

DE PARIS PARA A AMÉRICA: REPRESENTAÇÕES URBANAS EM BELÉM NA DÉCADA DE 1940

TÚLIO AUGUSTO PINHO DE VASCONCELOS CHAVES¹

Era uma vez uma região tropical, bela e cheia de promessas, um “paraíso de riqueza além dos sonhos dos homens”, que atraía o interesse de caçadores de fortuna de todos os cantos da terra. Mas essa bela região atolada pelas maldições da história e da cultura, sofria de uma tecnologia arcaica e de insuficiência de capital. Por isso ficou adormecida, num sono profundo atemporal. Até que um dia o príncipe charmoso, que por coincidência era a imagem de Henry Ford, conferiu-lhe um beijo, seu abundante capital e extraordinárias inovações tecnológicas; a região finalmente se levantou, despertado para se unir ao príncipe charmoso no caminho do progresso. (WEINSTEIN, 2007, p. 156)

O trecho acima foi escrito por Barbara Weinstein no artigo “Modernidade Tropical: visões norte-americanas da Amazônia na véspera da guerra fria” apresenta uma face de uma Amazônia de conto de fadas esboçada no documentário “*The Amazon Awakens*” (A Amazônia acorda), produzido no ano de 1944 pelo estúdio de Walt Disney em parceria com o “*Office of the Coordinator of Inter-American Affairs*” (Agência do coordenador de assuntos Inter-americanos), podendo ser apontado claramente como um dos frutos da política da Boa Vizinhaça.

Esta parodia de um conto de fadas que comparava a Amazônia ao “El Dorado” demonstra fortes indícios dos interesses gerados no mercado norte-americano sobre a Amazônia no período. Segundo Weinstein, o filme “*The Amazon Awakens*” visava atingir basicamente o público norte-americano, distribuídos em instituições educacionais e associações comerciais buscando fundamentalmente incentivar investimentos do setor privado norte-americano na Amazônia. (WEINSTEIN, 2007, p. 158).

Tal influência em especial no tocante a Amazônia, baseava-se no que Weinstein chama de “teoria da modernização”. Elaborada por sociólogos americanos, segundo a autora, tal base teórica ganhou força principalmente no pós-guerra, baseando-se na idéia universal de tendência para o progresso econômico a partir do estímulo de capital e da tecnologia estrangeira. Ainda segundo Weinstein,

¹ Doutorando em História PPHIST – UFPA.

(...) O documentário indica repetidas vezes que a aspiração humana “universal” para o progresso e para uma vida melhor é atributo dos habitantes da Amazônia sua potencialidade para a modernidade e o progresso é definida como adormecida, dormente, mas latente inerente – quer dizer, já presente na sua cultura e até no seu cotidiano. Para despertar e realizar esta potencialidade plenamente só faltava o estímulo do capital e a tecnologia estrangeira. (WEINSTEIN, 2007, p. 156).

Para além das possibilidades econômicas infinitas, o documentário demonstra especial interesse sobre as cidades da Amazônia. Em sua trajetória, parte Iquitos na Amazônia Peruana, passando por Manaus, Fordlândia e chegando a Belém, como lembra Weinstein era um passeio no “caminho para a modernidade”. Ainda para a autora:

Como era de se esperar em um filme dedicado a representação da Amazônia como uma sociedade pronta para entrar na modernidade, uma porção extraordinária passa-se nos centros urbanos (um contraste dramático com o filme típico sobre a região). (WEINSTEIN, 2007, p. 162)

As representações que se buscavam passar destes centros urbanos era nitidamente associá-los a uma sociedade em pleno processo de modernização; Iquitos era mostrada a partir de:

(...) Filas de alunas em uniforme, mulheres bonitas com roupas da moda, praças, prédios e hospitais bem modernos, não faltando referências ao “smart set” – a “turma sofisticada” – local. Enfim A vida cotidiana de Iquitos, malgrado alguns toques de exotismo, é tratada como pouco diferente da rotina diária da classe média numa cidadezinha típica norte-americana. Nesta visão de Iquitos, não há pobreza nem decadência. (WEINSTEIN, 2007, p. 162).

Já em Manaus, que segundo a autora era normalmente conhecida nos EUA como uma relíquia curiosa do ciclo da borracha, “mera sombra do esplendor de outrora no meio da floresta tropical” (WEINSTEIN, 2007, p. 163) era apontada agora como:

Emblemática da modernidade incipiente, do despertar da Amazônia. E caso o público não estivesse suficientemente atento para captar essa mensagem, o “passeio” pela cidade era acompanhado pelo motivo musical de um trem em movimento, como a sincronizar a vida cotidiana de Manaus com os ritmos da modernidade industrial. Longe de apresentar a imagem de uma cidade em declínio, na qual a floresta vai invadindo uma metrópole decadente, o filme nos mostra as forças tecnológicas afastando a floresta para criar mais espaço e acomodar uma urbe em expansão. Em cena particularmente apta para que se determine a época do filme, testemunhamos uma máquina escavadora utilizada na construção do aeroporto de Manaus esforçando-se por derrubar uma gigantesca árvore tropical que literalmente bloqueava o caminho do progresso. O cineasta aproveita o máximo desta cena, aumentando a tensão enquanto a árvore resiste à força da máquina; finalmente, a resistência revela-se inútil, e a árvore sucumbe (sob os aplausos silenciosos da platéia) ante o poder do homem e da tecnologia. (WEINSTEIN, 2007, P. 163)

