apenas um imóvel em ruína. Já em relação ao uso do solo, estão distribuídos, conforme Belém (2000), 658 lotes (31,4 %) de uso comercial, 214 lotes (10,2 %) de uso de serviço, 251 lotes (12 %) de uso misto, 849 lotes (40,5%) de uso residencial e 124 (5,92 %) de outros usos, tais como, institucionais, religiosos, em construção, etc.

Os usos de solo mais encontrados nas edificações com degradação arquitetônica são: (i) de estacionamento para veículos e (ii) depósito para equipamentos e mercadoria de ambulantes (Quadro 3), ressaltando que catorze estacionamentos para veículos também combinam o uso com depósito para atender aos ambulantes.

Figura 7 - Edificações descaracterizadas para o uso de estacionamento público.
(A) rua 28 de Setembro, 291.
(B) rua 15 de Novembro, 314.
Fotos: Samia Morhy, 2017

Degradação Arquitetônica	Quantidade	% do Universo do bairro*
Total de imóveis no bairro da Campina	2.096*	100%
Total de imóveis degradados pesquisados	134	7,35%
Imóveis em ruínas	41	1,96%
Imóveis em Armazenamento	39	1,80%
Lotas Vazias	62	2,96%
Imóveis desanexados/adequados para estacionamento público	12	0,57%

Quadro 1 - Distribuição dos 134 imóveis em estado de degradação arquitetônica no bairro da Campina. Fonte: Elaboração própria a partir de pesquisa de campo, 2017.

Uso do solo	Quantidade de imóveis	% do Universo das edificações com degradação arquitetônica	% do Universo do bairro*
Total de imóveis no bairro da Campina	2.096*	-	7,35%
Total de imóveis degradados pesquisados	134	100%	-
Imóveis com uso	23	14,95%	1,10%
Imóveis com uso de estacionamento para veículos	72	46,75%	3,43%
Imóveis sem uso	99	38,32%	2,81%

Quadro 2 - Distribuição dos usos do solo dos 134 imóveis em estado de degradação arquitetônica no Bairro da Campina. Fonte: Elaboração própria a partir de pesquisa de campo, 2017.

Uso do Solo	Ruínas	Em Armazenamento	Vazio Urbano	Desanexados com uso de estacionamento	Total
Estacionamentos para veículos	11	0	49	12	72
Estacionamentos para Carros/Marcasidas dos Ambulantes	4	3	8	2	17
Comércio	0	5	1	0	6
Serviço	0	4	1	0	5
Residência	0	3	0	0	3
Novas Construções	3	0	0	0	3
Sem uso	24	24	11	0	99

Quadro 3 - Distribuição dos usos do solo dos imóveis segundo degradação arquitetônica no bairro da Campina. Fonte: Elaboração própria a partir de pesquisa de campo, 2017.

Observa-se que algumas edificações em avançado processo de degradação arquitetônica não estão ociosas. O uso de estacionamento para veículos é o que mais prevalece nos imóveis degradados, cuja causa entende-se estar relacionada ao processo de verticalização da avenida Presidente Vargas. A modernização através da verticalização veio acompanhada do uso do automóvel, ambos disseminados como símbolos do poder e do status social. Duarte (2006, p. 65) sugere que os automóveis são hóspedes recentes na história das cidades, pois “sua introdução no meio urbano só ocorre efetivamente a partir das primeiras décadas do século XX.”

Como os edifícios modernistas construídos na avenida, em sua maioria, não disponibilizavam vagas de garagem, a via pública passou a ser a única opção de estacionamento, tanto que conforme Cavalcanti, já em 1947, a Prefeitura de Belém apontava a necessidade de estacionamentos no centro da cidade (CAVALCANTI, 1947 apud CHAVES, 2011), uma vez que as vagas nas margens das vias não eram mais suficientes para a demanda.

A necessidade por vagas de estacionamento em decorrência da concentração

Quadro 3 - Distribuição dos usos do solo dos imóveis segundo degradação arquitetônica no bairro da Campina.

Fotos: Elaboração própria a partir de pesquisa de campo, 2017.

de edifícios fez com que, já a partir da década de 1950, começassem a existir estacionamentos no bairro da Campina, nas proximidades da avenida Presidente Vargas, os quais foram resultados de demolições de imóveis ecléticos, fato identificado pelos autores em recente pesquisa de campo. O bairro, em 2000, já possuía 43 estacionamentos (2,02% do universo de 2.096 lotes), conforme Belém (2000), onde no passado havia edificações. Duarte (2006, p. 45) explica que a “circulação motorizada é um vetor de produção e de estruturação do espaço urbano,” no entanto, para este caso, a produção do espaço urbano seria a produção de lotes vazios.

Além do uso de estacionamento para veículos, os imóveis em estado de degradação arquitetônica também estão sendo usados como abrigo para carrinhos de ambulantes e depósito para as suas mercadorias. A demanda por estacionamentos faz com que proprietários de imóveis descaracterizem suas edificações para adequá-las a esse tipo de uso a fim de auferir renda, assim como existem estacionamentos administrados pelos proprietários, ou alugados a terceiros, gerando renda fundiária. Esse processo, ao final, dinamiza um tipo de economia

que se aproveita da má conservação do imóvel e da demanda para seu uso.

Considerações Finais

O presente artigo, apesar de estar associado a uma pesquisa que busca fazer reflexões sobre a inserção da modernização em Belém, faz referência à demolição do casario eclético do bairro da Campina ao mesmo tempo em que se atenta aos processos contemporâneos que comprometem a preservação do patrimônio edificado.

Após o estudo das fases iniciais da verticalização no bairro, o foco volta-se às dinâmicas socioeconômicas mais recentes ligadas à demanda e à oferta de edificações com degradação arquitetônica pelo mercado imobiliário para atividades que dão suporte ao comércio informal. Há uma sistemática de espaços como depósitos, além das ruas, assim como vendedores ambulantes, pois estes precisam guardar seus carrinhos e mercadorias após cada turno de trabalho. Os vendedores ambulantes se articulam com este mercado de distintas maneiras. Sublocam espaços como imóveis em ruínas, em arruinamento, em estacionamentos, assim como em salas nos pavimentos superiores de imóveis comerciais conservados ou não,

gerando uma economia que favorece a degradação arquitetônica. Observa-se que a dinâmica econômica ao longo da avenida Presidente Vargas é adjacente a um processo de degradação adiantado no interior do bairro da Campina. O convívio entre os dois processos despertou o interesse de pesquisa, bem como para a necessidade de entendimento da relação entre as atividades comerciais e a degradação arquitetônica do lugar. Além dos depósitos para os equipamentos e mercadorias de ambulantes, o uso que mais destruiu o precedente histórico da Campina é o de estacionamento.

O bairro em estudo sobrepõe, atualmente, tanto as características de uma cidade tradicional quanto da cidade contemporânea. De traçado ortogonal, com vias e calçadas na maioria estreitas, atributo da cidade tradicional, onde os pedestres tinham prioridade de circulação, o lugar atualmente abre espaço para a primazia dos automóveis. A sobreposição da cidade contemporânea sobre a tradicional, vista pela lógica da circulação urbana, mostra como a circulação motorizada transforma a paisagem urbana, expressa, no Bairro da Campina, através da demolição de prédios para estacionamentos.

A pesquisa de campo empreendida, ao revelar as dinâmicas socioeconômicas realizadas na principal área comercial de Belém, interessou ao IPHAN quando da discussão aberta sobre a regulamentação de parâmetros urbanísticos para o Centro Histórico e entorno. Durante reuniões realizadas ao longo de 2017, algumas ideias discutidas neste artigo foram relacionadas à normatização de parâmetros para o uso e a ocupação de imóveis do Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico dos bairros da Cidade Velha e Campina, tombados pelas três esferas governamentais, nas quais os autores deste trabalho participaram como representantes da Universidade Federal do Pará. Acredita-se que, a partir desta relação, seu conteúdo será útil para as políticas preservacionistas do órgão.

Referências


- BELÉM. Prefeitura Municipal. Manual do Cadastro Técnico Multifinalitário, Belém, 2000.
- CARDEMAN, David; CARDEMAN, Rogerio Goldfeld. O Rio de Janeiro nas alturas. 2. ed. Rio de Janeiro: Mauad, 2016.
- CHAVES, Celma. Arquitetura, modernização e política entre 1930 e 1945 na cidade de Belém. Vitruvius, n. 8, 2008a. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.094/161>>. Acesso em: 15 jan. 2017.
- _____. Modernização, inventividade e mimetismo na arquitetura residencial em Belém entre as décadas de 1930 e 1960. Risco-Revista de Pesquisa e Arquitetura e Urbanismo. São Carlos, SP, p. 145-164, 2008b.
- CHAVES, Celma; SANTOS, Izabella M. S. Percurso da modernização: a arquitetura do “Novo Centro” na Avenida Presidente Vargas em Belém. In: SEMINÁRIO ÍBERO-AMERICANO ARQUITETURA E DOCUMENTAÇÃO, 3., 2013, Belo Horizonte. Disponível em: <<https://lahcablog.files.wordpress.com/2017/02/cc3b3pia-de-a-arquitetura-do-novo-centro-na-avenida-presidente-vargas-em.pdf>>. Acesso em: 10 set. 2016.
- CHAVES, Túlio A. P. Vasconcellos. Isto não é para nós? um estudo sobre a verticalização e modernidade em Belém entre as décadas de 1940 e 1950. Dissertação (Mestrado em História Social da Amazônia) – Universidade Federal do Pará, Belém, 2011.
- CHAVES, Celma, MIRANDA, Lana. Avenida Presidente Vargas: onde Belém foi mais moderna. Um estudo sobre a verticalização da Avenida Presidente Vargas. In: SEMINÁRIO DE ARQUITETURA MODERNA NA AMAZÔNIA, 1., 2016, Manaus. Anais... Manaus: Arquitetura Moderna na Amazônia, 2016. Disponível em: <https://arquiteturamodernanaamazonia.weebly.com/uploads/7/0/0/22/70024539/artigo_avenida_presidente_vargas_onde_bel%C3%89m_foi_moderna_2_.pdf>. Acesso em: 10 mai. 2017.
- COELHO, Andre. Moradia burguesa belenense no período da borracha (1850-1920). Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Rio de Janeiro, 2007.
- COLQUHOUN, Alan. Modernidade e tradição clássica: ensaios sobre arquitetura 1980-87. Tradução de Christiane Brito. São Paulo: Cosac & Naify, 2004.
- DUARTE, Cristovão Fernandes. Forma e movimento. Rio de Janeiro: Viana & Mosley: PROURB, 2006.
- GOLD, John. The experience of modernism. Londres: E&FN Spon. 1997.
- GORELIK, Adrián. O moderno em debate: cidade, modernidade, modernização. In: MELO MIRANDA, Wander (Org.). Narrativas da Modernidade. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 1999. p. 55-80.
- HARVEY, David. Condição pós-moderna. 17. ed. São Paulo: Loyola. 2008.
- IPHAN (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL). Propostas para compatibilização da legislação urbanística para o Centro de Belém. Belém, 2017. 52 slides em arquivo PowerPoint.
- LACERDA, Norma. Funcionamento do mercado imobiliário em centros históricos das cidades do Recife, São Luís e Belém. In: SESSÃO LIVRE DO ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 16. 2015, Belo Horizonte. Anais. Belo Horizonte: Espaços, Planejamento & Insurgências, 2015.
- LIMA, Davina Bernardete Oliveira. A percepção dos agentes do mercado imobiliário sobre a preservação e a legislação do centro histórico de Belém. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente Urbano) - Universidade da Amazônia, Belém, 2015.
- OKANO, Taís Lie. Verticalização e Modernidade: São Paulo 1940 – 1957. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, 2007.
- OLIVEIRA, Janete Marília Gentil Coimbra de. Produção e apropriação do espaço urbano: a verticalização de Belém. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, São Paulo, 1992.
- PARÁ. Belém da saudade: a memória da Belém do início do século em cartões postais. 2. ed. Belém: SECULT, 1998.
- PENTEADO, Antônio R. Belém: estudo de geografia urbana. Belém: Editora da UFPA, 1968.
- VIDAL, Celma Chaves Pont. Experiências do Moderno em Belém: construção, recepção e destruição. VIRUS, São Carlos, n. 12, 2016. Disponível em: Disponível em: <<http://143.107.236.240/virus/virus12/?sec=4&item=11&lang=pt>>. Acesso em: 30 Jan. 2018.
- VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (Orgs.). O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999, p. 141-243.
- _____. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP; Lincoln Institute, 2001.
- WAISMAN, Marina. O interior da história: historiografia arquitetônica para uso de latino-americanos. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- <<http://143.107.236.240/virus/virus12/?sec=4&item=11&lang=pt>>. Acesso em: 30 Jan. 2018.
- VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP; Lincoln Institute, 2001.
- _____. O interior da história: historiografia arquitetônica para uso de latino-americanos. São Paulo: Perspectiva, 2013.

O arquiteto português Alfredo Viana de Lima e a construção do ideal moderno na cidade de São Luís do Maranhão

El arquitecto portugués Alfredo Viana de Lima y la construcción del ideal moderno de la ciudad de San Luís de Maranhão

The Portuguese architect Alfredo Viana de Lima and the construction of the modern ideal in the city of São Luís in the State of Maranhão

José Antonio Viana Lopes

Mestre em Desenvolvimento Urbano e Regional pela Universidade Federal de Pernambuco (2004). Coordenador do Laboratório de Urbanismo, Paisagismo, Arquitetura e Artes do Centro Universitário UNDB (São Luís – MA).
E-mail: joseantonioarq@gmail.com  orcid.org/0000-0003-4758-6339

Paulo Henrique Correia Silva Sá Vale

Arquiteto e Urbanista (2017) pela Unidade de Ensino Superior Dom Bosco (UNDB/São Luís), pós-graduando em Geoprocessamento pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais.
E-mail: phdevale@gmail.com  orcid.org/0000-0001-5039-5520

RESUMO

No início da década de 1970, o arquiteto português Alfredo Viana de Lima, trabalhando como consultor da UNESCO em missão no Brasil, elaborou um denso relatório sobre a situação da cidade de São Luís intitulado *Rapport et propositions pour la conservation, recuperation et expansion* de São Luís/Maranhão. Neste Relatório, além de sua preocupação com o contexto histórico, o arquiteto apresentou diretrizes e proposições para a expansão orientada da cidade, possível graças à construção da ponte sobre o Rio Anil em 1970. Entre os instrumentos, consta uma proposta de zoneamento urbano para esta área de expansão, que leva em consideração proposições precedentes, como o Plano de Expansão Urbana do engenheiro Ruy Mesquita, de 1958, e o Plano Rodoviário de 1962. O relatório foi elaborado e documentado em 1973, dois anos antes da aprovação do Plano Diretor da Cidade, em 1975, e do zoneamento proposto junto com este plano pela equipe do arquiteto Wit-Olaf Prochnik. Dessa forma, a presente pesquisa investiga as influências e contribuições do Relatório de Viana de Lima para os planos subsequentes, em especial o Plano Diretor de 1975. Para atingir este objetivo, foi realizada uma análise do Relatório em toda a amplitude de sua abordagem, investigando o contexto histórico e socioeconômico em que a capital maranhense estava inserida na época, abordando os conceitos que o fundamentaram e, a partir de uma análise comparativa entre este Relatório e os documentos de planejamento anteriores e posteriores a ele, foram identificadas as suas contribuições para o planejamento urbano de São Luís no final do século XX.

Palavras-chave: Alfredo Viana de Lima; zoneamento; ideal moderno; São Luís (MA) – Plano Diretor.

RESUMEN

A principios de la década de 1970 el arquitecto portugués Alfredo Viana Lima, trabajando como una misión consultor de la UNESCO en Brasil, produjo un grueso informe en el Estado de São Luís titulada *Rapport et propositions pour la conservation, recuperation et expansion de São Luís/Maranhão*. En este Informe, además de su preocupación con el contexto histórico, el arquitecto presentó directrices y proposiciones para la expansión de la ciudad, posible gracias a la construcción del puente sobre el Río Anil en 1970. Entre los instrumentos, consta una propuesta de zonificación urbana para esta área de expansión, que toma en consideración planes anteriores, como el Plano de Expansão Urbana del ingeniero Ruy Mesquita de 1958 y el Plano Rodoviário de 1962. El informe fue elaborado y documentado en el año 1973, dos años antes aprobación del Plan Director de la Ciudad de 1975 y de la zonificación propuesta junto con este plan por el equipo del arquitecto Wit-Olaf Prochnik. De esta forma, la presente investigación pretende investigar las influencias y contribuciones del Informe de Viana de Lima para los planes subsiguientes, en especial el Plan Director de 1975. Para alcanzar este objetivo, se realizó un análisis del Informe en toda la amplitud de su abordaje, investigando el contexto histórico y socioeconómico en que la capital maranhense estaba inserta en la época, abordando los conceptos que lo fundamentaron y, a partir de un análisis comparativo entre este Informe y los documentos de planificación anteriores y posteriores a él, se identificaron sus contribuciones para la planificación urbana de São Luís a finales del siglo XX.

Palabras clave: Alfredo Viana de Lima; zonificación; ideal moderno; São Luís (MA) – plan maestro.

ABSTRACT

In the early 1970s the Portuguese architect Alfredo Viana de Lima, working as a UNESCO consultant on a mission in Brazil, produced a dense report on the situation in the city of São Luís entitled *Rapport et propositions pour la conservation, recuperation et expansion de São Luís/Maranhão*. In this report, in addition to his concern with the historical context, the architect presented guidelines and propositions for the expansion of the city, made possible by the construction of the bridge over the Rio Anil in 1970. Among the instruments is a proposal of urban zoning for this area of expansion, which takes into account previous plans, such as Ruy Mesquita's Plano de Expansão Urbana (1958) and the Plano Rodoviário (1962). The report was prepared and documented in 1973, two years approval of the city Master Plan, 1975, and the proposed zoning along with this plan by the team of the architect Wit-Olaf Prochnik. Thus, the present research aims to investigate the influences and contributions of the Viana de Lima report for subsequent plans, especially the 1975 Master Plan. In order to achieve this objective, an analysis of the report was carried out to the full extent of its approach, investigating the historical and socioeconomic context in which the capital of Maranhão was inserted at the time, approaching the concepts that underpinned it, and from a comparative analysis between this report and the planning documents before and after it, its contributions were identified for the urban planning of São Luís at the end of the 20th century.

Keywords: Alfredo Viana de Lima; Zoning; Modern Ideal; São Luís - MA - Master Plan.

Introdução

Este artigo objetiva analisar o documento *Relatório e propostas para a conservação, recuperação e expansão de São Luís - Maranhão*, do arquiteto português Alfredo Viana de Lima (1913-1991), com foco no zoneamento proposto, hoje pouco conhecido no meio profissional e acadêmico maranhense, fazendo uma análise do Relatório e das suas proposições, identificando as referências ao Plano de Expansão da Cidade (1958), de Ruy Ribeiro de Mesquita e as influências para o Plano Diretor elaborado por Wit-Olaf Prochnik, em 1975.

O urbanismo modernista exerceu grande influência em São Luís, seja por meio de instrumentos de gestão urbana, seja por meio da construção da arquitetura e de sua infraestrutura, dando à capital maranhense forma e identidade de uma capital moderna. Entretanto, esta influência de ideal moderno se constituiu a partir de múltiplas referências, ao longo de diversas décadas e diferentes administrações municipais. Uma dessas referências é o Relatório de Viana de Lima.

Alfredo Evangelista Viana de Lima nasceu em Esposende, Portugal, em 1913.

Formado na Escola de Belas Artes do Porto, foi membro da Organização dos Arquitetos Modernos (ODAM) e participou, desde 1951, nos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM). Colaborou com o arquiteto Oscar Niemeyer (1907-2012), no projeto do Empreendimento Turístico de Pena Furada, no Algarve (1965) e no Casino Park Hotel da Madeira (1966). A partir dos anos 1960 dedicou-se ao levantamento e recuperação de edifícios históricos e ao planejamento de zonas urbanas antigas.

Viana de Lima foi presidente da Comissão Nacional do Patrimônio Arquitetônico Europeu e da Comissão Organizadora do Instituto de Salvaguarda do Patrimônio Cultural e Natural (1977-1980). Os projetos do arquiteto para a Faculdade de Economia da Universidade do Porto, para a Casa de Aristides Ribeiro, a Casa das Marinhas, e o Hospital Regional e Centro de Saúde Mental de Bragança são considerados fundamentais para a compreensão da arquitetura moderna portuguesa. Viana de Lima faleceu na cidade do Porto, em dezembro de 1991.

Em 1972, Viana de Lima visitou São Luís a serviço da UNESCO, com a

missão de elaborar um diagnóstico do centro antigo e seu patrimônio cultural. Além de um diagnóstico, apontou diretrizes urbanas para a expansão da cidade que, direcionada pelo otimismo nacionalista do ‘milagre econômico’, aguardava grande desenvolvimento e crescimento populacional, e para tal utilizou os instrumentos de planejamento moderno, como o zoneamento urbano.

Dessa forma, o presente trabalho procura entender, com foco no zoneamento e na relação com o patrimônio cultural, o papel do Relatório de Viana de Lima na formação e desenvolvimento da cidade moderna, buscando respostas para questões como: que modelo de cidade o arquiteto Viana de Lima propôs? Suas propostas foram incorporadas no planejamento urbano do município? Quais foram suas influências para a cidade? Há divergências entre as diretrizes de seu Relatório e o Plano Diretor de 1975?

Para responder a estas indagações, a pesquisa relaciona o Relatório de Viana de Lima com os dois planos da época, o Plano de Expansão da Cidade, elaborado em 1958 e aprovado pela Lei nº 1.332 de 27 de Dezembro de 1962, e o Plano Diretor de São Luís, Lei nº 2.155 de 28 de junho, com o Código de Zoneamen-

to correspondente a este plano, a Lei Delegada nº 07 de 10 de Julho de 1975.

O Pensamento Moderno, plano a plano

Para entender a construção do ideário moderno através do planejamento urbano e, em particular, do plano proposto pelo arquiteto português Alfredo Viana de Lima, é necessário, antes de tudo, relacioná-lo a outros planos modernistas propostos para a cidade na segunda metade do século XX: o Plano de Expansão da Cidade (1958) e o Plano Diretor de São Luís (1975).

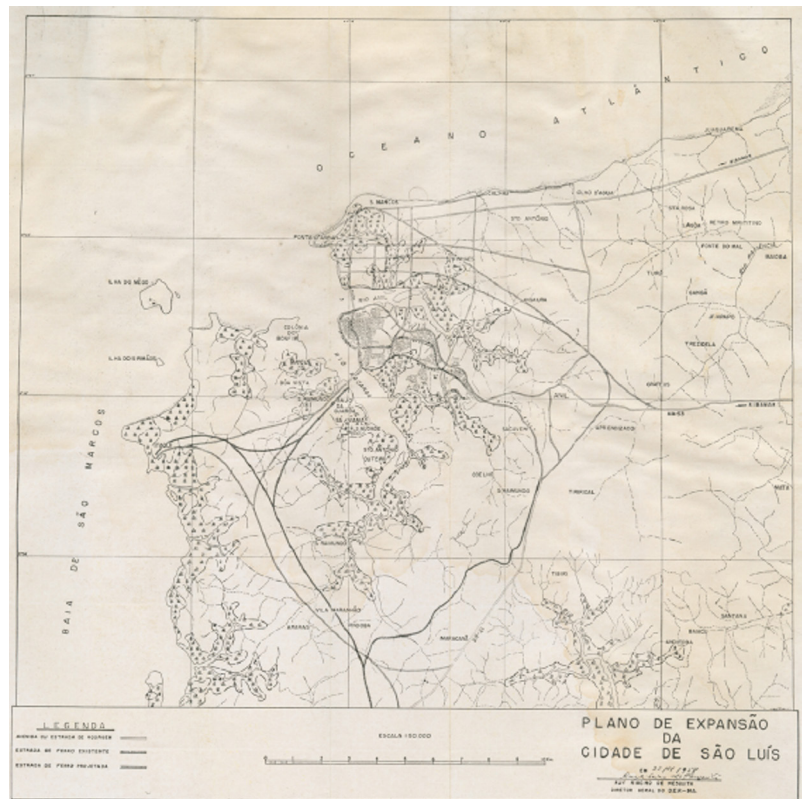
Se o Plano de Expansão da Cidade reflete mais diretamente os princípios dos CIAM e da Carta de Atenas, os outros dois instrumentos já absorvem as contribuições de estudos posteriores que em parte aprofundaram as diretrizes modernistas (como o Relatório Buchanan, de 1963, referência para o Plano Diretor de São Luís) e, por outro lado, as relativizaram e reexaminaram (como a Carta de Veneza, de 1964, que orientou o relatório de Viana de Lima).

A Cidade como Território

O Plano de Expansão da Cidade, do engenheiro Ruy Mesquita, não foi o primeiro plano moderno para a capital maranhense, mas foi o primeiro plano urbano com um claro viés modernista, diretamente vinculado às conclusões do IV CIAM e aos modelos de cidade ideal de Le Corbusier, remetendo ao urbanismo de Brasília e às intervenções urbanas realizadas em Salvador desde os anos 1940 (LOPES, 2016).

Formado na Escola Politécnica da Bahia, o engenheiro sergipano Ruy Ribeiro de Mesquita foi convidado a trabalhar no Departamento de Estradas e Rodagem do Maranhão (DER-MA) em 1946. Em 1950, colaborou com a municipalidade no Plano Rodoviário da Ilha de São Luís e apresentou o Plano de Expansão da Cidade, em 1958. Em 1962, foi nomeado prefeito de São Luís e permaneceu no cargo até abril de 1963.

O plano de Mesquita continha diversos pontos em comum com as recomendações do IV CIAM: descentralização da cidade, zoneamento da cidade por funções, criação de circulações voltadas para o automóvel, criação de parques. A partir destes princípios, organizou a



ocupação de grandes extensões do território de São Luís, transpondo as barreiras representadas pelos rios Anil e Bacanga e integrando áreas, antes isoladas no ambiente urbano, como as regiões de Olho d'Água e do Itaqui (Figura 1).

O plano não foi executado nos prazos previstos, mas foi institucionalizado em lei no ano de 1962 e orientou de forma significativa toda a expansão de São Luís para além do núcleo inicial da cidade, em direção às praias ao norte, à região do Itaqui Bacanga ao sul e ao bairro do Anil:

Portanto, o Plano de Expansão da Cidade (1958) reúne e sistematiza de-

Figura 1 - Plano de Expansão da Cidade, por Ruy Mesquita (1958).

Fonte: LOPES, 2016.

mandas históricas – como a construção do porto no Itaqui, do Anel Viário, a ponte do São Francisco, a urbanização de Ponta d’Areia e São Marcos – e novos projetos – a Rodoviária no prédio da RFFSA, criação de um Parque da Cidade, a Lagoa da Jansen e outros – que são incluídos nos planos posteriores, orientando o planejamento físico-territorial da cidade em toda a segunda metade do século XX (LOPES, 2016, p. 96).

Assim, o Plano de Expansão influenciou os planos urbanísticos subsequentes, em particular o Relatório de Viana de Lima e o Plano Diretor de São Luís, que no início dos anos 1970 já encontraram parte do sistema viário proposto por Ruy Mesquita construído ou em execução.

Ademais, o plano de Ruy Mesquita não faz menção ao valor do patrimônio cultural edificado da cidade e tampouco se preocupa com a gestão desse patrimônio, referindo-se ao centro apenas para defender a expansão urbana como resposta positiva para a infraestrutura saturada da área central. Segundo o engenheiro, era melhor expandir a cidade do que concentrar o desenvolvimento no centro, pois a disponibilidade de terras para a expansão horizontal da malha viária tornava a verticalização da área

central, com a substituição das edificações, desnecessária e onerosa.

A Cidade como Organismo

A vinda de consultores da UNESCO, Michel Parent, em 1967, e Alfredo Viana de Lima, em 1972, para elaborar relatórios sobre a situação dos sítios históricos de São Luís e Alcântara (Patrimônio Nacional desde 1948), não se deve a esforços de políticos ou administradores locais, mas estão no contexto de uma política nacional de aproximação do IPHAN com as instâncias internacionais de gestão e proteção do patrimônio cultural, buscando subsídios para ampliar a abrangência de sua atuação no território nacional:

Recorde-se que nesta época já o Brasil estava inserido no período político dos governos militares. Altura em que a defesa do patrimônio irá apoiar-se na UNESCO para reforçar a actuação do órgão de preservação patrimonial do país (RAMOS; MATOS, 2008, p. 05).

Assim, entre 1964 e 1979, pelo menos sete diferentes técnicos internacionais ligados à UNESCO realizaram missões científicas no Brasil, entre eles o francês Michel Parent e o português Alfredo

Viana de Lima, que visitaram São Luís e Alcântara (LEAL, 2009).

O trânsito intenso no centro (Figura 2), o comércio informal, a precariedade ou inadequação da infraestrutura (Figura 3), o arruinamento e as descaracterizações dos edifícios antigos (Figura 4), e, por outro lado, uma grande oferta de imóveis em construção em áreas de expansão fora do centro, foram problemas que Viana de Lima encontrou quando chega à cidade em 1972 para elaborar seu plano de preservação para São Luís e Alcântara.

Os relatórios entregues por Viana de Lima, cujas cópias encontram-se no IPHAN e na sede do Departamento de Patrimônio Histórico, Artístico e Paisagístico do Maranhão (DPHAP-MA), bem como todos os documentos produzidos pelos consultores da UNESCO no período, atendem à recomendação do Artigo 16 da Carta de Veneza:

Os trabalhos de conservação, de restauração e de escavação serão sempre acompanhados pela elaboração de uma documentação precisa, sob a forma de relatórios analíticos e críticos, ilustrados com desenhos e fotografias [...] essa documentação será depositada nos arquivos de um órgão público e posta à disposição



Figura 2 - Azulejos contemplam o engarrafamento do asfalto (Legenda Original).
Fonte: AZULEJOS, 1973, p.1.



Figura 3 - Grandes transportes coletivos teimam em subir pelo beco do quebra costa, obrigando o pedestre a se refugiar na primeira porta. (Legenda Original)
Fonte: GRANDES, 1974, p. 1.

dos pesquisadores; recomenda-se a sua publicação (BRASIL, 2004, p. 95).

Para São Luís, o *Rapport et propositions pour la conservation, recuperation et expansion de São Luís/Maranhão*, apresentado em

Figura 4 - Sobrado em Ruínas.
Fonte: MAIS, 1974, p.1.



1973, representa um primeiro estudo técnico aprofundado, realizado por um profissional arquiteto sobre o acervo arquitetônico e urbanístico da cidade, aliando um amplo diagnóstico com um plano de intervenções proposto para mudar a realidade local:

As cidades são organismos vivos dotadas cada uma da sua personalidade própria. Elas representam um património no qual o pensamento e por vezes o amor são diversificados no decorrer do tempo (VIANA DE LIMA, 1973, p. 41).

Portanto, em seu estudo, o arquiteto português considerou as relações com-

plexas de cada parte, indissociável com o todo, relacionando o centro antigo com a dinâmica urbana contemporânea. Viana de Lima também respeitou e aproveitou as orientações de Michel Parent, em seu relatório de 1968, assim como “as tendências actuais de expansão da cidade e os programas sectoriais desenvolvidos pela Prefeitura” (VIANA DE LIMA, 1973, p. 48), propondo uma visão moderna sobre a cidade.

O arquiteto destacou, de início, o caráter do centro histórico como conjunto urbano de valor extraordinário, alertando para a necessidade de integrá-lo de forma adequada ao processo de expansão da cidade:

São Luís não possui monumentos com a riqueza dos da Bahia, Recife ou Ouro Preto, mas o seu tecido urbano confere-lhe hoje, lugar destacado na história e na cultura do Brasil. Se Brasília é um marco no urbanismo contemporâneo, a cidade de São Luís do Maranhão representa papel importante no estudo da formação de cidades do Brasil Colonial. Deve ser preservada, amada e integrada correctamente no plano previsto de expansão (VIANA DE LIMA, 1973, p. 39).

O arquiteto argumentava que suas propostas consideraram as tendências de expansão da cidade já adotadas pela Pre-

feitura de São Luís. Neste sentido, elogiou a malha rodoviária de São Luís estabelecida no Plano Rodoviário de 1962, o que demonstrava que em uma década, parte do plano havia sido executada de forma satisfatória:

A ilha de São Luís é servida por uma rede viária relativamente bem desenvolvida, que permite a ligação da capital aos principais núcleos urbanos da ilha, ao porto do Itaqui e as diversas praias da orla atlântica, assegurando por outro lado, acesso ao continente. O sistema viário implanta-se basicamente nas diretrizes impostas pelo Plano Rodoviário da Ilha de São Luís (Lei nº 1.332, de 27 de dezembro de 1962) (VIANA DE LIMA, 1973, p. 24).

Da mesma forma, a construção do Anel Viário, uma via circundando o núcleo histórico, era estimada pelo arquiteto:

Por outro lado a nova implantação da via de contorno permite a valorização da perspectiva sobre a zona antiga da cidade e, principalmente, sobre os baluartes, além de criar amplos espaços verdes que serão magnífico complemento do enquadramento paisagístico (VIANA DE LIMA, 1973, p. 51).

Também demonstrou estar ciente tanto da problemática da falta de habitação na cidade quanto da questão das moradias de má qualidade – as palafitas:

Mesmo crescendo apenas 4,3% ao ano por efeito da migração proveniente de áreas rurais também decadentes, São Luís é incapaz de incorporar à vida econômica esse acréscimo populacional, resultando daí uma enorme expansão da área de palafitas que em 1969 atingiram o número de 7.000 abrigando uma população de aproximadamente, cerca de 1/6 do total de habitantes da Capital (VIANA DE LIMA, 1973, p. 20).

