

Boulevard da República:
espaço republicano construído na Baía do Guajará (Belém, PA).

Boulevard da República:
republican space built in Baía do Guajará (Belém, PA).

Marcia Cristina Ribeiro Gonçalves Nunes*

Resumo: Neste trabalho iremos entender a urbanização às margens da Baía do Guajará, antigo espaço destinado a acostamento de embarcações da Província do Grão Pará, denominado de rua Nova do Imperador até a sua transformação no *Boulevard da República*, hoje denominado *Boulevard Castilhos França*. Como essa rua que fica ao lado de um porto vai adquirindo sentidos diferentes em momentos diversos na vida da cidade. Uma rua que não está desvinculada do rio, a qual se liga a diversos pontos de desembarque onde se transaciona quase todo o comércio local, tomará nova forma se transformando num *boulevard* que é cais, mantendo suas atividades com o rio e dialogando com pessoas que entram e saem das mais diferentes posições sociais em frente a pequenos negócios, lojas de todos os tipos e novos equipamentos urbanos. Um *boulevard* que está inserido na modernidade de sua época carregado de significados, se sobrepondo à cidade imperial e se pondo à uma cidade civilizada como o próprio período republicano.

Palavras-chave: *Boulevard*. Cidade. Modernidade.

Abstract: This article aims to understand urbanization on the shores of the Bay of Guajara, former space for the side of boats from the province of Grão Pará, named the Emperor's new Street until your transformation in the Boulevard of the Republic, today named *Boulevard Castilhos France*. As this street which is right next to a port will acquire different directions at various moments in the life of the city. A street that is not detached from the River, which connects to several landing points where it transacts almost all local businesses, will take new form turning into a *boulevard* that is pier, keeping its activities with the river and dialoguing with people coming in and out of the most diferentes social positions in front of small businesses, shops of all

* Doutora em História pela UFPA - Universidade Federal do Pará no Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia. Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano pela UNAMA – Universidade da Amazônia. Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela UNAMA.

kinds and new urban facilities. A *boulevard* that is inserted in your modern time loaded meanings, overlapping the imperial city and setting to a civilized town as its Republican period.

Keywords: *Boulevard*. Town. Modernity.

Introdução

Esse artigo foi concebido a partir do estudo *Rumo ao Boulevard da República: entre a cidade imperial e a metrópole republicana*, tese de doutoramento em História junto ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, sob a orientação da historiadora Maria de Nazaré Sarges, onde por meio da história da cidade, a pesquisa percorreu simultaneamente os caminhos da história e da arquitetura trazendo à cena, não somente os paralelepípedos e o concreto, mas, sobretudo, os trabalhadores, os passantes da cidade, ou seja, os principais sujeitos dessa história, sob o olhar dos gestores da cidade.

No período Imperial, Belém até 5 de setembro de 1850 foi denominada de "província do Grão-Pará". Na vereação de 1883-1886, a intendência do Grão-Pará, determina que o engenheiro da Câmara Manoel Odorico Nina Ribeiro fizesse a demarcação da légua patrimonial concedida em 1627. Foi apresentada, assim, uma planta do patrimônio – planta da cidade do Grão Pará reproduzida sob o mapa n.16, na obra de João de Palma Muniz, na qual além do levantamento da parte urbana da cidade de Belém, projetou o alongamento e o alargamento da capital do Estado do Pará, ocupando a área total da Primeira Légua. No Império, a Rua Nova do Imperador alocada por Nina Ribeiro é o lugar de cais da cidade, porto de uma cidade que havia sido aberta à navegação, entreposto que se liga a toda história. Para o aterro do litoral foram utilizados os resíduos recolhidos no trabalho de desobstrução das margens que, segundo higienistas, eram constituídos por matéria orgânica de aluviões, restos de animais, esgoto e lixo e “toda sorte de imundícies, que em grande escala são aí lançadas, já devido à incúria das autoridades respectivas, já pelos maus hábitos de nossa população” (PARÁ, 1885, p.4).

Da Europa, especialmente da França, veio o modelo de urbanismo moderno. “Capital” do século XIX, a cidade de Paris constituiu-se como um espaço privilegiado para a experimentação do espírito moderno, tal como ele se apresentava nesse momento da história ocidental (CASTRO, 2010, p.69). No final do século XIX e

início do século XX presenciou-se no Brasil a transformação do espaço público, o modo de vida, a propagação de uma nova moral e a montagem de uma nova estrutura urbana, no sentido de mostrar ao mundo civilizado que diversas cidades, e, no presente artigo, a cidade de Belém era símbolo do progresso, imagem que se transformou na “obsessão coletiva da nova burguesia” (SEVCENKO, 2003, p. 41).

No período conhecido por *Belle Époque*, período de paz na Europa, sem guerra, onde o capitalismo se expandiu no mundo inteiro, Belém foi uma das mais importantes cidades do norte do Brasil que alcançou status dessa modernidade em virtude da progressiva extração da borracha, possuindo o porto mais importante por onde essa mercadoria seria escoada. Assim, ali se instituíram financiadoras, exportadoras, bancos ingleses e americanos e muitos trabalhadores estrangeiros.

Belém não deve às águas apenas uma parte de sua beleza, mas a sua própria modelação. Não só no plano geométrico, como no plano histórico, a água é o elemento dinamizador da cidade. (...) o rio é movimento, é comércio, é sociabilidade. Num sentido mais restrito e particular, “rio” designará a baía do Guajará e o rio Guamá, pelas suas relações mais diretas e imediatas com a cidade. Desses dois acidentes hidrográficos a baía é o que mais tem influído na vida da cidade. Do seu lado estão a zona comercial e fabril, o porto e a base naval (MOREIRA, 1966, p.63-64).