Por último, chegando a Belém:

(...) Assistimos novamente a cenários que combinam o exótico e o bem-conhecido na cidade amazônica. É interessante notar que até o clima de Belém é vigorosamente elogiado – não somente a floresta tropical encerrava uma modernidade incipiente, mas ela não era *tão* tropical como as pessoas imaginavam (caso algum espectador continuasse acreditando na incompatibilidade entre clima tropical e construção da modernidade). E um pequeno detalhe: assistindo ao filme, uma pessoa poderia tranquilamente concluir que nunca chovia no vale do Amazonas. Na Amazônia "*imagined*" pelos Estúdios Disney, o tempo era sempre bom e os céus, sempre azuis. A cidade de Belém, como o principal porto do Baixo Amazonas, ilumina outro pressuposto do documentário. A filmagem prolongada dos barcos em descarga acentua a idéia de que os elementos materiais da modernidade provêm do exterior. Os nativos compartilham esta aspiração supostamente "universal" pelo progresso, e a região (especialmente nas cidades e na Ford-lândia) já detinha os elementos essenciais da vida moderna. Contudo, uma plena modernização só poderia materializar-se através da venda dos recursos locais "super-abundantes" em troca de ciência, conhecimento e bens providenciados pelas economias mais avançadas. (WEINSTEIN, 2007, P. 165)

Estas visões otimistas, no entanto não eram as únicas faces e nem resumiam as expectativas dos norte-americanos para a Amazônia, O historiador Seth Garfield (2009) estuda no artigo "A Amazônia no imaginário norte americano em tempos de Guerra" as diversas formas que os americanos se referiam a Amazônia segundo ele:

As representações norte-americanas da Amazônia foram moldadas por uma mistura de imagens desgastadas: a atração pelo El Dorado, o coração das trevas tropical registrado em livros de viagem e *jungle books*, inclinações isolacionistas e anti-europeias, o mito construído da fronteira norte-americana, a fé no poder transformador da ciência, a sedução ou o pavor pelo emergente estado de bem-estar social. Velhas expressões sobre El Dorado ou o "inferno verde" assumiram novas conotações nessa era turbulenta, informando e sendo informadas pelas políticas públicas. Mais que um lugar, a Amazônia era também um símbolo cultural de esperança ou desilusão para os norte-americanos, uma pedra de toque para ansiedades mais profundas relacionadas a questões de raça, classe e nação. (GARFIELD, 2009, p. 23).

Ainda segundo Garfield (2009, p. 23) tal interesse pela Amazônia foi motivado pelo já antigo comércio da Borracha. Para este autor já na década de 1940, os EUA produziam sozinhos mais da metade dos produtos industriais e 75% dos veículos motorizados produzidos mundialmente. Em praticamente todas estas indústrias a borracha aparecia como produto de fundamental importância. Mesmo com o desenvolvimento da borracha sintética, esta ainda representava 4% de toda a produção. Os outros 96% que correspondia a algo em torno de 1.025 mil toneladas que vinham praticamente todas da Malásia Britânica, com uma porcentagem ínfima vinda da Amazônia. (GARFIELD, 2009, p. 23).

Muitos setores industriais norte-americanos, preocupados com a instabilidade da região acreditavam no potencial econômico da Amazônia desde que cuidadosamente tutelados pelos

EUA. Nicholas Roosevelt acreditava que a tecnologia moderna como o transporte aéreo poderia resolver inúmeros problemas produtivos da região reduzindo custos de produção e recolocando a Amazônia como local inesgotável de recursos naturais e reafirmando seu status de “El Dorado”. Mesmo com os pesados investimentos de Henry Ford na região muitos outros grandes industriais não acreditaram na possibilidade de desenvolvimento da região, ainda para Garfield, transcrevendo falas da companhia Goodyear, “o estabelecimento de *plantations* de borracha na Amazônia para satisfazer as necessidades de borracha dificilmente seriam consideradas uma solução prática”. (GARFIELD, 2009, p. 33).

Independentemente disto, já que este projeto não objetiva fazer um estudo de história econômica que confirme ou não a viabilidade econômica da Amazônia, interessa perceber que a Amazônia se encontrava na pauta norte-americana em pontos que iam um pouco além da política da “Boa Vizinhança”, apresentando, por tanto, campos ricos de pesquisa. Referindo-se ainda ao “The Amazon Awakens”, Barbara Weinstein acredita existirem férteis campos de estudo da presença norte-americana na Amazônia “especialmente no sentido das representações da região e da história das relações Estados Unidos – América Latina” (WEINSTEIN, 2007, p. 156).

Na Amazônia, a ampliação do interesse norte-americano se mostra em um momento economicamente muito complexo. A crise da borracha a partir de 1912 cria um cenário de profunda indefinição quanto aos rumos para a economia da região, fatos que corroboram para a criação de uma imagem de decadência.

Apesar do tom geral de crise, houveram mudanças ou tentativas de mudanças perceptíveis. Desde fins da década de 1920 e, sobretudo, depois de 1930, este cenário se altera, ao menos em termos de expectativa, a partir do interesse norte-americano pela região e pela criação do Banco da Borracha com vistas a dispor linhas de crédito aos seringueiros da região e a criação de políticas que visavam atrair mão-de-obra para a extração do látex, os chamados “*Soldados da Borracha*”, ações que visavam especialmente a revalorização da economia gomífera.