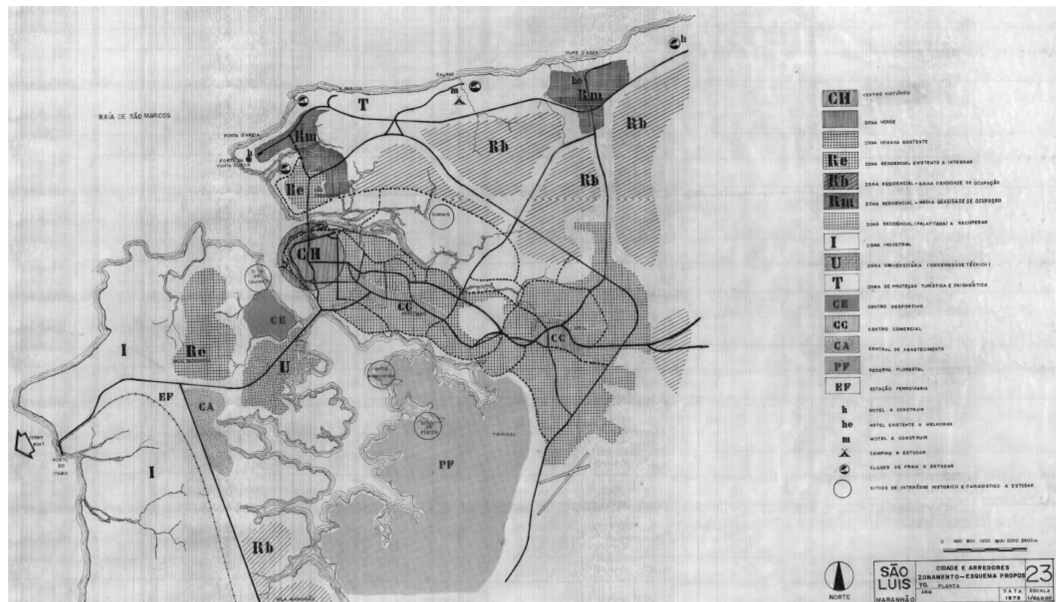
O arquiteto colocava a pobreza em que estava inserida a cidade, a impotência da prefeitura quanto a investimentos e a inexistência de um planejamento adequado como causas das mazelas do crescimento urbano, como as palafitas:

A baixa renda da população – estimável em US\$140 dólares per capita em 1969 – a limitada capacidade de investimento da Prefeitura, a inexistência de um planejamento adequado, dão ao crescimento da cidade, características profundamente negativas em termos de urbanismo e distribuições de serviços urbanos (VIANA DE LIMA, 1973, p. 21).

A proposta de zoneamento, incluída no Relatório, caracterizava-se como um instrumento de distribuição da população com o objetivo de controlar as densidades na estrutura da cidade, com quinze zonas diferenciadas por suas funções (Figura 5).

Figura 5 - Reconstituição do Zoneamento de Viana de Lima.

Fonte: MARANHÃO, 1988.



O próprio autor chamava a atenção para a grande zona de reserva florestal que propôs como “elemento protector e preservador colocado entre a parte industrial e o centro urbano de S. Luís” (VIANA DE LIMA, 1973, p. 49) em uma abordagem que remetia às diretrizes da Carta de Atenas e, mesmo, às proposições de Le Corbusier em esquemas como o da *Ville Radiense*.

Para a região do Itaqui Bacanga, fez recomendações no sentido de dar suporte para a nova região industrial prevista para o local, e a destinação de área na região para a construção da Universidade Técnica:

Propõe-se também a deslocação da estrada de ferro para a zona do Itaqui, servindo deste modo o porto comercial de S. Luís, a zona industrial e a central de abastecimento. A

ligação rápida ao centro urbano fica assegurada através da barragem do Bacanga. Por outro lado liberta-se o centro da travessia dos trens e da estação terminal, aproveitando-se a plataforma da via férrea para, sobre ela, lançar uma via rodoviária urbana.

Propõe-se também a localização nesta área da Universidade Técnica, constituindo o elemento de transição entre a Cidade histórica, residencial e comercial, para a nova cidade industrial (VIANA DE LIMA, 1973, p. 48-49).

Sobre a localização da universidade, acompanhava as preocupações de Michel Parent (1968), quanto a dotar o centro de uma função na cidade contemporânea, mantendo na área central uma parte do campus:

[...] Reciprocamente, a Universidade Humanística encontrará o seu am-

biente próprio no interior do Centro Histórico, actuando como uma poderosa força impulsionadora de restauro e dinamização desta zona (VIANA DE LIMA, 1973, p. 49).

A expansão no sentido da região das praias seria controlada com uma zona residencial de média densidade para a Ponta d'Areia e Olho d'Água, justificando o investimento feito para estas regiões e dando potencial a estes bairros de se tornarem núcleos com autonomia própria, e uma zona residencial de baixa densidade no acesso às praias, tornando possível a manutenção do meio-ambiente e do potencial turístico destas áreas.

Considerou, por fim, que o centro histórico teria papel importante de adensar a cidade, abrigando a população a ser remanejada das áreas de palafitas das margens dos rios Anil e Bacanga, e os novos moradores atraídos pelo desenvolvimento da cidade, e indicou o bairro já consolidado do João Paulo como área de expansão para o comércio local.

Quanto à dinâmica urbana, Viana de Lima (1973) optou por decisões que privilegiavam o adensamento já existente, em detrimento da expansão da cidade para regiões distantes da área central, ar-

gumentando que os custos das construções destes conjuntos habitacionais seriam muito onerosos, “arrastando a prestação de serviços como água, luz, telefones, limpeza pública, arruamentos e equipamento urbano, a distâncias muito grandes” (VIANA DE LIMA, 1973, p. 48).

A partir desta visão da cidade e de seu desenvolvimento futuro, estudou as características do tecido urbano e do acervo edificado no centro e demarca o perímetro da área a ser tombada pelo governo federal, incluindo outro perímetro de proteção e amortecimento desta área tombada:

A demarcação dos limites para área de tombamento federal foi feita pelo arquiteto português, consultor técnico da UNESCO, Viana de Lima, em 1973, e no ano seguinte, o IPHAN tombou o conjunto histórico de São Luís, que incluía alguns itens do tombamento individual, realizado anteriormente, como as Praças Benedito Leite e João Lisboa (IPHAN, 2007, p. 61 apud SILVA, 2009, p.8).

De fato, o IPHAN utilizou o traçado proposto por Viana de Lima como perímetro do tombamento federal do Conjunto Urbano do Centro Histórico de São Luís, logo em 1974, mas não demarcou nem institucionalizou a área de

proteção a este tombamento, conforme indicação do arquiteto português. Só em 1986 o Governo do Estado viria a aprovar o tombamento estadual do Centro Histórico, no entorno da área de tombamento federal.

Foi Viana de Lima relacionou a arquitetura remanescente do período colonial e do Império em São Luís, aos “modelos arquitetônicos Barrocos-Pombalinos utilizados no processo de reconstrução de Lisboa pós-terremoto de 1755” (ESPÍRITO SANTO, 2006, p. 72), indicando as temporalidades, datando os edifícios por século e identificando as áreas mais antigas no acervo construído do Centro.

Em uma espécie de resposta às descaracterizações e perdas identificadas no acervo do centro, o arquiteto identificou as visadas e perspectivas proporcionadas pelo acervo edificado e utilizou o recurso de fotografias em preto e branco nas quais ele pintava os elementos “perturbadores e destruidores” (VIANA DE LIMA, 1973, p. 47), que recomendava eliminar ou substituir (Figura 6). Esta ferramenta foi utilizada, muito possivelmente, por conta da ausência de levantamentos físicos e estudos técnicos sobre o acervo, tanto que este ins-

trumento “não foi utilizado em outros planos e projetos urbanos do autor em Portugal” (RIBEIRO, 2013, p. 63).

Interessante observar que entre os elementos que poderiam ser eliminados, segundo as indicações do arquiteto, há platibandas e frontões da arquitetura eclética maranhense que, em períodos anteriores, haviam transformado os casarões da arquitetura colonial.

Também como uma reação às condições encontradas na cidade, Viana de Lima recomendava a pedestrianização de ruas no centro, com restrições ou mesmo o impedimento ao tráfego de automóveis em áreas definidas, em particular, nos conjuntos para os quais o arquiteto propõe intervenções específicas. Segundo Silva Telles, os relatórios para as cidades de São Luís e Alcântara “serviram para medidas que foram tomadas pelo IPHAN, assim como pelo governo estadual, e pelas prefeituras” (SILVA TELLES, 1996, p. 05).

A Cidade como Circulação

Em 1975, a administração municipal aprovou o primeiro Plano Diretor através da Lei nº 2.155 de 28 de junho, e o zoneamento correspondente a este



Figura 6 – Fonte do Ribeirão, foto incluída no Relatório. Fonte: VIANA DE LIMA, 1973.

plano, através da Lei Delegada nº 07 de 10 de julho. Para a elaboração deste plano foi contratado o escritório carioca Wit-Olaf Prochnik – Arquitetura e Planejamento CSL, com financiamento do Banco do Nordeste do Brasil (BNB) através da Financiadora de Estudos e Projetos (FINEP).

O plano proposto por Prochnik foi elaborado a partir de um amplo estudo técnico que identificou e sistematizou as informações existentes, mas também produziu dados a partir de pesquisas de campo realizadas com o apoio da recém-instalada Fundação Universidade

do Maranhão (atual Universidade Federal do Maranhão).

Em linhas gerais, a ideia de desenvolvimento colocada pelo Plano Diretor remetia às relações da circulação (de veículos, pessoas, bens e mercadorias) com o número de empregos em núcleos urbanos interligados, aplicando, para a cidade, análises da engenharia de tráfego. Neste sentido, evocava proposições e abordagens presentes em estudos de referência nesta área, como o relatório *Traffic in towns* (BUCHANAN, 1963). Assim como no Relatório de Buchanan, o Plano Diretor associava o desenvolvi-

mento urbano às condições dos transportes e com o meio ambiente local, em uma abordagem sistêmica.

Além disso, o estudo realizado para fundamentar o Plano levava em consideração as relações da cidade de São Luís com os outros municípios e núcleos urbanos da ilha, no que denominou de Aglomeração Urbana da Ilha de São Luís. O Plano Diretor buscava, portanto, a expansão ordenada da cidade, para organizar a mobilidade urbana e orientar a implantação dos conjuntos habitacionais financiados pelo Sistema Financeiro de Habitação, através do Banco Nacional da Habitação (BNH) e da atuação local das cooperativas habitacionais (COHABs). Esta abordagem estava colocada desde as diretrizes básicas do Plano:

a) Hierarquização das vias segundo suas finalidades específicas, promovendo medidas para disciplinar o tráfego de veículos e pessoas;

b) Organização do espaço urbano em zonas de uso diferenciado objetivando o desenvolvimento harmônico da cidade e o bem-estar social de seus habitantes;

c) Preservação da paisagem, fixando uma escala urbana de determinada época e assegurando a

proteção do meio-ambiente natural (MARANHÃO, 1977, Art. 2).

O Zoneamento aprovado com o Plano Diretor (Figura 07) contava com vinte e uma zonas de usos distintos, seis a mais que o do arquiteto português, para as quais definia os usos, índices de aproveitamento e delimitações. As zonas de proteção ambiental, de interesse paisagístico e de turismo, industriais e zona universitária se assemelhavam nos zoneamentos propostos por Viana de Lima e Prochnik.

Viana de Lima, no entanto, não considerou na sua proposta o vetor de crescimento pela Ponte Bandeira Tribuzi, cuja construção foi iniciada em 1973. Apesar do Plano Diretor ir de encontro à mais importante recomendação de Viana de Lima, de compactar a cidade e adensar o centro, é possível perceber certas influências ou similaridades de conceito entre os planos:

Além disso, incluía indicação de projetos para a valorização de áreas importantes, seguindo de perto a avaliação de Viana de Lima que abrangia os conjuntos tombados em nível federal: o Largo do Ribeirão, a Praça do Carmo, a Praia Grande, o Largo do Desterro, incluindo o Convento das Mercês, a Praça Benedito Leite e a Avenida Pedro II com

o Palácio dos Leões e a Igreja da Sé (VENANCIO, 2011, p. 111).

Entre as medidas de valorização e preservação do Centro Histórico, o Código de Zoneamento, elaborado junto com o Plano Diretor, define Zonas Especiais (ZE-3 e ZE-4) no centro, que também são delimitadas em função dos usos identificados, como Zona de Interesse Histórico com Uso Residencial Predominante (ZE-3) e Zona de Interesse

Histórico com Uso Comercial Predominante (ZE-4).

Sobre as medidas de preservação do patrimônio cultural, o Plano Diretor remetia aos estudos realizados para fundamentar e definir as diretrizes aprovadas na lei, como um anexo da lei que, contudo, foi publicado em separado, em duas edições, em 1975 e 1977 (MARANHÃO, 1977). No estudo técnico é

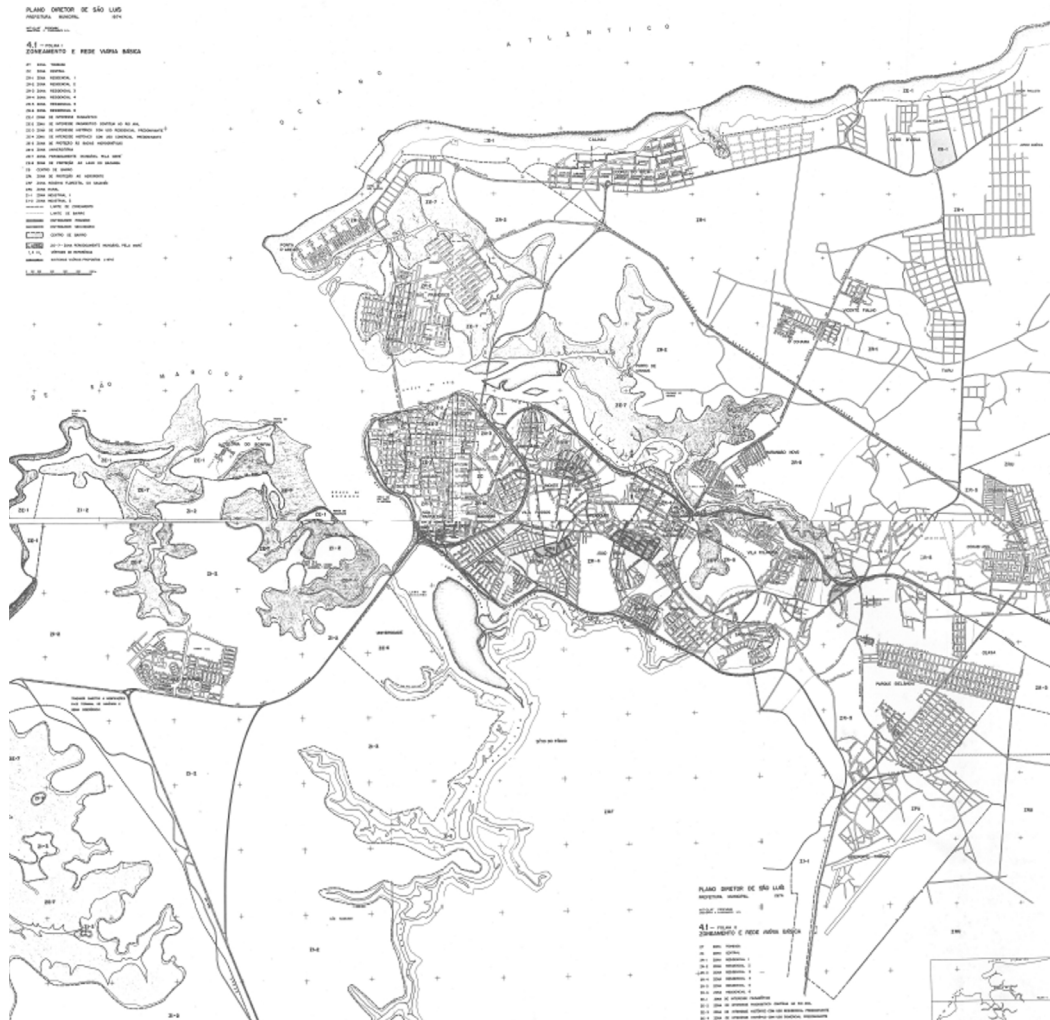


Figura 07 - Zoneamento de 1975.
Fonte: MARANHÃO, 1977.

clara a influência do Relatório de Viana de Lima.

Em suas proposições, o anexo detalhava as normas de intervenções em fachadas dos imóveis no Centro (incluindo pintura, gradis, esquadrias, ornamentos, azulejos, vãos de portas e janelas, fachadas posteriores com rótulas e aparelhos de ar condicionado); propunha a instalação de uma Delegacia do IPHAN no Estado do Maranhão; defendia a regulamentação do Departamento do Patrimônio Histórico, Artístico e Paisagístico, criado pelo Decreto nº 5.069, de 11 de julho de 1973, na Fundação Cultural do Maranhão; e defende a instituição de uma área de tombamento estadual a ser definida por um Conselho Consultivo do Estado.

O zoneamento aprovado em 1975 incorporava o perímetro de tombamento federal como Zona Tombada (ZT), para a qual não propunha normas de conservação do patrimônio urbano ou edificado, remetendo, implicitamente, esta competência ao IPHAN. Para a área de tombamento estadual sugerida, o documento não indicava um perímetro nem parâmetros específicos, remetendo à necessidade de estudos, fiscalização e planos específicos da Divisão de

Patrimônio Artístico da Secretaria de Urbanismo e Planejamento. O estudo defendia também a necessidade de um “plano global de recuperação do Centro Histórico” (MARANHÃO, 1977).

O Pensamento Moderno: plano versus plano

Em uma análise comparativa entre os planos propostos no período entre 1958 e 1975, percebem-se relações de complementariedade, mas também se identificam divergências e rupturas (Quadro 1).

O Relatório de Viana de Lima (1973) recuperava e reforçava ações já colocadas pelo consultor que o precedeu, Michel Parent (1968), ou que estavam em pauta no âmbito dos órgãos de preservação, como a necessidade de criação de um órgão local de gestão do patrimônio cultural (vide Compromisso de Brasília, de 1971) e a preocupação em dar ou manter uma função importante para o centro na cidade (LEAL, 2008).

Viana de Lima confirmou o valor do acervo maranhense enquanto conjunto urbano, ressaltando a necessidade de valorização e preservação da “paisagem urbana” e indicando as suas relações

Quadro 1 - Plano de Expansão da Cidade, por Ruy Mesquita (1958). Fonte: LOPES, 2016.

	PLANO DE EXPANSÃO (1958)	RELATÓRIO VIANA DE LIMA (1973)	PLANO DIRETOR (1975)
A VISÃO DA CIDADE	Expansão do sistema viário e infraestruturas e separação das funções; integração das áreas de mangues com a criação de parques.	Visão integrada do centro antigo com a cidade; adensamento da área central e fortalecimento de "centros com vida própria"; proteção de áreas de mangue e praias.	Desenvolvimento em função da circulação e criação de empregos em núcleos urbanos interligados; entende a relação da cidade com a ilha; proteção de áreas de valor histórico, de mangue e praias.
SOBRE A EXPANSÃO URBANA	Resposta positiva à falta de espaço e infraestrutura saturada da área central.	Respeito às diretrizes de crescimento da prefeitura, mas recomenda-se o adensamento de áreas centrais em detrimento de grandes conjuntos habitacionais distantes.	Propõe o ordenamento da expansão urbana, para organizar a mobilidade e orientar a implantação dos conjuntos habitacionais, com criação de centros de bairros.
SOBRE O PATRIMÔNIO CULTURAL	Não faz referências ao valor ou à necessidade de preservação do patrimônio cultural.	Identificação dos valores da arquitetura e do conjunto urbano; indicação da proteção do patrimônio cultural como conjunto urbano integrado à dinâmica da cidade.	Consideração do valor do conjunto urbano e a existência de outras áreas de interesse, mas em uma visão museológica do patrimônio; manutenção do papel do centro para a Aglomeração Urbana da Ilha.
DIRETRIZES	Expansão urbana ilimitada e divisão da cidade por funções.	Adensamento da área central; preservação do conjunto urbano; adensamento baixo como medida de proteção às áreas verdes e dunas.	Hierarquização das vias; organização do espaço em zonas de uso diferenciado; proteção do patrimônio histórico e de áreas verdes;
MEDIDAS	Histórico da urbanização; ampliação do sistema viário; indicação da expansão para a zona industrial na direção do Itaqui Bacanga e núcleos residenciais no sentido do Anil; zoneamento funcional, com parâmetros de ocupação, apenas para as áreas de expansão ao norte.	Diagnóstico da região central; histórico da cidade e da arquitetura; propõe perímetro de Tombamento de Conjunto Arquitetônico; propõe perímetro da Área de Proteção do Tombamento; zoneamento de toda a cidade; propostas de intervenções em conjuntos urbanos de interesse; restrição aos automóveis em uma área considerável do centro; criação de instância de gestão do patrimônio no Governo do Estado; restrição a "elementos poluidores da paisagem urbana"; organização da iluminação e sinalização na área tombada.	No zoneamento, definem-se Zonas Especiais no Centro Histórico (ZT, ZE-3 e ZE-4), mas não são definidas normas de conservação nestas áreas. Nos anexos (estudo técnico), propõem-se normas de intervenções em fachadas dos imóveis no centro; propõem-se instalação de Delegacia do IPHAN no estado do Maranhão; defende-se a regulamentação do DPHAP; indica necessidade de área de tombamento estadual definida por Conselho Consultivo do Estado.

com a dinâmica da cidade contemporânea. Portanto, o Relatório de Viana de Lima estava diretamente relacionado

aos tombamentos dos conjuntos urbanos de São Luís e Alcântara, em 1974.

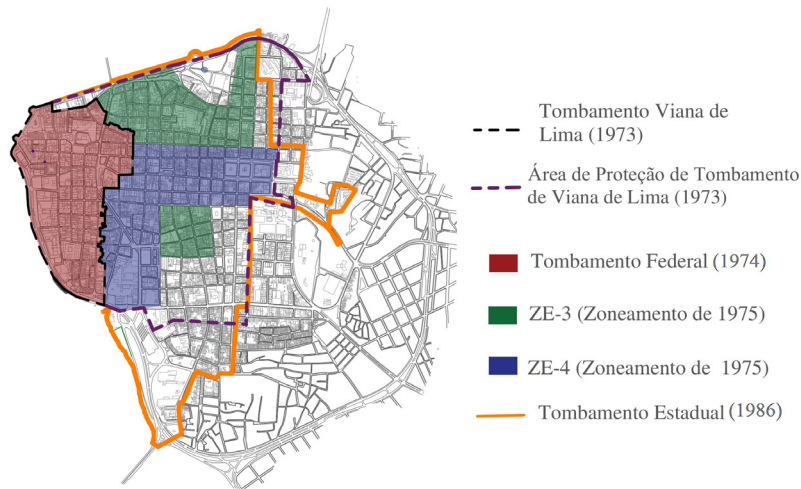


Figura 8 - Mapa comparativo das propostas de zoneamento.
 Fonte: elaboração dos autores (2018).

A Lei nº 2.155 de 28 de junho de 1975, que instituiu o Plano Diretor de São Luís, respeitava as recomendações de Viana de Lima, considerando o valor do conjunto urbano e a existência de outras áreas de interesse, mas indicando um perímetro diferente para a área de proteção ao tombamento federal (ZE-3 e ZE-4), e adotando uma visão museológica do patrimônio.

Assim, a lei estabelecia a “política de preservação e revitalização de áreas históricas” com o objetivo de “resguardar os valores históricos urbanos de determinadas áreas” (MARANHÃO, 1977, Cap. V). No entanto, pretendeu “fixar uma escala urbana de determinada época”, recomendando a “imutabilidade das edificações e dos logradouros”, em uma abordagem que não considerava, ao contrário de Viana de Lima, a com-

plexidade das relações do centro com a dinâmica urbana da época.

Relacionando as proposições de Viana de Lima com o Plano Diretor de 1975, percebem-se posturas divergentes quanto ao adensamento do centro. Enquanto Viana de Lima aconselhava adensar o centro e suas áreas periféricas (até o bairro do João Paulo, primeiro vetor de expansão da cidade), Prochnik enumerava as desvantagens desse adensamento, inclusive para a preservação do acervo edificado de interesse histórico.

Mas é na definição das áreas de proteção que a relação dos planos suscita questões significativas (Figura 08). Afirma-se, com razão, que o tombamento federal está baseado na proposta de Viana de Lima, mas o mesmo não pode ser dito sobre o perímetro tombado pelo governo estadual em 1986, que apresentava diferenças em relação à proposta da Área de Proteção de Tombamento, apresentada no Relatório, e às Zonas Especiais do Plano Diretor.

Em março de 1974, um mês depois do comunicado formal do tombamento federal às autoridades locais, a Assembleia Estadual promoveu o debate de um projeto de lei proposto pelo deputado Joaquim Itapary para instituir uma

área de tombamento estadual no centro (DEPUTADOS, 1974, p. 1). Pouco depois, em dezembro de 1978, o Estado aprovou a Lei Estadual nº 3.999, que instituiu a preservação do Patrimônio Histórico, Artístico e Paisagístico, mas não definia nenhum perímetro de tombamento.

Apenas em meados da década de 1980 o governo do Estado adotou a proposta de proteger uma área no entorno do tombamento federal e o tombamento estadual foi aprovado através do Decreto nº 10.089, de 6 de março de 1986, englobando área com 160 hectares e cerca de 2.500 imóveis (LOPES, 2013, p. 30), mas com um perímetro diferente daquele proposto por Viana de Lima e pelo Plano Diretor de 1975 (Figura 08).

Esta constatação levanta questões sobre o contexto em que se deu a discussão e definição deste perímetro de tombamento estadual e sobre os atores, valores e ideias que o embasaram, o que, no entanto, ultrapassam os limites deste trabalho.

As contribuições do arquiteto português vão além da definição do tombamento federal e de subsídios para o Plano Diretor de 1975. Ao indicar os valores e

recomendar procedimentos técnicos, o Relatório Viana de Lima contribui com a instrumentalização dos atores locais para a leitura e a intervenção no acervo edificado e urbano de São Luís.

O arquiteto propôs o agenciamento de conjuntos urbanos de interesse, apresentando plantas técnicas e mapas; propôs restrições ao tráfego de automóveis em uma área considerável do centro, com pedestrianização de ruas; a eliminação de elementos perturbadores da “paisagem envolvente” (VIANA DE LIMA, 1973, p. 41), como fiações elétricas aéreas, postes, transformadores e placas comerciais, além da organização da iluminação e sinalização na área tombada. É só depois do Relatório de Viana de Lima que estes temas aparecem nos documentos de planejamento e gestão formulados nos anos 1970, como o Projeto Mirante (SÃO LUÍS, 1974), o próprio Plano Diretor de 1975 em seu anexo e, no final da década, no Projeto de Renovação Urbana da Praia Grande (1978) e no Programa de Revitalização do Centro Histórico de São Luís (1979) que será responsável por, finalmente, executar uma parte destas ações.

Considerações Finais

É possível afirmar os efeitos do Plano de Expansão da Cidade de São Luís, legitimado pelo Plano Rodoviário de 1962, para os planos subsequentes, pois orientou a expansão da cidade induzindo ao progressivo esvaziamento da área central.

O Relatório de Viana de Lima foi essencial para estabelecer normas (tombamento federal) e diretrizes (Plano Diretor de São Luís) para a conservação do patrimônio histórico da cidade enquanto conjunto urbano, além de oferecer instrumentos técnicos para a leitura da paisagem e a intervenção no acervo urbano e edificado.

Um dos principais méritos do trabalho de Viana de Lima foi entender a cidade como um todo, apesar de estar focado inicialmente no Centro Histórico, com sua história, seus planos precedentes e previstos, e a partir daí determinar diretrizes e propostas para conciliar a proteção do patrimônio cultural com um modelo de desenvolvimento urbano mais adequado, baseado no adensamento da área central.

Em paralelo ao trabalho de Viana de Lima, a equipe de Wit-Olaf Prochnik estava elaborando o primeiro Plano Diretor para a cidade de São Luís e há referências claras da influência de Viana de Lima para a definição dos conjuntos urbanos de interesse e das formas de intervir neste patrimônio. No entanto, Prochnik inverteu a abordagem de Viana de Lima, privilegiando o modelo de desenvolvimento definido no Plano de Expansão da Cidade e buscando minimizar seus impactos para o centro histórico. O debate naquele momento não tratava de demolir ou preservar o centro, mas de adensá-lo ou não.

Também há pontos em comum que podem ser vistos como tendências do planejamento urbano da época, mas é evidente que os dois planos, complementando-se, contribuíram para consolidar a importância da preservação do acervo patrimonial local.

A análise comparativa realizada indica também a necessidade de ampliar o alcance do estudo e relacionar os planos e projetos do final dos anos 1970 ao pensamento moderno do arquiteto Viana de Lima.

Referências

- ANDRÉS, Luiz Phelipe (2006). *Reabilitação do Centro Histórico de São Luís: revisão crítica do Programa de Preservação e Revitalização do Centro Histórico de São Luís/PPRCHSL*, sobre o enfoque da conservação urbana integrada. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco, MDU, Recife, 2006.
- ANDRÉS, Luiz Phelipe de Carvalho Castro (Coord.). *Centro Histórico de São Luís – Maranhão: Patrimônio Mundial*. São Paulo: Audichomo, 1998.
- AUTOR do projeto para o Itaqui ressalta a arquitetura de São Luís. *Jornal do Dia*. São Luís, p. 1. 28 out. 1967.
- AZULEJOS contemplam o engarrafamento do asfalto. *O Imparcial*, São Luís, p.1, 9 mar. 1973.
- BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN. *Cartas patrimoniais*. 3. ed. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004.
- BUCHANAN, Colin. *Traffic in Towns: a study of the long term problems of traffic in urban areas*. Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1963.
- BURNETT, Frederico. *São Luís por um triz: escritos urbanos e regionais*. São Luís: EDUEMA, 2011.
- DEPUTADOS debatem hoje tombamento de prédios. *O Imparcial*, São Luís, p.1, 12 mar. 1974.
- ESPÍRITO SANTO, José Marcelo (Org.). *São Luís: uma leitura da cidade*. São Luís: Prefeitura de São Luís / Instituto de Pesquisa e Planificação da Cidade, 2006.
- FERREIRA, Antonio José de Araújo. *A Produção do espaço urbano em São Luís do Maranhão: passado e presente; há futuro*. São Luís: EDUFMA, 2014.
- GISIGER, John Ulric. *Projeto de Renovação Urbana da Praia Grande*. São Luís: SIOGE, 1978.
- GRANDES transportes coletivos teimam em subir pelo beco do quebra costa, obrigando o pedestre a se refugiar na primeira porta. *O Imparcial*, São Luís, p. 1, 18 de Setembro de 1974.
- LEAL, Claudia Feierabend Baeta. *Recortes de história social das missões da UNESCO no Brasil, 1964-1979*. Nos Arquivos do IPHAN: Revista Eletrônica de Pesquisa e Documentação. Rio de Janeiro: IPHAN, COPEDOC, dezembro de 2009. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/revele_recortes_missoesunesco.pdf>
- LOPES, José Antonio Viana. *São Luís, Cidade Radiante: o Plano de Expansão da Cidade de São Luís do eng. Ruy Ribeiro de Mesquita (1958)*. São Luís: FAPEMA, Gráfica Sete Cores, 2016.
- _____. *São Luís, Capital Moderna e Cidade Colonial: Antonio Lopes da Cunha e a preservação do patrimônio cultural ludovicense*. São Luís: Fundação Municipal de Cultura, 2013.
- MAIS um sobradão desaba. *O Imparcial*. São Luís, p. 1, 3 mai. 1974.
- MARANHÃO. PROJETO PRAIA GRANDE (mapa). *Relatório de Viana de Lima (cópia)*. Des. Josiel Teixeira. São Luís: Secretaria de Coordenação e Planejamento, abr. 1988.
- MARANHÃO. Secretaria de Planejamento. *Plano Diretor de São Luís*. São Luís: SIOGE, 1977.
- MESQUITA, Rui. *Plano de Expansão da Cidade de São Luís*. São Luís: DER-MA, 1958.
- O NOVO modelo de desenvolvimento. *O Imparcial*, São Luís, p. 3, 20 fev. 1975.
- O VELHO largo do Carmo. *O Imparcial*, São Luís, p. 1, 9 maio 1972.
- PIRES, Joel. *Querem destruir São Luís – Prédios coloniais são reformados ao bel prazer dos proprietários*. *O Imparcial*, São Luís, p. 10, 30 jul. 1972.
- POLÍCIA retirou camelôs da Rua Grande. *O Imparcial*, São Luís, p. 2, 22 ago. 1972.
- RAMOS, Tânia Beisl. MATOS, Madalena Cunha. *Campos opostos: trabalhos e viagens de Viana de Lima no Brasil*. In: Anais do 2º Seminário DOCOMOMO N-NE. Salvador: Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia, 4 a 7 de junho de 2008.
- RIBEIRO, Cecília. *Viana de Lima em Missão da Unesco no Brasil*. Dossiê: Urbanistas e Urbanismo. Urbana, Campinas, SP, V=v.5. n. 6, mar. 2013. Disponível em: <<file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/8635087-4340-1-PB.pdf>>
- SÃO LUÍS de volta aos bons tempos. Haroldo lança o Projeto Mirante. *O Imparcial*, São Luís, 2 ago. 1974. Caderno b, p.1.
- SÃO LUÍS. Lei Delegada nº 07 de 10 de Julho de 1975. *Institui o Código de Zoneamento e Loteamento do Município de São Luís e dá outras providências*.
- _____. Lei nº 1.332, de 27 de dezembro de 1962. *Plano Rodoviário do Município de São Luís*.
- _____. Lei nº 2.155 de 28 de junho de 1975. *Institui o Plano Diretor do Município de São Luís e aprova suas Diretrizes Básicas*.
- SILVA, João Ricardo Costa. *O Processo de patrimonialização do centro antigo de São Luís: práticas patrimoniais desenvolvidas pelo poder público*. Fortaleza, XXV SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 2009. Disponível em: <<http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/anpuhnacional/S.25/ANPUH.S25.0397.pdf>>
- SILVA TELLES, Augusto da. *Viana de Lima e o Brasil*. In: SECCA, Amândio e ALMEIDA, Pedro Vieira de (Org.) *Viana de Lima. Arquitecto 1913-1991*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, Árvore - Centro de Actividades Artísticas, CRL, 1996.
- UNIÃO tomba centro de S. Luis. *O Imparcial*, São Luís, p.1, 9 fev. 1974.
- VENANCIO, Marluce Wall de Carvalho. *Urbanização dispersa em São Luís: tensões entre expansão e centro*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011.
- VIANA DE LIMA, Alfredo Evangelista. *Estado do Maranhão – São Luís. Relatório e propostas para a conservação, recuperação e expansão*. Porto: UNESCO, 1973.