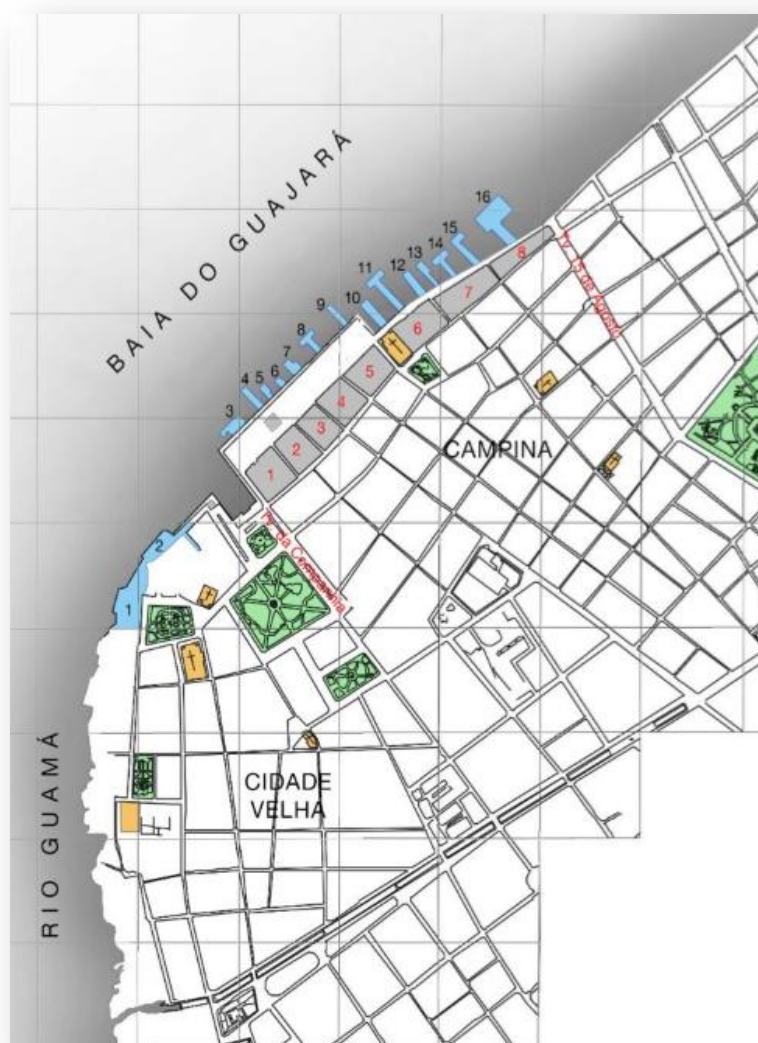
Dessa forma, o *Boulevard* da Republica será inserido na modernidade no período republicano, numa cidade necessitando acima de tudo, de um cais e de uma rua que se conecte com o rio, preparada para receber o progresso numa das áreas da cidade que passará por maiores e mais radicais transformações na sua configuração espacial.

A Rua Nova do Imperador e seus trapiches

A Belém Imperial, recebia suas águas na área aterrada da Rua Nova do Imperador, a paisagem típica dos últimos três decênios do século XIX, na qual encontravam-se casas e edificações ladeadas apenas no lado esquerdo e uma série de trapiches locados às margens da baía do Guajará após a abertura da navegação na Amazônia. Esse novo aformoseamento da paisagem urbana culminará com o suporte financeiro vindo do excedente da exportação da borracha. Essa nova rua comercial – a Rua Nova do Imperador com um “novo” porto tinha como função principal servir de entreposto comercial e servir de porta de entrada aos viajantes no vale do Amazonas, os quais até a metade do século XIX eram muito limitados, pois eram

basicamente brasileiros ou aos que obtinham a autorização para poder entrar num vale de riquezas inexploradas, onde o governo brasileiro, queria manter pra si, onde Belém era porta de entrada de seus viajantes.

Figura 01: Mapa localizando a Rua Nova do Imperador com suas 08 quadras situadas no trecho entre a Tv. Da Companhia e Tv. 15 de Agosto e seus trapiches irregulares.



Fonte: Escritório M2N Arquitetura.

Segundo William Butler Ogden, a visão que se tinha da cidade pela baía era obstruída por um amontoado de vapores e trapiches das companhias de navegação, os melhores, construídos de ferro e com cobertas de zinco. Os quarteirões fronteiriços aos cais, mantidos como “parques públicos”, pareciam abandonados pela

municipalidade, pois se via espalhadas por eles peças de maquinaria quebradas e até uma estátua, que deveria ser erguida na Praça da Constituição. Dessa forma, o porto de Belém, que havia absorvido milhares de contos de réis das diferentes instâncias administrativas e dividido opiniões de técnicos, autoridades públicas, setores privados e imprensa, chegava ao século XX muito aquém das expectativas daqueles que aportavam na “rainha do Amazonas” (FURTADO, 2015, p. 65).

Os *boulevares* existiam desde a época de Luiz XIV, houve movimentos para ampliar os perímetros da cidade por édito real. A palavra *boulevard* é um neologismo de Luís XIV derivado de *bolwerc*, baluarte, em holandês (JONES, 2009, p.186). Sigfried Giedion afirma que o Barroco tardio tinha uma capacidade extraordinária de dominar o espaço externo: tinha-se plena consciência das diferentes relações entre um edifício e outro, e ainda entre edifícios e a natureza: entre as construções e a vida orgânica (GIEDION, 2004, p.733). No século XIX esta ideia foi adotada e modificada: “quase todas as ruas eram também pavimentadas, graças também aos revestimentos mais econômicos com pórfidos¹ ou com placas de pedra”.