Grande quantidade de capital é investido especialmente a partir da década de 1920 com as tentativas de plantação em série de seringueiras pela “*Ford Motors Company*”. Em 1926 uma área de aproximadamente 10.000 Km², na beira do rio Tapajós, foi concedida a Cia

americana pelo governo brasileiro. Ali se implanta o projeto baseado na experiência inglesa no sudeste da Ásia algum tempo antes (SIOLI, 1974, p. 39).

A empreitada de Henry Ford tinha como objetivo, segundo Barbara Weistein, burlar o domínio inglês da borracha asiática para alimentar a crescente indústria automobilista (WEISTEIN, 1993). A tentativa de plantação de borracha naquela região redundou em grande fracasso, fator que leva a companhia a transferir o empreendimento alguns quilômetros acima do rio em área mais alta onde foram plantadas cerca de dois milhões de seringueiras em local conhecido como Belterra, onde o insucesso se repetiu (SIOLI, 1974).

Mesmo sem um grande sucesso, o empreendimento tomou a atenção das autoridades desde o final da década de 1920, adentrando as décadas de 1930 e parte de 1940. Nesta última década, marcada também pela II Guerra Mundial, e pela conseqüente crise da produção asiática, os interesses pela borracha são reacendidos. Nesta conjuntura, os EUA ocupavam a posição de liderança já que, desde a década de 1920 destacava-se como o principal comprador dos produtos amazônicos. Como lembra o Governador Emiliano de Souza Castro em 1921, “Sem mercados no País, restava-nos um único – o de New York”. (CASTRO, 1921, p.4).

Mesmo que todo o furor causado pela presença norte-americana na Amazônia tenha representado pouco para o desenvolvimento efetivo da região, foi visível o aprofundamento das relações entre os Estados Unidos e as autoridades amazônicas.

Este cenário contribuiu para a criação de expectativa de um reavivamento da economia da borracha. Fontes interessantes de estudo desta complexa relação podem ser recolhidas do acervo da Revista norte-americana “*Life Magazine*”, que na década de 1940 apresenta a Amazônia em várias reportagens e propagandas que oferecem vastas possibilidades de estudo sobre as representações da Amazônia e suas cidades. Em reportagem especial chamada de “*Battle of Rubber*” (Batalha da Borracha), a revista não deixava de representar a região como um futuro eldorado, e ao mesmo tempo em certo ar de curiosidade, passeia pela Amazônia partindo de Belém para o que os repórteres chamam de “ghost town of Manaus” (Cidade fantasma de Manaus), o que demonstra muito sobre as representações norte-americanas sobre as cidades amazônicas após a decadência da economia gomífera.

Em termos urbanísticos, a chegada do capital norte-americano na região imprime modificações consideráveis se não efetivamente na malha urbana mais nas representações sobre estas em um novo contexto. Tendo experimentando o fausto da economia da borracha e

o contato com tudo que a modernidade poderia mostrar Belém e Manaus criaram grandes expectativas em busca de novos símbolos de modernidade.

Mais especificamente, em Belém a década de 1940 apresenta a entrada de marcos que em muito alteram as representações sobre a cidade. A construção da base aérea de Val-de-Cans no início da década de 1940, fundamental para garantir apoio logístico a aeronaves em missão para o norte da África e Europa é importante para a ampliação da influência norte-americana na região. Paralelamente a este empreendimento, outras obras são percebidas na cidade com a construção de vias de acesso à base e o asfaltamento das principais vias da cidade.

Em termos de planificação do crescimento urbano na década de 1940, Belém também presencia a entrada de novos marcos regulamentadores como decreto-lei nº 166 de 03 de novembro de 1943, que regulamentava o “*Plano Urbanístico da Cidade*”, uma espécie de plano diretor a disciplinar o crescimento de Belém.

O referido “plano”, que nortearia o crescimento da cidade por longo período, fora elaborado pelo engenheiro urbanista Jerônimo Cavalcanti, nomeado prefeito de Belém em 21 de fevereiro de 1943 (*Folha do Norte*, 21 de Fevereiro de 1943) pelo então interventor federal Magalhães Barata. Segundo Ricardo Borges “O Agache parauara², apareceu em 1943, com o urbanista Jerônimo Cavalcanti, que nos seus poucos meses de prefeito de Belém, nos teria deixado o famoso plano de remodelação desta cidade, apenas revelado fragmentariamente” (BORGES, 1986, p. 128).

As poucas informações que se tem sobre este plano devem-se principalmente a duas questões: as dificuldades financeiras vividas pela cidade na década de 1940, o que não proporcionou a aplicabilidade do plano e os problemas de relacionamento entre o então interventor Magalhães Barata e Jerônimo Cavalcanti, o que fez com que, em menos de 06 meses como prefeito, este solicitasse sua demissão (MEIRA, 1976, p. 467).