CUYABA GOLDEN HOTEL: Um projeto inacabado de modernidade

CUYABA GOLDEN HOTEL:
Un proyecto inacabado de modernidad

CUYABA GOLDEN HOTEL:
An unfinished project of modernity

Ricardo Silveira Castor

Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo. Professor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Engenharia e Tecnologia da Universidade Federal de Mato Grosso, UFMT.

E-mail: rscastor@ufmt.br  orcid.org/0000-0002-9338-5426

Matheus F. Cruz

Graduando do Curso de Arquitetura e Urbanismo na Faculdade de Arquitetura, Engenharia e Tecnologia da Universidade Federal de Mato Grosso, UFMT.

E-mail: mfcruz.90@gmail.com  orcid.org/0000-0002-3005-3918

Thaiz F. Pessoa

Graduanda do Curso de Arquitetura e Urbanismo na Faculdade de Arquitetura, Engenharia e Tecnologia da Universidade Federal de Mato Grosso, UFMT.

E-mail: thaizpessoa@hotmail.com  orcid.org/0000-0003-4758-6339

Gabriel A. R. Santos

Graduando do Curso de Arquitetura e Urbanismo na Faculdade de Arquitetura, Engenharia e Tecnologia da Universidade Federal de Mato Grosso, UFMT.

E-mail: gabriel_alves03@hotmail.com  orcid.org/0000-0001-5039-5520

RESUMO

O objetivo desta pesquisa é reconhecer e analisar as qualidades históricas e arquitetônicas de um dos marcos da arquitetura moderna mato-grossense, o Cuyaba Golden Hotel, projetado em meados dos anos 1980 pelo escritório paulistano Botti Rubin, confrontando as prescrições do projeto original com seu conturbado e até hoje inacabado processo de execução. Busca-se esclarecer o potencial simbólico do prédio enquanto marco urbanístico da paisagem mais verticalizada, moderna e pujante da cidade de Cuiabá, definida pela avenida Historiador Rubens de Mendonça. Trata-se de um edifício de quinze andares estruturado em concreto armado cuja arquitetura assinala uma fase de transição da cultura arquitetônica mato-grossense e brasileira. O projeto original mescla preceitos do chamado brutalismo paulista a uma série de inovações plásticas e construtivas que marcaram os anos 1980 como um período de experimentações em torno das correntes hegemônicas da arquitetura moderna brasileira. O trabalho baseia-se em fontes primárias como as pranchas dos projetos originais e das reformas sofridas pelo mesmo durante a execução das obras. Recorreu-se ainda a entrevistas com os autores do projeto e outros profissionais envolvidos em sua construção. Espera-se, dessa forma, preencher uma lacuna na história da arquitetura moderna de Mato Grosso, ao favorecer o reconhecimento do caráter desbravador, tanto do projeto do hotel, quanto das frentes de colonização que indiretamente lhe deram origem.

Palavras-chave: Arquitetura – Hotéis; Arquitetura hoteleira; Arquitetura moderna – Cuiabá; Botti Rubin Arquitetos; Mato Grosso - Arquitetura Moderna.

RESUMEN

El objetivo de esta investigación es reconocer y analizar las cualidades históricas y arquitectónicas de uno de los marcos de la arquitectura moderna de Mato Grosso, el Cuyaba Golden Hotel, proyectado a mediados de los años 1980 por la oficina paulistana Botti Rubin, confrontando las prescripciones del proyecto original con su conturbado y hasta hoy inacabado proceso de ejecución. Se busca esclarecer el potencial simbólico del edificio como marco urbanístico del paisaje más verticalizado, moderno y pujante de la ciudad de Cuiabá, definida por la avenida Historiador Rubens de Mendonça. Se trata de un edificio de quince pisos estructurado en concreto armado cuya arquitectura señala una fase de transición de la cultura arquitectónica de Mato Grosso y de Brasil. El proyecto original mezcla los preceptos del llamado brutalismo paulista a una serie de innovaciones plásticas y constructivas que marcaron los años 1980 como un período de experimentos en torno a las corrientes hegemónicas de la arquitectura moderna brasileña. El trabajo se basa en fuentes primarias como las planchas de los proyectos originales y las reformas sufridas por el mismo durante la ejecución de las obras. Se recurrió a entrevistas con los autores del proyecto y otros profesionales involucrados en su construcción. Se espera, de esa forma, llenar una laguna en la historia de la arquitectura moderna de Mato Grosso, al favorecer el reconocimiento del carácter desbravador, tanto del proyecto del hotel, como de los frentes de colonización que indirectamente le dieron origen.

Palabras clave: Arquitectura - Hoteles; Arquitectura hotelera; Arquitectura moderna - Cuiabá; Botti Rubin Arquitectos; Mato Grosso - Arquitectura Moderna.

ABSTRACT

This is a research is to recognize and analyze the historical and architectural qualities of one of the milestones of modern Mato Grosso architecture, the Cuyaba Golden Hotel, designed in the mid-1980s by the São Paulo office Botti Rubin, confronting the prescriptions of the original project with its troubled and to this day unfinished implementation process. It seeks to clarify the symbolic potential of the building as an urban landmark of a verticalized, modern and thriving landscape of the city of Cuiabá, defined by the avenida Historiador Rubens de Mendonça. It is a fifteen-story building structured in reinforced concrete which architecture marks a transition phase of the Mato Grosso and Brazilian architectural culture. The original project merges precepts of the so-called brutalism of São Paulo with a series of plastic and constructive innovations that marked the 1980s as a period of experimentation around the hegemonic currents of modern Brazilian architecture. The work is based on primary sources such as the drawings of the original projects and the reforms undergone during its building. Interviews with the design authors and other professionals involved in its construction were used. It is hoped, therefore, to fill a gap in the history of modern architecture of Mato Grosso, by recognizing the pioneering character of both the hotel project and the entrepreneurship that indirectly gave rise to it.

Keywords: Architecture – Hotels; Botti Rubin Architects; Cuiabá – Modern Architecture; Hotel Architecture; Mato Grosso – Modern Architecture.

Introdução

A história de modernização urbana de Cuiabá confunde-se com a das artérias viárias que direcionaram seu crescimento acelerado a partir de final dos anos 1960: a Via Perimetral (atual avenida Miguel Sutil), que contorna o centro antigo da cidade, e Avenida Historiador Rubens de Mendonça (mais conhecida como avenida do CPA) que interliga o degradado centro histórico à parte mais valorizada e moderna da capital, rumo ao Centro Político-Administrativo do Estado (CPA). A história mostra que ambas surgiram numa dupla tentativa de nortear a implantação dos novos bairros e, ao mesmo tempo, contribuir para a preservação dos antigos. As sementes dessas duas históricas realizações viárias foram lançadas, quase simultaneamente, pelas mãos predestinadas de um mesmo personagem: o arquiteto cuiabano Moacyr Freitas (n. em 1930). Diplomado em 1961 pela Faculdade Nacional de Arquitetura, do Rio de Janeiro, o arquiteto regressa à sua terra natal com a missão auto imposta de requalificá-la urbanisticamente. O fato de ter atuado concomitantemente nos Departamentos de Obras do Estado e da Prefeitura Municipal dá a dimensão da demanda por profissionais de arquitetura na Cuiabá

da época, que já acusava os primeiros impactos das políticas nacionais de desenvolvimento e integração territorial. Incentivos à colonização das terras devolutas do centro-oeste brasileiro acabariam por estender as fronteiras agrícolas do país em direção ao norte do Estado, desencadeando ondas migratórias que fariam a população da capital quadruplicar em vinte anos, saltando dos estimados 50.000 habitantes, no final da década de 1960, para mais de 200.000 no final dos anos 1980 (IBGE).

Nesse contexto desafiador, urgia disciplinar o crescimento urbano que transformava aos poucos fisionomia da cidade, ameaçando seriamente a integridade do centro histórico da cidade. A traumática demolição da Basílica do Senhor Bom Jesus em 1968, maior símbolo do passado colonial da cidade, conferia um sentido de urgência ao direcionamento da expansão urbana para além do seu perímetro histórico. Avesso aos rodeios da política e dos jogos de poder, Moacyr Freitas fez-se ouvir por meio dos desenhos e da determinação obstinada para concretizá-los. Deve-se a ele o primeiro anel viário da cidade, aberto à revelia do prefeito municipal:

O próprio prefeito Frederico Campos não tinha, no início, conheci-

mento do que eu fazia [...]. Esta era uma obra de urgência e, mal rabisca-va um esboço do traçado, saía com meus auxiliares para prolongar a futura via [...] (FREITAS, 2003).

A urgência, no caso, referia-se ao processo de renovação destrutiva que se abatia sobre o patrimônio histórico do centro:

Era precária a situação das vias centrais com o trânsito crescente dos automóveis. Caminhões de carga pesada trafegavam pelas antigas vias da cidade calçadas com paralelepípedo, desmantelando-os constantemente, porque não possuíam, perfeitamente esta forma geométrica. A tonelagem daqueles veículos, cada vez maior, condenava o futuro das nossas vias históricas que não foram preparadas para eles. (FREITAS, 2003)

Se a avenida Perimetral envolvia o velho centro, a avenida do CPA apontava para o novo. A ideia de implantar um moderno centro político para a cidade, com sua respectiva avenida de acesso, também pode ser atribuída a Moacyr Freitas. Seus esboços de uma praça cívica cercada de palácios tão monumentais quanto vanguardistas constituem o embrião do atual centro político do Estado, efetivamente implantado a partir de 1972 no extremo norte da cidade. A ampla e arborizada avenida viria a

ser converter no mais valorizado corredor comercial e de serviços da cidade, concentrando os importantes marcos da verticalização urbana da cidade: um mostruário das novidades arquitetônicas que agitaram a cena arquitetônica nacional a partir dos anos 1970 e orgulhavam a elite local como símbolo de progresso e prosperidade.

No cruzamento dessa avenida com a referida Via Perimetral (Figura 1) ergue-se o edifício do Cuyaba Golden Hotel, cuja arquitetura constitui objeto desta pesquisa. O prédio ocupa local de destaque nesse processo contraditório de expansão e modernização da cidade de Cuiabá. O fato de situar-se junto ao cruzamento das duas artérias que balizaram esse crescimento é sintomático de seu destacado papel no quadro de transformações urbanas e regionais da época. Não é menos significativo o fato de ter sido financiado por crédito da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), já que os programas de desbravamento do norte de Mato Grosso estavam por trás das investidas modernizadoras que transfiguravam sua capital. Com a abertura da estrada Cuiabá-Santarém (BR-163), no início da década de 1970, os cofres estaduais passaram a se beneficiar das

negociações de terras em sua zona de influência. O próprio complexo do Centro Político-Administrativo de Mato Grosso (CPA) teria sido financiado pelo mercado fundiário desbravado pela BR-163:

Com os recursos arrecadados, o Governo do Estado construiu o CPA, o estádio Verdão e o Colégio Estadual Presidente Médici. Além dessas obras, o governo investiu na linha de transmissão de energia elétrica de Cachoeira Dourada – cerca de 640 quilômetros. (AMARAL apud CARVALHO, 2016).

Todas as obras acima citadas pelo secretário de Fazenda do governo José Fragelli (1971-1975) representam marcos da arquitetura moderna de Mato Grosso que hoje se encontram demolidas (Verdão), inacabadas (CPA) ou descaracterizadas (Colégio Presidente

Médici), num indício de que os ideais progressistas que elas um dia encarnaram ficaram pelo caminho. Nesse sentido, as obras até hoje inacabadas do Cuyaba Golden Hotel não fogem à sina dos tristes testemunhos desse ciclo de modernização regional, que se poderia dizer amazônico, porque atrelado às vicissitudes dos programas de colonização pública e privada da floresta equatorial.

As arrojadas obras do ramo hoteleiro financiadas pela SUDAM durante os anos 1980, como o Haddad Hotel e o próprio Cuyaba Golden Hotel, ambos na região do CPA, também refletem as limitações dos planos de modernização e expansão da infraestrutura demandados pelo “progresso” pós-BR-163. O Hotel Haddad nasceu de um dos projetos mais inovadoras da sua década,

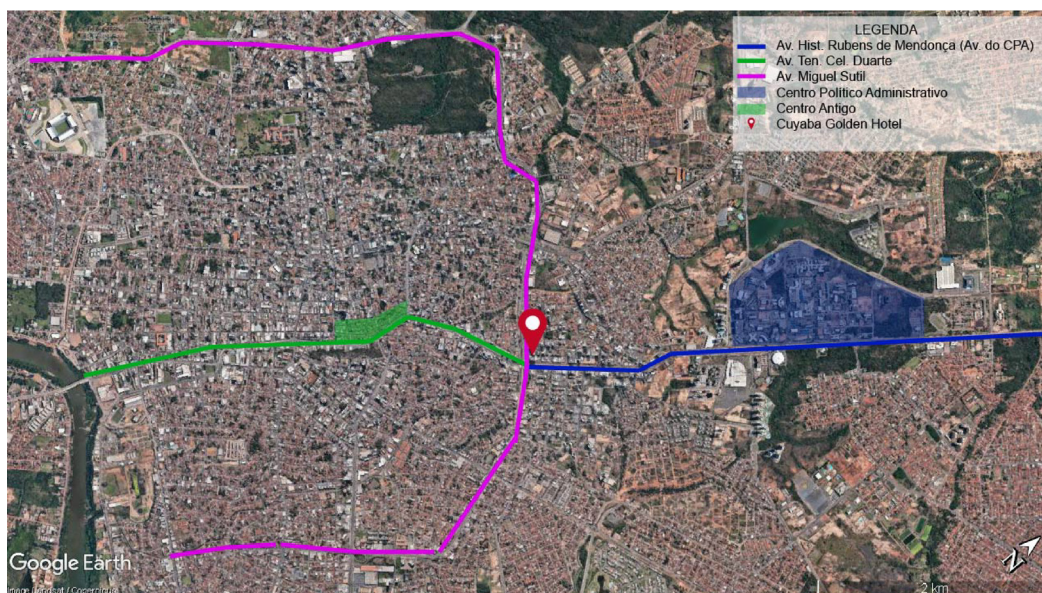


Figura 1 - Localização do Cuyaba Golden Hotel. Fonte: Google Earth (com edição dos autores).

assinado pelo arquiteto cuiabano Mário Gomes Monteiro (n. em 1944). A estrutura do edifício reduz-se hoje a uma intrigante ruína de concreto fincada em um dos mais nobres endereços da cidade, a avenida Historiador Rubens de Mendonça. Curiosamente, suas aletas cegas de concreto aparente, estruturadas em forma de cata-vento, permanecem como um dos principais referenciais arquitetônicos da cidade, como se o estado de ruína apenas reforçasse o brutalismo da inovadora estrutura. As formas estáticas dos edifícios vizinhos, em estilo neoclássico, parecem jovens cadáveres diante do esqueleto dançante do velho hotel. O mesmo se pode dizer do Cuyaba Golden Hotel. Quanto mais suas obras se arrastam no tempo, mais apressadas e superficiais se afiguram os recentes arranha-céus ao redor. Neste artigo, procura-se reconhecer e analisar as qualidades arquitetônicas que distinguem este último hotel, conferindo-lhe atualidade e valor histórico apesar (ou por causa) de sua condição de obra inacabada.

Arquitetura de Mato Grosso: modernidades

Cuiabá é uma cidade de origem mine-radora fundada por bandeirantes pau-

listas em 1719, depois da descoberta de ouro no córrego da Prainha e em outros afluentes dos rios Cuiabá. O núcleo urbano preservou suas feições coloniais até o final do século 19, quando a extração de erva-mate, borracha e outras matérias-primas movimentaram a economia da região. O afluxo de produtos industrializados, mão de obra estrangeira e tendências culturais deram a Cuiabá seus primeiros monumentos de arquitetura eclética, além das melhorias urbanas progressivamente conquistadas nas áreas de transporte, energia, iluminação e abastecimento de água. A série de obras oficiais legadas pela Era Vargas em Cuiabá teve sensível impacto na sua paisagem e na sua infraestrutura urbana, sem, contudo, estabelecer uma ruptura drástica com o tecido anterior da cidade.

A arquitetura moderna só irrompe de fato em Mato Grosso em fins dos anos 1950, com a construção de Brasília e as políticas desenvolvimentistas que a justificaram como vetor de integração econômica e rodoviária do Brasil central. A sede do governo estadual, batizada de Palácio Alencastro, pode ser considerada o marco zero da arquitetura moderna cuiabana. O projeto foi desenvolvido em 1959 no Rio de Janeiro pelos arquitetos Benjamin Araújo de Carvalho

e Karl Sass da URBS – Construções e Urbanismo Ltda (SÁ, 1982). Composto de bloco prismático estruturado em concreto, sete pavimentos sobre pilotis cônicos e fachada frontal dominada por brises horizontais móveis, o Palácio Alencastro foi o primeiro de uma série de realizações modernas locais marcadas pela combinação de leveza, dinamismo e formas puras de inspiração corbusieriana. Dessa “fase carioca” da arquitetura cuiabana, destacam-se ainda a Escola Industrial (atual IFMT), projetada em meados dos anos 1950 na seção técnica do Ministério da Educação, e o edifício Maria Joaquina, cujo projeto arquitetônico foi assinado em 1969 pelo engenheiro Cássio Veiga de Sá (1912-?).

A fase arquitetônica seguinte, de origem paulista, teve início em meados dos anos 1960 com as obras oficiais projetadas ou encomendadas pelo diretor de Obras Públicas do governo Pedro Pedrossian (1966-1971), o arquiteto paulistano Oscar Arine (1932-2013). A forte ligação das cidades sulistas (sede política de Pedrossian) com o Estado vizinho São Paulo ajuda a explicar a linguagem brutalista empregada nas escolas, universidades, postos de saúde e outras realizações

públicas que disseminaram o brutalismo paulista Mato Grosso adentro. O Restaurante da Universidade Federal de Mato Grosso (1969), atual Museu Rondon, projetado por Oscar Arine e Armênio Iranick Arakelian (1936-2013), o Parque Aquático da UFMT (1969)¹, de Avedis Balabanian (1934-1998), a Escola Nilo Póvoas (1971), de Haron Cohen (n. em 1938) e Raymundo de Paschoal (1937-2011) e a Rodoviária de Cuiabá (1979), assinada por Paulo Mendes da Rocha (n. em 1928), Moacyr Freitas e Ercílio Gonçalves de Souza, são algumas das obras que fizeram da racionalidade técnica e do uso intensivo do concreto aparente uma norma.

O projeto do CPA não fez escola em Cuiabá, mas pode, sozinho, ser tratado como uma terceira fase da arquitetura moderna regional. O projeto do CPA foi implantado a partir de 1973 durante o governo José Fragelli para concentrar a estrutura administrativa do Estado em uma ampla e distante área ao norte da cidade. Integravam a equipe de projetistas os arquitetos Júlio De Lamônica Freire (1937-2011), Manuel Perez Santana, José Antônio Lemos, Sérgio de Moraes, Antônio Carlos Carpinteiro,

1 A propósito, consultar CASTOR, Ricardo, FRIGERI, Ana V., GUIMARÃES, Maria Bárbara T. Patrimônio arquitetônico da Universidade Federal do Mato Grosso: obras inaugurais. Revista Amazônia Moderna, Palmas, v. 1, n.1, p. 84-105, abr.-set. 2017.

Antônio Rodrigues Carvalho e Moacyr Freitas, sob a coordenação do engenheiro civil Sátyro Pohl Moreira de Castilho (1930-2005) e assessoria de Frank Svensson (1934-2018) e Paulo Zimbres (n. em 1933). Tratava-se de um grupo formado majoritariamente na Universidade de Brasília, assessorado por professores da mesma instituição. Obra inaugural do CPA, o Palácio Paiaguás foi construído entre 1973 e 1975 como sede do gabinete do governador e secretarias afins. Sua estrutura define-se por uma malha de concreto articulada em módulos de planta quadrada, a serem combinados entre si com liberdade, ao sabor das exigências programáticas do momento. A planta livre haveria de favorecer a adoção de escritórios panorâmicos abertos para a paisagem e a ventilação cruzada, ao passo que o teto jardim e os brises verticais atuariam conjuntamente na contenção do calor. Talvez por se afastar da costumeira monumentalidade dos palácios governamentais, o conjunto do CPA não teve continuidade nas gestões seguintes. Ao invés de crescer indefinidamente como um organismo mutável, reduz-se hoje ao núcleo inicial composto pelo Palácio Paiaguás, Tribunal de Contas e Tribunal de Justiça.

Com a criação do Estado de Mato Grosso do Sul, em 1977, gera-se uma desconfiança quanto ao futuro econômico e social do território remanescente, devido à perda de infraestrutura produtiva e de arrecadação de impostos. Afinal, a porção sul do antigo território de Mato Grosso, então emancipada, representava a parcela mais fértil, próspera, moderna e populosa de sua geografia.

Uma das metas declaradas do governo Frederico Campos (1979-1983) foi restabelecer a autoestima da população mato-grossense, então reduzida a menos de 1.200.000 habitantes espalhados por 38 municípios. A arquitetura e o urbanismo modernos teriam seu papel na estratégia de firmar a identidade de um “novo” Mato Grosso. (CASTOR, 2013, p. 15)

A julgar pela arquitetura que se seguiu à divisão do Estado, a crise a que se refere o governador era também de identidade, uma perda de referenciais acentuada, possivelmente, pelo grande contingente de migrantes que acorriam a Mato Grosso em busca de terras e oportunidades. Afinal, os programas oficiais de estímulo à ocupação das terras amazônicas movimentavam a BR-163, aberta pelos militares do 9º Batalhão de Engenharia de Construção, no início daquela

década. A crise identitária pós-divisão estadual coincide com a migração da pós-integração nacional. A necessidade coletiva de autoafirmação, combinada com as perspectivas de alcançá-la por meio da expansão agrícola, gerou dois caminhos à arquitetura cuiabana, ambos conectados ao panorama nacional. De um lado, obras monumentais flertavam com as novidades técnicas do mercado internacional em ascensão, trazendo ares pretensamente cosmopolitas à Cuiabá dos anos 1980. De outro, obras de cunho regionalistas ou apegados a técnicas tradicionais apontavam na direção oposta. Exemplos dessa última tendência comparecem, de forma isolada, na moderna arquitetura bancária que se alastrava pelo centro histórico desde a anos 1970. O exemplo mais emblemático foi projetado pelo escritório paulistano Königsberger Vannucchi para a agência do extinto banco Comind (Figura 2). Marcado pela horizontalidade e introspecção, o edifício confronta a simplicidade do tijolo aparente como a riqueza da volumetria cuidadosamente recortada, para fins de isolamento térmico e acústico.

As primeiras torres de escritórios e serviços irão se destacar no skyline da cidade por razões inversas, ou seja, por se



afastar de técnicas e tipologias consagradas pelas tradições locais, incluindo as modernistas. As duas torres envidraçadas mais antigas da cidade ilustram bem a mudança de repertório operada nos anos 1980. Batizado de Palácio do Comércio, o edifício de escritórios projetado em 1971 por Adir Moura Ferreira para a sede da Associação Comercial de Cuiabá (ACC) é filho da sua época. Com seus 14 andares em evidência no coração histórico da cidade, o edifício impressionava pela pureza prismática e autonomia, para não dizer indiferença, em relação ao patrimônio preexistente. Apesar de algumas semelhanças com a sede da ACC, o projeto de Rui Fernandes para o Edifício Milão exibe fachadas curvas de vidro espelhado que o colocam como um dos grandes marcos da década seguinte. A estrutura já não é legível do exterior, posto que a ên-

Figura 2 - Antiga agência do Banco Comind, Cuiabá, projeto Königsberger Vannucchi. Foto: Carlos Blau (2015).

fase recai, agora, sobre o movimento da membrana translúcida que a envolve. A inadequação das fachadas envidraçadas ao clima da região explica a profusão das películas e condicionadores de ar que as degradam.

Explica-se essa inadequação, em parte, pela tendência do mercado imobiliário da época de reproduzir em Cuiabá modelos externos, emprestados dos centros mais influentes do Brasil e do mundo. Se o arquiteto do Edifício Milão se baseou em edifício similar da capital toscana, o projetista do Hotel Haddad teria se inspirado na paisagem urbana de São Paulo (MONTEIRO, 2006). O arquiteto Mário Gomes Monteiro, graduado na Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio de Janeiro em 1969, optou por uma estrutura introspectiva, com pouca visibilidade para o exterior, composta por empenas cegas de concreto aparente dispostas em forma de cata-vento. Erguida com financiamento pela SUDAM, a estrutura inacabada e arruinada do hotel representa, ainda assim, um dos símbolos arquitetônicos mais eloquentes de sua época (1986) e lugar (avenida do CPA).

A arquitetura do Cuyaba Golden Hotel pede uma análise à parte, mais acurada,

pela complexidade de referenciais e significados que a informam. O edifício representa, com efeito, uma síntese das qualidades que marcaram essa fase de transição da arquitetura local, com a progressiva diversificação dos repertórios técnicos e plásticos das correntes mais ortodoxas do modernismo paulista, carioca e brasiliense. Partilha, como veremos, o racionalismo do primeiro, a expressividade do segundo e a descontinuidade do terceiro.

O empreendimento

Com um projeto datado de 1986, o Cuyaba Golden Hotel tinha como ambição se tornar um dos mais prestigiosos hotéis de Cuiabá. Inovador em sua essência e luxuoso em sua materialidade, o desfecho dessa construção não estava previsto em sua idealização.

Um tanto quanto conturbada, a história do edifício passou por vários imprevistos que o impediram de ser finalizado em uma trajetória que perdura mais de três décadas desde o seu primeiro projeto realizado pelo conhecido escritório paulistano de arquitetura Botti Rubin.

O empreendimento foi idealizado no início da década de 1980 pela família



Figura 3 - Vista da implantação do Cuyaba Golden Hotel.
Foto: Matheus Cruz (2017).

Garcia, conhecida por sua participação na política mato-grossense, bem como pela propriedade da construtora Engeglobal e por controlar a empresa Hotéis Global S.A. O hotel ambicionava ser um dos mais luxuosos da capital mato-grossense, além das inovações que traria para a cidade, principalmente na boêmia e importante Avenida Historiador Rubens de Mendonça, onde está implantado (Figura 3).

Desde o projeto até sua execução, a moeda do país sofreu várias mudanças. Contudo, para construção do edifício, a família Garcia contou com recursos federais no valor de aproximadamente R\$ 11,3 milhões, em moeda atual, provenientes do Fundo de Investimento da Amazônia (FINAM), por meio da SUDAM, arrecadados ainda na década de 1980.

No entanto, os imprevistos que causaram as pausas e retomadas, como problemas judiciais, econômicos, ocasionaram diversos acréscimos no orçamento de modo que atualmente torna-se difícil precisar o custo total da obra. Porém, com base em uma estimativa realizada em 2012, ano em que a obra fora retomada para possível finalização em virtude da capital ser uma das cidades-sede

da Copa do Mundo de 2014, o valor calculado foi de aproximadamente R\$ 22 milhões.

Tais valores, diluídos entre as etapas de sua finalização, exigiam uma vasta equipe técnica para sua execução. Baseados no projeto realizado por Alberto Botti, a família Garcia delegou à sua empresa a responsabilidade de concretizar a obra, da fundação até o acabamento. Infelizmente, o hotel ainda não se encontra totalmente acabado, faltando menos de 10% para ser finalizada.

Programa de necessidades, tipologia e estrutura

O prédio apresenta uma volumetria marcante, especialmente no projeto original (Figura 4), onde teria um grande volume envidraçado sustentado por uma estrutura espacial metálica. No edifício executado tal volume foi simplificado e se tornou apenas um plano de vidro que veda a área do lobby, mas ainda assim se torna o aspecto mais chamativo e representativo da fachada.

O edifício pode ser dividido basicamente duas partes: um embasamento horizontal, marcado por um grande terraço que sustenta a área da piscina e

conforma uma marquise de acesso para os veículos e pessoas, e um corpo vertical que contém os eixos de circulação vertical e horizontal e os apartamentos. O amplo uso de concreto aparente e vidro é o que dá a identidade visual do edifício, junto com duas extensas faixas de pastilhas azuis em toda a altura das duas empenas cegas laterais. Os núcleos de circulação vertical deixam sua marca no exterior pelo formato semicircular cortado por um filete de venezianas e pequenas janelas.

O projeto original apresentava dois pavimentos voltados para uso comum, que formam o embasamento horizontal, e foram denominados pelos arquitetos de 1º e 2º térreo. O programa era variado: possuía quatro lojas, barbearia e consultório médico no 1º térreo (Figura 5), que seria de acesso público e, ao adentrar ao lobby, o hóspede encontraria um espaço para café à esquerda e uma escada monumental à direita, que sobe por cima de um amplo espelho d'água.

Alguns metros adiante estaria a recepção e um ambiente de estar (Figura 6) em um átrio central com aproximadamente 22 metros de pé direito, iluminado natu-



Figura 4 - Perspectiva do Cuyaba Golden Hotel desenhada por Edson Issao (1988). Reprodução Matheus Cruz (2017).

Figura 5 - Esquema da planta do térreo do projeto original. Fonte: Redesenho dos autores (2017).

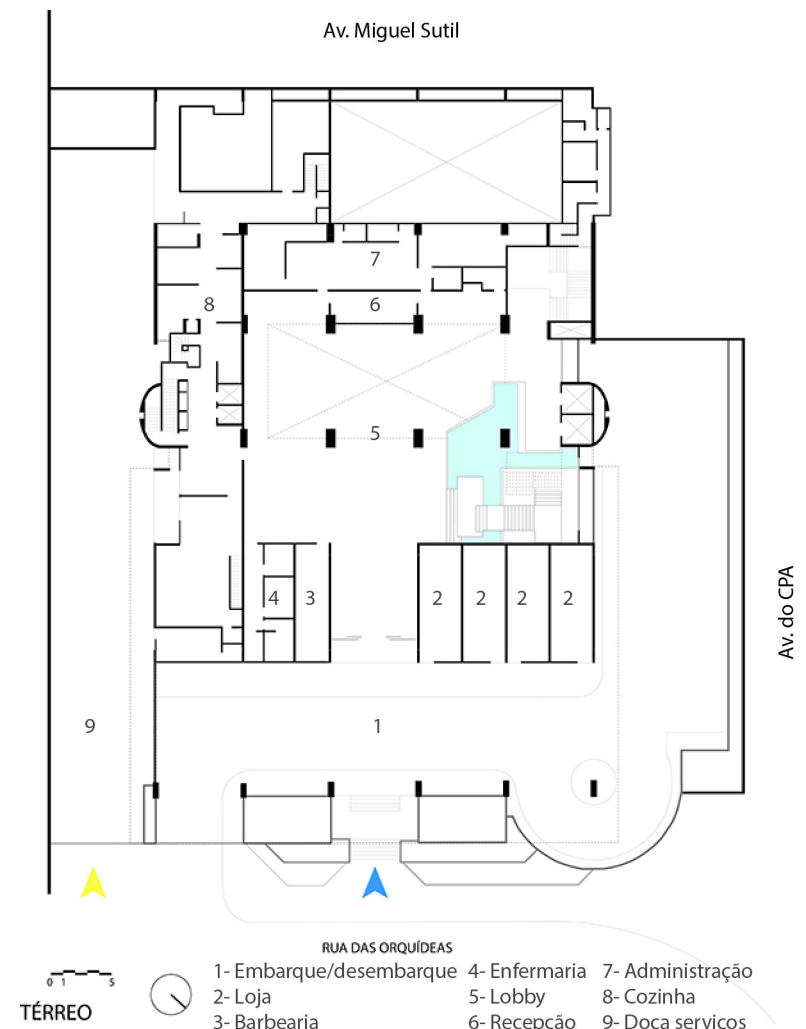


Figura 6 - Lobby
 Fonte: Matheus Cruz (2017).



ralmente pelo amplo pano de vidro da fachada principal.

Ao subir as escadas, poder-se-ia acessar o piso que foi chamado de 2º térreo pelos arquitetos, onde se desenvolve a parte de lazer do programa, composta pelo playground, piscina com duas profundidades, cafeteria e bar da piscina. Na porção posterior, um terraço abrigaria a área de mesas de um restaurante e também um “bar boate”.