No século XVIII, é inconcebível viver em Paris sem ir para às margens do Sena. As mercadorias chegam pelo rio e são vendidos a partir de barcos que estão esperando para tomar a sua vez na borda de Paris, às vezes mais de um mês. É também um local de trabalho que atrai barcos de lavanderia, lavadeiras, carregadores de água e artesãos. A partir de meados do século XVIII, o aumento da atividade no rio leva a uma forma de saturação. A incompatibilidade entre as atividades econômicas e estéticas da cidade resultou na expulsão de lavadeiras e dos barcos em frente ao Louvre. Através de uma rede de canais projetados no início do século XIX - *Ourcq Canal, Canal Saint-Denis e do Canal Saint-Martin* – desviam-se as atividades comerciais para o rio norte de Paris (JONES, 2009, p. 130). Em Paris o *boulevard* vai se afastar do cais, desse comércio, criando uma nova sociabilidade dita civilizada, limpa, sem feiras, sem sujeira dos cais. No século XIX os “*bouquinistes*” - pequenos livreiros inicialmente ambulantes, depois, fixos - fazem parte integrante da paisagem histórica dos “quais” do Sena.

Enquanto o *boulevard haussmanniano* nasce como uma oposição aos cais, na distante província do Grão-Pará era diferente: o cais tinha função de comércio, de

¹ Pórfidos era o material de pavimentação utilizado na Europa com superfície plana natural que auxilia na regularidade facilitando o caminhar dos pedestres, podendo ser utilizado em calçamentos, praças, arruamentos, muros entre outros. (ZUCONNI, 2009, p. 107).

negociação, de pequenas feiras, porque o comércio se dava em torno do rio, como se fosse a rua dos mercadores. Na obra “Vivência Amazônica” Ricardo Borges observa que de início a exportação limitava-se às chamadas drogas do sertão e especiarias, bem como produtos da fauna. Como drogas de sertão entende-se: madeiras corantes e de construção, fibras, estopas, castanha, cacau, arroz, ceras, etc. Como especiarias: canela, cravo, salsa, baunilha, pimenta, urucu, salsa parrilha, anil, plantas medicinais e aromáticas, breus, resinas e tantos outros condimentos; e matérias primas farmacêuticas e de perfumaria; peixe salgado, salmoura, defumado, farinha, mixira de peixe-boi e manteiga de tartaruga (BORGES, 1986, p.427). Até o final do Império, continuava a existir um litoral irregular, junto à baía do Guajará, onde a maior parte do cais está ocupada por trapiches e pontes particulares, muitos eram os trapiches de madeira, servindo às companhias de navegação, que operavam em Belém, já que as exportações da borracha alcançaram um volume antes nunca visto.

No final do século XIX, Belém, como o Brasil em geral, foi marcada pela transformação política. Com o fim da Monarquia, entrou em cena a República a partir de 1889. Com a mudança de regime, mudou o grupo político que estava no poder, bem como a ideologia adotada: “Ordem e Progresso”. Fazia-se necessária a construção de um porto moderno, a qual foi realizada através de concorrência pública pelo Governo Federal: a primeira em 1902 e a segunda em 1906 vencida por Percival Farquhar. Paralela à construção do novo porto, aconteceu a abertura do “*boulevard*” criado na intendência de Antônio Lemos na reorganização do espaço, o que fará com que a história da cidade estabeleça elos entre a história, o urbanismo e a arquitetura. Se o *boulevard* consegue unir dois tempos, o histórico e o arquitetônico, nada melhor para compreendê-los na utilização das fontes de reconstituição dos fragmentos deste passado, estudar a paisagem urbana sob o ponto de vista de seu traçado e do seu perfil, apreender sua relação com a sociedade, pois é esta que dita a compreensão dos efeitos dos processos - tempo e mudança - e especifica as noções de forma, função e estrutura. O *Boulevard* da República se conecta diretamente com o rio.

A cidade de Belém, capital do Estado do Pará, tem em seu histórico de desenvolvimento urbano recorrentes formas de uso e apropriação do rio e da baía que circundam parte de seu território. A situação de proximidade com o rio Guamá e a baía do Guajará foi relevante para o entendimento do processo de urbanização na cidade, como de resto aconteceu com praticamente todos os núcleos urbanos antigos da Amazônia brasileira em relação à hidrografia; o rio era o ponto de contato e estruturava as relações sociais, aspectos da temporalidade da economia e seus fluxos (PONTES, 2005, p. 114).

As intervenções *haussmannianas* mudam a maneira de pensar a cidade, tomando como principal elemento a rua e criando uma rede viária composta por um tecido arquitetônico que destrói bairros insalubres e vielas. Expulsam a população residente, melhoram a higiene e a circulação, mudam a imagem da área central, e a cidade prepara-se para um novo modo de vida. A rua do século XIX destrói e modifica a rua medieval. A caixa da rua aumenta, as fachadas são reconstruídas, os trechos irregulares são substituídos por outros com desenho regular, geométrico e reto. Diferentes dos bulevares de Luís XIV – projetados no lugar das antigas muralhas, locais para o desfrute e o passeio –, os bulevares do século XIX, de Haussmann, são artérias criadas para a circulação rápida, o tráfego pesado. O espaço *haussmanniano* é o espaço público – a rua, o passeio, as praças –, o espaço da mobilidade (PINHEIRO, 2011, p.77).

Pierre Pinon não considera esse modelo totalmente exportável, pois a cidade que o adotasse deveria apresentar as mesmas condições de Paris no momento das intervenções que lá se efetivaram. Por isso, Pinon prefere a referência a um “tipo *haussmanniano*”, que se idealiza, diferente de um “modelo *haussmanniano*”, que se reproduz. “Que o ‘modelo *haussmanniano*’ não é muito exportável quando consideramos as especificidades de suas operações é um fato”, afirma o autor (PINON, 19995, p.44).