Tudo o que pude localizar informa apenas que o plano previa a definição de zonas distintas para área de comércio, habitação, produção, o já citado saneamento das áreas alagadas da cidade e a construção de um número maior de parques e jardins com a melhoria do abastecimento (ENGELHARD apud VIDAL, 2008, p. 147). Com muitas dificuldades de

²Referência a Alfred Agache, autor do plano de remodelação do Rio de Janeiro elaborado no final da década de 1920. Sobre a questão ver: http://www.laget.igeo.ufrj.br/territorio/pdf/N_11_12_13/modernismo.pdf.

ordem política e econômica, este plano, pensado na 2ª Grande Guerra em meio a crises de abastecimento e de governo, tentava estabelecer uma nova lógica racional de urbanização e organização do espaço urbano em meio ao caos.

Como incentivo à verticalização, o referido projeto estabelecia um gabarito mínimo para as construções na cidade, com critérios especiais para a avenida 15 de Agosto; Ficava claro o poder simbólico das construções verticais na tentativa de afirmação de Belém enquanto uma metrópole.³ Alguns anos depois, já em 1947, o jornal a “*Província do Pará*” afirmava

Como se sabe a remodelação de Belém, vem desde algum tempo obedecendo o plano traçado pelo arquiteto Jerônimo Cavalcanti, tendo adotado a prefeitura, diversas providências para sua execução, em especial ao centro urbano . Uma das medidas mais importantes adotadas pela prefeitura foi a fixação de alguns gabaritos mínimos, que são dez andares para a avenida 15 de Agosto de 3 para o centro comercial e de dois para o centro residencial urbano de primeira classe, que compreende todas as ruas calçadas de Belém (*A Província do Pará*, 11 de abril de 1947, p. 8).

Para além dos arranha-céus, a reportagem citava novamente outras referências ao plano de Cavalcanti:

(...) a demolição dos pardieiros em ruínas que não só afetam a estética da cidade, como pelo estado de precariedade, constituem uma ameaça permanente à vida de seus habitantes e dos transeuntes. Com a efetivação desta ação, abrirão no centro comercial de Belém novas áreas para “**parkings**”⁴ e edificações modernas que serão construídas obedecendo às exigências arquitetônicas e estéticas exigidas para as artérias mestras da cidade em obediência ao “**zooning**”⁵ da capital (*A província do Pará*, “Campanha contra os pardieiros da cidade”, 11 de abril de 1947).

Ainda em 1947 percebe-se a invasão de termos norte-americanos no texto, em especial da área do urbanismo, demonstra o poder que o ideal estadunidense de desenvolvimento urbano passou a ter dentro das discussões sobre os caminhos possíveis para a cidade de Belém durante o período da segunda guerra mundial, prolongando-se ainda para momentos imediatamente posteriores.

Com a figura do asfalto saem também os antigos bondes e entram em sena os modernos sistemas de ônibus urbanos os “zeppelins” construídos em forma dos modernos dirigíveis,

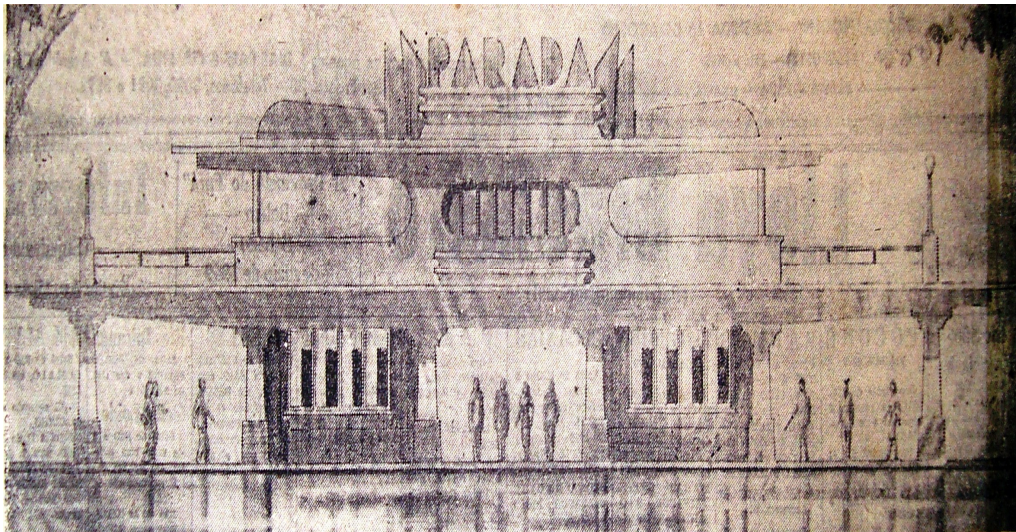
³ Sobre a questão ver: Chaves, Túlio. Isto não é para nós?: um estudo sobre a verticalização e modernidade em Belém entre as décadas de 1940 e 1950 / Túlio Augusto Pinho de Vasconcelos Chaves; orientadora, Magda Maria de Oliveira Ricci. - 2011 Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, Belém, 2011.

⁴ Grifo Meu.

⁵ Grifo Meu.

que, mesmo não sendo uma invenção puramente americana, foram por ela eternizados. Para receber estes símbolos de modernidade são planejados os “clippers” estações de ônibus de formato arrojado que referenciava os hidroaviões da “Pan Am” que passaram a pousar na região.