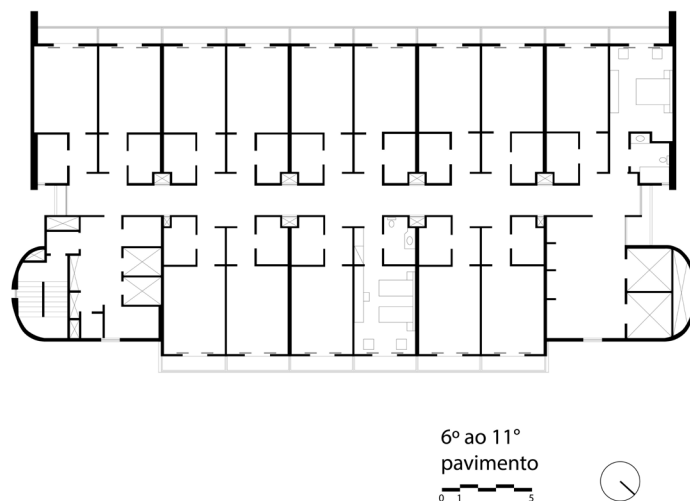
A circulação desenvolve-se de forma bastante direta: o hóspede ou visitante adentra o hotel diretamente pela rua das Orquídeas, subindo dois lances de degraus, ou chega de carro já protegido pela marquise do 2º térreo. Na interface

entre o espaço aberto de desembarque e o fechado do lobby estão localizadas as lojas, todas abertas para a rua. Uma vez dentro do prédio, o acesso aos quartos se dá pela circulação vertical, em ambas extremidades com formato semicircular, sendo o lado para a Avenida do CPA destinado à circulação social e, no seu oposto, à circulação de serviço.

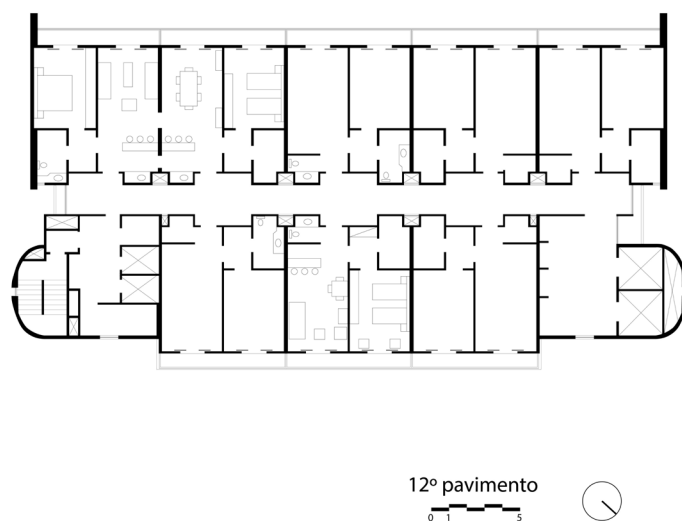
O edifício conta com 159 apartamentos, divididos em: 152 apartamentos-padrão, seis suítes e uma suíte presidencial. Entre o 1º e 4º pavimento os apartamentos estariam dispostos em carga única, ou seja, o acesso aos apartamentos se faz somente de um lado do corredor, ficando o outro lado com vista para o átrio central, com dez apartamentos por andar.

O apartamento padrão possuiria um pequeno hall com acesso para o banheiro e um armário embutido que encaminhava para a área do quarto propriamente dita, basicamente composta por um par de camas individuais, ou uma de casal, um rack em frente as camas que suporta um aparelho de televisão, e um par de poltronas ao lado da porta da sacada. O quarto possui 16,90 m², acrescidos de 4,80 m² de banheiro e 2,75 m² de sacada.

A partir do 5º pavimento os corredores possuem carga dupla, ou seja, o corredor dá acesso a apartamento dos dois lados, e repetem esse mesmo módulo de apartamento até o 11º pavimento, com exceção das unidades número 1, com fachada para a avenida Historiador Rubens de Mendonça, que são adaptadas para o uso de pessoas com deficiência (Figura 7).



No 12º e último pavimento (Figura 8), estão as suítes especiais, que possuem as dimensões de dois apartamentos comuns, e a suíte presidencial, com o tamanho de quatro apartamentos.



Andamento da obra

Os percalços se iniciaram na fundação da obra, quando o engenheiro Marcos Luis Rosa de Figueiredo foi contratado para resolver o problema de desalinhamento da fundação. Esta não foi a única vez em que a obra parou por motivos construtivos. No entanto, há outros fatores que podem ter culminado neste impasse.

Após ser interrompida quatro vezes, em 1992 a SUDAM bloqueou o financiamento da obra. De acordo com o jornal local Midia News (2009), os atuais pro-

prietários da empresa Hotéis Global foram denunciados pelo Ministério Público Federal por estelionato. Segundo a procuradoria, os empresários apresentaram notas fiscais fraudadas para obter o financiamento. A obra foi paralisada novamente em 2001, devido a ações judiciais.

Em entrevista concedida ao jornal O Livre (VARGAS, 2017), Garcia afirmava que o hotel está praticamente concluí-

Figura 7 - Esquema do pavimento tipo do 5º ao 11º andar. Fonte: Redesenho dos autores (2017).

Figura 8 - Esquema do 12º pavimento. Fonte: Redesenho dos autores (2017).

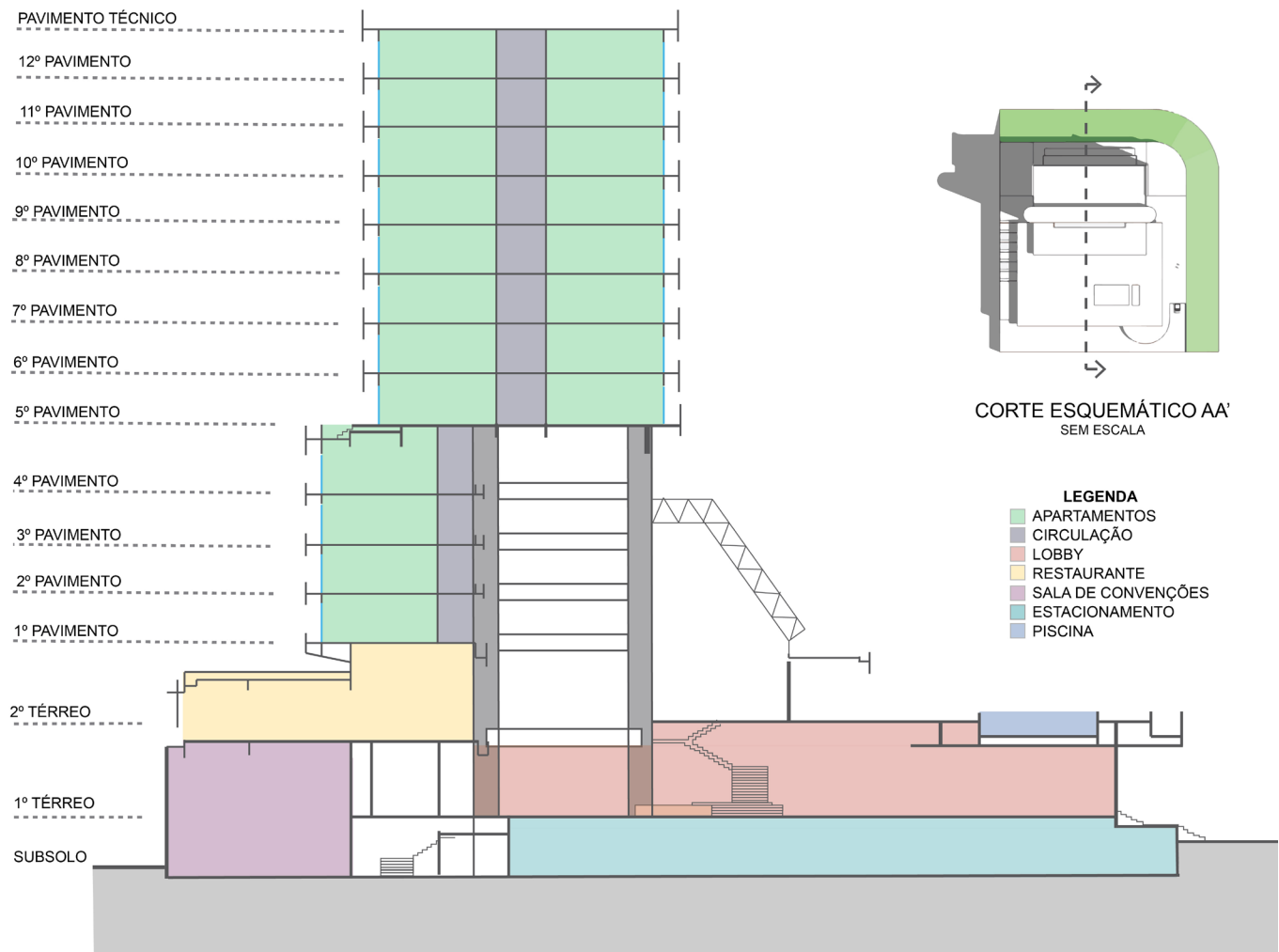


Figura 9 - Corte esquemático do projeto original.
Fonte: Redesenho dos autores (2017).

do: "A obra está com mais de 90% de conclusão. Faltam detalhes de acabamento e o mobiliário". O hotel, porém, não deverá ser inaugurado em curto prazo. De acordo com Garcia, o entrave agora é a crise que afeta o setor. "Como vamos abrir um hotel daquele porte em um momento em que tantos outros estão fechando? Não é a hora", lamentava. A obra chegou a ser retomada algumas vezes ao longo dos anos, inclusive após a divulgação de que Cuiabá se tornaria cidade sede da Copa do Mundo, em 2014.

No entanto, houve várias dificuldades, que seriam óbvias, ao considerar o tempo em que a obra permaneceu paralisada. Nesta ocasião foram estudados projetos de readequação do programa do edifício. Segundo entrevista feito com o arquiteto, urbanista e professor universitário Manuel Perez (SANTANA, 2016), a intenção seria alterar a categoria de hotel de luxo para empresarial, o mais comum na capital mato-grossense, e também mais procurado.

Ao comparar as imagens retirada do Google Street View, de 2010 e 2015, podemos reparar alguns avanços na obra: instalação das esquadrias e do pano de vidro, revestimento nos pilares do térreo e até o paisagismo das floreiras na entrada principal.

Apesar disso, o mercado hoteleiro não foi tão promissor quanto esperado. Segundo um estudo do Fórum de Operadores Hoteleiros do Brasil (FOHB) em 2012, Cuiabá era uma das capitais que correriam o risco de oferta excessiva de hotéis após a Copa do Mundo 2014. Dois anos do evento, o jornal eletrônico G1 (Após 2 anos...2016) noticiou que a rede hoteleira estava em crise, e que a ocupação não chegava a 50% dos leitos. Atualmente o hotel possui toda a parte de estrutura, vedação, esquadrias, e instalações realizadas. Os apartamentos já possuem forro e piso finalizados, restando para concluir apenas os acabamentos das áreas comuns.

A linguagem arquitetônica

Relação com a cidade, implantação, acessos

Como anteriormente mencionado, o terreno é privilegiado ao se localizar na intersecção entre duas das maiores ave-

nidas da cidade. No entanto, o edifício se diferencia ao localizar o seu acesso principal por uma via local lateral, a rua das Orquídeas. Portanto, a torre possui a sua maior dimensão perpendicular à avenida do CPA, ao contrário da maioria dos edifícios dessa via, paralelos à avenida. Tal decisão possibilitou um posicionamento privilegiado tanto do interior do edifício (que possui os quartos com vistas sempre para esta avenida), quando do exterior, que acabou recebendo uma visualização mais completa do edifício. Tal relação só seria possível com esta avenida, uma vez que a avenida Miguel Sutil se encontra elevada em relação ao terreno, por meio de um viaduto.

Acabamento

Apesar de luxuoso, o hotel apresenta acabamentos modestos e sucintos que, por serem muito bem escolhidos e aplicados, dão uma sofisticação especial para o projeto. Simplicidade e requinte era a principal aposta de Botti Rubin, ao se debruçar com imponência diante do cruzamento de duas importantes avenidas da cidade.

Quanto ao interior do hotel, não podemos comentar sobre o acabamento especificado para o lobby no projeto original, uma vez que não obtivemos acesso



Figura 10 - Hall dos apartamentos.
Foto Matheus Cruz (2017).

às plantas de interiores. Contudo, pode-se ressaltar elementos como o espelho d'água que, juntamente com o vazio de quatro andares e uma escada escultural, se tornam por si só elementos chamativos e representativos de toda elegância pretendida pelos autores do projeto.

Os quartos já se encontram acabados atualmente. Observamos o revestimento do piso em madeira laminada, parede pintada em branco e o forro em gesso, juntamente com as portas de madeira e janelas em alumínio. Isso se repete por todos os tipos de quartos, desde o apartamento simples, até à suíte presidencial.

Alterações do projeto

As maiores alterações foram realizadas por sugestões de Manuel Perez, as quais previam a alteração até mesmo da categoria de “5 estrelas” para “Empresarial”. Tais mudanças foram necessárias

para adequar da categoria exigida para o financiamento pela SUDAM para a categoria mais utilizada de hotéis na cidade, mas principalmente, para buscar a viabilidade econômica do projeto. Na opinião de Perez (SANTANA, 2016), algumas partes do programa de necessidades eram inviáveis comercialmente, como a exigência de salão de beleza e boate, além dos quartos, apesar de estarem em um hotel de padrão cinco estrelas, serem pequenos para seu porte.

Já o pano de vidro inclinado, a mais drástica mudança, foi simplificado principalmente para reduzir a insolação recebida, uma vez que se situa na fachada nordeste, mas também, para diminuir gastos com manutenção. O arquiteto chegou a sugerir o acréscimo de mais apartamentos nesta face, o que poderia causar mudanças inimagináveis na fachada do prédio.

Além disso, houve uma outra mudança que modificou o aspecto externo do hotel. O sistema de refrigeração, que seria abastecido por uma central de água gelada, foi alterado para condicionadores de ar individuais do tipo split, a serem instalados em cada apartamento. Para isso, foi sacrificado as sacadas dos quartos, para implementação das lajes técnicas

cas, sem acesso de hóspedes. Volumetricamente, a perda não foi considerável; contudo, a composição das fachadas empobreceu, removendo o verde proporcionado pelas floreiras, dando espaço aos ruídos dos aparelhos de ar condicionado.

Outro aspecto importante do interior do edifício que foi alterado é o espelho d'água do lobby, que fora executado, e posteriormente fechado e nivelado ao piso do ambiente. Segundo Perez, o motivo foi o aumento de umidade ao ambiente, conforme observação de engenheiros mecânicos responsáveis pelo projeto de ar condicionado. Todavia resta a dúvida se não seria mais uma eliminação para viabilizar economicamente o empreendimento.

Entre outras mudanças, alguns ambientes mudaram de uso, como as lojas que se tornaram parte da administração, o restaurante dividido em salas de reuniões, e a recepção mudada para frente da escada do lobby. É previsível que o projeto sofreria alterações ao longo desses trinta anos, por questões de atualizações, mas o nosso foco é salientar as mudanças que afetaram a fidelidade e elegância do projeto arquitetônico original do edifício.

Conclusão

Os dados apresentados permitem dimensionar o lugar da obra analisada na história da arquitetura local e no panorama da arquitetura brasileira dos anos 1980, ao demonstrar o entrelaçamento de duas escalas de abordagem. Na evolução arquitetônica local, a construção do Cuyaba Golden Hotel insere-se na fase de expansão e verticalização urbana da cidade, inaugurada com as primeiras obras do atual campus da Universidade Federal de Mato Grosso e o projeto do CPA, da primeira metade da década de 1970. Suas arquiteturas expressam valores ligados tanto à ortodoxia moderna das primeiras quanto ao estruturalismo do segundo, reinterpretando-os ao seu modo. Viu-se, afinal, que a arquitetura do Cuyaba Golden Hotel incorpora certas distinções da arquitetura moderna paulista dos anos 1950, período em que seus autores se formaram. Dentre essas heranças do brutalismo paulista destacam-se a exploração plástica do concreto aparente e indissociabilidade entre solução estrutural e expressão arquitetônica. Quanto às influências estruturalistas, vislumbra-se a combinação compositiva de estruturas robustas e inflexíveis como outros tantos elementos sujeitos a variações. Tal é o contraste

entre as duas torres laterais de concreto, destinadas aos banheiros e à circulação vertical, e a disposição variável das sacadas que dominam suas fachadas frontal e posterior.

Pode-se inferir que as inovações do projeto arquitetônico para Cuiabá traduzem um momento decisivo na histórica política e econômica do Estado, marcado de um lado pelos incentivos governamentais à ocupação produtiva das terras amazônicas e, de outro, pelas dificuldades de prover a infraestrutura adequada para tanto. Nesse contexto, a arquitetura e urbanismo teriam papel importante no sentido de expressar um futuro diferente, seja no desenho das novas cidades do norte do Estado, seja no redesenho das existentes. A arquitetura do hotel leva o apuro técnico, a qualidade dos acabamentos e o requinte das peles de vidro a patamares inéditos na região, afirmando-se como símbolo de um Mato Grosso que se queria integrado não só com os grandes centros do país, mas também com o mercado internacional de grãos.

Em uma perspectiva mais ampla, de alcance nacional, pôde-se verificar que o projeto em questão representa uma transição entre as duas etapas que divi-

dem a produção do escritório, segundo Camargo (2002): a fase da ortodoxia moderna e a da fase da diversificação do repertório tipológico e tecnológico que define seus recentes projetos corporativos. Demonstrou-se que a arquitetura do hotel tem um pé nos preceitos na simplicidade compositiva e racionalidade técnica de obras como Sede Nestlé Brasil (1961) ou o Residencial Mena Barreto, ambos em São Paulo. Por outro lado, antecipa complexidades morfológicas e soluções de apelo mercadológico consagradas em obras mais recentes como os painéis espelhados do projeto para o Tribunal de Justiça de São Paulo (2005) ou os jogos volumétricos do Edifício Berrini (2001).

Justamente por tratar-se de uma obra intermediária, o projeto do hotel cuiabano sinaliza que os contrastes entre a primeira e a segunda fases de Botti Rubin são apenas aparentes. Os elementos estruturais do Cuyaba Golden Hotel, remanescentes da fase modernista do escritório, constituem o elemento de fundo que dá sustentação ao jogo dinâmico da fachada, cujas inovações técnicas e compositivas responderiam pela expressividade arquitetônica da obra, quando não pelo seu apelo comercial. O desafio enfrentado em ambas as fases do escritório Butti

Rubin talvez não se afaste daquilo que sua obra mato-grossense exhibe de melhor: o equilíbrio entre a eficiência das soluções técnicas (estruturais, construtivas, programáticas e orçamentárias) e a expressividade plástica do conjunto ou, nas palavras do próprio Rubin (apud SABBAG, 2009): “uma mistura de racionalidade com fantasia”. Ora, essa missão unifica as duas supostas fases da carreira da dupla da mesma forma que aproxima os robustos soluções plásticas e es-

truturais do Cuiabá Golden Hotel. Eis porque sua inacabada arquitetura não perde a força e atualidade, em meio a uma paisagem urbana dilacerada entre o novo e o velho Mato Grosso. Em Mato Grosso, o desafio de equilibrar racionalidade e identidade permanece atual.

Referências

APÓS 2 anos da Copa do Mundo, rede hoteleira de Cuiabá enfrenta crise. *G1*, Mato Grosso, 31 jul. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mato-grosso/noticia/2016/07/apos-2-anos-da-copa-do-mundo-rede-hoteleira-de-cuiaba-enfrenta-crise.html>>. Acesso em: 1 fev. 2018.

ALVES, Alexandre. *Cuiabá corre risco de oferta excessiva de hotéis após Copa do Mundo 2014*. Olhar Direto, Sinop, 12 jun. 2012. Disponível em: <http://www.olhardireto.com.br/noticias/exibir.asp?noticia=Cuiaba_apresenta_risco_de_superoferta_de_hotéis_apos_a_copa&id=263035>. Acesso em: 01 fev. 2018.

CAMARGO, Mônica Junqueira de. 45 anos de *Arquitetura Paulista*. In: Renée Otmar. (Org.). *The Master Architect Series V / Botti Rubin Arquitetos*. Mulgrave: The Images Publishing Group, 2002, p. 26-33.

CARVALHO, Elzis. *Ex-secretário Salomão Amaral conta história da construção do CPA*. Assembleia Legislativa de Mato Grosso. Secretaria de Comunicação

Social. Cuiabá, 2016. Disponível em: <<https://www.al.mt.gov.br/midia/texto/ex-secretario-salomao-amaral-conta-historia-da-construcao-do-cpa/visualizar>>. Acesso em: 4 fev. 2018.

CASTOR, Ricardo Silveira. *Arquitetura Moderna em Mato Grosso: diálogos, contrastes e conflitos*. 2013. 456 f. Tese (Doutorado em ta Arquitetura e do Urbanismo), Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo.

FREITAS, Moacyr. Cuiabá precisava de ajuda. *Revista do Instituto e Geográfico de Mato Grosso*, Cuiabá, n. 61, p. 7-43, 2003.

SÁ, Cássio Veiga de. *Memórias de um cuiabano honorário*. São Paulo: Resenha Tributária, 1982.

SABBAG, Haifa Yazigi. *Edifícios corporativos: Landmark - Botti Rubin*. São Paulo: C4, 2009.

SERAPIÃO, Fernando. *O Segredo da Botti Rubin*. In: BOTTI RUBIN Arquitetos. São Paulo: J. J. Carol, 2009.

VARGAS, Rodrigo. *Prédios inacabados em Cuiabá intrigam e causam revolta*. *O Livre*, Cuiabá, 02 ago. 2017. Disponível em: <<http://olivre.com.br/geral/predios-inacabados-em-cuiaba-intrigam-e-causam-revolta/5713>>. Acesso em: 01 fev. 2018.

MONTEIRO, Mário Gomes. *Depoimento*. Entrevistador: Ricardo S. Castor. Cuiabá, 2006. 2 cassetes

SANTANA, Manuel Perez. *Depoimento*. Entrevistador: Gabriel Alves R. dos Santos. Cuiabá, 2016.


Caracaráí e o olhar de Sergio Bernardes sobre Roraima

Caracaráí y la mirada de Sergio Bernardes sobre Roraima

Caracaráí and the view of Sergio Bernardes on Roraima

Claudia Helena Campos Nascimento

Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Pará (2013). Professora assistente da Universidade Federal de Roraima, UFRR.

E-mail: claudia.nascimento@ufrr.br  orcid.org/0000-0002-1447-4915

Paulina Onofre Ramalho

Mestre pelo Programa de Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural (2012). Professora assistente da Universidade Federal de Roraima, UFRR.

E-mail: paulina.ramalho@ufrr.br  orcid.org/0000-0002-4125-7246

Arleisson Fernan Pedreira Furo

Mestrando pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Pará. Graduado em Direito pelo Centro Universitário do Estado do Pará (2016).

E-mail: arleisson@ufpa.br  orcid.org/0000-0003-2084-6196

Leonardo Rocha Oliveira

Graduando em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Roraima, UFRR.

E-mail: rocha_lro@hotmail.com  orcid.org/0000-0002-4489-9949

RESUMO

O presente trabalho visa apresentar a contribuição do arquiteto Sergio Wladimir Bernardes para Roraima a partir de seus projetos e estudos voltados, especialmente, para a cidade de Caracaraí, situada no sul do Estado. A pesquisa apoiou-se na revisão bibliográfica, cruzamento de textos e fontes documentais, acrescida de dados de coleta de campo. A atenção sobre este tema surge a partir do mapeamento da produção arquitetônica moderna em Roraima, apontando para um projeto de Bernardes executado: o edifício da Prefeitura de Caracaraí. Durante a pesquisa pode-se perceber o olhar do arquitetos para as discussões e proposições no campo do desenvolvimento regional, em uníssono com os planos desenvolvimentistas para a Amazônia, a partir do que é consolidado em publicações sob a assinatura do Laboratório de Investigações Conceituais (LIC). O artigo, portanto, busca analisar as inserções de Bernardes em Caracaraí e o contexto histórico em que se insere, como consecução da proposta do LIC denominada «modelo hidráulico» que, por conseguinte, se configura não somente como importante marco da modernidade roraimense, mas também sob a perspectiva macro a que se destinava, de acordo com a política desenvolvimentista para a Amazônia, dos planos de desenvolvimento para a região da década de 1970.

Palavras-chave: Sergio Bernardes; Caracaraí/RR; Planos de Desenvolvimento para a Amazônia/Década de 1970.

RESUMEN

El presente trabajo pretende mostrar la contribución del arquitecto Sergio Wladimir Bernardes al Estado de Roraima a partir de sus proyectos y estudios dirigidos, especialmente, a la ciudad de Caracarái, situada en el sur del Estado. La investigación se fundamentó en la revisión de la bibliografía, cruce de textos y fuentes documentales, más datos de recolección de campo. La motivación sobre este tema surge a partir del mapeo de la producción arquitectónica moderna en Roraima, apuntando hacia un proyecto de Bernardes ejecutado: El edificio del Municipio de Caracarái. Durante la investigación se puede percibir la mirada de los arquitectos para las discusiones y proposiciones en el campo del desarrollo regional, al unisono con los planes de desarrollo para la Amazonia, a partir de lo cual es consolidado en publicaciones bajo la firma del Laboratorio de Investigaciones Conceptuales (LIC). El artículo, por lo tanto, busca analizar las intervenciones de Bernardes en Caracarái y el contexto histórico en que se inserta, como consecuencia de la propuesta del LIC denominada «modelo hidráulico» que, por consiguiente, se constituye no sólo como importante marco de la modernidad roraimense, pero también bajo la perspectiva macro a la que se destinaba, de acuerdo con la política de desarrollo para la Amazonia, de los planes de desarrollo para la región de la década de 1970.

Palabras clave: Sergio Bernardes; Caracarái / RR; Planes de Desarrollo para la Amazonia / Década de 1970.

ABSTRACT

This work aims to present the contribution of the architect Sergio Wladimir Bernardes to Roraima from his projects and studies, especially for the city of Caracarái, located in the south of the state. The research was based on the bibliographical revision, cross-referencing of texts and documentary sources, plus field collection data. The attention on this theme arises from the mapping of the modern architectural production in Roraima, pointing to a project of Bernardes executed: the building of the City Hall of Caracarái. During the research was possible to see the architects' perspective on the discussions and propositions in the field of regional development, in unison with the developmental plans for the Amazonia, from which it is consolidated in publications under the signature of the Laboratory of Conceptual Investigations (LIC). The article, therefore, seeks to analyze the insertions of Bernardes in Caracarái and the historical context in which it is inserted, as a result of the proposal of the LIC denominated «hydraulic model» that, therefore, is configured not only as important landmark of roraimense modernity, but also under the macro perspective that was destined, according to the development policy for the Amazonia, of the development plans for the region of the 1970s.

Keywords: Sergio Bernardes; Caracarái / RR; Development Plans for the Amazon / Decade of 1970.

Introdução

Quanto menos especialistas somos, menores são os condicionamentos que nos envolvem. O descompromisso de um não profissional se de um lado é perigoso por possibilitar as premissas do não viável, por outro lado pode facilitar uma análise mais elástica do quadro geral, pois a visão de fora e de longe pode revelar aspectos sonogados aos especialistas envolvidos pela situação.
Sergio Bernardes.

Para entendermos a contribuição de Sergio Wladimir Bernardes (Rio de Janeiro, 1919-2002) em Roraima é necessário compreender o contexto: tanto do arquiteto e seu aporte, quanto do cenário ao qual ele propôs seu traço. Assim sendo, é impossível ver sua arquitetura sem sua composição ideológica, assim como a forma como ela se enquadra, sem entendermos as redes que a conduziram. Mais do que a contribuição formal da arquitetura ou das possíveis consequências advindas, pretendemos desenvolver neste trabalho a perspectiva de Sergio Bernardes sobre Roraima.

Toda perspectiva depende do ponto de vista, portanto, indutora e discursiva. O ponto de vista de Sergio Bernardes, por sua vez, é multifacetado e esta característica está impressa em suas

contribuições para o Estado de Roraima (Território federal na década de 1970), tanto no campo da Arquitetura quanto do Planejamento Regional. Assim, não é possível analisar sua obra desconsiderando essa característica ampla de seu olhar, especialmente no que tange sua atuação neste período. Ainda não há trabalhos científicos que revisem o tema, sendo de interesse do Projeto Memória (BERNARDES, 2017), ao qual esse trabalho pretende contribuir objetivamente nos limites possíveis ao universo do arquiteto.

A inserção de Sergio Bernardes em Roraima está registrada documentalmente em seu Curriculum Vitae (BERNARDES, 1991, p. 14) e em uma publicação norte-americana (MURIEL, 1980, p. 92) que aponta projetos para Boa Vista (Prefeitura Municipal e Praça Cívica) e Caracarái (Centro Cívico, Mercado Municipal, Estação Rodoviária e Prefeitura Municipal) no ano de 1976. O presente artigo considera a existência do edifício da Prefeitura Municipal de Caracarái como um elemento de sua assinatura, inserido no conjunto para esta cidade no sul de Roraima, como consoante à proposta do Laboratório de Investigações Conceituais (LIC), embora não exista registro no “*Curriculum Vitae* dos Bô-

nus Patrimoniais” (LIC-SBA, 1977, p. 129-133). O LIC situava-se no edifício que também abrigava o escritório Sergio Bernardes Associados, e constituiu-se enquanto instância importante e autônoma em relação ao escritório, porém não se podem negar as interfaces que subsidiavam as ações projetuais com as discussões promovidas no primeiro (GUANAES, 2016).

Poucos estudos abordam a atuação de Sergio Bernardes em Roraima, e mesmo o objeto arquitetônico da Prefeitura de Caracará, quer em sua condição física atual ou pretérita, quer em seu histórico, carece de investigações, à exceção de alguns exercícios acadêmicos, especialmente nas disciplinas na área de Teoria e História do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Roraima, que vêm sendo desenvolvidos tendo o mesmo como objeto de pesquisa. Além destes, existem apenas alguns trabalhos que tratam isoladamente do tema a partir de poucas informações mal sistematizadas sobre o objeto arquitetônico. Sob a perspectiva da Geografia e da História, podemos identificar o cenário como um todo, inclusive sobre as intervenções à época em Caracará. Destacamos as contribuições em relação ao período histórico e lócus geográ-

fico (RICE, 1978), (OLIVEIRA, s/d), (SANTOS, 2013), (SILVA, 2007), (VERAS, 2015), entre outros. O trabalho de Martins (2010) trata da construção imagética do ideário de progresso no período; SOUZA (2017), mais recente, trata especialmente do cenário de Caracará sob a perspectiva histórica.

Não podemos negar a importância da assinatura do projeto do edifício da Prefeitura de Caracará para caracterizar a contribuição de Bernardes em Roraima, contudo esse trabalho aponta para a necessidade de se pesquisar além do objeto arquitetônico, visto que percebemos que sua contribuição mais abrangente é a inserção de seu ideário no território amazônico, sendo a Prefeitura de Caracará um marco simbólico. Nesse sentido, a cidade de Caracará, no sul do Estado de Roraima, surge como ponto geográfico estratégico e notável para a sua inserção projetual, pelos motivos que serão justificados a seguir.

O artigo se compôs da caracterização do tema, sendo breve em relação à descrição biográfica do arquiteto, mas inserindo elementos necessários para o fluxo de compreensão no decurso do texto, especialmente sobre a importante

contribuição do LIC a partir de suas publicações de meados da década de 1970.

A partir do final dos anos 50, “o mal-estar de viver no feio” foi provocando aquele jovem colecionador de prêmios a direcionar sua inquietação e invenção para a vida de seus semelhantes na cidade. Para melhor desempenhar esse desafio cria o Laboratório de Investigações Conceituais LIC, em junho de 1978. Quer dizer, cria formal e legalmente; porque, como acentua ele, o LIC já existia desde 1959, “como comportamento” (BRITTO, in BERNARDES; CAVALCANTI, 2010, p. 130).

Discorreremos de forma mais completa sobre o contexto de Roraima e da Amazônia na década de 1970, que é de extrema importância para caracterizar a forma como houve a aproximação do arquiteto carioca ao território da Amazônia Setentrional, sendo necessário o aprofundamento sobre os planos e políticas de desenvolvimento. Portanto, o foco do recorte temporal se fará sobre meados da década de 1970, período da construção da Prefeitura de Caracaraí, tendo a arquitetura como elemento balizador, não o foco do trabalho.

A escala amazônica é um limitador para o trabalho de campo. Portanto os dados devem ser otimizados ao máximo para que seja possível uma síntese confiável e digna do tema. Assim, em 2015, em reunião entre a coordenação do curso de Arquitetura e Urbanismo e a presidência do Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Roraima¹, foi aceso esse farol rumo ao sul do Estado, gerando visitas de reconhecimento em fins de 2016 e início de 2017, e que somente pôde ser aportada institucionalmente em 2017, a partir de convite ao curso feito pela Comissão de Patrimônio da Prefeitura de Caracaraí. Nesse mesmo ano foi empreendida atividade acadêmica em grupo, que garantiu importantes registros fotográficos do edifício, seu entorno e de outras edificações relevantes da cidade, além de levantamento preliminar que permitiu a produção de planta de situação e maquete volumétrica.

Nesse sentido, justificando a importância temática que não se insere nos recortes de campo profissional, o artigo visa apresentar os elementos que compõem a perspectiva de inserção da obra de Sergio Bernardes, cujo marco

1 À época, a coordenação do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFRR estava a cargo da professora Cláudia Nascimento e a presidência do CAU-RR da arquiteta Perpétua Barbosa.

físico se faz pela arquitetura invisível² da Prefeitura de Caracarái, mas que abre portas para caminhos mais longos na compreensão do período e suas tensões políticas e históricas para a ideia de integração nacional.

