

# Fragmentos de sonho: a arquitetura do ferro em Belém

Cadernos de  
Pós-Graduação  
em Arquitetura  
e Urbanismo

*Ana Carolina Regis Barra*

*Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Presbiteriana Mackenzie*

## RESUMO

Este trabalho de pesquisa tem como ponto principal o estudo das edificações e mobiliário urbano em ferro, implantados na cidade de Belém, no período de 1890 a 1910, enfocando a questão da preservação e conservação desses monumentos. Partiu-se da premissa inicial de que esses elementos desempenharam papel representativo, no plano físico, relacionado à chegada do pensamento moderno em Belém. Como a própria natureza da modernidade, foram importados em forma de fragmentos, trazendo a idéia de algo inovador e do que havia de mais moderno na Europa, a partir da concepção brasileira, da época. A partir da necessidade do entendimento do papel desses edifícios, foi realizado um levantamento físico e histórico e elaborado um roteiro, que norteou as análises e consistiu do histórico do edifício, descrição estilística e da tipologia construtiva, principais intervenções e estudo do entorno. Essa análise de cada prédio teve como objetivo subsidiar projetos de restauração, reabilitação e reciclagem e definir algumas diretrizes para a conservação desses edifícios, que serão apresentadas na conclusão do trabalho.

Palavras-chave: Arquitetura eclética. Arquitetura de ferro.



MACKENZIE

9

## 1 INTRODUÇÃO

No final do século XIX e início do século XX, no Brasil, assistiu-se a propagação do novo ideal burguês, com a remodelação dos espaços públicos, do modo de vida e de uma remontagem do cenário das cidades. O Ecletismo expressou os anseios da classe dominante brasileira, composta principalmente pelos detentores dos instrumentos de produção, banqueiros e proprietários das grandes casas de comércio.

Na Europa, o excesso de produção e a saturação dos mercados consumidores geraram a necessidade de expansão mercantil, o que ocorreu através do imperialismo e da disseminação das idéias burguesas, nos países em estágio pré-industrial, como o Brasil. E, dessa forma, a proclamação da república e a abolição da escravidão abriram caminho para o total intercâmbio brasileiro com as nações européias, quando o país adquiriu do exterior toda sorte de produtos.

Um desses produtos foi o ferro, amplamente utilizado desde a primeira metade do século XIX, na Europa. O ferro foi aplicado com várias finalidades, desde a produção de maquinário, até equipamento sanitário. Também foi utilizado na construção de edifícios, comprados através de catálogos, fornecidos pelos fabricantes. Esses edifícios poderiam ser montados de acordo com as necessidades do consumidor, e seguiam para seus locais de destino com amplas instruções, o que facilitava muito a sua construção.

No Brasil, algumas cidades destacaram-se pela importação de prédios em ferro, como: Recife, Manaus, Fortaleza e Belém. Pelas suas qualidades, o ferro teve boa aceitação nessas capitais, que possuíam pouca mão-de-obra especializada e administrações ávidas por realizações que mudassem a feição urbana e criassem um cenário adequado para a burguesia local. Embora, na Europa do final do século XIX, já não fossem novidade, essas peças representaram um fragmento do que seria a cidade européia moderna, nos trópicos. Espelhavam o sonho do país menos desenvolvido, ainda pré-industrial, de se adequar ao novo e às tendências ditadas pelos países mais industrializados.

Em nosso estudo, objetivamos tratar da manifestação dessa arquitetura na cidade de Belém, capital do Pará, durante o processo de remodelação urbana, ocorrido no início do século XX, enfocando a questão da preservação dos monumentos. Além disso, pretendemos abordar a questão de forma regional, o que têm sido pouco explorado pelos pesquisadores da área. Embora haja alguns estudos importantes, como os de Geraldo Gomes da Silva e de Jussara Derenji, ainda não foi realizado um levantamento significativo e aprofundado, relacionado ao contexto da cidade de Belém.

Dessa forma, pretende-se, mais do que apenas levantar dados sobre esses edifícios, situá-los em um contexto econômico, cultural e social, a fim de se compreender as razões de sua implantação e, conseqüentemente, criar condições para a sua preservação.