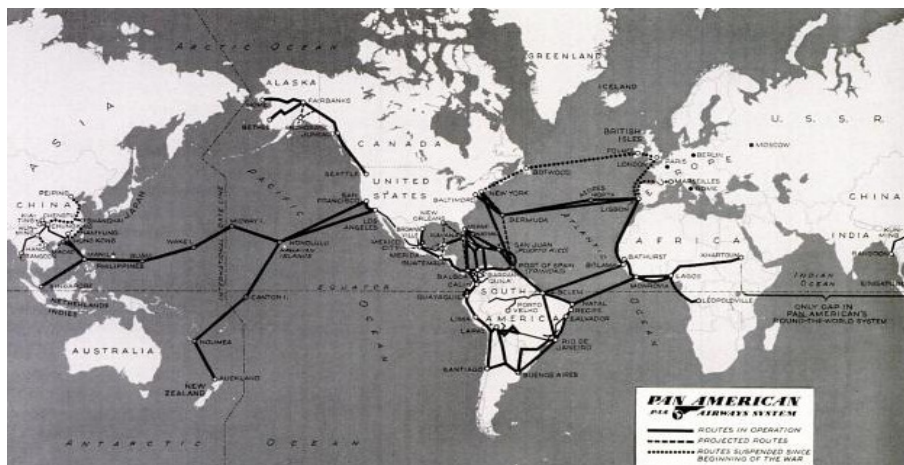
Figura 01: O “Clipper” de Nazaré.



Fonte: *A Província do Pará*, 07 de Maio de 1949

Neste mesmo período, completando o cenário de modernidade, Belém passou a ser ligada por via aérea às principais capitais mundiais pela “Pan American World Airways”, empresa americana de viação que no Brasil ficou conhecida por sua subsidiária “Panair do Brasil.” Segundo Sanford Kauffman em seu livro “Pan Am Pioneer: A Manager’s Memoir” (1995), a “Pan Am”, criada no final da década de 1920, fora a pioneira na aviação internacional no período da segunda grande guerra. Com grandes investimentos do governo americano a companhia se expande para o mundo todo. Nesta expansão, ainda para Kaufman, a integração da América Latina era crucial, pois no seio da política da boa vizinhança era fundamental aumentar a rede de transporte aéreo facilitando e agilizando o transporte de cargas e pessoas (KAUFFMAN, 1995, p. 09-18).

Figura 02: Rotas da “Pan Am” em 1941.



Fonte: *Life Magazine*, 1941, p. 111.

Neste contexto em que a Amazônia despertava grande interesse de setores fundamentais da economia norte-americana, a interligação de Belém por via aérea era consequência lógica. Foi o que se consolidou ainda em princípio da década de 1940. Desta forma, Belém se integrava junto com Rio de Janeiro, Salvador, Recife e Natal, tornando-se uma das primeiras cidades brasileiras a possuir ligação com a companhia aérea internacional, e com acesso às principais rotas mundiais.

Demonstrando ainda a força de investimentos norte americanos, ainda, segundo, segundo Kauffman (1995), a “Pan Am” buscou diversificar seus negócios e aproveitar os investimentos governamentais para a integração com o restante da América, e, em especial, com o Brasil. Nesta mesma linha adquiriu a rede de hotéis norte-americana “*Intercontinental Hotels*”, na época restrita aos Estados Unidos, transformando-a na primeira rede de hotéis internacional (KAUFFMAN, 1995, p. 09-18).

O interesse na criação de uma indústria hoteleira associada a uma companhia aérea seguia a mesma lógica de pensamento: a da criação de uma rede internacional de hotéis de médio e alto luxo na América Latina. Demonstrando o interesse despertado pela região amazônica, o primeiro hotel a ser adquirido pela rede “*Intercontinental*” foi o “*Grande Hotel*” em Belém que se tornou um dos primeiros hotéis internacionais do Brasil. Segundo Lynn Homan e Thomas Reilly na obra “*Pan Am: Images of Aviation*”:

Pan American entered the hotel business at the request of the United States Government, which believed that quality hotels in Latin America would serve to

improve relations. In 1946, the inter-continental Hotel chain was incorporated. Its first property was a hotel in Belem, Brazil, which offered of all things – air conditioning. The company would eventually own or manage over 75 hotels in 50 countries”⁶ (HOMAM e REILLY, 2000, p. 64).

O “*Grande Hotel*” de Belém representava uma das mais refinadas heranças da “*Belle Époque*”, que era agora ressignificado. Construído no início do século XX, de frente para a praça da República, com seus elegantes salões, teatro, restaurante, tornou-se rapidamente um dos maiores pontos de encontro da alta sociedade paraense. Sua aquisição pela rede internacional é sintomática da importância amazônica para os EUA na década de 1940.

Figura 03: Comercial da rede “Intercontinental” destaque a presença do “Grande Hotel”.

Local flavor.
American comfort...
INTERCONTINENTAL style!

From Cuba to Chile... from Mexico to Brazil, INTERCONTINENTAL HOTELS extend their special welcome to travelers on business or pleasure. Beautiful hotels in spectacular scenic settings, each offers the distinctive atmosphere of its own country—yet all assure the same high INTERCONTINENTAL standards: gracious hospitality, swift multi-lingual service, modern comfortable accommodations, excellent food, fine entertainment, and air conditioning where climate requires. Many have large swimming pools; all have their own smart shops, and are located close to business and transportation centers.

Intercontinental Hotel guests... whether on business or pleasure... will enjoy the music, intriguing native foods, and breath-taking scenery that are a part of life in exciting Latin America.