Sergio Bernardes, o legado e seus desafios

Utopia seria pensar que tal plano será realizado amanhã ou daqui a um século.

Realismo é saber que pode ser feito.

Sergio Bernardes, 1965

A contribuição de Sergio Bernardes, tanto no campo da Arquitetura quanto do Urbanismo, se faz importante no sentido de buscar, através do seu fazer, a sua visão crítica. É reveladora a qualidade de sua assinatura ao apresentar os elementos do modernismo sob uma particular visão de mundo. O edifício da Prefeitura de Caracarái, como muitos de seus projetos, não se destaca na paisagem. Desenvolve-se segundo a tríade ideológica/atitudinal do LIC: atitudes perceptiva, criativa e sistematizadora. Assim, no vivenciar da arquitetura é que a mesma se torna reveladora de suas qualidades. É interessante como a característica de não-arquitetura proposta

por Bernardes se manifesta nessa obra, sendo, ao mesmo tempo, tão importante e quase invisível, sentimento comum a todos que empenharam esforços nos trabalhos de reconhecimento citados anteriormente. Portanto, para entendermos o olhar de Sergio Bernardes, vamos trabalhar sobre os enfoques históricos buscando uma análise sincrônica dos aspectos locais, políticos e projetuais, a partir de breve biografia.

Sergio Bernardes, o arquiteto

Sergio Bernardes possui produção múltipla, especialmente entre as décadas de 1940 e 1960. Contudo, não restringiu sua atuação aos icônicos e importantes projetos residenciais e institucionais. A sua personalidade flui em vários campos, o que fez dele uma personagem quase mítica, se não fosse real. Como observa Lauro Cavalcanti:

Múltiplo, foi exímio arquiteto de prédios, designer de móveis, projetista de automóveis e aeroplanos, planejador urbano, pensador de sistemas, piloto de corridas, candidato a prefeito do Rio de Janeiro, professor e, sobretudo, uma pessoa cativante e irresistível para todos que o conheceram. A diversidade de Bernardes não é contudo, uni-

2 Faz parte da proposição projetual de Bernardes deste período a inserção do que passou a chamar de não-arquitetura, como veremos a seguir.

formemente distribuída: a figura do arquiteto é preponderante, dela derivando e dialogando com as demais. (CAVALCANTI, 2004, p. 12)

Embora tenha visibilidade internacional, com frequente presença em publicações estrangeiras especializadas (SEGAWA, 2010), há um hiato em relação ao reconhecimento de sua produção da década de 1970 até sua morte. Situação imputada à ruptura do processo projetual de Bernardes, associada à sua ida para os Estados Unidos para trocas com Buckminster Fuller (1895-1983) sobre proposições para o Hotel Tropical de Manaus, em 1968, onde passou uma longa temporada (BERNARDES, 2014). Sua biografia baseia-se sobretudo em obras icônicas de sua produção: Country Club de Petrópolis, RJ (ainda como estudante, projeto publicado na revista *L'Architecture D'aujourd'hui*, em 1947); residência Lota Macedo Soares (Petrópolis, 1953/1956); os pavilhões de São Cristóvão (Rio de Janeiro, 1960-1962) e da Feira Mundial da Bélgica (Bruxelas, 1958); Hotel Tambaú (João Pessoa, 1966); mausoléu a Castelo Branco (Fortaleza, 1968); Centro de Pesquisas da Petrobrás - CENPES (Rio de Janeiro, 1969); Mastro da Bandeira Nacional (Brasília, 1969), entre tantas.

Aliás, será o contexto de proximidade com os governos militares, no qual se insere Caracará, que aponta para o sentido de *damnatio memoriae* à produção do arquiteto.

Bernardes foi visionário, mas não se furtou a registrar suas ideias e traçar seus planos. Sua visão cosmopolita vai conduzir a outro campo, também amplo, das composições e proposições «planetárias», como denominava o estudo de soluções para problemas do desenvolvimento moderno. Negando utopismos e ideias esvanescentes, vai construir o ambiente propício, por onde esses conceitos pudessem ser consolidados de forma a se tornarem planos críveis: o LIC.

Entre os principais produtores da arquitetura moderna de meados do século XX, a dualidade formal de Oscar Niemeyer e Sergio Bernardes se afinava no desejo de promover mudanças, como anota Lauro Cavalcanti:

Alheios a estas questões e a uma possível rivalidade, eram excelentes amigos e almoçavam quase todos os dias juntos, cercados ou não de outros companheiros. Não apenas conversas de arquitetura povoavam as suas mesas: unia-os o imenso sabor pela vida, boemia, aventuras e a inebriante sensação de estarem

contribuindo para alterar a cena arquitetônica e o próprio país (CAVALCANTI, 2004, p. 22).

Assim, em escala nacional, temos dois importantes atores que entendiam a importância de seus traços como potenciais promotores de mudanças. Visto que os espaços se transformam pela força e pelo ritmo dos fatos socioeconômicos, os quais marcam política, econômica, cultural e socialmente o espaço local, podemos entender o papel do arquiteto, se disposto a ser o propulsor dessas mudanças. E, assim, insere-se Sergio Bernardes em Roraima.

Caracará: origem e suas transformações

Caracará surge, inicialmente, a partir de um processo espontâneo baseado na dinâmica da pecuária, como ponto de apoio para o descanso dos condutores de gado às margens do rio Branco, que deslocavam o rebanho das fazendas do norte de Roraima, no entorno de Boa Vista e margens do mesmo rio, devido a função estratégica dessa via fluvial.

Sendo assim, o distrito sede desse povoado foi outrora um simples campo destinado ao embarque de gado em trânsito de Boa Vista para Manaus, tendo tido suas primei-

ras residências erguidas no ano de 1900 pelos vaqueiros empregados do Coronel Bento Ferreira Marques Brasil, então proprietário daquelas terras, quando, os primitivos habitantes dessa região eram os índios pertencentes à nação Paraviana, que dominavam as margens do rio Branco (SILVA, 2007, p. 104-105).

A importância da função portuária se estabelece naturalmente devido às condições de navegabilidade do rio Branco que, ao norte desta localidade, é interceptado pelas corredeiras do Bem-Querido, com seis quilômetros de extensão:

O rio Branco entre maio e setembro, período de chuvas em Roraima, é francamente navegável até Caracará enquanto no período de estiagem a navegação é acessível a pequenas embarcações. No trecho compreendido entre Caracará e Boa Vista, mesmo no período chuvoso, é difícil navegar devido à presença das cachoeiras de Bem-Querido e de Cojubin, agravando-se na estiagem com o surgimento de bancos de areia (SILVA, 2007, p. 85-86).

A condição geográfica vai induzir que Caracará assumira importância regional a partir do surgimento do município de Boa Vista, em 1891, ainda pertencente ao Estado do Amazonas. A expedição de Hamilton Rice, em 1924, “nos dá a importância dessa localidade para o

comércio local, inclusive escolhendo a vila como centro de suas operações” (SILVA, 2007, p. 105). Com a criação da Vila de Boa Vista do Rio Branco, esta vai, a partir de sua criação em 1934, possuir dois distritos: Murupu e Caracaraí. Na década de 1930, segundo Silva (2007), a população estava distribuída da seguinte forma: município de Boa Vista com 10.509 habitantes, sendo 5.248 no distrito de Boa Vista (1.398 na sede e 3.850 na zona rural); distrito do Murupu, 4.651 habitantes; distrito de Caracaraí 610 habitantes, sendo que o censo contabilizava a população do Murupu e de Caracaraí como rural.

A partir do Decreto-Lei nº 5.812, de 13 de setembro de 1943, criou-se o Território Federal do Rio Branco, composto pelos municípios de Catrimani, que não foi instalado oficialmente, e Boa Vista do Rio Branco (Figura 1). Nesse período, conforme Cavalcanti (1949), Caracaraí era um dos dois aglomerados populacionais mais importantes da região do baixo rio Branco.

Apesar dessa relativa importância, Caracaraí adentrou a década de 1950 com 428 habitantes, registrando um decréscimo populacional em relação à década anterior (GUERRA, 1957). Apenas o

município de Boa Vista apresentou crescimento populacional, notadamente na cidade de Boa Vista, advindo do afluxo de pessoas de outras áreas, que pode ser “explicado pela preocupação dos diversos governadores em fazer da capital um centro urbano dotado de certos recursos” (GUERRA, 1957, p. 132). De fato, Barros (1995) aponta que o estabelecimento das principais funções urbanas em Boa Vista criou um contraste entre esta e outras localidades, como o povoado portuário de Caracaraí.

Em estudo sobre o Território do Rio Branco, o geógrafo Antônio Teixeira Guerra descreve que, em 1954, Caracaraí apresentava uma rua principal, paralela ao rio Branco e, transversais a esta, duas pequenas ruas. No que se refere às habitações, a vila possuía 52 casas, das quais sete em alvenaria, oito em madeira e as demais em taipa. Além disso, contíguos ao porto foram construídos barracões em madeira, que funcionavam como depósitos de mercadorias para o governo e particulares. Acrescia-se a esse cenário uma escola, o serviço de radiocomunicações e um posto médico, com atendimento insatisfatório (GUERRA, 1957). Essa realidade opõe-se às diretrizes para o governo do território propostas por Araújo Cavalcanti,

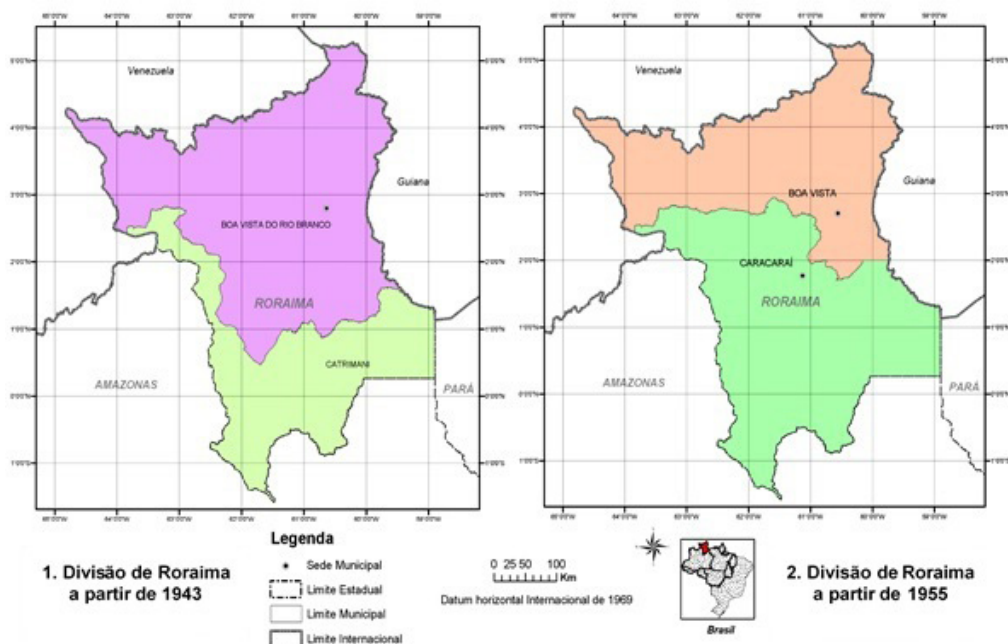
técnico federal de administração, nas quais propõe o saneamento de Caracará, posto que as condições de saúde fossem precárias (CAVALCANTI, 1949).

Em 1955, Caracará passa a ser cidade-sede municipal (Figura 2) e, por conseguinte, a segunda cidade roraimense (SILVA, 2007). Em 1962, o Território Federal do Rio Branco passa a ser denominado Território Federal de Roraima. Atualmente, mesmo com os desmembramentos para a formação de vários municípios, Caracará ainda é o maior município em extensão, com 47.623,6 km², área superior ao Estado de Sergipe, sendo 7.638,06 km² na Terra Indígena Yanomami.

Nesse pequeno relato, temos a inserção do modal rodoviário na década de 1970 para o transporte norte-sul pelo Território de Roraima, rompendo a eficiência do transporte fluvial, visto que “Caracará passa a perder vertiginosamente sua importância no cenário econômico regional, sendo literalmente ‘cortado’ pela rodovia BR-174, perdendo o status de importante nó da rede de relações e passando a ser uma área de passagem” (OLIVEIRA, s/d, p. 1). Ainda dividido em dois municípios, o censo do IBGE de 1980 vai indicar aumento substancial da população urbana, na faixa dos sessenta por cento:

Os programas dos governos federal e estadual de criar projetos de colonização e incentivos para migração para as áreas rurais surtiram

Figuras 1 e 2 - Divisão do Território Federal do Rio Branco, 1943 (1) e 1955 (2).
Fonte: Silva, 2007, adaptado.



efeitos contrários, pois, como havia uma ausência de políticas de desenvolvimento para esses povos, havia um deslocamento para os centros urbanos, principalmente para a capital, além do garimpo que gerou um fluxo intenso para Boa Vista, já que era onde se encontrava um comércio e alguns tipos de serviços necessários às atividades (SILVA, 2007, p. 176-177).

Percebemos, portanto, que Caracará possui um momento inicial, condicionada à sua função de transbordo ao longo do rio Branco, que vai levar o pequeno núcleo no início do século XX à necessidade de investimento infraestrutural para a instalação da sede municipal, na década de 1970. As potencialidades locais vão induzir ao desenvolvimento dos planos e projetos necessários, que irão encontrar solo fértil nas políticas públicas de desenvolvimento para a Amazônia.

Roraima e o desenvolvimento da Amazônia

Após a primeira grande guerra, «o estado liberal e representativo, até então não intervencionista, passou a assumir cada vez mais seu papel de condutor da sociedade» (SANTOS, 2013, p. 44) e, no Brasil, temos que “desde o Estado

Novo de Vargas até a ‘contrarrevolução’ de 1964, incluindo o Programa de Metas de Juscelino, esses processos intervencionistas foram realizados por decretos” (SANTOS, 2013, p. 45). O grande influxo desenvolvimentista de Roraima se insere nesse contexto, a partir da criação do Território Federal do Rio Branco (1943) e do plano urbanístico de autoria do engenheiro Darcy Aleixo Derenusson (1944-1946). Sem buscar historicizar todo o processo, podemos galgar para o período do governo do coronel-aviador Fernando Ramos Pereira, destinado para a função na ascensão no governo federal do general Ernesto Geisel, que

se dedicou sobretudo, a viabilizar em Roraima o projeto de desenvolvimento do governo Geisel para a Amazônia. Sob o slogan Ocupação, desenvolvimento, integração, Ramos Pereira perseguia os objetivos desenvolvimentistas do II PND e do POLAMAZÔNIA, como a urbanização de núcleos urbanos na fronteira com a Guiana e a Venezuela, a expansão da malha urbana de Boa Vista e a **completa remodelação urbana da cidade de Caracará ponto de junção da BR 174 e da Perimetral Norte, ambas em construção no tempo de seu governo.** (SANTOS, 2013, p. 122, grifo nosso)

Neste período, os únicos municípios existentes no Território de Roraima, Boa Vista e Caracará, passam a ter suas sedes consideradas como estratégicas para a organização racional do espaço, dentro da proposta do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), sendo a rede rodoviária importante elemento dentro destes planos, no período do chamado «milagre brasileiro», apontando para os modelos energéticos. Ramos Pereira ainda defendeu a construção de uma hidroelétrica na cachoeira do Bem-Querer, no baixo rio Branco, também em Caracará, incluído no projeto POLAMAZÔNIA. A intenção integradora do governo federal, baseada no modal rodoviário, fez de Brasília o ponto nodal e propulsor, com a própria interiorização da capital federal, em 1960. Soma-se à rede de rodovias o ideário da necessidade de ocupar esses ditos vazios a partir de projetos de assentamentos, e infraestrutura rodoviária, como estratégias de planejamento regional desenvolvimentista para as regiões Norte e Centro-Oeste.

A BR-174 interliga Manaus à fronteira com a República Bolivariana da Venezuela e foi inaugurada em 1977, construída pelo 6º Batalhão de Engenharia de Construção, sediada em Boa Vista/RR. Esse processo está de acordo com o lema da inte-

gração nacional, objetivando a integração leste e oeste do Brasil (portanto, nessa perspectiva que surgem os principais projetos estratégicos, tais como o PIN (Programa de Integração Nacional), criado em 1970 (...) foi criado o INCRA (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária) em julho de 1970 e, em 1971, o PROTERRA (Programa de Redistribuição de Terras e Estímulo Agroindústria do Norte e Nordeste). Dando continuidade a esse processo de intervenção estatal na Amazônia, o governo elaborou o I PND (I Plano Nacional de Desenvolvimento) válido para os anos de 1972 e 1974 e em 1974 foi elaborado o II PND para os anos de 1975 a 1979 (SILVA, 2007, p. 126).

Em Roraima inauguram-se rodovias, dentro do II Plano de Desenvolvimento da Amazônia (II PDA), que “concebia um Modelo Amazônico de Desenvolvimento, que se chamava desequilíbrio corrigido. (...) Para o então Território Federal de Roraima, esta política foi realmente efetivada com a criação do POLORORAIMA, em 1975, nascida dentro do Programa de Pólos da Amazônia” (SILVA, 2007, p. 126-127).

Este ato criava o incentivo financeiro para Roraima que nortearia (...) o acréscimo na escassa mão-de-obra local, de população externa via migração. Este programa de âmbito regional seria a estratégia da política

de desenvolvimento e integração nacional, articulada pelas forças políticas de então (BARBOSA, 1993; in SILVA, 2007, p. 127).

Esse período, a que corresponde o recorte temporal do estudo, vai ter como elemento importante o grande influxo populacional, quer atraído pelas obras de infraestrutura que estavam sendo promovidas, quer pelo garimpo de ouro e diamantes que também ocorriam no período, especialmente na Serra do Tepequém, ao norte do território. Some-se a este palco a atuação do 6º Batalhão de Engenharia de Construção (6º BEC) como mão-de-obra técnica e com algum grau de especialização, “que vai ser fundamental para o surgimento de obras importantes, como abertura de rodovias e construções, não apenas militares, como unidades administrativas e vilas, mas também unidades residenciais civis” (OLIVEIRA; in SILVA, 2007, p. 127). A preocupação desenvolvimentista para Roraima surge com a criação do Território Federal, em 1943, iniciando processos de abertura de caminhos carroçáveis que ligassem Boa Vista a Manaus³, por um percurso de mais de

mil quilômetros. Temos, portanto, que a importância do porto da cidade de Caracarái era fundamental, devido à frágil ligação rodoviária, visto que a capital roraimense contava com rodovias precárias. “Até esse período [início da década de 1970], a ligação rodoviária, ocorria efetivamente, entre Boa Vista e a área do atual município de Mucajaí, somente na época de estiagem (SILVA, 2007, p. 129).

Desta forma, em 1975 e 1976 ocorreu a implementação das obras das rodovias BR-210 (leste-oeste, conhecida como Perimetral Norte) e BR-174 (norte-sul, ligando Manaus a Pacaraima, fronteira com a Venezuela), que foram inauguradas pelo presidente Geisel em 7 de abril de 1977, inconclusas, como um grande rasgo no meio da floresta, que apenas teve seu total asfaltamento em 1996, sendo as pontes de madeira substituídas por outras, em concreto, apenas no século XXI, no caso da ligação nortesul. Temos, portanto, elementos importantes para caracterizar o cenário das propostas de intervenções do período e

3 O intento de interligação rodoviária surge como estratégica, porém de difícil consecução, visto que “...a administração territorial reinicia várias vezes a obra, até que entre 1948 e 1949 o caminho carroçável alcança a atual Caracarái. A rodovia, mas uma vez, foi abandonada e invadida pelo mato em 1950. A proposta efetiva de construção da rodovia BR-17, precursora da BR-174, a partir do eixo existente, se deu em 1950, com o plano rodoviário nacional” (SILVA, 2007, p.128)

a épica aventura de consecução desses planos.

A relação Bernardes - Caracarái

*Não quero saber do know-how, quero
saber do know-why.
Sergio Bernardes*

É importante registrar, antes de tudo, que não existem, até o momento, fontes bibliográficas ou documentais que atestem que Sergio Bernardes esteve em solo roraimense, sequer em Caracarái, devido ao hiato já anteriormente citado. Contudo suas preocupações, que desenvolvia de forma macro e conceitual no LIC e que se manifestava projetualmente através de seu escritório, o faz um “visionário em verde e amarelo”⁴ que buscará soluções ampliadas para as questões desenvolvimentistas, especialmente na década de 1970. Assim

(...) cansado de conceber o objeto de modo estanque e autônomo, como era costume em sua época, o arquiteto passava a pensar o todo de modo relacional. Não adiantava projetar o edifício sem considerar a via que dava acesso a ele, o semáforo que controlava o fluxo de veículos e pedestres, o veículo que transportava as pessoas até lá, o ambiente em que todos se situavam e interagiram. Cada artefato integrava um sistema

maior: em última instância, aquilo que Buckminster Fuller apelidou, em 1969, de ‘espaçonave Terra’. Juntando as pontes do ideário tecnocrata e ambientalista (CARDOSO; In BERNARDES; CAVALCANTI, 2010, p. 105-106).

Desse modo, o LIC assume o papel de espaço pensante em busca de soluções que estariam disponíveis aos órgãos do «poder central» capazes de executá-los. Nesse mesmo cenário temos, no diálogo com Fuller (que ia além de soluções técnicas/estruturais), propostas autônomas cuja «função da arquitetura passaria a ser não a de embelezar a paisagem, abordagem decididamente passadista aos seus olhos, mas a de não enfeiar» (CARDOSO; In BERNARDES; CAVALCANTI, 2010, p. 113), como os projetos do Posto de Salvamento (Rio de Janeiro, 1976) e do próprio edifício da Prefeitura de Caracarái. Partindo de uma concepção modular, e dialogando com a ideia da realização de uma civilização tropical, Bernardes, através do LIC, desenvolve proposições articuladas para soluções que vão da escala local à planetária, tendo como parâmetro os diversos fluxos (econômicos, materiais, informacionais, entre outros), sendo que «os planos de escala maior pertenciam

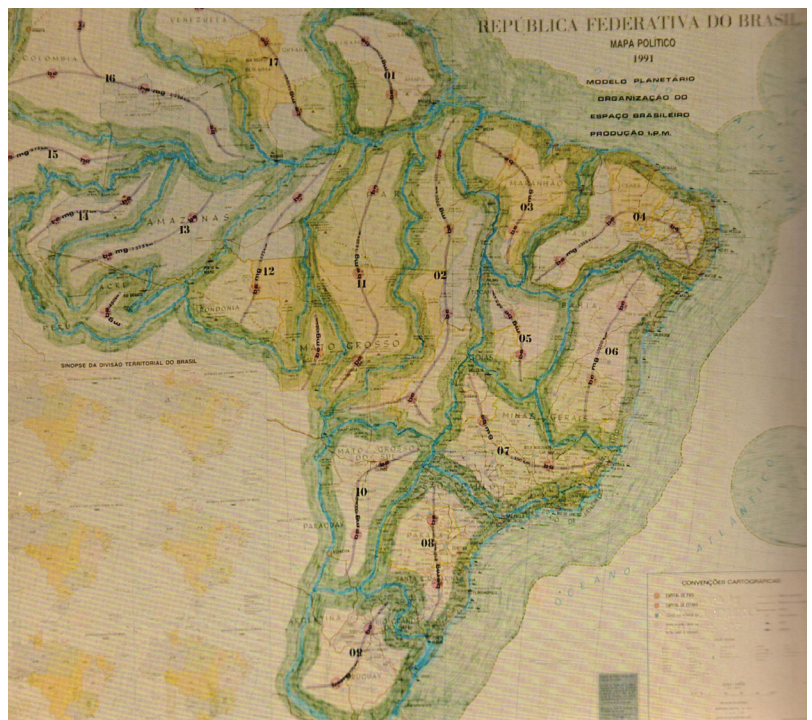
4 Essa alcunha é dada a Sergio Bernardes por sua inserção no contexto nacionalista do período.

à esfera geopolítica e dependiam, caso exequíveis, de pesadíssimos investimentos públicos” (CAVALCANTI, 2004, p. 55).

Assim, o Projeto Brasil (Figuras 3 e 4) do LIC, parte das aquavias como anéis hídricos interligando as principais bacias brasileiras.

A proposta das aquavias, instrumento de criação de uma ‘primeira civilização tropical’, segundo suas palavras, integra um conjunto de ideias que formam o chamado Projeto Brasil, no qual Bernardes extrapola o campo do urbanismo projetando o território em escala continental, com ênfase evidente nas questões de infraestrutura e sustentabilidade ecológica. Trata-se, certamente, de umas de suas propostas mais ambiciosas, e que hoje assume importância renovada diante da emergência global da agenda que postulou precedentemente de modo convicto, porém um tanto quixotesco, e às custas de grande sacrifício pessoal desde os anos 60 (WISNIK; In BERNARDES; CAVALCANTI, 2010, p. 124).

Podemos identificar a visão ampla de Sergio Bernardes e, para o seu Modelo Hidráulico da Amazônia (LIC-SBA, 1977, p. 33), a interface clara entre os projetos do POLAMAZÔNIA, tanto agropecuário quanto agromineral



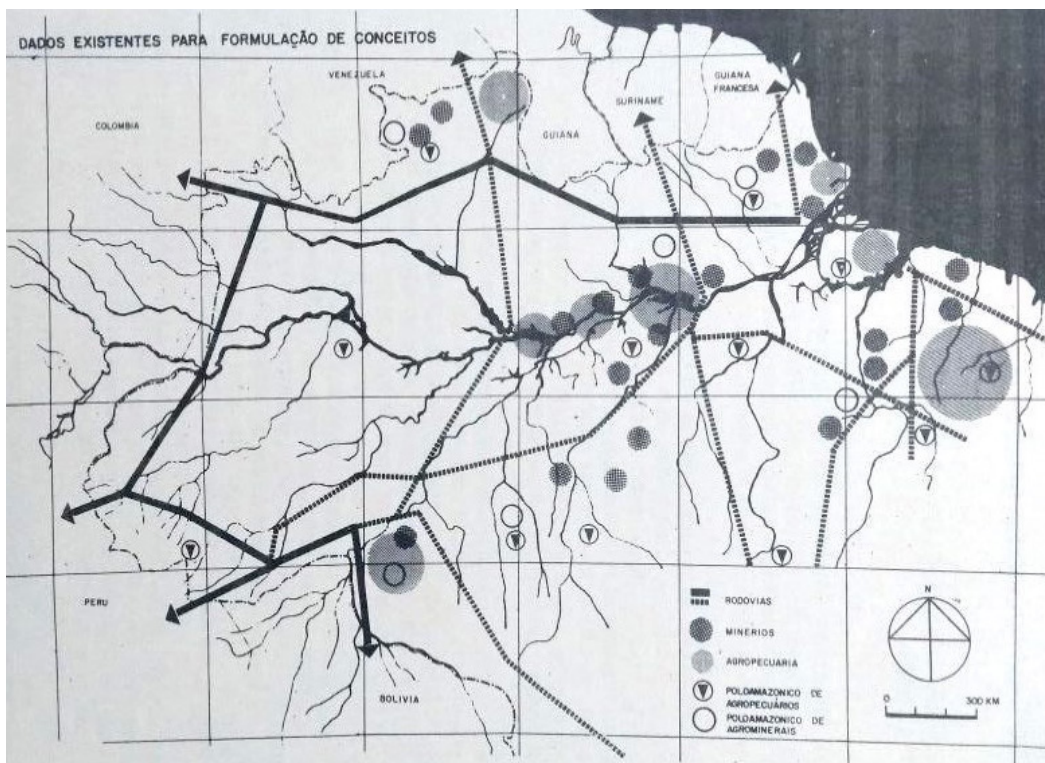
Figuras 3 e 4 -Projeto Brasil.
Fonte: BERNARDES e CAVALCANTI, 2010, p. 122-123.

(Figura 5), como um refinamento ou experimentação projetual, a partir das necessidades amazônicas, da proposta macro do Projeto Brasil. Temos que, concluídas as proposições conceituais e de formulação global, a aplicabilidade do Modelo deveria seguir à eleição de “modelos gerais simplificados, ligados exclusivamente a aspectos de conjunto, concebidos e elaborados em escalas reduzidas, [que] deverão ser explorados, confirmando, controlando e acertando, partidos e rumos, relacionados com o condicionante aspecto hidráulico. Esses modelos são denominados de modelos piloto” (LIC-SBA, 1977, p. 35).

Por conseguinte, temos «a concentração do espaço para a eficácia do poder»

(LIC-SBA, 1977, p. 55), outro parâmetro importante nas concepções do Modelo, como aplicação de uma hipótese da proposta dos bônus patrimoniais desenvolvida em Caracará sob alguns aspectos formais: concentração dos poderes executivo e legislativo no mesmo edifício, onde o simbolismo do modelo hidráulico se encontra inclusive na interrelação dos espelhos d’água e das piscinas de concentração das águas pluviais; desenvolvimento modular, tanto do edifício quanto da praça cívica em que se insere, articulando o decágono do edifício e o octógono da praça com as quadras residenciais, também octogonais, além de garantir uma área retroportuária estanque desse desenho urbano (Figura 6). Esses elementos, que ele irá reelabo-

Figura 5 - Modelo Hidráulico da Amazônia.
Fonte: LIC-SBA, 1977, p. 33.



rar em seu projeto para a cidade do Rio de Janeiro na década seguinte, indicam que a contribuição projetual de Sergio Bernardes em Caracarái possa ter sido mais ampla que em relação ao projeto do edifício da Prefeitura, muito embora, quanto à autoria desse projeto, não existam questionamentos.

Importante registrar que o porto de Caracarái foi inaugurado em 1979, assim como os demais projetos listados de autoria de Bernardes, por iniciativa da Empresa de Portos do Brasil S.A. – PORTOBRAS, obra executada pelo governo federal com recursos do POLAMAZÔNIA. Esse dado soma-se ao contexto de interligação de modais rodovias, dentro do reconhecimento das condições e práticas locais.

Formalmente, o edifício que abriga a Prefeitura e a Câmara Municipal de Caracarái (Figuras 7 e 8) possui similari-



Figura 6 - Caracarái, década de 1970.

Fonte: Laboratório de História da Arquitetura e do Urbanismo da UFRR, 2018.

dades com elementos característicos dos projetos do Hotel Tambaú, do CENPES e as propostas para o Hotel Tropical de Manaus, entre outros, tanto por sua distribuição radial quanto pela linguagem do concreto armado aparente, integrando aspectos ambientais – especialmente os espelhos d’água e vegetação – que transformam o espaço arquitetônico em um espaço vivencial e de experimentação sensorial, assumindo a projeção em pontos geográficos notáveis, normalmente por proposição do próprio arquiteto.

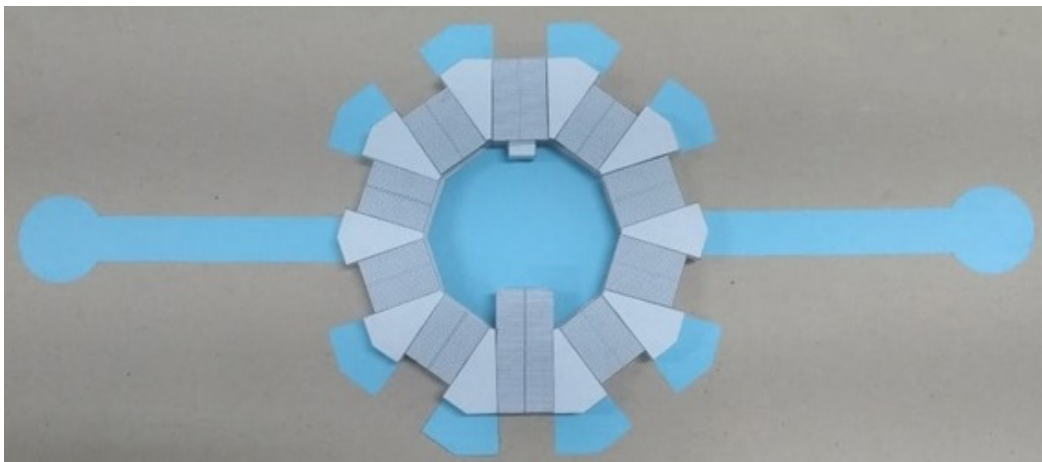


Figura 7- Maquete volumétrica, com a distribuição dos espelhos d’água, da Prefeitura de Caracarái. Fonte: Acervo do Laboratório de Práticas de Projeto e Pesquisa da UFRR, 2017.



Figura 8 - Aspecto interior da Prefeitura de Caracará
 Fonte: Acervo do Laboratório de Práticas de Projeto e Pesquisa da UFRR, 2017.

Analisar a obra de Sergio Bernardes é um exercício difícil, pois nem sempre foram edificadas e, muitas vezes, como é o caso do projeto da Prefeitura de Caracará, não consta, no acervo documental do arquiteto qualquer prancha⁵ (BERNARDES, 2017). Assim, a análise do documento-arquitetura é fundamental e deve subsidiar e gerar novas fontes. O papel do redesenho dos projetos históricos para subsídio de pesquisas é fundamental e tem sido importante para a acessibilidade a estas informações, tratamento científico e difusão. Vários acervos sob a salvaguarda do Núcleo de Pesquisa e Documentação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro - NPD-FAU/UFRJ, como o de Sergio Bernardes, depositado nessa instância desde 2011, tem sido objeto de pesqui-

sas e artigos, como o de Caúla e Cunha (2016) sobre o não edificado Hotel Tropical de Manaus. Desse modo, temos acesso a informações relevantes como, por exemplo, que a escolha do Cabo Branco, em João Pessoa, para a instalação do Hotel Tambaú foi proposição do arquiteto, além do fato de que muitas escolhas de localização eram condicionantes primárias para o desenvolvimento dos projetos de Sergio Bernardes, por conta de seu interesse pelo que denominava pontos geográficos notáveis.