## 2 O EMPREGO DO FERRO NAS CONSTRUÇÕES

A utilização do ferro nas construções foi evitada por séculos, devido a sua relativa escassez. Em alguns casos, foi utilizado, nos templos gregos, para reforço estrutural. No século XIII, houve um pequeno aumento da produção do metal, pois, enquanto os edifícios românicos poderiam ser erguidos quase que completamente sem esse material, no estilo Gótico novas formas foram desenvolvidas, requisitando a sua presença, porém, essa utilização limitava-se a grampos, dobradiças, barras, vitrais e ornamentos.

Mais tarde, a Revolução Industrial foi de suma importância para o aumento da fabricação do ferro na arquitetura, pois, além do crescimento demográfico urbano e da grande demanda por novas construções, o desenvolvimento tecnológico permitiu que o ferro fosse produzido em uma escala industrial, barateando seu preço e facilitando sua utilização em todos os setores da vida moderna: nas fábricas, na arquitetura e em utensílios para o dia-a-dia. A produção do metal realmente deu seu grande salto quando Abraham Darby, proprietário de uma oficina em Coalbrookdale, Grã-Bretanha, desenvolveu uma técnica para empregar o carvão mineral na produção de ferro fundido, o que tornou possível a produção em larga escala.

O século XVIII caracterizou-se pelo início do emprego estrutural do ferro nas construções, a partir de experiências iniciadas na Inglaterra, berço da Revolução Industrial, onde o material, naturalmente, poderia ser adquirido com maior facilidade e a um custo mais baixo. Porém, essa utilização limitou-se a pontes, algumas fábricas, exemplos de colunatas, e em coberturas, aproveitando algumas propriedades do ferro, devido à falta de experiência em cálculo e projeto desse tipo de sistema. Os conhecimentos existentes de mecânica dificilmente eram aplicados na prática para calcular o sistema estrutural de um edifício, resultando em um procedimento quase que artesanal.

Já no século XIX, novas experiências foram realizadas, com a construção de edifícios maiores, empregando o ferro fundido e o ferro laminado em suas estruturas. No primeiro quartel do século, foi bastante utilizado em coberturas que necessitassem de grandes vãos, como em teatros, galerias e mercados. Na década de 1820, uma nova tipologia fez com que o ferro fosse empregado como nunca em edifícios: a estação de trem. Dessa forma, o metal não só seria empregado nos edifícios principais e nas próprias locomotivas, como em trilhos, pontes, túneis, reservatórios etc.

A partir da segunda metade do século XIX, a produção crescente propiciou um ambiente favorável para a criação de uma indústria da construção do ferro, que ampliou todas as possibilidades existentes, comercializando toda sorte de componentes para a construção: desde peças de encaixe até edifícios, que eram exportados através de catálogos, fabricados exclusivamente para a venda dos componentes.

Inicialmente, os fabricantes preocuparam-se em vender seus produtos aos consumidores europeus de classe média, que compravam colunas em ferro fundido e peças ornamentais, grades e portões. A renovação e o crescimento de alguns centros urbanos na Europa, principalmente na metade do século XIX também gerou demanda



para a indústria da construção em ferro, o que alimentou ainda mais seu crescimento. Segundo Benévolo (1998, p. 148),

o crescimento extremamente rápido das cidades, especialmente nos países que somente agora se industrializam, como a Alemanha, demanda da indústria da construção um esforço extraordinário que exige uma revisão completa dos métodos de construção antigos.

Com o crescimento da oferta dos produtos em ferro, alguns países europeus, principalmente a Inglaterra, começaram a encontrar algumas dificuldades para comercializar seus produtos dentro do continente europeu, e passaram a concentrar suas vendas em algumas colônias africanas e em países pré-industriais, como o Brasil. Dessa forma, deram início à exportação de edifícios pré-fabricados para esses países.

As primeiras experiências na pré-fabricação de edifícios também foram motivadas pelas descobertas de novas técnicas de produção do ferro, como o ferro corrugado, produzido a partir do ferro laminado, no final do ano de 1820.