Afinal, discute-se se há um “modelo” *haussmanniano* ou um “tipo” *haussmanniano*. Qual a forma de influência de Paris sobre outras cidades? Seja como modelo ou como um tipo de cidade, François Loyer afirma que a Paris *haussmanniana* simboliza a experiência de uma intervenção autoritária, a imposição de um projeto urbano numa determinada realidade. Entretanto, cada vez mais se consolida a interpretação da *haussmannização* na capacidade de intervir numa estrutura existente, seja para maquiá-la, seja para dialogar com ela, mas nunca para negá-la (LOYER, 1991, p.9-14). Nesse sentido, a *haussmannização* vincula-se à monumentalidade e ao embelezamento das cidades, à estética e à criação da cidade como uma obra de arte.

Rumo ao *boulevard-cais*

No Brasil várias foram as cidades que passaram pela intervenção de modernização do tipo *haussmanniano*: Rio de Janeiro, São Paulo, Manaus e Belém,

dentre outras. A “grande avenida”, como os *boulevards* de Paris, é parte de um conjunto mais amplo, moldado pelo ingresso do país no moderno capitalismo internacional, que tem na lógica e na regularidade seus emblemas principais. Pensar o processo de reurbanização que atingiu a cidade de Belém, no final do século XIX e início do século XX, pressupõe entender a dialética da modernidade e a economia que possibilitou a materialização desse triunfo modernista expresso na *Belle Époque*. Para Maria de Nazaré Sarges, em sua obra “Belém: riquezas produzindo a *Belle Époque*” (SARGES, 2010, p.19), a modernidade foi entendida como expansão de riqueza, ampliando as possibilidades, caracterizadas pelo avanço de tecnologia (revolução Industrial), construção de ferrovias, expansão do mercado internacional, urbanização e crescimento das cidades (em área, população e densidade), mudança de comportamento público e privado e bafejo da democracia, transformando as ruas em lugares onde as pessoas circulavam e exibiam seu poder de riqueza.

Era dia 18 de novembro de 1897 e Antônio Lemos preparava-se para assumir, pela primeira vez, o cargo de Intendente Municipal de Belém. Ao assumir a Intendência Municipal, Antônio Lemos na sua primeira reunião ordinária do Conselho Municipal, em 1898, reflete claramente em seu discurso suas concepções sobre “ordem”, “harmonia”, “civilização” e “progresso”, parâmetros fundamentais na consolidação do novo regime que se instaurou no país. Uma série de melhoramentos foi realizado no espaço urbano de Belém, como pavimentação das ruas, construção de praças e jardins, usinas de incineração de lixo, limpeza urbana, tudo isso controlado pelo código de posturas, baseado em ideias liberais. Entretanto, todo esse “progresso” era localizado e dirigido à área central da cidade, onde habitava a elite local e parte da classe média nascente (SARGES, 2002, p.113-114).

Como qualquer cidade brasileira, Belém tinha na insalubridade o problema mais grave, e combatê-la era a condição *sine qua non* na materialização do projeto de embelezamento da cidade. Para isso, impunha-se a ordenação do espaço urbano através do disciplinamento dos hábitos da população, do emprego de mecanismos de controle como a Fiscalização, a Postura Municipal e as Leis e Posturas Municipais, tudo em nome do interesse coletivo. Importa lembrar que a ideia de codificar as leis municipais, embora já existissem as posturas, está associada ao interesse que tinha em torna-las “modernas” e coloca-las a serviço da disciplinarização do meio urbano. Para operar todas essas transformações, o Intendente teve auxílio do Governo do Estado no plano geral de “embelezamento e saneamento” da cidade, uma vez que o

município não possuía recursos suficientes para tal empreendimento (SARGES, 2002, p.158).

A Folha do Norte anunciava com o título em letras maiúsculas “AS OBRAS DO PORTO DE BELÉM” sobre o novo contrato assinado com Percival Farquhar para o melhoramento da obra tão aspirada, informando a população, sobre o contrato assinado que as obras serão destinadas aos serviços de carga, descarga, abrigo e guarda de mercadorias no porto desta capital. O projeto para o Porto de Belém, caracteriza-se como um plano de extensão com criação de novas áreas. As ampliações urbanas podem ser interpretadas como a vontade de projetar a totalidade da área urbana e geram o ordenamento morfológico e a organização dos serviços de infraestrutura. Em parte, está incluso o conceito de Haussmann: os bulevares do século XIX são artérias criadas para a circulação rápida, o tráfego pesado. O espaço *haussmanniano* é o espaço público – a rua, o passeio, as praças –, o espaço da mobilidade. Na cidade *haussmanniana*, é introduzida uma nova forma de construção da paisagem urbana. Constrói-se uma imagem urbana que se assemelhava à modernidade onde estavam vinculadas ao traçado e ao calçamento das vias públicas, a um novo tipo de arquitetura definida, em que o imóvel se integra no espaço público através de uma projeção regulamentada.

Figura 02 - Área aterrada do Boulevard da República na primeira secção



Fonte: HALE, op. cit., 1912, p.686

Dentro desse projeto surge então um *boulevard-cais* que vai permitir a importante ligação comercial da cidade com os maiores centros de desenvolvimento do mundo – a Europa e os Estados Unidos. O projeto do *Boulevard* da República foi elaborado por Farquhar e pelo engenheiro Pearson, e em paralelo acatavam as solicitações e normas da Comissão Fiscal das Obras do Porto pela Intendência Municipal, na qual Antônio Lemos indicou o Sr. Joaquim Gonçalves Lalôr para fiscal das obras, nomeado pelo Ministério da Viação. Lemos ao assumir a Intendência encontrou os edifícios, ruas, praças e logradouros municipais em péssimo estado, no qual era insuficiente realizar os trabalhos com o pessoal técnico, artístico e operacional da Seção de Obras, necessitando ser criada frentes de trabalho: “Creei turmas de calceteiros e trabalhadores para reparos, limpeza e aberturas de calçamentos, passeios e ruas, construção de calhas, valas e sargêtas, etc.” (BELÉM, 1902, p.51).