 HOTEL CARRERA Santiago, Chile	 HOTEL DEL LAGO Maracaibo, Venezuela	 HOTEL GRANDE Belém, Pará, Brasil	 HOTEL NACIONAL DE CUBA Havana, Cuba
 REFORMA INTERCONTINENTAL Mexico City, Mexico	 HOTEL TAMANACO Caracas, Venezuela	 HOTEL TEQUENDAMA Bogotá, Colombia	 HOTEL VICTORIA PLAZA Montevideo, Uruguay

INTERCONTINENTAL HOTELS

For the complete story... see your travel agent, or send for our illustrated brochure INTERCONTINENTAL HOTELS, Chrysler Building, New York—Roper Building, Miami

OPENING SOON—ENQUIRE NOW INTERCONTINENTAL HOTELS:
SALVADOR INTERCONTINENTAL, El Salvador • PHENIXIA INTERCONTINENTAL, Beirut, Lebanon • EL CURAÇAO, Curaçao, N.W.S. • SAN JUAN INTERCONTINENTAL, Puerto Rico

Fonte: *Life Magazine*, 1949, p. 76.

Ao ser adquirido do grupo “Teixeira Martins & Cia”, o “*Grande Hotel*” passou por grande reforma objetivando adequar sua estrutura às exigências de um hotel de nível internacional de tendência norte-americana. Após a intervenção, o hotel passou a possuir 75 quartos e 6 apartamentos, dentre os seus diferenciais

⁶ **Tradução sugerida:** A “Pan American” entrou no negócio de hotéis a pedido do governo do Estado Unidos, que acreditavam que hotéis de qualidade na América Latina serviriam para melhorar suas relações. Em 1946, a cadeia de Hotel Inter-Continental foi incorporada. Sua primeira propriedade foi um hotel em Belém, Brasil, que ofereceu de todas as coisas - ar condicionado. A empresa viria a possuir ou controlar mais de 75 hotéis em 50 países.

destacava-se por ser “refrigerado” e “trazer o clima de Petrópolis para Belém” em alguns de seus ambientes, dentre eles o bar do hotel, o “Amazon Room”, o “salão de almoço e o salão de jantares dançantes e ainda o Bar da Terrace”, já tradicional na cidade que apresentava agora “além do tradicional frescor e dos Drinks um impecável serviço de lanches” (*A Província do Pará*, 10 de fevereiro de 1949 p. 14).

Paralelamente, Belém também passa a ser incluída nos principais roteiros de viagens elaborados nos EUA, dentre eles o famoso guia de viagens “The Nagel Travel Guide”. O mesmo alertava ao visitante sobre a localização do “Grande Hotel”: “The backbone of Belem's new business district is avenida 15 de Agosto, on which are to be found the big hotels, the airlines' offices and the main business offices. The well-to-do residential area is located between largo da Polvora, the Goeldi Museum and the hospital.”⁷ (The Nagel Travel Guide, 1950, p.182).

Ao mesmo tempo seu formato europeu difere sobre maneira dos modernos e altos prédios da rede de hotéis existentes nas cidades de Santiago no Chile, Maracaibo na Venezuela, Havana em Cuba, Cidade do México, Caracas na Venezuela, Bogotá na Colômbia e Montevidéu no Uruguai, o que apresenta indícios da tentativa de atingir a população local cujo antigo hotel já era um dos mais requintados símbolos.

Esta marca será extremamente forte no centro da cidade. Como tentei demonstrar em minha dissertação de mestrado, a avenida 15 de agosto, atual Presidente Vargas foi um dos maiores projetos para a cidade esboçados pelo poder público na década de 1940. A formação do túnel de arranha-céus na avenida, idealizadas pelos planos de Jerônimo Cavalcanti como projeto de Governo, mostrou-se uma das principais marcas do período, como clara tentativa de modernizar uma cidade ainda com face “*Bellepoqueana*”, mesmo logo após a segunda Guerra Mundial.

Mesmo que o arranha-céu não fosse encarado por aquela geração de engenheiros como uma invenção norte-americana⁸, é impossível negar a influência da correlação de imagens.

⁷**Tradução Sugerida:** A espinha dorsal do centro de negócios de Belém é a avenida 15 de Agosto, onde são encontrados os grandes hotéis, os escritórios das linhas aéreas e os principais escritórios de negócios. A melhor área residencial é localizada entre o largo da pólvora, o Museu Goeldi e o hospital (The Nagel Travel Guide, 1950, p.182).

⁸ Ver: Chaves, Túlio Isto não é para nós?: um estudo sobre a verticalização e modernidade em Belém entre as décadas de 1940 e 1950 / Túlio Augusto Pinho de Vasconcelos Chaves; orientadora, Magda Maria de Oliveira

Além de possuir os melhores hotéis da cidade, era nesta avenida que se localizavam boa parte das representações diplomáticas, os melhores cinemas (cujas projeções eram dominadas por películas norte-americanas), a praça da república, o Teatro da Paz e as duas principais revendedoras de automóveis de Belém a expor os seus Studebakers.