O ferro corrugado era uma material de fácil transporte e montagem, leve e podia ser produzido em larga escala e empregado em coberturas, paredes, etc. Era um sistema rápido, barato, impermeável, não-sujeito a ataques de insetos, e considerado, na época, incombustível. No entanto, deveria ser pintado periodicamente, a fim de se evitar a corrosão (KUHLE, 1998, p. 70).

A arquitetura do ferro para exportação atingiu seu ápice com o desenvolvimento do Sistema Danly pois, a partir desse momento, foi criado um tipo de construção que se adaptava perfeitamente aos interesses dos compradores e do exportador, e que poderia funcionar em qualquer lugar que fosse empregado. É evidente que, com o passar do tempo, esse sistema foi aperfeiçoado, principalmente no que diz respeito ao sistema de encaixe das peças e ao conforto ambiental.

Paralelamente à Revolução Industrial europeia e à agitação do mercado internacional, o Brasil ainda permanecia como país predominantemente agrário e exportador de matérias-primas. Somente a partir de meados do século XIX houve um significativo melhoramento nos meios de transportes, com a necessidade de escoamento da produção aos portos. Inicialmente, foram reformadas as estradas, destinadas à passagem de tropas de muares, ao mesmo tempo em que uma rede ferroviária passou a ser implantada no país. Essas transformações também refletem a necessidade estrangeira de comercialização de seus produtos, já que a indústria de carruagens e carroças difundia-se nos Estados Unidos e, na Grã-Bretanha, a produção de implementos para estradas de ferro necessitava de mercados consumidores.

Com a introdução das estradas de ferro no país, além das estações de trem, surgiram outros tipos de edifícios importados: mercados, residências e estufas. Foram comprados, principalmente, da Grã-Bretanha, da Bélgica, da França e da Alemanha, países que mantinham o comércio desse tipo de produto industrializado. Alguns exemplos desses edifícios são: o Palácio de Cristal, em Petrópolis, montado em 1884, importado da França; o antigo Mercado Municipal do Rio de Janeiro, importado da Inglaterra e inaugurado em 1907; o Teatro José de Alencar, em Fortaleza, inaugurado



em 1910, importado da Grã-Bretanha; o Mercado São José, em Recife, inaugurado em 1875; a Estação da Luz, em São Paulo, reinaugurada em 1901, o Mercado de Manaus, de 1883 e, por fim, os Mercados de Peixe e de Carne do Ver-o-Peso, em Belém, inaugurados respectivamente em 1901 e 1907.

Também vale a pena citar outros tipos de estruturas muito utilizadas no cenário das cidades brasileiras da época: os elementos de mobiliário urbano. Segundo Costa (1994, p.146), “as peças de mobiliário urbano são uma invenção do século XIX, quando se procurou organizar e ocupar espaços das cidades, como jardins e parques. Eram candelabros, luminárias, grades, estátuas, assim como sanitários públicos, quiosques, coretos etc.”.

Nessa época, os serviços públicos multiplicaram-se, dando origem a novos locais de convívio, e a importação desses elementos passou a ser bastante freqüente. No Brasil, eles foram amplamente aceitos, tanto pela rapidez de montagem, quanto pela necessidade de modernização das cidades, com equipamentos que estivessem em voga, na Europa. Como tantos outros produtos industriais, “foram consumidos dentro de um amplo contexto de dominação econômica e social” (SILVA, 1987, p. 98).

A peça mais significativa e mais presente no cotidiano das cidades foi o coreto. Geralmente tinha uma planta octogonal, com embasamento em pedra ou ferro, estrutura em ferro e telhado de madeira ou chapas de zinco. Podemos também observar a enorme quantidade de postes e luminárias decorados, pois com a construção de parques e áreas verdes, houve a necessidade de se iluminar esses ambientes, que também eram freqüentados à noite. A maioria desses postes era construída em ferro fundido, com mãos francesas em ferro trabalhado, sustentando as luminárias.