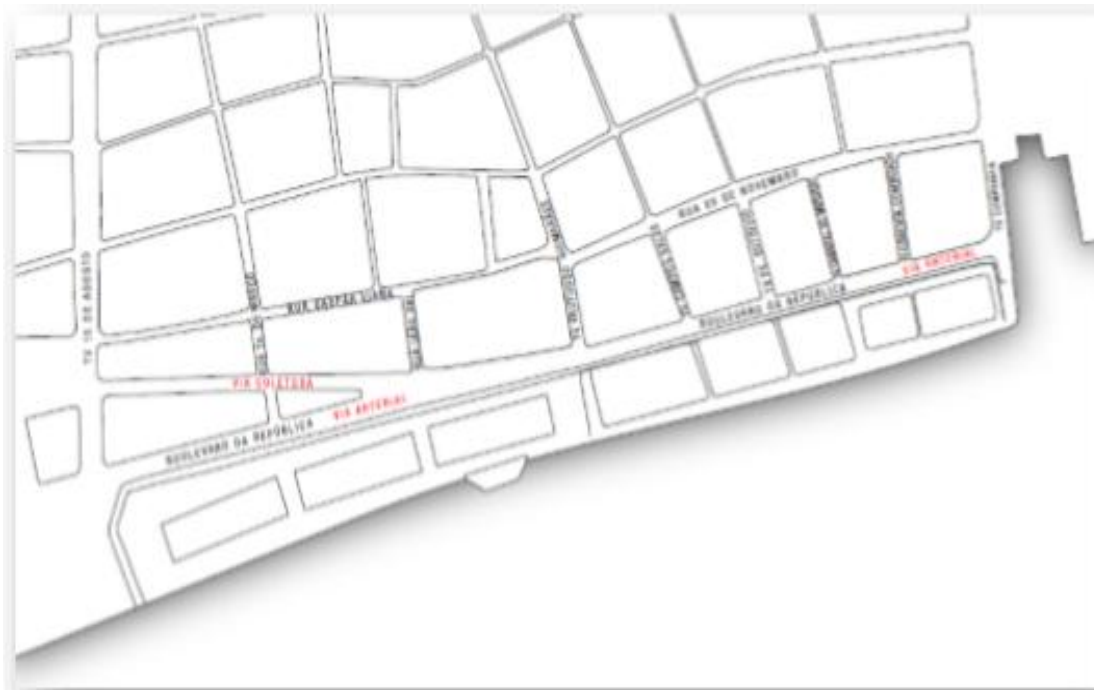
O paralelepípedo de granito vem ser desenvolvido em Belém através da prática importada da Inglaterra e que posteriormente se expandiu na França. Esse tipo de pavimentação foi o mesmo utilizado no Boulevard da República quando Lemos distribuiu os tipos de revestimentos na cidade e executou o calçamento em paralelepípedos de granito nas principais avenidas. O paralelepípedo de granito ou pedra serrada iria perdurar por décadas como a solução mais adequada para as vias públicas, não só em Belém, mas em todas as cidades que se desenvolviam lindeiras aos trilhos do trem:

Cortado a partir de pedras de granito, o paralelepípedo era inicialmente mal aparelhado e assentado apenas sobre base de areia. Mesmo com essas dificuldades, esse pavimento seria, até então, a solução técnica mais apropriada para o rigor geométrico e limpeza do leito carroçável, demandada pelos novos veículos de transporte público, ou melhor, os bondes à tração animal e, posteriormente, os bondes elétricos (RODRIGUES, 2010, p. 44).

O novo *Boulevard* da República deveria ser plano e, para isso exigiu quase 300.000m² de aterro que ocupariam uma avenida e suas ruas transversais desde a área entre a Doca do Ver-o-Peso e travessa 15 de Agosto – referente a uma parte do 1º trecho das obras do porto. A morfologia dessa avenida apresenta-se composta de uma via arterial com bifurcação de ruas coletoras. Como via arterial teremos a reta do *Boulevard* da República que após a travessa 15 de Agosto dará continuidade ao *Boulevard* Marechal Hermes. E, como vias coletoras, teremos parte da bifurcação do *Boulevard* da República e as ruas: 1º de Março, rua Leão XIII, travessa Frutuoso

Guimarães, travessa Campos Sales, travessa Padre Eutíquio, travessa Oriental do Mercado e travessa Ocidental do Mercado.

Figura 03: Morfologia do Boulevard da República



Fonte: Escritório M2N Arquitetura Ltda

Ao realizar obras que modificariam profundamente a fisionomia de Belém, as estratégias políticas conduzidas por Lemos também buscavam apresentar a capital como cidade próspera, moderna e progressista, buscando satisfazer não só os anseios de uma elite social e econômica que surgia enriquecida pelos negócios da borracha, mas também procurando atrair o capital estrangeiro através de investimentos na cidade. No plano de melhoramentos urbanos de Belém e no *Boulevard da República*, via principal da entrada da cidade, os britânicos investiram em serviços urbanos através do estabelecimento da *Pará Gaz Company Limited* no fornecimento de gás, da limpeza pública pela *The Municipality of Pará Improvements Company Limited*, que mais tarde foi substituída pela *The Pará Public Works Company Limited*, da *Western Telegraph Company Limited* e da *Pará Electric Railway and Lighting Company Limited* na geração de energia, iluminação pública e viação (LIMA, 2011, p.217):

O grande contratador foi nesse período o poder público e por seu intermédio as firmas contratadas para o serviço de maior porte –

construção do porto, ferrovias, implantação de redes de água, esgoto, iluminação, transporte e limpeza pública – introduziam engenheiros especializados, estrangeiros, que realizavam serviços específicos sem se fixar à região (DERENJI, 1987, p.155).