Sergio Bernardes defendia que «a primeira função da arquitetura é a não-presença. Sempre a intenção que ela assimile o lugar e se junte a ele mimeticamente» (BERNARDES, 2014). A ideia de uma arquitetura-sem-presença e uma estética-esqueleto que o aproxima tanto do Brutalismo quanto, em alguns

5 Isso exige da equipe dos laboratórios de pesquisa do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Roraima o esforço, ainda inicial como explicitado anteriormente, para caracterizar, não apenas esse bem, mas um vasto e espreado acervo modernista em Roraima. Desta forma, entendemos que, embora não tenhamos ainda levantamentos técnicos e documentais melhor consolidados, o reconhecimento da contribuição bernardiana em solo roraimense é fundamental. Porém trata-se de um processo que custará alguns anos mais para dar respostas a todas as expectativas.

projetos, de propostas do High-tech, se transformam em característica de Bernardes, assim como o diálogo com a água, que podemos identificar em vários de seus projetos, como o Hotel Tambaú e o edifício do CENPES, marcado pelo processo de coleta de águas pluviais, semelhante ao que podemos identificar no edifício da prefeitura de Caracarái.

O plano macro para a cidade de Caracarái possui ressonância com a posição de Pólos de Concentração, também apresentados através do LIC (LIC-SBA, 1977), de acordo com as ideias dos planos de desenvolvimento anteriormente apresentados. Portanto, não é de se espantar que a cidade de Caracarái possua tantos projetos saídos de sua prancheta e em consonância com o ideário estratégico de sua Primeira Civilização Tropical:

Ordenamento territorial das células urbanas seria viabilizado, de forma explícita, pelo mercado criado pelos bônus patrimoniais, indicadores do potencial de construção. (...) As cidades, conectadas em rede por sistemas modais, seriam pontos ou manchas que brilhariam mais ou menos de acordo com o potencial da Terra e as capacidades política e tecnológica locais para transformá-lo em trabalho, renda e manutenção das funcionalidades ambientais mediadas (GUANAES, 2016, p. 46).

Roraima também foi objeto de importante estudo de Carlos Nelson Ferreira dos Santos, a partir da compreensão que, sendo “a cidade um jogo de cartas,” deve possuir entre os parceiros do jogo urbano atores com o mesmo peso – governo, empresas e população –, contudo assumindo «que não dá para jogar com diversos baralhos ao mesmo tempo, ou segundo várias regras diferentes” (SANTOS, 1988, p. 55). Esse posicionamento crítico deve possuir ressonância ao discurso de Bernardes em suas palestras em várias universidades a partir de 1965 e, em especial, no Instituto Brasileiro de Administração Municipal (IBAM), em 1977 (LIC-SBA, 1977), e auxiliam na compreensão do discurso poético, porém hermético, que Bernardes vai apurar ao longo dos anos (BERNARDES, In BRANDT, 1995).

Para além do discurso, com a falta de investimento na conclusão de obras no período, assim como a desassistência à migração proporcionada pelos grandes projetos, associada à falta de um planejamento macro e de uma gestão, vai ocorrer que «Roraima deixa de ter uma dependência do sistema flúvio-linear, abolindo essa prática quase que totalmente, como pode ser exemplificado com o porto de Caracarái que perdeu a

sua importância quando da conclusão da ligação rodoviária com Manaus” (SILVA, 2007, p. 185), com graves consequências socioambientais, como a comum falta de continuidade dos grandes projetos para a Amazônia.

Considerações Finais

O urbanista, o arquiteto, o ecólogo têm sempre, por definição, problemas globais. Por mais que tentem cingir-se ao microcosmo, estarão sempre colocados diante do macrocosmo Sergio Bernardes, Cidade a sobrevivência do poder, in BERNARDES et CAVALCANTI, 2010, p. 140).

A arquitetura é importante marco referencial e cultural nas principais cidades de Roraima (LEVINO; LIRIO, 2016) e que, embora reconhecido culturalmente, não possui trabalho sistemático e cientificamente consolidado. Faz-se necessário que haja incentivo ao aprofundamento das prospecções primárias que estão sendo feitas, a fim de que temas relevantes não se esvaziem em discursos de oportunismo e busca de visibilidade fácil.

Muito pouco ainda se conhece sobre a obra de Bernardes na Amazônia e é imprescindível destacar que não apenas o edifício da sede administrativa em Caracarái, mas outras obras atribuídas a

este arquiteto carecem de identificação, contudo o inventário arquitetônico é apenas um ponto. O diálogo íntimo que teve, através das proposições do LIC, para subsidiar o discurso desenvolvimentista do governo brasileiro na década de 1970, é capítulo fundamental para ser investigado, visto que o próprio estabeleceu essa inflexão em sua trajetória projetual, tendo sido protelado em vários discursos de construção da historiografia da arquitetura e do urbanismo modernos brasileiro por essa escolha.

Embora possa parecer irrelevante, diante da grandeza da obra arquitetônica de Sergio Bernardes, há necessidade de atentar para a construção conceitual que permeia os textos do LIC e o discurso deste, especialmente na década de 1970, que dão aporte para a compreensão dos processos desenvolvimentistas de interiorização, em especial para a Amazônia. No bojo podemos indicar a presença de outros arquitetos importantes que inserirão, nessa década, contribuições modernistas fundamentais e o reconhecimento do lócus amazônico como campo ímpar.

É inegável a importância da contribuição de Sergio Bernardes para Roraima, o que aponta para caminhos de reconhe-

cimento, não apenas de sua produção, mas das interfaces que se estabelecem nos campos das Ciências Sociais Aplicadas e Ciências Humanas, para o próprio cenário amazônico. É possível acreditar na hipótese de que Caracarái tenha sido um modelo experimental para o desenvolvimento da sonhada Civilização Tropical, e que o reconhecimento documental possa ser possível apenas por quem teve a experiência viven-

cial da obra deste icônico arquiteto, no caso de ausências advindas do próprio processo de seleção de memórias de Sergio Bernardes. Portanto, o mapeamento sistemático e sério da produção arquitetônica e do planejamento urbano da Amazônia se faz imprescindível e urgente, num tempo em que a falta de perspectivas podem ser iluminadas pelo farol do olhar que Bernardes lançou para Roraima.

Referências

BARROS, Nilson Cortez Crocia de. *Roraima, Paisagens e Tempo na Amazônia Setentrional: estudo de ocupação pioneira na América do Sul*. Recife: Editora Universitária – UFPE, 1995.

BERNARDES, Kykah. *Sérgio Bernardes: pesquisa sobre projetos em Roraima (mensagem pessoal)*. Mensagem recebida por claudia.nascimento@ufr.br em 18 set. 2017.

BERNARDES, Kykah; WWCAVALCANTI, Lauro (orgs). *Sérgio Bernardes*. Rio de Janeiro: Artviva Editora, 2010.

BERNARDES, Sérgio, In BRANDT, Angela (org). *Arquitetos do Brasil/ Architects from Brazil*. Rio de Janeiro: Salamandra, 1995.

_____. *Curriculum Vitae* (até maio de 1991). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro/Projeto Memória (Acervo Sérgio Bernardes), 1991, 24 p. documento digitalizado.

BERNARDES, Thiago Bernardes (argumento); Direção de Gustavo Gama Rodrigues e Paulo de Barros (direção). Rio de Janeiro: Rinoceronte Produções, 2014. 92 min., som, formato digital.

CAÚLA, Adriana; CUNHA, Vitor. (Re) *desenhando o Hotel Tropical de Manaus de Sérgio Bernardes*. Anais do IV Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e

Urbanismo. Porto Alegre, 25 a 29 de Julho de 2016.

CAVALCANTI, José Maria dos Santos Araújo. *Recuperação e desenvolvimento do Vale do Rio Branco*. 2. ed. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio, Rodrigues & Cia, 1949.

CAVALCANTI, Lauro. *Sérgio Bernardes: herói de uma tragédia moderna*. Rio de Janeiro: Relume Dumar Prefeitura, 2004. (série Perfis do Rio; v. 41).

GUANAES, Felipe. *Sérgio Bernardes: doutrina de uma civilização tropical*. Rio de Janeiro: Editora PUC-RIo, 2016.

GUERRA, Antônio Teixeira Guerra. *Estudos Geográficos do território do Rio Branco*. IBGE, Publicação N° 13, 1957.

LEVINO, Selmar de Souza Almeida; LIRIO, Flávio Corsini. *Panorama Cultural de Roraima*. Boa Vista: Editora da UFRR, 2016.

LIC-SBA. *Bônus Patrimoniais/ Capitalização do Solo Urbano*. Rio de Janeiro: Laboratório de Investigações Conceituais/Sérgio Bernardes Associados, 1977.

MARTINS, Elisângela. *Memória do regime militar em Roraima*. Manaus: UFAM, 2010 (Dissertação de Mestrado).

MURIEL, Emanuel. *Contemporary Architects*. London: The MacMillian Press Ltd, 1980.

OLIVEIRA, Rafael da Silva. *Vulnerabilidade e fragilização para a atuação da rede de exploração sexual de crianças e adolescentes em Caracarái: uma análise a partir das transformações em sua organização espacial*. Boa Vista: UFRR, s/d.

RANGÉ, Jacques. *Arquiteturas no Brasil/ anos 80*. São Paulo: Projeto, 1988.

RICE, Hamilton. *Exploração na Guiana Brasileira (1924-1925)*. Tradução de Lacyr Schettino. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1978.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos Santos. *A cidade como um jogo de cartas*. Niterói: Universidade Federal Fluminense: EDUFF; São Paulo: Projeto Editores, 1988.

SANTOS, Nelvio Paulo Dutra. *Política e poder na Amazônia: o caso de Roraima (1970-2000)*. Boa Vista: Editora da UFRR, 2013.

SEGAWA, Hugo. *Arquiteturas no Brasil: 1900-1999*. São Paulo, EDUSP, 2010.

SILVA, Paulo Rogério de Freitas. *Dinâmica territorial urbana em Roraima Brasil*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2007 (tese do Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana).

SOUZA, Graciléia Santana Olívio. *A história da formação territorial de Caracarái (1904 a 2013)*. Trabalho de Conclusão de Curso. Caracarái (RR): UERR, 2017.

Arquitetura Matogrossense: arquiteto José Afonso Botura Portocarrero


Arquitectura *Matogrossense*:
arquitecto José Afonso Botura Portocarrero

Matogrossense Architecture:
Architect José Afonso Botura Portocarrero

Luana A. Martins

Graduanda do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Mato Grosso..
E-mail: luanamartins.am@gmail.com

Murythely M. Toigo

Graduanda do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Mato Grosso..
E-mail: murym.toigo@gmail.com  0000-0002-6426-174X

Victória P. Macieski

Graduanda do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Mato Grosso..
E-mail: victoriapraeiro@gmail.com

RESUMO

O artigo faz uma primeira aproximação da vida e obra do arquiteto matogrossense José Afonso Botura Portocarrero. Através do levantamento do seu acervo pessoal, da análise de algumas obras e de entrevistas, procuramos compreender as suas referências, motivações e objetivos, e suas pesquisas sobre habitação indígena e como as suas propostas podem contribuir para o conhecimento das tecnologias indígenas de habitação e relacioná-las com a arquitetura contemporânea. Entre seus principais projetos estão a residência de seus pais (1982); campus da UFMT no Médio Araguaia (1986); sede da Associação dos Docentes da Universidade Federal de Mato Grosso - ADUFMAT (1992); Memorial Rondon, em parceria com arquiteto Paulo Molina (2000-2016); Núcleo de Estudos e Pesquisas Tecnologias Indígenas - Tecnoíndia (2007); Centro Sebrae Sustentabilidade (2010); ampliação do Centro Cultural UFMT (2012); Centro Oficial de Treinamento COT/UFMT Copa do Mundo FIFA 2014 (2012); implantação da Usina Solar Sesc Pantanal (2013); campus UFMT Várzea Grande (2013o); o anexo do Museu de Arte e de Cultura Popular - MACP-UFMT (2015o), entre outros. Ao selecionar e analisar as obras do arquiteto pretendeu-se destacar as concepções que compõem o desenho e desenvolvimento dos projetos, buscando interpretar como se construiu essa linguagem, própria, contemporânea e regional.

Palavras-chave: Arquitetura; Contemporânea; Regional.

RESUMEN

El artículo hace una primera aproximación de la vida y obra del arquitecto matogrossense José Afonso Botura Portocarrero. A través del levantamiento de su acervo personal, del análisis de algunas obras y de entrevistas, buscamos comprender sus referencias, motivaciones y objetivos, y sus investigaciones sobre vivienda indígena y cómo sus propuestas pueden contribuir al conocimiento de las tecnologías indígenas de vivienda y relacionan con la arquitectura contemporánea. Entre sus principales proyectos están la residencia de sus padres (1982); el campus de la UFMT en el Medio Araguaia (1986); sede de la Asociación de Docentes de la Universidad Federal de Mato Grosso - ADUFMAT (1992); Memorial Rondon, en sociedad con arquitecto Paulo Molina (2000-2016); Núcleo de Estudios e Investigaciones Tecnologías Indígenas - Tecno-India (2007); Centro Sebrae Sostenibilidad (2010); ampliación del Centro Cultural UFMT (2012); Centro Oficial de Entrenamiento COT / UFMT Copa Mundial de la FIFA 2014 (2012); implantación de la Planta Solar Sesc Pantanal (2013); campus UFMT Várzea Grande (2013); el anexo del Museo de Arte y Cultura Popular - MACP-UFMT (2015), entre otros. Al seleccionar y analizar las obras del arquitecto se pretendió destacar las concepciones que componen el diseño y desarrollo de los proyectos, buscando interpretar cómo se construyó ese lenguaje, propia, contemporánea y regional.

Palabras clave: Arquitectura; Contemporánea; Regional.

ABSTRACT

The article makes a first approximation of the life and work of the architect Matogrossense José Afonso Botura Portocarrero. Through his personal collection and the analysis of some works and interviews, we seek to understand their references, motivations and objectives, and his research on indigenous housing and how his proposals can contribute to the knowledge of indigenous technologies of housing and relation them with contemporary architecture. Among his main projects are the residence of his parents (1982); the campus of the UFMT in the Middle Araguaia (1986); the headquarters of the Association of Teachers of the Federal University of Mato Grosso - ADUFMAT (1992); Memorial Rondon, in partnership with architect Paulo Molina (2000-2016); the Nucleus of Studies and Research Indigenous Technologies - Tecnoíndia (2007); Sebrae Sustainability Center (2010); the expansion of the UFMT Cultural Center (2012); the Official Training Center COT / UFMT FIFA World Cup 2014 (2012); the implementation of the Sesc Pantanal Solar Plant (2013); the campus UFMT Várzea Grande (2013o); the annex of the Museum of Art and Popular Culture - MACP-UFMT (2015o), among others. After the selection and analyzis of the architect's works, it was intended to highlight the conceptions that make up the design and development of the projects, seeking to interpret how this language was constructed, its own, contemporary and regional.

Keywords: Architecture; Contemporary; Regional.

Introdução

O presente trabalho propõe expor e analisar algumas obras do arquiteto matogrossense José Afonso Botura Portocarrero, de tal forma a revelar as características de uma arquitetura investigativa, preocupada em valorizar o local em que se inserem, levando em consideração as características físicas, climatológicas, sociais e culturais, culminando em um desenho naturalmente sustentável.

O artigo é estruturado em duas partes: na primeira, uma biografia do arquiteto e na segunda, a apresentação de quatro obras representando cada década da sua vida profissional: na primeira década, a Casa Iracy e José Afonso Portocarrero, o primeiro projeto (1982), para seus pais; na segunda década, a sede da Associação dos Docentes da Universidade Federal do Mato Grosso (ADUFMAT), na qual começam as suas investigações de arquitetura indígena (1992); na terceira, o Memorial Rondon, representando o legado do Marechal Rondon através da arquitetura (2000); e na quarta década, o Centro SEBRAE (Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas) de Sustentabilidade, obra que mais claramente expressa o desenho contem-

porâneo cruzado com a tecnologia das habitações indígenas (2010).

Para o desenvolvimento do artigo contamos com varias entrevistas com o arquiteto, relatando os desafios e as peculiaridades de cada projeto, além de pesquisas no seu acervo pessoal, em contato com os desenhos originais e os primeiros croquis das obras e também a sua biblioteca, incluindo o livro de sua autoria – Tecnologia Indígena em Mato Grosso: Habitação (2010).

Biografia

José Afonso Botura Portocarrero nasceu na cidade de Bela Vista, Mato Grosso do Sul, fronteira com o Paraguai, em 1951, filho de José Afonso Loureiro Portocarrero e Iracy Botura Portocarrero.

Graduou-se pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de Santos da Universidade Católica de Santos, cidade litorânea do Estado de São Paulo, em 1976. Ainda estudante em São Paulo, trabalhou nos escritórios dos arquitetos Célia Bottura, Pepe Asbun, Francisco Petracco (no prédio do Instituto de Arquitetos do Brasil, na rua Bento Freitas) e com o colega Luiz D'Álkmín fazia

desenhos para o arquiteto Ruy Ohtake como freelance; estagiou na Fundação Prefeito Faria Lima (CEPAM), com a arquiteta Clementina De Ambrosis, como monitor de projetos. Em 1978 retorna para Cuiabá, onde após trabalhar por algum tempo como arquiteto no antigo Departamento de Viação e Obras Públicas (DVOP), vai gerenciar pelo escritório Proplasa Projetos e Planejamento, de São Paulo, coordenado pelo arquiteto Geraldo Gomes Serra, os projetos CURA em Mato Grosso. Em 1980 é admitido na Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT) como professor da disciplina Viação e Urbanismo, do curso de Engenharia Civil. Em 1984 faz sua especialização em planejamento urbano na universidade de Dortmund, Alemanha; em 2001 cursa o mestrado em História na UFMT, apresentando a dissertação *Bái, a casa Bóe, a casa Bororo*. Uma história da morada dos índios Bororo, sob orientação da historiadora Prof^ª Dr^ª Maria Fatima Costa; em 2006 conclui o doutorado em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, defendendo a tese *Tecnoíndia: tecnologias de construção e adaptação de unidades de saúde para os povos indígenas em Mato Grosso*, com orien-

tação do arquiteto Prof. Dr. Carlos Zibel Costa.

No biênio 1989-90 foi presidente do Departamento do Mato Grosso do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB/MT); de 1992 a 1995 ajudou na fundação e foi o primeiro titular da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano de Cuiabá; em 1995 participou da criação do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFMT; em 2007, com a antropóloga Maria de Fátima Roberto Machado, estabelecem na UFMT o Núcleo de Estudos e Pesquisas Tecnologias Indígenas (Tecnoíndia); ainda em 2007 foi um dos arquitetos brasileiros convidados da 7ª Bienal Internacional de Arquitetura de São Paulo; em 2010 lança o livro *Tecnologia indígena em Mato Grosso: Habitação*, contemplado em 2011 com o prêmio Design do Museu da Casa Brasileira; em 2014 recebeu homenagem como Arquiteto do Ano da Federação Nacional de Arquitetos (FNA); atualmente é Professor Associado II da UFMT em Cuiabá e pesquisador do grupo Tecnoíndia.

Durante a sua vida profissional tem se destacado por realizar uma arquitetura simples, que prioriza o conforto ambiental, adaptando às condições locais,

conciliando tecnologia e arquitetura vernácula:

Devemos prestar atenção em uma coisa que o Lucio Costa falava, que é preciso atentar para as construções vernaculares (...). Pois eles (os antigos) estavam aqui antes, enfrentaram e passaram séculos aqui. Então eles desenvolveram esses desenhos e sistemas construtivos com poucos recursos, parede mais grossa, pé direito mais alto, janela mais alta, tiragem térmica, telhado, enfim. Então temos que prestar atenção, para desenvolvermos um desenho eficiente, com qualidade (PORTOCARRERO, 2015).

Obras

Década de 1980: Residência Iracy e José Afonso Portocarrero

O projeto que se tornará a residência dos pais do arquiteto, no bairro Centro Norte de Cuiabá, surgiu do Trabalho Final de Graduação (TFG) em 1976, sob a orientação do arquiteto Ruy Ohtake, cujo tema era Conforto Ambiental em Cuiabá, MT. A banca de avaliação foi composta pelos arquitetos Júlio Katsinsky e Francisco Petracco. Em 1982 a obra foi selecionada pelo IAB/MT para participar da mostra de projetos do XI Congresso Brasileiro de Arquitetos, em Salvador.

O projeto de TFG se materializa passando por alguns ajustes feitos por Portocarrero, encostando a casa nos terrenos vizinhos e criando duas empenas de concreto. O projeto explora a linguagem do concreto aparente, que se converte em uma marca de sua arquitetura: despojado, de fácil manutenção e sofisticado, pela forma como é aplicado. Tendo em vista a topografia acidentada do terreno, aproveitou o desnível de 3,20 metros para situar o comedor, cozinha, lavanderia e garagem. Foi construída em 1982.

O arquiteto preocupou-se com o conforto ambiental interno da edificação, considerando a amplitude térmica e o clima regional, tomando cuidado em garantir sombreamento na fachada, ventilação cruzada, e a escolha por uma cobertura verde (laje impermeabilizada e grama). Foi a primeira casa de Mato Grosso que adotou essa solução.

A necessidade de ventilação era condicionante em função do verão quente-úmido. O vento dominante nessa estação (NO) na frente do terreno com o Norte a 45° mostrou a necessidade de um elemento que permitisse um vislumbre visual e um elemento que protegesse da insolação. (PORTOCARRERO, 1978).

Figura 1 - José Afonso Botura Portocarrero: residência Iracy e José Afonso Portocarrero.

Fonte: arquivo do arquiteto, 1982.



Figura 2 - José Afonso Botura Portocarrero: residência Iracy e José Afonso Portocarrero.

Fonte: arquivo do arquiteto, 1995.



É interessante notar como desde os seus primeiros projetos o arquiteto apresenta afincado em analisar e observar o local e suas peculiaridades, valorizando e

demonstrando que o uso da tecnologia pode ter maior desempenho se assim empregado.

Década de 1990: ADUFMAT

Em 1990 o advogado e professor Eleni Alves, então presidente da ADUFMAT, convidou o arquiteto e professor Portocarrero para desenvolver a proposta para a sede da associação, com um programa simples: uma parte administrativa, um auditório e uma biblioteca. Em 1991 o estudo preliminar é apresentado em assembleia, onde o arquiteto defendeu que a sede deveria estabelecer um novo diálogo com os prédios da instituição, com uma forma não ortogonal, introduzindo o desenho da arquitetura indígena no campus da Universidade da Selva, como era conhecida a UFMT na época de sua fundação:

O partido adotado no projeto da ADUFMAT procurou traduzir uma ideia que representasse construtivamente o sentimento do corpo docente da UFMT no que diz respeito às características da região Centro-Oeste, Amazônia e Pantanal, onde se insere a UFMT. A adoção da casa Xavante como “modelo” de ocupação comunitário do espaço, pela associação dos professores bem expressa essa vontade. Assim a proposta foi desenvolvida com a intenção de propor uma arquitetura que atuasse como paradigma dentro do campus (PORTOCARRERO, 1991).

O projeto da ADUFMAT foi o primeiro contato do arquiteto com a pesquisa de referências indígenas. Segundo Portocarrero, o insight para a exploração desse desenho surgiu durante uma viagem para conhecer o local de implantação do Campus da UFMT no Pontal do Araguaia, próximo da cidade de Barra do Garças, também projeto de autoria de arquiteto e contemplado pelo prêmio Light/Eletrobrás de Conservação de Energia na Edificação em 1986. Ele lembra que, passando pelas aldeias das etnias Xavante e Bororo, percebeu a necessidade de estudar e chamar atenção para esses povos, que há muito tempo, e com sabedoria, ocupavam aquela região e moravam de maneira adequada e confortável, fruto da observação do meio em que viviam.

A Oca, como ficou conhecida a sede da associação, é referenciada na casa Xavante. Com planta circular, a arquitetura e a estrutura se fundem no projeto. As vigas de concreto convergem para o centro criando uma forma ogival, e na cobertura um domo de acrílico ajuda na iluminação e na tiragem térmica, possibilitando circulação de ar e um clima agradável. A figura do engenheiro e também professor Manoel Santinho Rodrigues Júnior é muito importante,

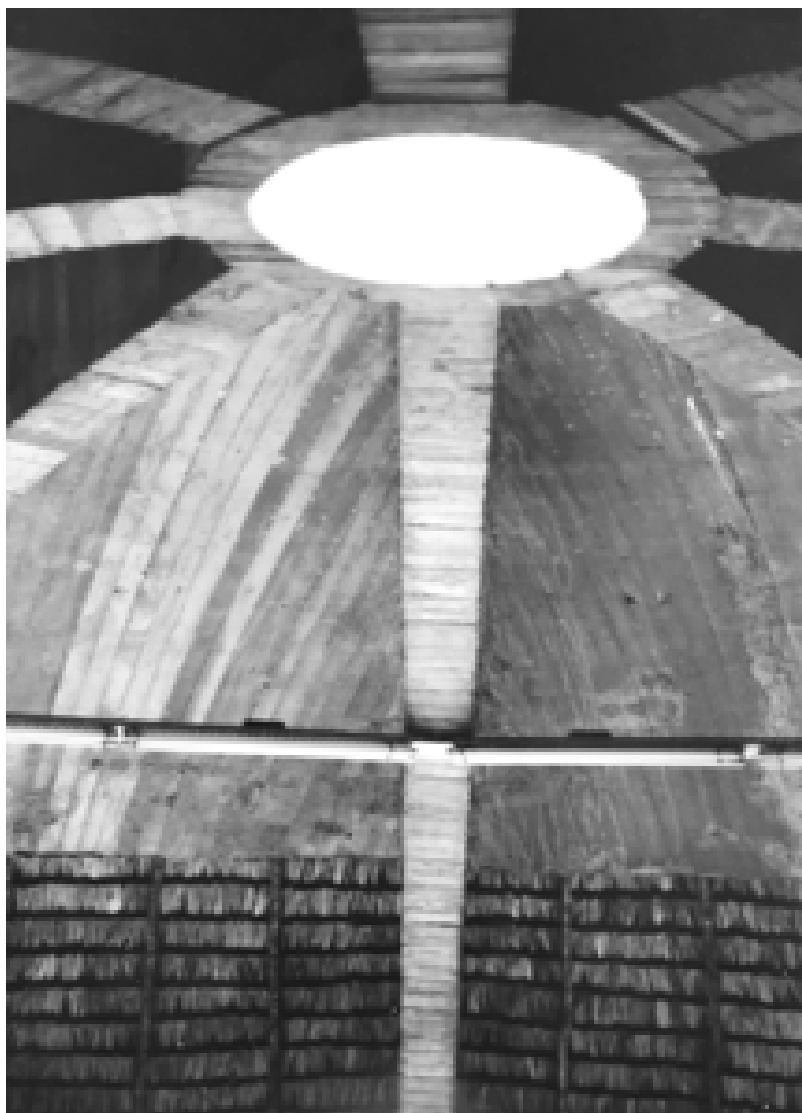


Figura 3 - Interior da ADUF-MAT, destacando o domo e a iluminação zenital.

Fonte: arquivo do arquiteto, s.d.

pois junto com Portocarrero projetou toda a concepção estrutural em concreto aparente, trabalho que gerará parcerias em novos projetos, como o Centro SEBRAE de Sustentabilidade e outros. As vigas receberam grafismos indígenas de autoria da arquiteta Maria Clara Migliaccio, impressos em baixo relevo no concreto, indicando as etnias das quatro regiões de Mato Grosso.

O prédio em três pavimentos tem no nível térreo o o auditório; no piso intermediário, a parte administrativa e no superior a biblioteca e salas de reuniões. Inicialmente o auditório conformaria uma praça aberta, coberta e de livre acesso, entre os pilotis; porém, alguns anos depois, atendendo a pedidos feitos pelos próprios docentes que alegavam falta de privacidade das assembleias, foi fechado com concreto, e uma saia de aterro deveria ter sido executada para garantir a integração da edifício com o paisagismo. Podemos considerar o fechamento uma perda, pois enquanto a praça existia, criava-se um lugar democrático onde todos (alunos, professores e visitantes) podiam fazer uso, além de possibilitar assembleias com públicos expressivos, o que hoje se limita a apenas 120 pessoas. A escada originalmente era de concreto e interligava o auditório e a área administrativa; posteriormente foi substituída por uma escada helicoidal metálica, ligando apenas área administrativa e biblioteca, a fim de possibilitar um maior número de lugares disponíveis no auditório e não misturar os fluxos.

A cobertura do prédio é feita de palha, obedecendo às técnicas utilizadas pelos índios quanto a época de colheita, lua minguante, o tipo de secagem e instala-

ção; deve ser trocada a cada quatro anos, para garantir um bom desempenho. A primeira cobertura foi feita com palha de palmeira Acurí, pelo povo Bakairi, e a última troca foi executada pelo artesão Xexé, morador de Mimoso, com palha de Babaçu.

A obra foi inaugurada em 1992 e tanto o projeto arquitetônico como todos os complementares foram doados pelos professores associados. Assim como em outros projetos, o arquiteto produziu algo que acrescenta um valor simbólico, apostando no desenho como tecnologia. Nesse caso o uso do concreto aparente, além da belíssima estética, é de fácil manutenção e grande resistência.

Depois de alguns anos, intervenções foram feitas pelas diferentes diretorias, principalmente quanto ao layout, o fechamento do domo, a mudança de posição da passarela de acesso e do material, de madeira para concreto e aço. Atualmente, depois de 25 anos, a sede da ADUFMAT passa por readequação, onde as propostas estão sendo discutidas com acompanhamento do professor Portocarrero, que vê nisso uma oportunidade de retomar as intenções originais e a implementação de necessárias mudanças. Existe também a possibilidade de que a Oca passe a desempenhar ape-

nas funções culturais e que a administração passe a ocupar um prédio em anexo, a ser construído.

O edifício faz parte de um conjunto de obras do arquiteto que permeiam o campus da universidade, junto com o Centro Oficial de Treinamento (COT), em construção, da ampliação do Centro Cultural, também em construção, e da Tecnoíndia, representando e reafirmando a importância da tecnologia das arquiteturas vernaculares e a boa arquitetura contemporânea que deve se aproximar ao máximo das reais condições locais, dialogando da melhor maneira, respeitando as premissas iniciais (Clima, Cultura e Topografia).

Hoje a Oca é um símbolo dos docentes da UFMT: o perfil do prédio conforma o logotipo da Associação.

Década de 2000: Memorial Rondon

A convite do então governador do Estado de Mato Grosso, Dante de Oliveira, o arquiteto Portocarrero começou os primeiros estudos para um memorial em homenagem ao Marechal Rondon, considerando a proximidade da comemoração dos 500 anos de “descobrimiento do Brasil”, integrando um grupo

de dez projetos que mcelebrariam essa data. O arquiteto Paulo Molina já trabalhava com Portocarrero e participou do projeto como coautor. O governador pretendia que a edificação também pudesse servir como apoio ao ecoturismo no pantanal. A opção foi construí-la no distrito de Mimoso, local de nascimento de Cândido Mariano Rondon, no município de Santo Antônio do Leverger, e em frente à escola que o Marechal havia construído e doado para o Estado, e onde seus pais estão enterrados. Um recanto de transição do cerrado para o pantanal, que passa parte do ano com áreas alagadiças e encanta com a floração dos ipês.

A construção começou no ano de 2000, porém foi interrompida diversas vezes com as mudanças de governo; com a definição de Cuiabá como uma das sedes da Copa do Mundo mde 2014, a obra foi reiniciada e finalizada apenas em 2016, sofrendo alterações sem a consulta dos autores do projeto.

A intenção inicial do próprio SEBRAE era que o local funcionasse como uma escola viva, onde a população, tanto acadêmica, quanto aqueles que buscam acessórias tivessem um contato direto para a compreensão da impor-

tância, a facilidade de implantação e os ganhos com as decisões e iniciativas sustentáveis. Tendo isso em vista isso Portocarrero relata que viu nisso uma oportunidade de trazer muito mais do que para o centro urbano, mas para o centro administrativo da cidade esse desenho, destacando a importância desses povos que originaram o nosso país. Além disso, devido o projeto ser posterior a pesquisa de doutorado e as próprias condições possibilitadas por ser uma obra pública, o edifício foi onde realmente a tecnologia das habitações indígenas foi incorporada, adaptada as técnicas contemporâneas

A estrutura metálica de forma circular lembra uma grande aldeia e foi construída sobre palafitas de concreto que avançam sobre os alagados como um mirante. Um grande decke permite que pequenas embarcações acessem o piso térreo na época da cheia. Uma passarela com cerca de 90 metros de comprimento dá acesso à estrutura principal e esta é constituída por uma sequência de arcos ogivais, apresentando a configuração espacial de uma aldeia com 63 metros de diâmetro. À parte central, descoberta, cabe a função contemplativa e de “respiração” do prédio. O projeto previa que o local abrigaria um espaço comu-



Figura 4 - Memorial Rondon vista noturna (2016).
Fonte: Olhar Conce

nitário no piso intermediário, destinado a atividades comunitárias do distrito de Mimoso, venda de artesanato e apoio para turistas; no piso superior estaria localizada a sala de exposições, onde deveriam ser expostas periodicamente, através de amostras itinerantes, partes do rico acervo do Marechal Rondon espalhado pelo mundo; ainda este piso seria ocupado por um laboratório de campo para estudantes e pesquisadores do Pantanal, e a uma biblioteca, além de uma área administrativa.