A preocupação com a higiene e salubridade contribuiu para a criação de mic-tórios públicos. O ferro foi muito utilizado nesse tipo pois, além de flexível, era de fácil manutenção e limpeza. Os mais simples eram compostos de uma espécie de fechamento em chapa de ferro lisa, funcionando como um biombo. Tinham planta circular ou retangular, com ou sem cobertura, e divisórias internas, com latrinas. Os mais complexos eram os chamados “pavilhões sanitários” e consistiam em pequenas edificações, com estrutura e fechamento em ferro, com boxes individuais. Alguns possuíam vasos sanitários, em ferro, porém não era comum a existência de um lavatório para cada sanitário. O único exemplo existente no Brasil, localizado em Belém, encontra-se desativado.

Na Europa, também foi utilizado o mobiliário misto, com múltiplas funções. A criatividade dos fabricantes chegou a tanto que propunham peças mescladas, como bebedouros-postes, coretos-relógios, bancos-postes etc. Esse tipo de elemento exótico não foi utilizado no Brasil, talvez por ser muito mais elaborado e caro do que o usual.

Provavelmente, a maioria desses equipamentos urbanos não sobreviveu ao tempo e foi substituído. Talvez, em razão disso, não estejam presentes, com mais freqüência, no cenário das cidades pois, como estavam situados em locais públicos, estavam sujeitos à depredação, ao vandalismo, e ao desgaste promovido pelo uso contínuo.



### 3 A CIDADE DE BELÉM E OS EDIFÍCIOS EM FERRO

Belém, a exemplo de outras cidades brasileiras, também sofreu inúmeras modificações, na virada do século XIX para o século XX, impulsionada pela exportação de um produto que garantiria o seu sustento: a borracha.

Com a geração de um excedente econômico, a burguesia passou a usufruir de alguns melhoramentos materiais, no plano urbano. Passou a contar com uma rede de produção e reprodução cultural: os luxuosos magazines, os agradáveis cafés e confeitarias, as óperas e peças teatrais de companhias estrangeiras, cinemas, tudo o que expressasse uma rotina de hábitos elegantes e a europeização dos costumes para uma sociedade ansiosa por civilizar-se e sedenta de modelos de prestígio. Na década de 1870, o governador do Pará, Vicente de Azevedo, descrevia a cidade como possuidora de notáveis edifícios públicos e alguns jornais, sendo cinco publicados diariamente, e um porto repleto de embarcações provenientes de outras cidades brasileiras e do exterior.

Durante a intendência de Antônio José de Lemos (1897 a 1912), a cidade passou por um intenso processo de remodelação. Esse processo foi norteado por um plano de embelezamento e saneamento que previu, entre outras medidas: a construção de novos prédios públicos, o alargamento e calçamento de vias, a urbanização de um novo bairro: o bairro do marco; a criação de uma rede de esgotos e de abastecimento; a regularização das edificações particulares; a criação de um código de obras; e a construção e recriação de parques e áreas verdes.

A inserção da Arquitetura do Ferro nesse cenário de transformações foi feita de um modo natural, já que, “o material se prestava para os propósitos decorativos do plano de embelezamento” (O MUNICÍPIO..., 1902, p. 106). O ferro também possuía outras características, que seriam aproveitadas da seguinte forma:

- pela implantação de mobiliário urbano em ferro, como pavilhões, postes, bebedouros etc, principalmente nos espaços verdes, como as praças e os bosques, pois esses elementos possuíam grande representatividade decorativa, eram de fácil instalação e montagem, permitindo uma economia de tempo na obra, também faziam parte do vocabulário formal aceito pela sociedade da época, vindo da Europa;
- pela construção de edifícios públicos, considerados prioritários pela administração municipal, como era o caso dos mercados, pela própria necessidade de se melhorar o abastecimento e as condições sanitárias dos edifícios.

Esses edifícios têm grande importância no imaginário e sentimentalismo popular, que os reconhece como marcos visuais. São o Mercado de Peixe do Ver-o-Peso, os Pavilhões do Mercado de Carne Francisco Bolonha, os galpões da Cia. Docas do Pará, a antiga Estação de Trem do Pinheiro, os Chalés da Universidade Federal do Pará, do Bosque Rodrigues Alves. Também há um reservatório d’água, e mobiliário urbano em ferro: coretos, um relógio e postes.