A praça da República centro de vida moderna em Belém descrita por Lemos como o “ponto de rendez-vous de toda a população” (LEMOS, 1902, p. 18)., era descrita na década de 1940 como o lugar em que se “concentra a *high society* de Belém, onde passeiam os “bonitões” e as mocinha do *footing*, das festas elegantes, dos palacetes e *bungalows*, dos *Studebakers* e dos Frazers” (A Província do Pará, Sábado, 05 de Junho de 1947)

Em outro momento a região era também apontada como a região onde “os mocinhos e as Granfinas realizam o seu *footing*, em quanto inúmeros outros discutem os mais variados problemas na terrasse do Grande Hotel ou assistem à exibição do ultimo lançamento no Olímpia” (A Província do Pará, Sábado, 08 de Agosto de 1947)

Note-se são modelos de cidade que se misturam se excluindo e se complementando ao mesmo tempo. O charme do Grande Hotel e dos Palacetes belepoquianos se junta agora aos carrões americanos, aos *bungalows* e ao habito do *footing*. Desta forma percebe-se a complexidade deste processo de transformação. Como lembra Paulo Cezar Marins por mais forte que tenham sido os modelos norte americano de desenvolvimento urbano no Brasil é impossível não perceber a força das tradições oitocentistas das capitais européias que ainda encontravam eco como modelo de beleza e desenvolvimento. (MARINS, 2008, p. 191).

Estes embates de diferentes paisagens se mostram importantíssimos para a compreensão da história urbana de Belém. Sobre a importância da paisagem para uma determinada sociabilidade, Milton Santos, ao expor as diferenças de sentido inerentes aos conceitos de “paisagem” e “espaço”, traz para a complexa conceituação de paisagem a importância da perspectiva histórica para a compreensão de sua dinâmica de formação:

Paisagem e espaço são sempre uma espécie de palimpsesto onde, mediante acumulações e substituições, a ação das diferentes gerações se superpõe. O espaço constitui a matriz sobre a qual as novas ações substituem as ações passadas. É ele, portanto, presente, porque passado e futuro (SANTOS, 2002, p.104.).

Na relação entre cidade e paisagem fica evidente a importância de se situar a convivência, nem sempre pacífica entre as ações destas “diferentes gerações” que se materializaram nos mais diversos projetos de cidade que no avançar do tempo formaram a urbe contemporânea. Como lembra Giulio Argan, “A idéia de cidade ideal está profundamente arraigada em todos os períodos históricos (...). A cidade real reflete as dificuldades do fazer a arte e as circunstâncias contraditórias do mundo que se faz.” (ARGAN, 2005, p. 73-74) Desta forma compreende-se a cidade como resultado destes processos de busca de diferentes cidades ideais que se materializam na cidade real.

Em grande medida, as transformações na estrutura de uma cidade despertam uma série de bandeiras de mais variadas cores e temas mostrando as formas múltiplas que a malha urbana ganha no imaginário de seus moradores ao se depararem com esta metamorfose constante.

A referência que Santos (2002) faz ao palimpsesto é fundamental como um exercício a uma visão mais ampla sobre a cidade. Sobre isto, a historiadora Sandra Pesavento acredita que o palimpsesto é uma “imagem arquetípica para a leitura do mundo”. O palimpsesto nada mais é do que uma referência a antigos pergaminhos que por volta do século V a.C, pela grande escassez deste suporte, eram reutilizados inúmeras vezes, ficando visível a “escrita sucessiva de textos superpostos, mas onde a raspagem de um não conseguia apagar todos os caracteres antigos dos outros precedentes.” (PESAVENTO, 2007, p. 26). Ao trazer esta espécie de parábola para a história, Pesavento acredita que:

Esta definição primeira do palimpsesto nos fornece uma chave para os olhos do historiador, quando se volta para o passado. Há uma escrita que se oculta sobre outra, mas que deixa traços; há um tempo que se escoou, mas que deixou vestígios que podem ser recuperados. Há uma superposição de camadas de experiência de vida que incitam ao trabalho de um desfolhamento, de uma espécie de arqueologia do olhar, para a obtenção daquilo que se encontra oculto, mas que deixou pegadas, talvez imperceptíveis, que é preciso descobrir (PESAVENTO, 2007, p.26).

O arquétipo do palimpsesto é, portanto, um exercício fundamental para a compreensão da história da cidade, na paisagem urbana onde se relacionam elementos de universos temporais muito diferentes cuja descoberta da origem não é um exercício simples. Como lembra Pesavento, estas marcas não se mostram de forma clara:

Todas estas facetas da materialidade construída do passado, que se desdobra em sociabilidade e sensibilidade, se apresenta ao historiador de hoje como um palimpsesto a embaralhar sinais e a confundir sentidos, o palimpsesto é,

na verdade, um reservatório, uma matriz de outros textos e imagens que, superpostos e camuflados, se ocultam uns sobre os outros. Por outro lado, o palimpsesto é, por excelência, a figura que requer a atitude *hermenêutica*, de decifração e de desvelamento de um sentido oculto, que é preciso decifrar (PESAVENTO, 2007, p. 28).

No seio destas práticas é necessário também refletir em que o estudo das mudanças urbanas, que ocorrem em processo contínuo, mesmo que focado um período pré-determinado, deve compreender que estes processos se referem a temporalidades múltiplas. Bernard Lepetit, ao reivindicar mais esforços na recondução dos atores ao seu posto de agente histórico, acredita que tal exercício deve levar em conta uma “bricolagem interpretativa de experiências indexadas em passados diferentes” (LEPETIT, 1996, p. 238).