Uma segunda passarela, construída no rumo Oeste, liga o prédio com a estrutura do jazigo, onde se pretendia abrigar os restos mortais de Rondon, hoje depositados no Cemitério de São Joao Ba-

tista, no Rio de Janeiro. A disposição do jazigo nessa posição, em direção ao por do sol, carrega o simbolismo de apontar para a região do país onde os esforços de Rondon se concentraram.

Década de 2010: Centro SEBRAE de Sustentabilidade (CSS)

O arquiteto foi procurado pelo SEBRAE do Mato Grosso, que buscava um projeto diferente e inovador para ampliar os espaços existentes na sede, localizada no Centro Político-Administrativo (CPA), em Cuiabá. A resposta foi a referência indígena, que misturava o desenho ancestral com a tecnologia das construções contemporâneas.



Figura 5 - Centro SEBRAE de Sustentabilidade, vista aérea (2016).

Fonte: Portal do Mato Grosso

O projeto é referenciado na construção das casas xinguanas, entre as quais se destacam a Yawalapiti e a Kamairurá, com seus quase 30 metros de comprimento por 10 de largura, além de um pé direito elevado. Desde a fase do projeto este foi pensado a fim de que atendesse às necessidades concernentes ao conforto térmico. A cobertura do prédio possui a forma aerodinâmica das casas xinguanas, e a partir das camadas de palha usadas nas mesmas, o arquiteto projetou duas cascas de concreto independentes entre si, criando um colchão de ar entre elas, visando proporcionar

redução da temperatura no interior do edifício. Por entre essas camadas também escorre a água das chuvas, a qual será conduzida para reservatórios para posterior reaproveitamento.

Apesar de o uso do ar condicionado ser uma realidade, este é usado de maneira moderada em função da dupla casca, atenuando assim os gastos com energia. Pesquisas do Laboratório de Conforto do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFMT, conduzidas pela professora Luciane Durante, indicaram amplitude térmica de 9,8°C entre as

casca externa e interna. A combinação de diversas estratégias, como pé direito elevado (7,5 metros de altura), duas cascas de concreto com colchão de ar entre elas, brises móveis na fachada, ausência de paredes internas, o paisagismo em seu entorno, o desenho ogival de cobertura-parede, o uso da rampa de acesso como recuo (10 metros) do prédio em relação a fachada ensolarada, e aproveitando as peculiaridades naturais do terreno, contribuíram para que o CSS seja um lugar muito agradável de se trabalhar, segundo os funcionários do SEBRAE.

O projeto foi pensado para proporcionar maior conforto aos usuários e foi reconhecido por sua eficiência. Resgata ensinamentos vernaculares que não devem ser menosprezados, pois o CSS é a comprovação da eficiência dos desenhos indígenas. A forma ogival do edifício remete aos desenhos das habitações indígenas trazendo de volta à paisagem urbana uma referência que não deve ser apagada pelo tempo.

No piso térreo, fica o salão com cerca de 350 m². O pavimento comporta ilhas de trabalho com divisórias baixas, possibilitando a integração entre os funcionários e a ventilação livre. Além disso, abriga a

biblioteca, a recepção, o atendimento e as oficinas com espaço para exposições. No nível inferior existe uma arena, um espaço de convivência para os usuários onde a sensação térmica é agradável, e um auditório com capacidade para 100 pessoas, com uma sala técnica de apoio. Ainda neste pavimento encontram-se os sanitários coletivos em duas torres

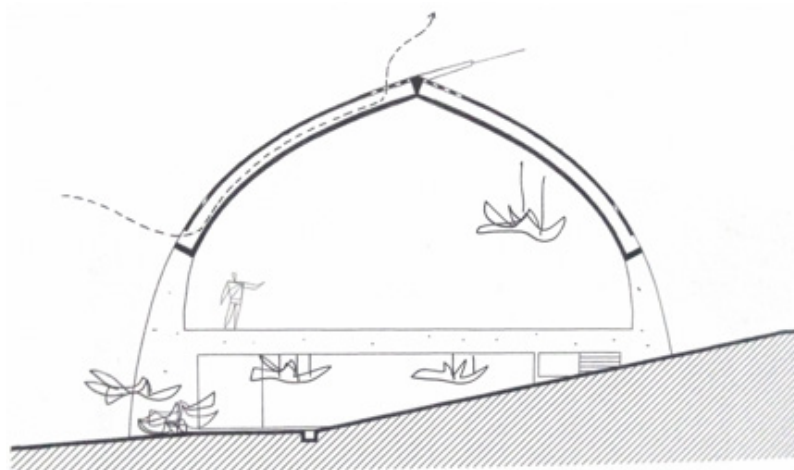


Figura 6 - Centro SEBRAE de Sustentabilidade: corte esquemático com casca dupla.
Fonte: PORTOCARRERO, 2010.

separadas da edificação principal e que abrigam também a caixa de escada e casa de máquinas (parte de trás do prédio), implantados conforme os povos indígenas o fazem, externos a edificação principal.

O acesso principal ao prédio se dá por uma passarela. O piso inferior é acessado por uma rampa localizada longitudinalmente ao edifício, ou pelas escadas. O edifício é todo acessível, mesmo com os desníveis e sem o uso de elevadores.

O prédio tem sua estrutura de concreto aparente, sendo suas cascas espaçadas cerca de 40 cm uma da outra. Os arcos que suportam esta cobertura possuem aproximadamente 7,5 metros de altura e são espaçados a cada 5 metros, totalizando 9 pórticos.

No térreo o piso é de madeira certificada de ipê de Mato Grosso, já no pavimento inferior o piso é de pedra portuguesa. O estacionamento tem piso permeável, possibilitando o melhor escoamento da água da chuva, reforçando as premissas de todo projeto.

Apesar dos limites do terreno onde o edifício está implantado, o prédio não ocupa a totalidade do mesmo, este é circundado por um belo paisagismo o qual promove o aconchego e favorece a redução das temperaturas. Durante as obras todas as árvores existentes foram preservadas.

Em 2013 o CSS recebeu o selo PROCEL/Eletrobrás de eficiência energética, com nível A para projeto e para edificação. Em 2016 recebeu a certificação internacional BREEAM In-use, classificação “Excelente” do Building Establishment Environmental Assessment Method (BREEAM), da Inglaterra.

Neste ano foi selecionado e indicado para concorrer na categoria Prêmio Regional/Construções Novas e em Uso, da premiação BREEAM Awards 2018.

Considerações Finais

Levando em consideração o material estudado, podemos perceber o cuidado de Portocarrero desde as primeiras obras para com o meio em que se inserem. A consideração das condicionantes locais (clima, insolação, topografia) e a escolha dos materiais empregados são premissas marcantes que aparecem na linguagem arquitetônica de suas obras.

O desenho baseado na arquitetura indígena, além de resgatar a memória de nossas raízes, tem como base as estratégias utilizadas por essas culturas que, apesar de não possuir alta tecnologia, desenvolveram técnicas inteligentes de conforto ambiental e respeito ao meio ambiente, seja pelo pé direito alto ou pela tiragem térmica, pela utilização da palha na cobertura proporcionando inércia térmica, como o uso do desenho ogival.

As obras selecionadas são apenas alguns exemplares das diversas produzidas pelo arquiteto e que se destacam por apre-

sentar uma linguagem contemporânea e que podemos classificar ainda como regional, uma vez a que valoriza o vernáculo e faz uso da tecnologia de forma inteligente e sustentável, levando sempre em consideração as premissas do local onde se inserem.

Dessa forma podemos considerar as obras de José Afonso Botura Portocarrero uma grande referência para a arquitetura matogrossense e nacional. O

caráter investigativo que compõe uma arquitetura simples e singular deve ser observada com atenção pela meio arquitetônico atual, que na maioria das vezes reproduz inconsequentemente padrões elaborados para contextos alheios ao sítio e apela, posteriormente, para tecnologias caras para resolver os problemas causados por um desenho, técnica ou decisão inadequados, o que por vezes além de onerar a população prejudica o meio ambiente.

Referências

- PORTOCARRERO, José Afonso B. *Tecnologia indígena em Mato Grosso habitação*. Cuiabá: Entrelinhas, 2010.
- PORTOCARRETO, José Afonso Botura. *José Afonso Bottura Portocarrero: depoimento [2015]*. Entrevistadores: Luana Martins, Murythely Toigo, Victória Macieski. Realizada para a disciplina Teoria de Arquitetura 2 do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFMT, com orientação do Prof. Ricardo Silveira Castor.
- PORTOCARRETO, José Afonso Botura. *Conforto ambiental em Cuiabá MT*. Trabalho Final de Graduação (Gfduação em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Católica de Santos, Santos, SP, 1978. Acervo pessoal do arquiteto.
- PORTOCARRETO, José Afonso Botura. *[Estudo preliminar apresentando em assembleia da Associação de Docentes da Universidade Federal do Mato Grosso para a proposta da nova sede]*. Acervo ADFMAT, [1991].
- MEMORIAL EM HOMENAGEM A MARECHAL RONDON É INAUGURADO APÓS 16 ANOS, Cuiabá, 2016. Disponível em : <<http://g1.globo.com/mato-grosso/noticia/2016/08/memorial-em-homenagem-marechal-rondon-e-inaugurado-apos-16-anos.html>> Acesso em : 01/02/2018.
- TÉCNICAS CONSTRUTIVAS, Cuiabá, *Centro Sebrae de Sustentabilidade*. Disponível em: <<http://sustentabilidade.sebrae.com.br/sites/Sustentabilidade/Institucional/O%E2%80%93Predio/T%C3%A9cnicas-construtivas>> Acesso em : 01/02/2018.
- ARQUITETURA DO ESPAÇO DO CONHECIMENTO, DÓ SEBRAE-MT, LEMBRA OCAS INDÍGENAS DO XINGU, Cuiabá, 2010, PINI. Disponível em : <<http://piniweb17.pini.com.br/construcao/arquitetura/arquitetura-do-espaco-do-conhecimento-do-sebrae-mt-lembra-ocas-indigenas-189624-1.aspx>> Acesso em: 01/02/2018.

Flexibilidades espaciais nas habitações unifamiliares da Serra do Navio: uma antevisão de Oswaldo Bratke na Amazônia dos anos 1950

Flexibilidades espaciales en las habitaciones unifamiliares de la Serra do Navio: una previsualización de Oswaldo Bratke en la Amazonia de los años 1950

Spatial flexibilities in the single-family housing of the Serra do Navio: a preview of Oswaldo Bratke in the 1950's Amazonia

Conceição Trigueiros

Doutora pela Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa (2000), Professora Auxiliar da Universidade de Lisboa, FA-UL.

E-mail: trigueiros.conceicao@gmail.com  orcid.org/0000-0003-1009-6360

Mário Saleiro Filho

Doutor pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio de Janeiro (2009), Professor Adjunto da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, UFRRJ.

E-mail: saleirofilho@gmail.com  orcid.org/0000-0003-2198-6270

RESUMO

O Núcleo Residencial da Vila Serra do Navio, localizado no Estado do Amapá e distante de Macapá cerca de 200 km, foi planejado por Oswaldo Carlos Bratke para ser o alojamento dos empregados da Empresa de Mineração ICOMI (Indústria e Comércio de Minérios), durante a exploração de jazidas de manganês naquela região na década de 1950. O lugar para implantação desse assentamento era distante de qualquer centro urbano, isolado na mata. O projeto urbanístico compreendia planos de arruamento, de redes de água potável, de águas pluviais e de água para extinção de incêndios, de esgotos, de eletricidade pública e domiciliar, além do centro cívico, complexo educacional, hospital, centro esportivo. As habitações unifamiliares já consubstanciavam uma visão de vanguarda sob o viés das flexibilidades espaciais para o novo modelo de residência. A antevisão promovida por Bratke no contexto brasileiro, no âmbito das habitações da Serra do Navio, permite conformar espaços de acordo com o perfil dos usuários, personalizando-os, antevendo um dos problemas fundamentais, na contemporaneidade, que se concentra na ordem da projeção e da produção habitacional, por não responder eficientemente aos ideais de necessidades dos usuários, não estabelecendo laços de identidade pessoal, apontando um déficit sentimental do habitat para com os seus residentes.

Palavras-chave: Projetos Flexíveis; Habitação Unifamiliar; Vila Serra do Navio; Oswaldo Arthur Bratke.

RESUMEN

El Núcleo Residencial de Vila Serra do Navio, ubicado en el Estado de Amapá y lejos de Macapá 200 km, fue planeado por Oswaldo Carlos Bratke para ser el alojamiento de los empleados de la Empresa de Minería ICOMI (Industria y Comercio de Minerales), durante la exploración de yacimientos de manganeso en aquella región en la década de 1950. El lugar para implantación de ese asentamiento era distante de cualquier centro urbano, aislado en la mata. El proyecto urbanístico comprendía planes de arrastre, plan de redes de agua potable, de aguas pluviales y de agua para extinción de incendios, de alcantarillas, de electricidad pública y domiciliar, además del centro cívico, complejo educativo, hospital, centro deportivo. Las viviendas unifamiliares ya consubstanciaban una visión de vanguardia bajo el sesgo de las flexibilidades espaciales para el nuevo modelo de residencia. La anticipación promovida por Bratke en el contexto brasileño, en el ámbito de las viviendas de Serra do Navio, permite conformar espacios de acuerdo con el perfil de los usuarios, personalizándolos, anticipando uno de los problemas fundamentales, en la contemporaneidad, que se concentra en el orden de la proyección y, de la producción habitacional, por no responder eficientemente a los ideales de necesidades de los usuarios, no estableciendo lazos de identidad personal, apuntando un déficit sentimental del hábitat hacia sus residentes.

Palabras clave: Proyectos Flexibles; Vivienda unifamiliar; Vila Serra do Navio; Oswaldo Arthur Bratke.

ABSTRACT

The Residential Nucleus of Vila Serra do Navio, located in the State of Amapá and far from Macapá 200 km, was planned by Oswaldo Carlos Bratke to be the lodging of employees of the Mining Company ICOMI (Industry and Mineral Trade) during the exploration of manganese deposits in that region in the 1950s. The location for this settlement was far from any urban center, isolated in the woods. The urban development project included street plans, potable water networks, rainwater and water for fire extinguishing, sewage, public electricity and domicile, as well as civic center, educational complex, hospital, sports center. Single-family dwellings already consisted of a vanguard vision under the spatial flexibilities bias for the new model of residence. The preview promoted by Bratke in the Brazilian context, within the scope of the Serra do Navio housing, allows us to conform spaces according to the profile of the users, personalizing them, anticipating one of the fundamental problems, in the contemporaneity, that focuses on the order of the projection and of housing production, for not responding efficiently to the ideals of users' needs, not establishing ties of personal identity, pointing to a sentimental deficit of the habitat towards its residents.

Keywords: Flexible Projects; Single family habitations; Vila Serra do Navio; Oswaldo Arthur Bratke.

Introdução

“A ponte permite ao rio o seu curso ao mesmo tempo em que preserva, para os mortais, um caminho para a sua trajetória e caminhada de terra em terra”.
(HEIDEGGER, 2006, p.132)

O conceito de flexibilidade espacial desempenha um papel muito importante na arquitetura. Falar de flexibilidade implica aceitar o fato de que sempre partimos de algo preexistente, de algo que ao se transformar, mantém algumas variantes como elemento de continuidade. Para entendermos esses conceitos, e como são gerados no âmbito arquitetônico, pressupomos que todo projeto é materializado supondo que há uma atividade humana para um espaço, e deva ser concebido para tal. Além de incluir as dimensões sociocultural, histórica e individual, elegemos como precedente nessa análise da composição arquitetônica, o método de geração tipológica, mencionando os seus conceitos, para consubstanciarmos e delimitarmos os nossos estudos.

Explanaremos o método de geração tipológica delimitando os conceitos segundo as variações tipológicas funcionais que conformam os processos projetuais das flexibilidades espaciais

nas plantas no âmbito residencial, todos ancorados nos pensamentos de Kevin Lynch e Teodoro Rosso sobre “adaptabilidade”, como uma das características que afirmam a polivalência, permitindo arranjos espaciais de acordo com as necessidades dos usuários.

Estamos acostumados a viver e trabalhar em espaços construídos estáticos, na maioria das vezes, em ambientes estandardizados a que são atribuídas funções. Não há dúvida que decisões econômicas, de eficiência e sustentabilidade são importantes na determinação do desenvolvimento arquitetural, entretanto o mais importante é fazer com que o homem reconheça ao estabelecer o senso de lugar, tal como a ponte de Heidegger, onde para o filósofo não existia lugar antes da construção da ponte. Compreendemos que a ponte define o lugar através das ligações espirituais, além do material. Entendemos que o espaço recebe sua essência do lugar, pois é neste que se desenvolve a vida.

Para compreendermos melhor as flexibilidades espaciais na arquitetura habitacional, que é o objeto de nossa pesquisa, apelaremos para os ensinamentos de Marc Bloch, quando afirma que nunca um fenômeno histórico se explica ple-

namente fora do estudo do seu momento. De fato, a história é um reforço, pois legítima, esquadrinha as origens das formações e transformações dessa flexibilidade.

Flexibilidades Espaciais, Formações e Transformações

Almejamos investigar nesse artigo o conceito de flexibilidade na habitação, vinculando exemplos na esfera teórica e prática da habitação flexível, esclarecendo e aprofundando o seu conteúdo. Reconhecemos que esse conceito, de uma maneira concisa, sublinha como um espaço pode ser modificado fisicamente, no âmbito da polivalência e versatilidade, ou até mesmo pela sua neutralidade, corroborando pontualmente no processo do desenvolvimento dos atributos funcionais ao longo dos tempos.

Estudaremos os conceitos de flexibilidade espacial, mais especificamente de adaptabilidade e polivalência no campo arquitetural residencial, tanto sob o viés da neutralidade e multifuncionalidade do espaço, não implicando alterações físicas espaciais, quanto na modificação da habitação, promovendo um movimento de partições e vedações.

Elegemos a adaptabilidade fundamentada em Lynch (1981) e Rosso (1980) porque os autores se preocupam com a adequação futura, tratando principalmente da capacidade que tem um lugar de ser adaptado facilmente a alguma troca futura em sua função. Afirmam que a adaptabilidade é uma preocupação de todas as culturas, e que, para efetivá-la, são levados em conta valores culturais e conhecimentos.

Um dos problemas fundamentais na contemporaneidade se concentra na ordem da projeção e da produção habitacional multifamiliar, por não responder eficientemente aos ideais de necessidades dos usuários, não estabelecendo laços de identidade pessoal, apontando um déficit sentimental do habitat para com os seus residentes.

Ancorados nas reflexões de Marc Bloch (1965), reconhecemos que flexibilidade é um conceito antigo por encontrar-se nas origens da habitação, por ser muito ancestral a ideia de que um habitat possa se adequar com facilidade às transformações da vida humana. A casa era idealizada e construída pelas próprias pessoas, o que acarretava numa materialização do espaço personalizado, muitas vezes adaptável e evolutivo, havendo

um equilíbrio entre aquilo que necessitavam com os meios que dispunham para construir.

Vale lembrar que remete aos nossos ancestrais o costume de nomadizar, onde os povos moviam-se de acordo com as quatro estações sazonais anuais, transportando levemente móveis multiuso, incluindo edifícios – habitat. Um edifício flexível pode ser uma arquitetura como instalação.

Na Europa, os primeiros sinais de flexibilidade encontramos em Cornelius Meyer (WERNER, 1993, p. 92), engenheiro hidráulico e inventor de origem holandesa, que no século XVII desenhou duas gravuras onde configurava um exemplo de habitação de uma só divisão, num livro destinado a novas invenções intitulado *Nuovi Ritrovamenti*.

Importante sublinhar que a flexibilidade espacial foi imposta também no campo do urbanismo, como ocorreu no planejamento da reconstrução da Baixa Pombalina em função do Terremoto de 1755 que arrasou a cidade de Lisboa. De acordo com o plano, os novos usos, tais como os serviços, eram impetrados na maioria das habitações, intervindo com modificações mínimas e contemplando

usos diferenciados em épocas consecutivas. Até hoje, esse centro histórico lisboeta contempla comércio e habitação em grande escala.

Cabe ressaltar que nos períodos que antecedem ao século XIX, a conformação da habitação tanto era idealizada pelos próprios usuários quanto, muitas vezes, construída, ressaltando a personalização daquela arquitetura, que poderia ser adaptável e evolutiva. Havia equilíbrio entre aquilo que necessitavam e os meios que dispunham para erigi-la.

Com o advento da Revolução Industrial a partir do século XIX, houve uma incitação de migração das pessoas em grande escala, estimulando a habitação massificada com o estabelecimento de novas tecnologias e materiais construtivos. Em decorrência desses fatos, distancia-se o habitante do processo de concepção e construção de seu habitat.

Recorremos ao pensamento de Lucio Costa sobre o edifício - a morada do homem (GRAEFF, 1976, p.5), pois sua concepção e produção representam um problema basal para o arquiteto. Por não responder, eficientemente, às necessidades dos seus usuários, no âmbito particular, consolida um quadro de insa-

tisfações, por não individualizar as afinidades e, sobretudo, a identidade pessoal dos seus habitantes.

O edifício constitui o produto mais característico da arquitetura. É através dele que a arquitetura se relaciona com a vida dos homens em suas diversas manifestações. Do nascimento à morte, da maternidade ao túmulo, o homem atravessa o tempo da sua existência trabalhando, repousando, cultivando divindades e memórias, brincando e sofrendo, no abrigo dos edifícios construídos para proteger e favorecer o exercício que a vida requer.

Com o aparecimento do Movimento Moderno na Arquitetura nos anos 1920, houve uma tentativa de aproximação entre o habitante e a sua residência, introduzindo o conceito de flexibilidade no âmbito da construção, por meio da independência da estrutura da alvenaria, permitindo, através da planta livre, uma melhor distribuição espacial interior e grandes dimensões.

No contexto urbano brasileiro, a partir de 1936, as flexibilidades espaciais são incorporadas nos projetos arquitetônicos em habitações multifamiliares de São Paulo, sob a influência dos cinco pontos da Arquitetura Moderna. Os arquitetos Álvaro Vital Brazil e Adhemar Marinho projetaram o primeiro edifício

sob esse princípio – o Edifício Esther, consolidando um caráter multifuncional (apartamentos com plantas que permeavam a flexibilidade, escritórios e lojas), em função da imprecisão do programa. Em 1944, o arquiteto Rino Levi projeta o edifício Prudência, no bairro Higienópolis. O projeto, no que compete às unidades habitacionais dos andares, propõe um diferencial: os setores social e íntimo foram concebidos dentro dos princípios da planta inteiramente livre, possibilitando aos proprietários organizar [flexibilizar] suas conformações internas por meio de divisórias ou armários, permitindo a personalização da casa.

A partir da década de 1950, quando Affonso Eduardo Reidy concebeu o Conjunto Residencial Pedregulho, no Rio de Janeiro, outros profissionais brasileiros de diversos estados, estreitaram os seus laços com a inserção das flexibilidades espaciais no campo projetual habitacional, principalmente nos grandes centros urbanos. Ao longo das demais décadas do século XX e do século XXI, inúmeros edifícios foram materializados sob a égide das flexibilidades espaciais nas grandes urbes brasileiras. Distinguímos também expoentes da arquitetura brasileira que militaram em favor dessa

flexibilidade com enfoque na pré-fabricação, como Vilanova Artigas, Paulo Mendes da Rocha e Fábio Penteadó no Conjunto Habitacional CECAP “Zezinho Magalhães Prado”, em Guarulhos.

A partir da década de 1970, as paredes de concreto celular entram em evidência no campo habitacional e se aprimoram tecnologicamente, tornando-se mais leve a sua montagem, viabilizando a construção e estimulando projetos com potencial de flexibilidade. Projetos de ponta sob esse viés foram desenvolvidos na década de 1990, como o “Condominium Club Ibirapuera”, de Königsberger e Vannucchi e, na primeira década do século XXI, o “Max Haus” concebido por Rocco Arquitetos Associados, ambos realizados em São Paulo. Este último intitula e grifa sua planta como uma arquitetura aberta, permitindo que altere a conformação do apartamento no decorrer dos anos. Destacamos o também paulistano “Edifício Fidalga”, idealizado pelo escritório Triptyque, por sublinhar as conformações espaciais dos apartamentos no formato de contêineres, admitindo também vários arranjos nos layouts.

O Projeto Vila Serra do Navio

O Amapá é um estado no Norte do Brasil que faz fronteira com o Suriname, a Guiana Francesa e o Oceano Atlântico. A floresta amazônica abrange uma grande parte da sua área e o rio Oiapoque faz parte da sua fronteira ao Norte. No Sul, a capital Macapá, é situada à beira-mar. De uma maneira concisa, a gênese histórica de nossa localidade em estudo remete-se a três etapas da descoberta do minério de manganês:

1. A sinalização de ocorrência da existência de minério de manganês em 1934, no vale do rio Amapari;

2. A descoberta das jazidas de minério de manganês de alto teor na Serra do Navio;

3. A constatação de que esta descoberta era de importância econômica para o país, sendo declarada reserva nacional. Nesse contexto, a Indústria e Comércio de Minérios S.A. (ICOMI), em 1947, consagra-se vencedora numa concorrência internacional visando o arrendamento das jazidas de manganês e se instala na Serra do Navio, distante cerca de 200 km de Macapá e do Rio Amazonas, que banha a capital.

Em contrapartida, a empresa comprometeu-se a construir, em prazos exíguos,

acampamentos provisórios para frentes de trabalho, porto fluvial, estrada de ferro, instalações industriais para a extração do manganês e, sobretudo, duas vilas residenciais para os empregados da Companhia e respectivas famílias. Em 1954, começam a ser construídas as instalações industriais, o embarcadouro e a ferrovia. As obras são concluídas em 1957. Em 1955, o arquiteto Oswaldo Arthur Bratke, participou da concorrência para desenvolver o plano urbanístico, a convite da ICOMI, para a criação da Vila Serra do Navio. Inicialmente, o arquiteto fez um mapeamento de núcleos urbanos similares implantados em regiões com características semelhantes ao Amapá, encontrando algumas referências projetuais acessíveis, porém incompletas [por ter pouco a se inspirar] na Venezuela e no Caribe, mas apontou experiências negativas que poderiam ser evitadas em seu projeto. A área preservada para a mineração era de 2500 ha, e de 2300 ha para indústria e social.

O lugar onde seria implantada a Vila caracteriza-se por uma área plana, distante de inundações sazonais, mas com intensa neblina matutina nas proximidades do Rio Amapari. Bratke optou por um vale resultante da conformação de duas elevações, pois era um local privilegiado

pela ventilação e tinha alguma visão da paisagem.

No período, apesar da existência de metrôpoles urbanizadas na Região Amazônica, nossa área de estudo povoava-se por famílias alojadas em habitações de madeira sobre palafitas com telhados de sapé, muitas vezes implantadas à beira rio ou nos espaços abertos das roças, assegurando uma distância da mata em função da queda das árvores.

O homem a quem destinava essa Vila, em decorrência da escassez de mão de obra local, adviria de contingentes estranhos a procurar serviço nessa empreitada, sem relações estreitas com a vida na floresta, e isso se rebate arquitetonicamente em seu habitat. Convém lembrar que o caboclo amazonense dormia em rede, enquanto que os migrantes do Centro-Sul do país em cama. Mesmo assim, Bratke tinha noção de que as informações advindas da mídia influenciavam as pessoas dos mais afastados confins.

O arquiteto entendeu que o princípio de que uma implantação urbana deve ser feita à feição de seu morador e não por uma imposição à qual ele tenha que se adaptar, além de ser balizada pelas



Figura 1 - Vista Aérea de Vila Serra do Navio.
Fonte: Segawa, Hugo, Dourado, Guilherme Mazza. Oswaldo Arthur Bratke.

condições físicas da região, do habitat do homem e seu *modus vivendi*, bem como à luz dos materiais disponíveis na região, dos meios de transporte e de comunicação. Importante ressaltar também que essa comunidade inicialmente seria fechada a terceiros, seja para comércio, serviços e moradia. Com fundamentação nessas premissas sugeriu-se que a Vila tivesse um centro e dois núcleos contemplando casas e zonas de uso. No âmbito das residências, deveriam ser propostas tipologias diferenciadas para atender a uma diversidade de casos.

Num pré-dimensionamento, a área a ser ocupada era de aproximadamente 100 ha. Os serviços compreendiam planos

de arruamento, de redes de água potável, de águas pluviais e de água para extinção de incêndios, de esgotos, de eletricidade pública e domiciliar, além de centro cívico, complexo educacional, hospital, e centro esportivo.

O desenho de implantação da Vila seguia o eixo Norte-Sul, conformado por um centro e, em suas extremidades, por dois núcleos habitacionais de dimensões distintas em formato orgânico. A organização do plano decorre de vias de distribuição envolvente em cada núcleo habitacional, que mantinham uma margem de distância [e segurança] da mata envoltória. Essas vias continham as quadras que geram segundas envoltórias,

sobretudo com a previsão de vielas convergentes, permitindo o fluxo exclusivo de veículos de lixo, ambulância, serviço de incêndio e mudanças, garantindo a segurança do pedestre e ligando-se ao centro do conjunto, onde estão implantados o estádio e as quadras desportivas. No “núcleo norte” concentram-se as habitações da classe operária, com um centro entendido como “ponto de encontro de seus moradores”, constituído por praça cívica, social e religiosa, centro comercial, escola de curso primário, hospital e alojamentos para solteiros; já no “núcleo sul”, há as habitações destinadas aos funcionários graduados e de pessoal de nível médio, recepção, casa de hóspedes e alojamentos de funcionárias solteiras. Nenhum edifício de uso coletivo deveria distar mais de 500 metros das diversas casas (Figura 1).

As Habitações Unifamiliares e suas Flexibilidades Espaciais

A orientação de implantação das habitações seguia o alinhamento Leste-Oeste em decorrência da situação equatorial da Vila, com aberturas preferencialmente nas fachadas Norte e Sul, compatibilizadas aos ventos dominantes de Leste e Nordeste, alinhando as fileiras de casas

na direção mais favorável, sobretudo tirando proveito da brisa à noite.

O assentamento da Serra do Navio foi concebido em habitações isoladas e geminadas, implantadas com desalinhamento dos volumes, quebrando a monotonia, fugindo da simetria, e possibilitando a conformação de espaços mais íntimos e agradáveis, evitando o adensamento demográfico exagerado, diante de um lócus com sentido espacial de características especiais.

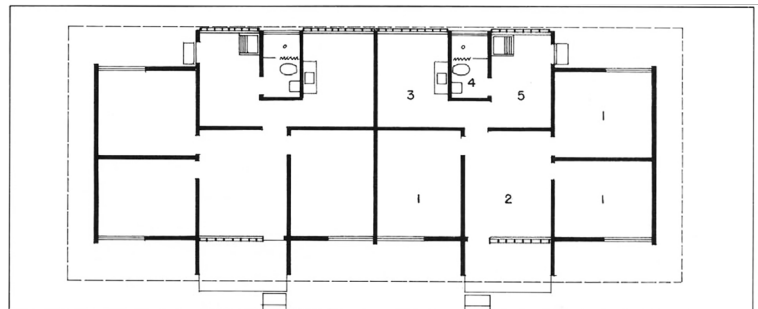
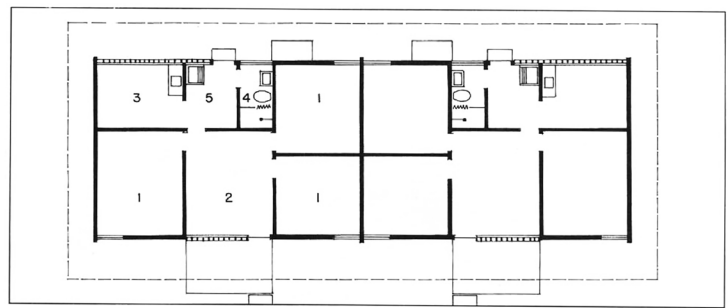
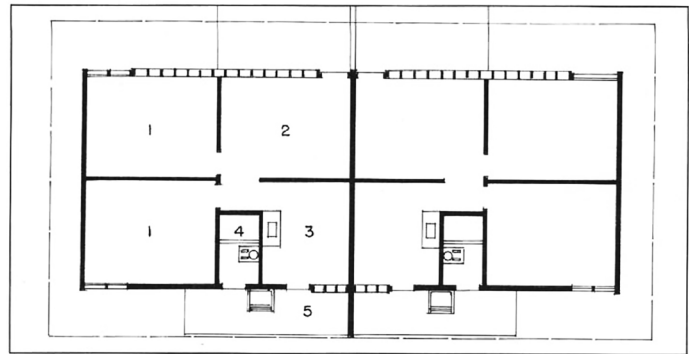
A proposta contemplava os padrões de casa para operários e para funcionários graduados com diferentes estruturas familiares. O dimensionamento das partições internas estava de acordo com as medidas de uma cama, pelo conforto promovido em substituição à rede, mobiliário adotado naquela região pela maioria dos usuários.

A “parte norte” abarca as habitações geminadas duas a duas, unidades destinadas à classe operária. Foi idealizada essa proposição arquitetônica viabilizando o convívio entre os operários, bem como por serem econômicas tanto na construção quanto na manutenção, otimizando o espaço construtivo naquele grande entorno verde. Os três tipos de habitação propostos foram: tipo “A” (sala, dois

quartos, banheiro, cozinha e serviço) (Figura 2); tipo “B” (Figura 3) e “C” (Figura 4), ambas de três quartos, mas com conformações espaciais diferenciadas.