O Mercado de Peixe do Ver-o-Peso, ou Mercado de Ferro, como é popularmente conhecido, localiza-se no Boulevard Castilhos França, no conjunto arquitetônico



do Ver-o-Peso. Foi inaugurado no dia 1º de dezembro de 1901, montado pela empresa de Bento Miranda, Raimundo Viana, João Luiz de La Rocque, Augusto de La Rocque, Antônio José de Pinho e Manoel Miranda.

Seu partido geral é formado por uma planta retangular, de 31 m x 67 m, e contém internamente talhos para a venda de gêneros alimentícios e peixe. Esse salão tem dois acessos principais, localizados nas fachadas de maior comprimento. No perímetro do mercado, com acesso independente e voltados para o exterior, há quarenta e quatro compartimentos, destinados ao comércio. Cada estabelecimento possui um mezanino, que é acessado por uma escada caracol, e destinava-se a depósitos ou mesmo moradia dos empregados. As torres também teriam essa mesma utilidade.



Mercado de Peixe do Ver-o-Peso  
Fonte: Ana Carolina Barra, abril 2001

Lemos não menciona, em nenhum de seus relatórios, a procedência do edifício. Não menciona nem se este foi importado ou não, fato que, com certeza, não passaria despercebido por ele, que não media esforços em igualar Belém às principais capitais européias. Porém, há informações de que o material de construção utilizado – as chapas de ferro onduladas ou lisas e os elementos decorativos e as telhas – foi importado dos Estados Unidos, pois Belém não tinha uma indústria siderúrgica que tivesse condições de produzi-lo. O projeto de montagem da estrutura foi feito pela própria empresa contratada, pois, em seu relatório, Lemos menciona o fato dos engenheiros da empresa terem, “por segurança, repartido o peso total da construção” (O MUNICÍPIO..., 1902, p. 392). Além disso, percebe-se que a empresa contratada tinha pleno conhecimento do terreno, e havia elaborado o projeto de fundações.



MACKENZIE



Mercado de Peixe do Ver-o-Peso, em 1907  
Fonte: Álbum... (1908, p. 58)

O Mercado Municipal Francisco Bolonha foi inaugurado em dezembro de 1908. Na verdade, o antigo mercado já existia desde 1857, e foi reformado. Nessa ocasião, foram modificadas todas as características originais do edifício, que passou a contar com um grande pátio central descoberto, envolto por um edifício em alvenaria, com linhas neoclássicas. No pátio central localizam-se os pavilhões de ferro, encomendados da firma Walter MacFarlane, de Glasgow, Escócia. Esses pavilhões são em número de quatro. Entre cada pavilhão há uma circulação, e no centro há um “pavilhão de comodidades”, que anteriormente servia como sanitário público, e hoje abriga a administração do mercado.



Circulação entre os pavilhões  
Fonte: Ana Carolina Barra, abr. 2001



MACKENZIE



Os pavilhões eram inicialmente vedados com persianas de aço, que corriam em canaletas, atrás das colunas, que depois foram retiradas. Cada pavilhão é composto de trinta colunas, no seu perímetro, com base decorada, fuste liso e pequeno capitel coríntio. A parte superior das paredes tem fechamento em grade de ferro, formando rendilhados. No coroamento das fachadas, há uma grade de ferro bastante delicada, com pequenas grimpas nas extremidades. Na parte central superior, há um frontão triangular, com fechamento em chapa de ferro e o brasão do município em relevo. A cobertura possui estrutura em tesouras de ferro forjado, com motivos decorados, e ripamento em madeira. Há um lanternim, retangular, com fechamento em venezianas de ferro. As telhas são do tipo Marselha.

Outro conjunto de edifícios importantes são os Galpões da Cia. Docas do Pará, que fizeram parte de um grande plano de aterramento e modernização do porto de Belém, realizado pela Cia. Port of Para, através do engenheiro Percival Farquhar. Em outubro de 1909, foi inaugurado o primeiro trecho, com 120 m de comprimento, um armazém e respectivo canal.