Independente das obras que modificariam a fisionomia da cidade, algumas edificações correram o risco de serem removidas do *boulevard*. O relatório do governador João Coelho confirma o trato estabelecido entre a *Port of Pará* e o Intendente Antônio Lemos sobre a remoção dos edifícios da Recebedoria de Rendas e Necrotério que dependeria de acordo futuro, o qual pela lei nº 1.048 de 21 de outubro de 1908, o Governo exigia sobre condições relativas a construção de um novo edifício que passaria a receber referida Recebedoria e outras repartições. Relata, ainda, sobre o problema do aterro da Doca do Ver-o-Peso que através de Praça do Comércio representando uma petição de 233 negociantes, é enviado um ofício datada de 12 de agosto de 1910, ao Ministro do Estado de Viação e Obras Públicas, alegando que tanto o fechamento da Doca do Ver-o-Peso importa na perturbação absoluta da vida econômica e do comércio interior, quanto a construção da doca do porto do Sal não consulta os interesses da coletividade. Como resposta foi recebida promessa de ser mantida a Doca do Ver-o-Peso, modificada, ainda, por melhoramentos que tornarão mais útil ao comércio interessado, sem constituir ameaça à saúde pública (PARÁ, 1910, p. 209-210) .

Figura 04 - Mapa localizando o Boulevard da Republica com sua nova configuração do litoral, situado no trecho entre as travessas da Companhia e 15 de Agosto com seu novo porto.



Fonte: Escritório M2N Arquitetura Ltda

O *Boulevard* da República se diferenciará dos *boulevards* parisienses, por ser um *boulevard-cais*: “um cais de proteção e uma avenida beira-rio que são duas medidas não só recomendáveis como necessárias ao embelezamento, à dinamização e ao progresso desse trecho”. Imagem representada por um lugar que geograficamente sempre representou o modo de vida da cidade, espaço que atrai os novos comerciantes pela forte economia da Amazônia (MARANHÃO, 2000, p.119). Lugar que através dos códigos de posturas cedeu espaço para uma cidade dita civilizada, limpa, com equipamentos específicos para as vendas dos diversos alimentos que chegavam e saíam da cidade bem como dos serviços e comércios estrangeiros que aportaram pela baía do Guajará.

As edificações e o movimento da rua no espaço construído

As edificações do *Boulevard* da República como o Mercado do Ferro, o Mercado da Carne, o edifício da Recebedoria de Rendas e seu anexo, os conjuntos de sobrados, os logradouros e praças públicas, a Igreja das Mercês, os armazéns e o prédio da Companhia *Port of Pará* merecem destaque pela sua arquitetura, dimensão e função, pois são verdadeiros marcos, referenciais urbanos, que evidenciam e identificam o todo da área em relação à cidade e que dentro dela se destacam dos demais. Os pontos nodais, conforme Lynch “são pontos estratégicos de uma cidade através dos quais o observador pode entrar, são os focos intensivos para os quais ou a partir dos quais ele se locomove” (LYNCH, 1997, p.52). Pela descrição de Philippe Panerai são pontos estratégicos na paisagem urbana, sendo o foco de convergência, reencontro de rotas ou pontos de rupturas, como locais de interrupção do transporte, um cruzamento, uma esquina (PANERAI, 1983, p.159-178).

A população elege como marcos, os referenciais urbanos dos quais ele pode se apropriar, utilizar e incorporar ao seu cotidiano como cidadão. Por isso os espaços coletivos são considerados importantes, úteis e agradáveis. Cabe destacar a constatação de que os marcos urbanos que influem, efetivamente, na formação de uma identidade coletiva para a cidade, são aqueles que associam dois aspectos: a historicidade e a qualidade. Outro fator determinante da condição de referencial para os edifícios é a posição no próprio meio em que se inserem, seja em vias de acesso principais, seja formando divisas com outras áreas. Neste caso, o *Boulevard* da República tendo o Mercado do Ferro, próximo a travessa da Companhia, e o edifício da Companhia da *Port of Pará*, próximo a travessa 15 de Agosto, enfatiza a leitura da perspectiva do *boulevard*. Dessa forma, o *Boulevard* da República é o principal conjunto paisagístico construído nessa época.

Percebe-se, nitidamente, a divisão de atividades e comércio, bem como seus proprietários, edificada em todo o *Boulevard*: da travessa da Companhia (incluindo-se a Doca do Ver-o-Peso) até a travessa Frutuoso Guimarães o comércio de bazar, de secos e molhados, de bebidas, de fazendas, de ferragens, de gêneros alimentícios de diversas espécies e auxiliares de escritório pertencentes aos comerciantes de produtos regionais e profissionais da terra; os sobrados ecléticos, de dois ou três pavimentos, abrangendo grandes firmas de importação, de exportação, de casas de comissões e consignações, de bancos, de companhias de navegação, de armadores e rebocadores e de firmas de profissionais pertencentes aos estrangeiros e a elite aburguesada. Da