Nas plantas das unidades habitacionais havia dois acessos ao banheiro, um dentro (habitações operárias tipo “B” e “C”) e outro externo à edificação (habitação tipo “A”), contemplando os usuários que não tivessem o hábito desse espaço nas partes internas da casa. Mediante a assimilação do uso do sanitário, este poderia se reverter para a parte interna da residência. Um dos modelos das plantas mantinha o mesmo perímetro, porém permitia flexibilidades espaciais em vários arranjos nos compartimentos habitáveis, mantendo como espaços fixos as áreas molhadas, mas mesmo assim, admitindo mudança na distribuição das locações das louças sanitárias. Outras se diferenciavam pelo tamanho, permitindo até mesmo expansões (Figura 5).

Na “parte sul” da vila agrupam-se as habitações isoladas destinadas à classe de “funcionários graduados e de nível médio”. Estas divergem das habitações dos operários pelo tamanho e o maior número de ambientes. Há dois partidos arquitetônicos distintos que as definem.



Ambas são compostas por três quartos, sala, cozinha, área de serviço contígua a um pátio, dependências de serviço (quarto e banheiro de empregado).

Ressalta-se que na tipologia “A” há um terraço coberto privativo que desempenha a triagem da residência, entre os setores íntimo, social e de serviço (permitindo

Figura 2 - Habitação Operária Tipo “A”.
Sem escala

Figura 3 - Habitação Operária Tipo “B”.
Sem escala

Figura 4 - Habitação Operária Tipo “C”.
Sem escala

Fonte: Segawa, Hugo,
Dourado, Guilherme Mazza,
Oswaldo Arthur Bratke.

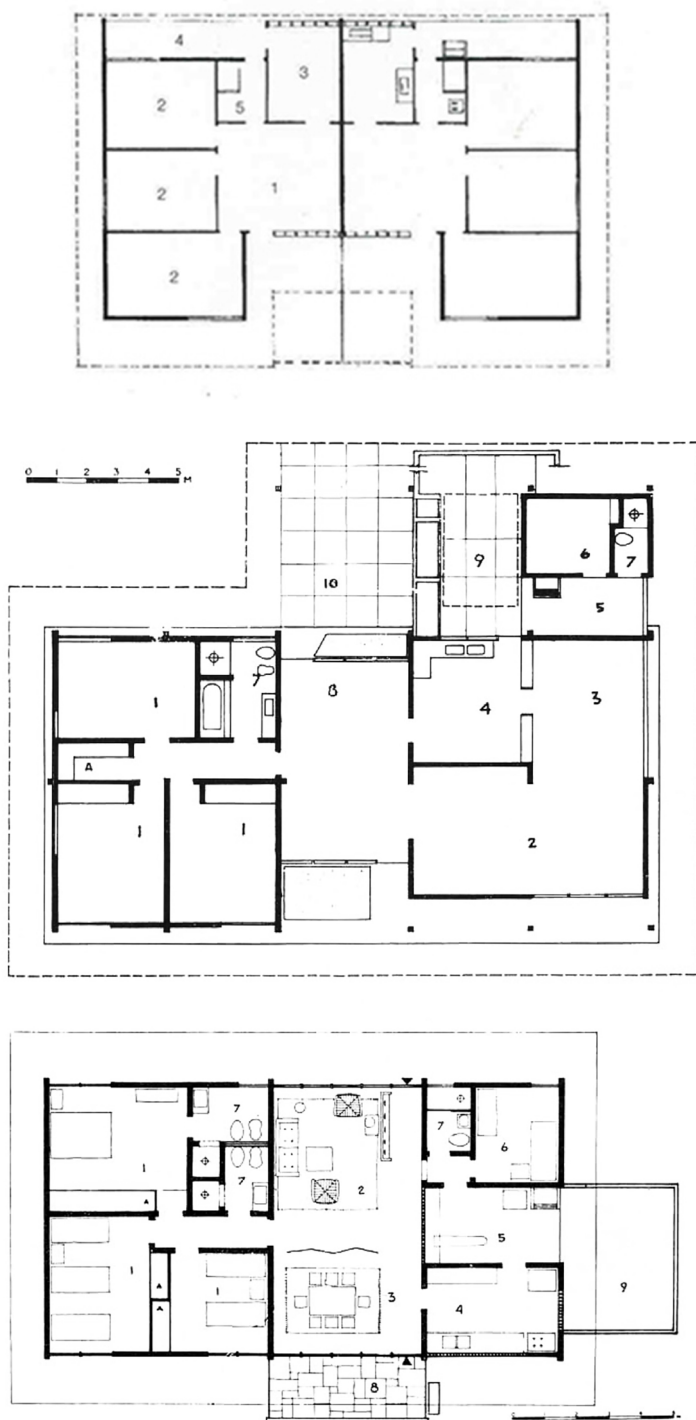


Figura 5 - Habitação Operária "Tipo A" e sua Expansão. Sem escala.

Figura 6 - Habitação "Funcionário Graduado e de Nível Médio" Tipo "A".

Figura 7 - Habitação "Funcionário Graduado e de Nível Médio" Tipo "B".

Fonte: Segawa, Hugo, Dourado, Guilherme Mazza. Oswaldo Arthur Bratke.

acessá-los independentemente); no setor íntimo há somente um banheiro que atende aos dois quartos e um closet na circulação; no setor social, a sala em "L" é conformada por dois ambientes distintos, o de estar e o de jantar, sendo que este último interage contiguamente com uma cozinha tipo americana; no setor de serviço há um pátio coberto adjacente à área de serviço (Figura 6) e um abrigo para veículos. Na tipologia "B", as conformações espaciais diferem por existir dois banheiros no setor íntimo, sendo um deles privado a um dos quartos; no setor social há um terraço contíguo ao acesso social (Figura 7).

Na planta da habitação Tipo "A" constatamos que a inserção do terraço desempenha papel de triagem, dividindo pontualmente a residência, destinando um dos lados para o setor íntimo e, do outro, os setores social e serviço. A proposta admite uma flexibilidade espacial no âmbito da polivalência em seu espaço físico, podendo ser um espaço curinga mantendo-se o mesmo perímetro. Isso ocorre em virtude de aventar-se a possibilidade de precisar de mais um quarto para a família que habita essa moradia, operando com apenas uma pequena intervenção: fecha-se a porta de comunicação à cozinha e constrói-se uma

parede alinhada com a circulação dos quartos. À área remanescente poderia ser atribuída a função de hall de entrada. Na planta Tipo “B”, observamos a mesma potencialidade dessa flexibilidade no contexto da sala. A inserção de um quarto nesse ambiente não compromete o desempenho funcional das circulações íntima e de serviço, garantindo a independência das mesmas.

Observamos também que o arquiteto adotou certa flexibilidade nos passos metodológicos na execução das residências em função de ter se baseado nas características físicas e climáticas da região, com alto índice pluviométrico na época das chuvas, e sob a premissa da racionalização dos processos construtivos, propondo, na estação das secas, executar as fundações, estruturas e coberturas das casas, e, no período das chuvas, levantar a alvenaria em blocos de concreto e os acabamentos sob o telhado.

Importante comentar que a bem do conforto ambiental, aliado à implantação das habitações, como citado, outros atributos vieram corroborar o partido dos ventos. Foram projetados grandes beirais que pronunciavam um grande sombreamento sobre a fachada, e a estrutura do telhado como uma camada de ar, como isolamento térmico entre a telha e o forro de madeira, viabilizando a saída de ar quente através das fenestração das fachadas. Adotaram-se partições executadas por elementos vazados, bem como a especificação de esquadrias, portas e janelas de venezianas, implantadas algumas horizontalmente na parte alta das paredes exteriores, todas protegidas por tela mosquiteiro fixa, garantindo a ventilação cruzada na edificação, contribuindo com melhores condições de habitabilidade e trazendo benefícios para os usuários (Figura 8).

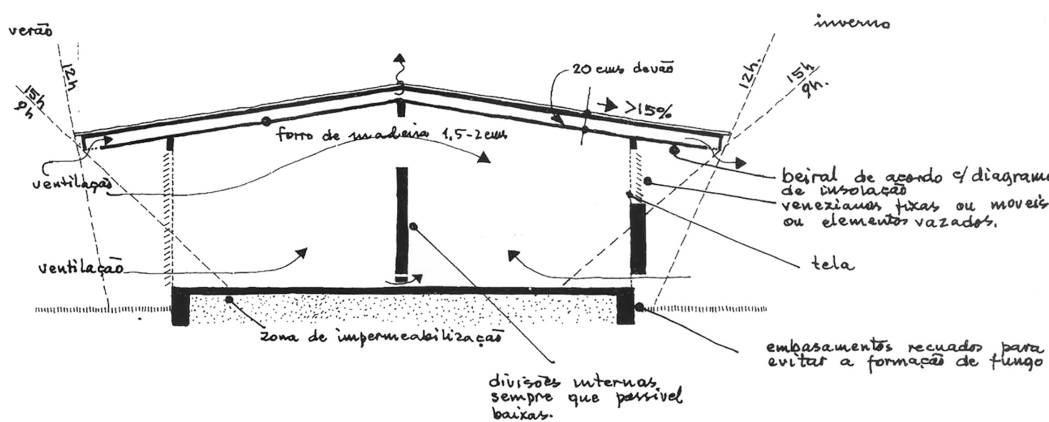


Figura 8 - Esquemas de Ventilação e Insolação nas Residências.
 Fonte: Segawa, Hugo, Dourado, Guilherme Mazza, Oswaldo Arthur Bratke.

Considerações Finais

A abordagem deste trabalho vincula a importância da história e da teoria da arquitetura na contextualização do entendimento da elaboração da qualidade arquitetônica. Nosso objetivo é enfatizar a importância do espaço na construção da cidade, onde reportamos à luz do conceito das flexibilidades espaciais sob o viés da adaptabilidade.

Diante disso, vimos na revisão de casos que a flexibilidade é não um conceito novo, destacando a polivalência de usos no espaço doméstico. Verificamos que a ideia corbusiana de procurar um fundamento intelectual, no que compete à concepção, à produção e à construção de residências modernas em série, possibilitou acomodar a estrutura [concebida pré-fabricada e completamente independente das partições externas e internas], as conformações espaciais [apropriações internas e independentes do uso], personalizando-as [flexibilizando-as] ao gosto dos moradores. Esse mote influenciou e foi adotado por vários arquitetos na Europa, Estados Unidos e Brasil ao longo deste século, levando a teste esse princípio, sobretudo nas grandes cidades.

Ressaltamos que a “adaptabilidade” nas habitações unifamiliares da Serra do Navio proposta por Bratke foi uma antevisão para aquela especificidade de programa, sobretudo por se inscrever num lugar singular como a Floresta Amazônica. Permitiu-se a participação do usuário, de todas as classes hierárquicas oriundas de todo o território nacional, a personalizar a habitação de acordo com as suas necessidades, moldando os espaços e os rebatendo arquitetonicamente. O projeto orientou-se, portanto, através da ideia de um habitat que pudesse se amoldar às mudanças da vida humana.

Assim, é importante lembrar que na casa brasileira o homem desenvolve outras atividades, diferentes daquelas desenvolvidas pelos ventos colonizadores tanto europeus como norte-americanos. Esse pensamento visa recolocar a espacialidade da arquitetura e do homem no centro dos debates e das reflexões a fim de se tentar construir um modelo brasileiro entendendo, sobretudo, as diversidades culturais continentais do nosso próprio país.

Referências

BLOCH, Marc. *Introdução à história*. Lisboa: Publicações Europa-América, 1965.

BONDUKI, Nabil. Affonso Eduardo Reidy. Lisboa: Editora Blau, 2000.

COSTA, Lúcio. *Registro de uma vivência*. São Paulo: Empresa das Artes; Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1995.

GRAEFF, Edgar. *Edifício*. São Paulo: Projeto Editores, 1976. (Cadernos Brasileiros de Arquitetura, n. 7).

HEIDEGGER, Martin. *Construir, habitar e pensar In Pensamento Humano: Ensaios e Conferências*. Petrópolis: Editora Vozes, 2006.

LYNCH, Kevin. *La buena forma de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili, 1985.

RIBEIRO, Benjamim Adiron. *Vila Serra do Navio: Comunidade urbana na Selva Amazônica: Um projeto do arquiteto Osvaldo A. Bratke*. São Paulo: Editora Pini, 1992.

ROSSO, Teodoro. *Racionalização da construção*. São Paulo: USP/FAU, 1980.

SEGAWA, Hugo, DOURADO, Guilherme Mazza. *Oswaldo Arthur Bratke*. São Paulo: ProEditores, 1997.

WERNER, Jörg. *Adaptaciones Quotidianas* In: *Quaderns 202*. Barcelona: COAC, 1993, p. 90-97.

Registro

Registro / Records

III Seminário de Arquitetura Moderna na Amazônia III SAMA

IIISAMA

Os sentidos do moderno

Entre os dias 20 e 23 de março de 2018 ocorreu em Belém do Pará, no campus da Universidade Federal do Pará, o III Seminário de Arquitetura Moderna na Amazônia, III SAMA. Esta edição sucedeu os eventos realizados em Palmas (II SAMA, 2017) e em Manaus (I SAMA, 2016). Com o tema “Arquiteturas e cidades amazônicas: o moderno e os desafios contemporâneos”, o seminário contou com um número significativo de participantes, dentre alunos de graduação, pós-graduação, docentes, pesquisadores e arquitetos, e estruturou-se em conferências, mesas de debates, palestras, sessões de comunicações e exposições (1). A realização esteve sob a coordenação do Laboratório de Historiografia da Arquitetura e Cultura Arquitetônica (LAHCA/FAU/UFPA), e contou com a participação fundamental na organização dos alunos desse laboratório, e a colaboração de outros alunos voluntários.



A abertura do seminário foi marcada pela homenagem aos engenheiros e arquitetos responsáveis pela fundação do Curso de Arquitetura em 1964, e aos professores pioneiros que deixaram seus legados nas primeiras expressões da arquitetura moderna em Belém, entre eles Camilo Porto de Oliveira, Milton Monte, Antônio Paul Albuquerque e Roberto de La Roque Soares, e os



arquitetos oriundos da UFRGS Jorge Derenji e Helio Veríssimo. A conferência de abertura foi proferida pelo arquiteto e engenheiro Alcyr Meira, Professor Emérito da UFPA, e autor do projeto do Campus desta universidade, bem como de outras obras destacadas em Belém e outros estados brasileiros. Além deste arquiteto, foram conferencistas no III SAMA a professora Ana Lucia Vieira dos Santos da UFF, o professor Fernando Luiz Lara da UFMG/UT, e o professor Hugo Segawa, da USP.



Ao longo dos três dias, apresentaram-se ao público participante, temas instigantes relacionados ao debate sobre o moderno na Amazônia brasileira em distintas aspectos: no arquitetônico, urbanístico, paisagístico, e suas ressonâncias no contexto contemporâneo em vários estados da região. Deste modo, buscou-se ressaltar a necessidade de se consolidar as pesquisas na área, contribuindo para a difusão do conhecimento produzido, e a necessidade da construção de abordagens sobre o moderno na Amazônia hoje, e seus instrumentos conceituais, teóricos e de legislação adequados para pensar e intervir na realidade local.



A congregação de pesquisadores, professores e alunos de vários estados da Amazônia neste III SAMA, contribuiu para a consolidação deste espaço como um fórum de debates necessário na região. Temas como história, sustentabilidade, preservação, paisagem moderna, interfaces do moderno entre arte e arquitetura, e a relação do espaço amazônico no contexto latino americano, foram tratados nas diversas falas dos conferencistas, palestrantes e nos trabalhos apresentados.



No último dia do seminário, ocorreram lançamentos de livros de pesquisadores do grupo SAMA. A professora Patrícia Orfila da UFT, lançou o livro “Modernidades tardias no Cerrado”, e na noite de encerramento, foi apresentado o segundo número da Revista Amazônia Moderna e livro a ser lançado em breve, com os artigos dos demais pesquisadores que compuseram as mesas de debates dos estados, constando de trabalhos do Pará, Amazonas, Roraima, Acre, Amapá, Mato Grosso, Tocantins, Maranhão e Rondônia.



Ainda constando da programação do seminário, foi realizada no sábado, dia 24/03, visita às Avenidas Presidente Vargas e Nazaré, localizadas na área central da cidade, espaços emblemáticos de processos de modernização da capital paraense na primeira metade e início da segunda metade do século 20. Os participantes puderam conhecer obras de referencia da arquitetura moderna em Belém, como o edifício Manoel Pinto da Silva e a residência do arquiteto Alcyr Meira, que recebeu os participantes, e durante mais de uma hora ministrou uma aula histórica sobre este projeto e do edifício sede do Paysandu Sport Clube, também de sua autoria.



Foi possível constatar na visita à avenida Presidente Vargas, o estado de abandono em que se encontram vários edifícios construídos entre o final da década de 40 e os anos 60, como a sede do antigo IAPI do arquiteto Edmar Penna de Carvalho. Diante dessa e de outras obras da arquitetura moderna, que exigem atenção imediata de parte das instâncias competentes, o fórum de encerramento do III SAMA divulgou a Carta de



III SAMA logo; Mesa de abertura, Akel Fares Filho (presidente CAU/PA), Ana Cláudia Cardoso (coordenadora PPGAU UFPA), Marcos Cereto (UFAM), Celma Chaves (UFPA e coordenadora Geral do III SAMA), Jorge Eiró (vice diretor FAU/UFPA) e José Júlio Lima (vice-coordenador); Homenagem a Camilo Porto de Oliveira na sessão de homenagens aos arquitetos; Conferencistas (em sentido horário): Alyr Meira (UFPA), Ana Lúcia Vieira dos Santos (UFF), Fernando Luiz Lara (UFMG/UT) e Hugo Segawa (USP); Mesa redonda “Arquitetura Moderna na Amazônia II”: à esquerda, Cybelle Miranda (mediadora, UFPA), José Alberto Tostes (UNIFAP) e Cláudia Nascimento (UFRR); à direita, Josélia Alves (UFAC), Graciete Guerra (UFRR) e Márcio Baraúna (UFRR); Mesa redonda “Arquitetura Moderna na Amazônia I”: à esquerda, Renato Gama-Rosa (mediadora, Fiocruz), Marianna Cardoso (UFT) e Guiliano Orsi (UFT); à direita, Grete Pflueger (UEMA), Marcos Cereto (UFAM) e Ricardo Castor (UFMT); Exposições de trabalhos de temática “Arquitetura Moderna”; Sessões de comunicação; SAMATour Belém; Participantes reunidos na Residência do arquiteto Alyr Meira durante a realização do SAMATour; Encerramento reunindo participantes, conferencistas e organizadores do evento.

Fotos: Rebeca Ferreira [LAHCA-FAU/UFPA]

Artigo publicado em maio de 2018 no Portal Vitruvius, ver em: CHAVES, Celma. Os sentidos do moderno - III Seminário de Arquitetura Moderna na Amazônia. Drops, São Paulo, ano 18, n. 128.08 evento, Vitruvius, mai. 2018 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/drops/18.128/6995?fbclid=IwAR0dQqdm88uKNNQg-d8ZOnWUwvDxdul1zEYjhbM0VvZGPA7yZ2vBJDHRrEPTw>>.

Belém, na qual solicita a proteção a esses imóveis e, especialmente à Casa Bittencourt, projeto do engenheiro e arquiteto Camilo Porto de Oliveira dos anos 50, que se encontra ameaçada, já que o terreno onde se localiza foi fracionado e vendido a construtoras, e a casa posta à venda. A carta está sendo encaminhada aos órgãos competentes para as devidas providências, pois já existe um pedido de tombamento desse exemplar na Fundação Cultural do Município de Belém – FUMBEL, departamento de Patrimônio Histórico do Município.

Encerrando o seminário, foi lida pela professora Graciete Guerra da Costa da Universidade Federal de Roraima, a carta de solicitação para a realização do IV SAMA na UFRR, com a concordância unânime dos participantes presentes, mantendo, assim, o firme propósito de desenvolver o conhecimento, a pesquisa e avançar com os programas de pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo na Amazônia brasileira.

1

Compuseram a exposição “Arquitetura Moderna” os trabalhos aprovados pela comissão científica do III Seminário de Arquitetura Moderna na Amazônia; pôsteres da disciplina Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo, referente às casas e edifícios modernos em Belém, organizados pelo Laboratório de Historiografia da Arquitetura e Cultura Arquitetônica – LAHCA (coordenação de Celma Chaves); pôsteres do Laboratório de Memória e Patrimônio Cultural – LAMEMO, referente a grandes nomes da arquitetura local de repertório moderno (coordenação de Cybelle Miranda); exposição fotográfica artístico-documental sobre a arquitetura moderna em Belém, de autoria dos alunos da disciplina Fotografia (coordenação Jorge Eiró); exposição “Casas Exumadas”, com redesenhos de notáveis exemplares

Pela proteção e tombamento da “Residência Bittencourt”



Carta aberta do III Seminário de Arquitetura Moderna na Amazônia – III SAMA
III SAMA Participantes do evento
Belém 23 de março de 2018.

Entre as décadas de 1940 e 1970, o engenheiro e arquiteto Camilo Porto apresenta uma participação decisiva na conformação de um ideal moderno em Belém. Em quase quatro décadas, esse profissional projeta e constrói um número significativo de edifícios residenciais, institucionais, e projetos de reformas, incorporando diversas soluções, elementos e formas da arquitetura moderna brasileira. As novas formas, programa arquitetônico e os novos clientes em ascensão, passam a demandar espaços diferenciados que paulatinamente transformam parte da paisagem da cidade.

Nos últimos anos, o desaparecimento de um número considerável de obras de autoria de Camilo Porto de Oliveira e de outros arquitetos e engenheiros do período moderno, evidencia a necessidade urgente de medidas de proteção para esses edifícios. Esses exemplares são

valiosos testemunhos de um momento histórico de transformação da cultura arquitetônica na cidade de Belém, e materializam um processo mais amplo de modernização, não apenas de um modo de habitar, mas também da estrutura física em áreas centrais da cidade.

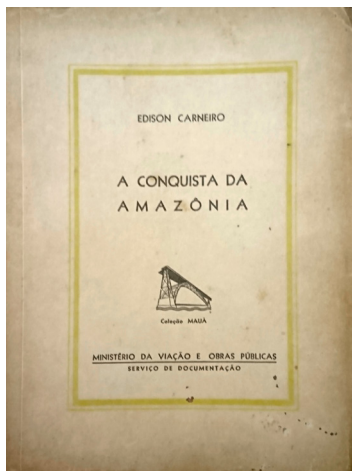
Considerando a iminente desaparecimento ou descaracterização de mais exemplares da arquitetura moderna, o grupo SAMA, propõe a intensificação de ações para que se inicie o processo de tombamento da “Residência Bittencourt”, obra de Camilo Porto da década de 1950, localizada na Avenida Almirante Barroso.

A ‘Residência Bittencourt’ apresenta os elementos figurativos característicos de outras casas do arquiteto e engenheiro. Nessa casa, utiliza a cobertura em dois planos inclinados como uma fina casca que tem função estrutural. A marquise converte-se em um apoio, como uma extensão do espaço interior; os pilotis saem do espaço interno para formar com as marquises um conjunto que cobre uma área ajardinada e uma fina lâmina de água, que evoca os ambientes pitoresco-ecléticos do início do século, presentes em praças da cidade de Belém. É um exemplar que, por suas qualidades estéticas, compositivas e estruturais, e seu valor histórico e cultural, deve ser preservado como uma legado da história urbana e arquitetônica de Belém.

Nesse sentido, reiteramos a importância de medidas que possam garantir, junto aos órgãos competentes, a proteção desta obra que é um exemplar emblemático da arquitetura moderna na cidade. Solicitamos então a abertura de novo processo de tombamento para a salvaguarda desta residência, para que não se repita o que já vem ocorrendo com outros importantes edifícios modernos na cidade.

Publicações

Publicaciones / Publications

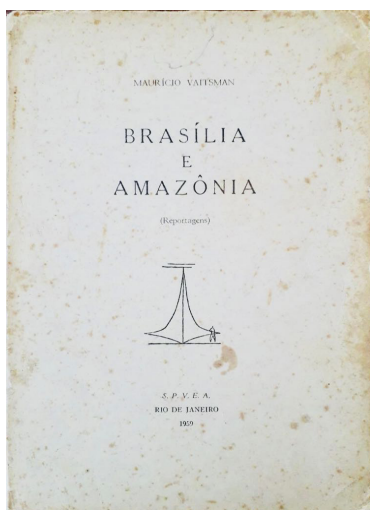


CARNEIRO, EDISON. A conquista da Amazônia. Rio de Janeiro: Ministério da Viação e Obras Públicas, Serviço de Documentação, 1956. 116 p.

Conforme explicação do autor, o livro resulta de três viagens à Amazônia em 1954 e 1955 a serviço da então Campanha de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (hoje CAPES), em missão conjunta da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) e do Instituto Nacional de Imigração e Colonização (INIC), como membro da “Comissão Carapanã”, um grupo técnico encarregado de estudar a localização de novas colônias agrícolas no vale do rio Amazonas. As observações, complementadas com dados coletados à posteriori, “foram feitas durante essas três viagens, em contato direto com a terra, a gente e as vicissitudes da Amazônia”, no registro de Carneiro.

O livro é dividido em oito capítulos: “Os escravos do rio”, “A população da Amazônia”, “Amazônia – capital Belém”, “O cavalo de Átila” (sobre devastação e reflorestamento), “O quadro agrícola”, “Economia predatória”, “A sabedoria popular” e “Perspectiva”, concluindo com “Notas finais”, na qual o autor descreve o recorte geográfico, a composição da “Comissão Carapanã” e uma bibliografia que pode ser considerada o estado-da-arte sobre a Amazônia na primeira metade da década dos anos 1950.

Edison Carneiro (Salvador, 1912 – Rio de Janeiro, 1972) formou-se em Ciências Jurídicas e Sociais pela Faculdade de Direito da Bahia em 1936. foi escritor, jornalista, poeta, etnólogo e jurista, considerado um dos maiores estudiosos de assuntos afro-brasileiros.



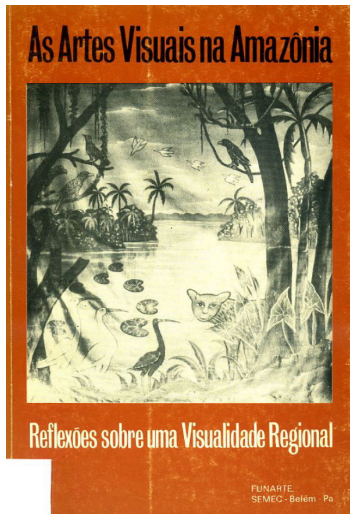
VAITSMAN, Maurício. Brasília e Amazônia: reportagens. SPVEA, 1959. 140p. S/ilust. S/ISBN.

O livro reúne uma série de reportagens publicadas em jornais cariocas no final de 1958 e o início de 1959 sobre a mudança da Capital Federal do Rio de Janeiro para Brasília. É um registro histórico sobre a integração da Amazônia e o cenário sobre a interiorização da Capital da República.

São vinte e duas reportagens que retratam diversos momentos e os possíveis benefícios e malefícios da necessária interiorização. As reportagens apresentam desde as ações pioneiras do então Presidente Juscelino Kubitschek para a construção de Brasília, o famoso encontro dos amigos no “Juca’s Bar” no Rio de Janeiro que determinou a construção do Catetinho e a opinião da oposição ao Governo JK.

Após as reportagens apresentarem o status das construções na Nova Capital, os capítulos seguintes registram a evolução da construção da Rodovia Belém - Brasília com as etapas, os fatos e os personagens. As dificuldades encontradas na logística da obra frente ao território, o encontro das duas frentes da construção - vindas do Norte e do Sul na cidade de Açailândia/MA em 1959, a conquista da Floresta como um território a ser desbravado e finaliza com perspectivas para o País da conexão entre São Paulo e a Amazônia.

Maurício Vaitsman foi jornalista e redator-chefe de importantes jornais no Rio de Janeiro e Diretor da Agência Nacional em 1961.



URIQUES, Evandro Vieira (org.). *As artes visuais na Amazônia: reflexões sobre uma visualidade regional*. 1985. 188p. ilus. ISBN 85-246-0019-5

Nos dias 8 e 9 de novembro de 1984, o Instituto Nacional de Artes Plásticas da Fundação Nacional de Arte - FUNARTE realizou em Manaus o «1º Seminário sobre as Artes Visuais na Amazônia» em paralelo ao 7º Salão Nacional de Artes Plásticas.

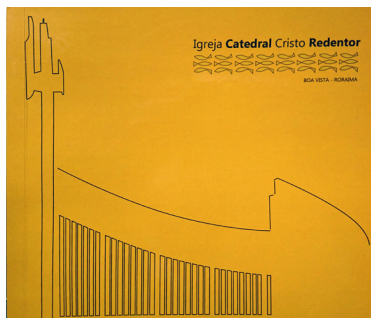
O seminário reuniu personalidades importantes no cenário nacional e dos estados do Amazonas e Pará, com a apresentação de treze conferências com a reflexão e a prática nos vários aspectos da temática.

O livro é fruto deste seminário e foi o primeiro volume da Coleção “Contrastes e Confrontos” organizado pela Comissão Nacional de Artes Plásticas como um espaço para discussões nacionais em contraponto com a regionalidade.

As conferências foram transcritas e revisadas pelos autores ao formato do livro e são um importante registro sobre o momento cultural na região na «década perdida».

A apresentação do livro é feita por Paulo Estelita Herkenhoff Filho com artigos de reconhecidos nomes no cenário nacional, como Berta Ribeiro, Carlos Zílio, Aline Figueiredo, Ana Margarete Heye e Miriam Limoeiro. Entre os autores presentes no livro dos estados do Amazonas e Pará estão Vicente Cecim, José Joaquim Marques Marinho, Renan Freitas Pinto, Osmar Pinheiro Júnior, Joaquim Alfredo Loureiro e Thiago de Mello.

Cabe destacar no livro o artigo, “Arquitetura de Morar na Amazônia” do arquiteto Severiano Mario Porto.

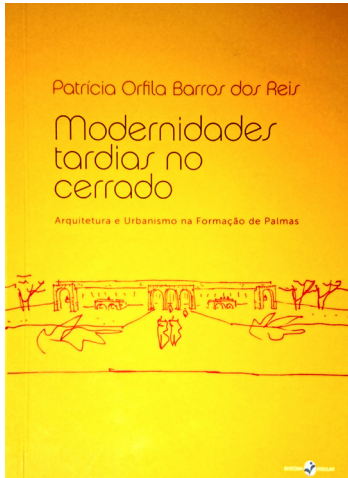


PREFEITURA MUNICIPAL DE BOA VISTA. **Igreja Catedral Cristo Redentor**. Boa Vista: Gráfica Ióris, 2011. 54 p. ilus.

A catedral de Boa Vista foi construída entre 1967 e 1972 e efetivamente terminada em 2011. A publicação celebra sua conclusão, registrando um bom conjunto de fotografias de época, do contexto da cidade ao andamento da obra, bem como documentos relativos à sua concepção e execução. Embora diagramado em pequeno formato, o livro reproduz perspectivas das várias propostas do autor do projeto, o padre italiano Mário Fiameni.

Além do informe dos fatos relacionados à concepção e construção da catedral, o texto redigido por Gersika do Nascimento Bezerra e padre Raimundo Vanthuy Neto enfatiza as dificuldades da execução da obra frente às limitações dos recursos disponíveis, da mão-de-obra pouco qualificada que se formou no canteiro a partir do esforço dos envolvidos no processo e dos materiais para construção e acabamento – vindos do Brasil e do exterior –, em quase tudo importado senão os insumos brutos. Enfatiza-se a condição formadora de operários locais para a construção civil que as obras da catedral ensejaram: nativos e migrantes, boa parte de nordestinos, aprendendo com os mestres responsáveis a execução de estruturas mais complexas de concreto armado.

Além da crônica de sua construção, o livro é didático na explicação dos aspectos simbólicos dos elementos da Catedral e do seu interior, também na decoração.



REIS, Patrícia Orfila Barros dos. *Modernidades tardias no cerrado: arquitetura e urbanismo na formação de Palmas*. Florianópolis: Editora Insular, 2018. 208 p. ilus. ISBN 978-85-524-0041-7

Derivado de tese defendida no programa de pós-graduação em História Social do Instituto de História da Universidade Federal do Rio de Janeiro em 2011, é dos primeiros e poucos trabalhos acadêmicos de porte sobre a capital do Tocantins que ganha formato de livro. A análise sobre Palmas desenvolve-se diante da indagação sobre as noções de modernidade, modernismo, modernização e moderno, filtrando a compreensão sobre a nova capital e seus discursos – visíveis ou invisíveis – através da literatura, da filosofia, da história, das ciências sociais, da arquitetura e do urbanismo.

O 1º capítulo é uma remissão à Paris de Haussmann e às capitais Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Goiânia, Brasília e Palmas. O 2º capítulo resgata e relativiza a narrativa oficial da criação de Palmas e busca identificar uma genealogia urbanística com os precedentes de Goiânia e Brasília. O capítulo 3 analisa “a tentativa de ‘formação das almas tocantinenses’” mediante o reconhecimento dos discursos e práticas manifestadas na arquitetura, urbanismo e artes. O último capítulo dedica-se à compreensão da realidade de uma cidade de cerca de vinte anos de existência em sua vitalidade e paradoxos, com um olhar histórico e antropológico de seus espaços e habitantes.

Patrícia Orfila é professora do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Tocantins, doutora Instituto de História da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Mestre em Engenharia Urbana pela Universidade Federal de São Carlos.