Até 1914, foram construídos 1860 m de cais, e já existiam 13 armazéns, em estrutura metálica, fornecida por Schneider & Co, França. Essa empresa foi fundada por Adolphe e Eugéne Schneider, em 1836, em um terreno de 280 hectares, em Creusot. Foi uma das grandes pioneiras da indústria do aço na França, fabricando, para a construção civil, estradas de trem, navios, pontes, túneis etc.



Galpão da Cia. Docas do Pará  
Fonte: Ana Carolina Barra, out. 2001



MACKENZIE

Na primeira secção do Porto, foram construídos onze armazéns, e na segunda secção, dois armazéns, todos com medidas de 100 m x 20 m. Posteriormente, o espaço existente entre os armazéns de números quatro a oito foi coberto. Operavam com 11 guindastes elétricos, 6.500 m de linhas férreas, iluminação elétrica com 2.200 lâmpadas e um canal de acesso assinalado com 20 bóias iluminantes e 20 cegas.

No geral, a planta dos armazéns é de forma retangular, medindo 100 m x 20 m. O vão é livre de apoios, exceto nos armazéns 9 e 10. Cerca de 4 m acima do piso, existem esteiras rolantes manuais, para o transporte dentro dos armazéns. O acesso é feito através de portas de correr, em chapas metálicas. As esquadrias localizam-se cerca de 3 m acima do piso, e possuem vedação em treliças de perfis metálicos. A estrutura da cobertura é em tesouras metálicas, com terças, caibros e contraventamentos em ferro. Existe um lanternim, para iluminação, que tem altura aproximada de 80 cm. As telhas são do tipo fibrocimento.

O último remanescente da tipologia das estações de trem existentes no Pará é a antiga Estação de Trem do Pinheiro, inaugurada em 1907, construída pelo governo do Estado, na administração de Augusto Montenegro. Constituíam-se em um prédio de forma retangular, formado por uma grande cobertura (ou gare), com estrutura em ferro decorado, e um edifício em alvenaria de tijolos cerâmicos, que contava com três divisões internas, destinadas às atividades administrativas, sala de passageiros e circulação.



Edifício da antiga estação do Pinheiro  
Fonte: Ana Carolina Barra, set. 1999

A estrutura delgada da cobertura contrapõe-se ao maciço pesado em alvenaria, criando uma espécie de antítese na leitura do espaço, na qual temos estes dois momentos: a cobertura leve e o prédio em alvenaria sólida, a exemplo das Estações de Ferro na Europa.



Em Belém, também existem dois chalés de ferro, tipologia única no Brasil. Um deles é o chalé de ferro da Universidade Federal do Pará (UFPA), que foi montado no período de 1890 a 1893. Não se tem certeza sobre sua utilização inicial, porém é provável que servisse como residência. Em 1963, a Universidade Federal do Pará adquiriu o chalé, para ali instalar o seu curso de Arquitetura. O curso funcionou ali até quando foi desativado, devido à expansão do curso e aos transtornos provocados por uma serraria nas proximidades. O chalé passou a abrigar, então, o serviço de atividades musicais da Universidade.

O chalé é o único dos três existentes no Brasil com dois pavimentos, ocupando 360 m<sup>2</sup> de área útil. Tem forma de bangalô anglo-indiano, caracterizado pela presença das varandas dispostas ao longo de todas as fachadas da edificação, que ocupam 220 m<sup>2</sup>, uma boa parte de sua área útil. Devido a esse fator, foi o tipo mais utilizado na construção de residências pré-fabricadas, enviadas para locais de clima tropical.



Chalé de Ferro da UFPA  
Fonte: Ana Carolina Barra, out. 2001.

A planta da residência, em forma de “T”, possui poucos compartimentos, o que caracteriza as residências pré-fabricadas. A circulação é feita através das varandas, e também há comunicação interna entre os ambientes. O acesso ao segundo pavimento é feito por uma escada principal, que se localizava, anteriormente, na fachada principal da edificação, e por uma escada de serviço, localizada nos fundos, que foi construída pela família de Álvaro Adolpho. A escada principal não possuía cobertura, o que dificultava o acesso ao pavimento superior nos dias de chuva.