travessa Frutuoso Guimarães até a travessa 15 de Agosto mudam as atividades que se voltam a outro tipo de movimentação – atividades portuárias. Nessas quadras a ocupação se dará em função do porto, da chegada de estrangeiros, dos produtos, que eram importados e exportados, dos serviços de trabalhadores estrangeiros que traziam a nova técnica de edificação à Belém que se fazia civilizada: os sobrados eram ocupados por estabelecimentos hoteleiros, de venda de maquinários aparelhos e ferragens para indústria, artes e ofícios, bem como, de firma de engenheiros mecânicos, arquitetos e marítimos, de companhias de navegação e de duas sedes importantes: o jornal Folha do Norte e da Sede da União dos Estivadores. Nas quadras desse perímetro, muitos estabelecimentos tinham sua porta principal, a entrada, voltada para Rua Gaspar Vianna com pavimentos de dois andares, e a outra parte estendia-se até o *Boulevard* da República, onde ganhavam mais um pavimento, em decorrência do desnível aterrado. Esses estabelecimentos e firmas pertenciam aos membros da elite, alguns estrangeiros, outros integrantes da burguesia local. No porto o movimento era em função da chegada de estrangeiros, dos estivadores, dos carregadores de produtos, que eram importados e exportados, dos serviços de trabalhadores estrangeiros que traziam a nova técnica de edificação à Belém que se fazia civilizada.

O cotidiano do *Boulevard* da República no final do século XIX não era, entretanto, marcado unicamente pelas ações e transações de mercado, negócios e finanças que o caracterizaram por sua proximidade aos portos com suas grandes atividades de exportações e importações e às lojas e estabelecimentos comerciais que o margeavam. Um grande número de pequenos vendedores ambulantes, estivadores, catraieiros, carroceiros, carregadores e outras categorias de trabalhadores, compradores e passantes provenientes de outros cantos da cidade, figuravam no cotidiano da avenida e davam a tônica da dinâmica do lugar, transformando-o em cenário de constantes conflitos e tensões.

Como se vê em algumas notas, artigos e crônicas de jornais do final do século XIX, lojas, depósitos, embarcações, residências, a própria rua e a maré que a banha, constituíram *locus* de tensas e conflituosas relações entre os indivíduos que nela exerciam suas atividades diárias para a sobrevivência, além de trágicos acidentes e cômicos incidentes, matizando ainda mais a sociedade belenense daquele período de contrastante quadro econômico de opulência e crise.

Notas finais: o “espaço republicano”

Tanto a Belém Imperial quanto a cidade dos primeiros tempos republicanos, já apresentava uma série de avanços modernos. Foi em especial na Belém de Lemos, que essa cidade se mostrava com novas perspectivas, mais atraente à uma população que se tornara ávida por mudanças, que ansiava por respirar o impoluto ar da “civildade”. Lemos na verdade adotou um espelho de urbanismo do “tipo *haussmanniano*”, conforme conceituou Pierre Pinon: um urbanismo idealizado para uma realidade amazônica, com condições geográficas, climáticas, governamental e populacional totalmente diferentes de Paris, mas com uma intervenção autoritária, uma imposição de um projeto urbano definido, baseado, também no seu Código de Polícia Municipal.

O *Boulevard* da República, até se consolidar no momento da construção do porto pela *Port of Pará* mantinha seu caráter de uma cidade de origem portuguesa, localizado às margens da Baía do Guajará, por onde todas as entradas e saídas de mercadorias eram transacionadas, todas suas atividades comerciais e portuárias. A regularidade do traçado urbano desse litoral se caracterizava pela adoção de uma ordem geométrica como elemento gerador e ordenador dos diferentes tipos de edifícios e de funções urbanas. O tipo de quarteirão implantado no *boulevard* é retangular ou quadrado, possuindo os lotes estreitos virados para suas quatro faces, e seu interior passando a ficar completamente cerrado.

Mantida a regularidade do traçado geométrico, o *Boulevard* da República constituído por 08 quadras do lado direito, traz um sistema estruturado que integrava as métricas dos elementos de construção, da arquitetura e do loteamento português. Essa estrutura do loteamento deu origem a uma tipologia de fachada que se repetia em cada lote: fachadas estreitas compostas por três ou quatro vãos em cada piso onde no primeiro piso encontravam-se as portas e no segundo e terceiro as janelas. Tal tipologia foi aplicada nos sobrados contribuindo para uma grande uniformidade arquitetônica caracterizadora das cidades de origem portuguesa. Com o plano de embelezamento e a preocupação estética do “tipo *haussmanniano*” Lemos impõe através do Código de Polícia Municipal, como mais uma estratégia de assepsia e circunspeção, a platibanda que evitavam que as águas da chuva escorressem, pelos telhados sobre os passeios, agora todas calçadas com pedras de *lioz*. Foi o elemento transformador das edificações aportuguesadas na imposição de elementos ecléticos ornamentadas com os mais variados elementos: calhas de ferro trabalhadas, adornos

em louças, balaústres, pinturas exteriores, onde os proprietários esteticamente transformavam seu espaço privado.

No seu lado esquerdo, com o aterro da *Port of Pará*, ocorreu a construção de toda extensa muralha do cais, foram executadas obras de melhoramentos na área próxima ao Mercado de Ferro onde, ao seu lado, foram ajardinadas, calçadas, equipadas e iluminadas três quadras devolutas que passaram mais tarde a ser chamada de Praça dos Pescadores. Mais à frente, a construção de três grandes armazéns importados para recebimento e armazenamento de cargas, onde surgiram os gradis de ferro e os portões da travessa 15 de Agosto, na qual finda com outra praça ajardinada, mas tarde chamada de Praça dos Estivadores. O ferro subverteu a todas as heranças clássicas e permitiu que a arquitetura se libertasse da ditadura do belo, pertence ao caráter funcional da vida moderna. O estilo eclético e, mais tarde, o *Art Nouveau*, foram a criação de um espírito coletivo nas obras de inúmeros arquitetos, artistas e decoradores.