Entende-se desta maneira que a história urbana não tem campo fértil pura e simplesmente no estudo cronológico das transformações, compreendendo que determinados projetos de cidade ganham ou perdem importância não somente por questões econômicas ou políticas, mas por força de conjunturas múltiplas. Assim, inúmeros projetos e visões de cidade, as “cidades ideais”, podem ser valorizadas ou lançadas ao esquecimento.

BIBLIOGRAFIA

ARGAN, Giulio Carlos. **A História da arte como história da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

BACHELARD, Gaston. **A poética do espaço**. Tradução de: Antonio de Pádua Danesi. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

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

_____. **Testemunha ocular: história e imagem**. Tradução de: Vera Maria Xavier dos Santos. Bauru/SP: EDUSC, 2004.

CAVALCATI, Jerônimo. Belém do Pará. 3 ed. Boletim do Conselho Nacional de Geografia. **Conselho Nacional de Geografia**, v. 6, n. 3, jun. 1943.

CHARTIER, Roger. **A história cultural: entre práticas e representações**. Lisboa: Difel, 1990.

_____. **A história ou a leitura do tempo**. Tradução de: Cristina Antunes. Belo Horizonte: Autêntica, 2009.

CHAVES, Túlio. **Isto não é para nós?: um estudo sobre a verticalização e modernidade em Belém entre as décadas de 1940 e 1950** / Túlio Augusto Pinho de Vasconcelos Chaves; orientadora, Magda Maria de Oliveira Ricci. - 2011 Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, Belém, 2011.

CHAVES, Túlio. **O Solar do Barão do Japurá e a Questão Patrimonial em Belém** / Túlio Augusto Pinho de Vasconcelos Chaves; orientadora, Magda Maria de Oliveira Ricci. - 2009 Monografia (Graduação) - Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Faculdade de História, Belém, 2009.

CRUZ, Ernesto. **As edificações de Belém (1783-1911)**. Belém: Conselho Estadual de Cultura, 1971.

CRUZ, Ernesto. **Belém, aspectos geo-sociais do município**. Ed. José Olímpio, Rio de Janeiro, 1945.

HOMAN, Lynn, THOMAS, Reilly. **Pan Am (Images of Aviation)**. Charleston: Arcadia Publishing, 2000.

KAUFFMAN, Sanford. **Pan Am Pioneer: A Manager's Memoir, From Seaplane Clippers to Jumbojet**. Texas: Tech University Press, 1995.

_____. **Por amor às cidades: Conversações com Jean Lebrun**. Tradução de: Reginaldo Carmello Correa de Moraes. São Paulo: Editora da UNESP, 1998.

LEPETIT, Bernard. **Por uma história urbana**. São Paulo: EDUSP, 2001.

MARINS, Paulo César Garcez. **Habitação e vizinhança: limites da privacidade no surgimento das metrópoles brasileiras**. In: SEVCENKO, Nicolau (org.). **História da vida privada no Brasil**. São Paulo: Cia das Letras, 1998.

MARTINS, Nelson Silveira. **Esta terra é minha: imagens do Pará**. São Paulo: Edigraf, 1944.

MOREIRA, Fernando Diniz (org.). **Arquitetura moderna no norte e nordeste do Brasil: universalidade e diversidade**. Recife: FASA, 2007.

PENTEADO, Antônio Rocha. **Belém, metrópole da Amazônia**. Boletim Paulista de Geografia, n. 9, São Paulo, 1951.

_____. **Belém: estudo de geografia urbana**. Vol I. Belém: Universidade Federal do Pará, 1968.

_____. **Belém: estudo de geografia urbana**. Vol II. Belém: Universidade Federal do Pará, 1968.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4 ed. São Paulo: editora HUCITEC, 2008.

SARGES, Maria de Nazaré. Belém: **Riquezas produzindo a Belle-Époque (1870-1912)**. Belém: Paka-tatu, 2002.

SEVCENKO, Nicolau: Introdução: O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. In: SEVCENKO, Nicolau (org.). **História da vida privada no Brasil**. São Paulo: Cia das Letras, 1998.

SIOLI, Harald. Problemas do aproveitamento da Amazonia. In: **A Amazônia brasileira em foco**. Rio de Janeiro: CNDDA, n. 10, Julho de 1974- Junho de 1975.

VICENTINI, Yara. **Cidade e história na Amazônia**. Curitiba: UFPR, 2004.

PESAVENTO, Sandra Jatahy . **Com olhos no passado: a cidade como palimpsesto**. Disponível em: <www.periodicos.ufsc.br/>. Acesso em: 21 out. 2010.

_____. **Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano**. Estudos Históricos. Rio de Janeiro, v. 8, n. 16, 1995. Disponível em: <bibliotecadigital.fgv.br/>. Acesso em: 19 dez. 2010.

GARFIELD, Seth. **A Amazônia no imaginário norte-americano em tempo de guerra**. *Rev. Bras. Hist.* [online]. 2009, vol.29, n.57, pp. 19-65. ISSN 1806-9347

WEINSTEIN, Barbara. **Modernidade tropical: visões norte-americanas da Amazônia nas vésperas da Guerra Fria**. *Rev. Inst. Estud. Bras.*, São Paulo, n. 45, set. 2007 . Disponível em <http://www.revistasusp.sibi.usp.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0020-38742007000900010&lng=pt&nrm=iso>. acessos em 10 out. 2011.