Figura 05: O emblemático *Boulevard da Republica*



Fonte:

http://68.media.tumblr.com/447d7499873a03e2ab956986eb75c71b/tumblr_mfr8t6k52t1r3tp9lo1_500.jpg

Dessa forma, o “tipo *haussmanniano*” foi identificado na sua transformação e na nova forma estruturada do Boulevard da República, onde é possível ver a perspectiva e seus monumentos presentes e vistos inicialmente a partir da travessa da Companhia, com o Mercado de Ferro até a travessa 15 de Agosto com a edificação emblemática da *Port of Pará*. Rua larga com calçadas arborizadas nos espaços públicos abertos e ajardinados. Homogeneidade nas fachadas dos sobrados em sua arquitetura eclética e materiais utilizados em razão da funcionalidade. Infraestrutura e serviços urbanos instalados, juntamente com seus mobiliários urbanos.

Não há nenhuma identificação entre o *boulevard* construído por Farquhar e os *boulevards* franceses. Na tese foi denominado de *boulevard-cais*. Um *boulevard* que convergia todo seu olhar a Baía do Guajará onde nele se alocou o porto da cidade. E continuava a ser local de entrada e saída de pessoas e das mais diversas mercadorias. O glamour desse *boulevard-cais* era diferente. Saem as vitrines com seus espelhos e vidros típicos do modelo francês da *Belle Époque* e entram em cena o porto e os mercados de Belém – o Mercado de Peixe e o Mercado de Carne, um empório comercial. O Boulevard da República conferiu à cidade uma nova fachada, mais adequada ao gosto da *Belle Époque* belemense. Por detrás dessa fachada, com acréscimos de aterros, o traçado urbano colonial foi preservado. Cristóvão Duarte comenta que em 1977, o IPHAN faz um tombamento surpreendente: é o primeiro tombamento de uma fachada de cidade no Brasil, que vem no ano seguinte da carta patrimonial de Nairóbi, que fala dos sítios urbanos, da importância da preservação, não só dos monumentos isolados, mas dos conjuntos históricos e dos sítios urbanos da ambiência cultural, que foi tão importante na trajetória do IPHAN daí para frente. O IPHAN já havia tombado conjuntos urbanos importantes: cidades históricas mineiras, São Luiz, Salvador. A importância dada a esse Boulevard está corroborada por esse tombamento, que é o reconhecimento de que essa cidade tem uma fachada especial (DUARTE, 2017).

Bibliografia

BELÉM, Intendência Municipal. O Município de Belém – 1897-1902. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na sessão de 15/11/1902 pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de lemos. Belém: Typografia de Alfredo Augusto Silva, 1902.

BRESCIANI, Maria Stella M. (org.). **Imagens da cidade: séculos XIX e XX**. São Paulo: Anpuh-Marco Zero Fapesp, 1993.

BORGES, Ricardo. **Vivência Amazônica**. Belém: CEJUP, 1986.

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

DERENJI, Jussara. **A arquitetura eclética no Pará**. In FABRIS, Annateresa. *Ecletismo na Arquitetura Brasileira*. São Paulo: Nobel, 1987.

DUARTE, Cristóvão (informação verbal) menciona sobre o referido tombamento que o IPHAN denominou de Conjunto Arquitetônico e Paisagístico do Ver-o-Peso, 2017.

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

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

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

LIMA, Alexandre Martins de. **Pelos trilhos dos bondes: Cidade, modernidade e tensões sociais em Belém de 1869 a 1947**. Tese (Doutorado), Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido - Núcleo de Altos Estudos Amazônicos – NAEA, da Universidade Federal do Pará, 2011.

LYNCH, Kevin; CAMARGO, Jefferson Luiz. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes:1997.

LOYER, François. Avant-propos. In: DES CARS, J.; PINON, P. (Ed.) **Paris-Haussmann. “Le pari d’Haussmann”**. Paris: Pavillon de l’Arsenal-Picard, 1991.

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

MARANHÃO, Haroldo. **Pará, Capital: Belém: Memórias &Pessoas &Coisas &Loisas da Cidade Belém: Editora Supercores, 2000**.

PANERAI, Philippe. **Paisaje urbano y analisis pictórico**. In: *Elementos de analisis urbano*. Tradução de Juan Vioque Lozano. Madrid: Instituto de Estudios de Administracion Local, 1983.

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

PINON, Pierre. **L’haussmannisation: réalité et perception en Europe**. In: LORTIE, A. (Ed.), *Paris s’exporte: architecture modèle ou modèles d’architectures*. Paris: Pavillon de l’Arsenal-Picard, 1995.

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

RODRIGUES, Gustavo Partezani. **Vias públicas: tipo e construção de São Paulo. (1898-1945)**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010, p. 26. SARGES, Maria de Nazaré. Memórias do “Velho Intendente” Antônio Lemos. Belém: Pakatatu, 2002.

SARGES, Maria de Nazaré. **Belém: riquezas produzindo a Belle Époque**. Belém: Pakatatu, 2010.

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

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

Documentos

PARÁ. Relatório anexado ao do presidente da província, Carlos Augusto de Carvalho. 1885. (Província). Presidente Augusto de Carvalho, p.4.

Folha do Norte, 22 de abril de 1906. Pag. 1.

Falla dirigida pelo Exmo. Sr. Joao Antonio Luiz Coelho, no Relatório do Governador do Estado do Pará. Pará, Typ. de Santos & Filhos, 1910.

Recebido em Setembro 2017
Aprovado em Outubro de 2017