Segundo Silva (1987, p. 212), especulava-se que o chalé havia sido montado para atender às necessidades imediatas de algum administrador das companhias estrangeiras, que se estabeleceram no Pará, naquela época. Porém, o mais provável é que tenha pertencido a algum empresário português, enriquecido com o comércio da borracha. Acerca do prédio, nada foi encontrado nos jornais, o que, segundo Derenji (1993, p.68), é indício, pelo menos, de uma certa desconfiança em relação a ele.



MACKENZIE

Naturalmente, se esse tipo de edifício fosse objeto de desconfiança ou estranheza, também haveria depreciações a seu respeito, na imprensa local. Porém, o edifício foi comprado por um ex-intendente, um membro da burguesia local, que ali se instalou com a sua família.

Outro chalé é o do Bosque Rodrigues Alves, localizado no bairro do Marco. Sua construção é, provavelmente, contemporânea ao chalé da UFPA. Informações mais remotas referentes ao prédio nos levam a crer que, provavelmente, foi importado no final da década de 1880, e pertenceu ao Sr. João Severino Ribeiro de Matos, que o vendeu à Sociedade Coelho & Cia. Em 1892, Augusto Coelho Moreira, um dos sócios, retirou o imóvel da sociedade, e passou a habitá-lo, juntamente com sua família.

Em 1980, já se discutia sobre a preservação do chalé, pois havia rumores de que a Beneficente estaria tentando demoli-lo, para a construção de um prédio de onze pavimentos. Nesse período, o prédio foi alugado para o Instituto do Açúcar e do Alcool, que ali montou suas instalações, sem se preocupar muito com a conservação do prédio. Em 1984, o prédio estava em péssimo estado de conservação, com parte do piso demolido e grande parte de suas peças já em processo de oxidação.

O chalé possui um pavimento e um porão habitável. Sua área útil é de, aproximadamente, 450 m<sup>2</sup>. A exemplo do chalé da UFPA, também é em estilo bangalô anglo-indiano. A planta tem forma retangular, e é circundada por varandas, na fachada principal, e nas duas laterais. No pavimento superior, o pé-direito é de 5 m, e no porão habitável, de 2,10 m. O chalé não possui instalações sanitárias que, a princípio, encontravam-se em um anexo, nos fundos do terreno. A planta do pavimento superior acompanha a do porão habitável que, segundo Geraldo Gomes da Silva, provavelmente foi modificada, a exemplo do chalé da UFPA. O mais provável é que o porão seria uma área livre, para a circulação do vento no pavimento inferior da edificação.



Aspecto atual do chalé do Bosque Rodrigues Alves  
Fonte: Ana Carolina Barra, out. 2001



MACKENZIE

No interior, existem cinco compartimentos, de dimensões aproximadamente iguais, que têm circulação interposta. A varanda dá acesso somente aos compartimentos de trás da edificação, que também são acessados pelos outros aposentos. Na parte de trás, existe um espaço aberto, em que foi colocada uma escada caracol, por ocasião da remontagem no Bosque Rodrigues Alves. Inicialmente, ali havia uma escada de dois lances, que dava acesso ao anexo, nos fundos do chalé.

Como se vê, vários foram os exemplos de Arquitetura do Ferro, na cidade de Belém. Porém, não devemos nos esquecer de estruturas notáveis, que fizeram parte do contexto de transformações por que passou a cidade, a partir do florescimento do ciclo da borracha. A partir dos planos de remodelação, os governos passaram a dar maior importância ao cenário das cidades, assim como à salubridade e higiene desses espaços. Em virtude da criação de uma rede de abastecimento, foram montados reservatórios, para garantir a boa qualidade do serviço à população.

Em 1904, havia três reservatórios de distribuição na cidade: o do Marco, o da Rua João Balbi e o da Praça de São Brás. Desses, o único que se encontra de pé é o reservatório de São Brás, que possuía capacidade de 1.500.000 l. Foi importado da Inglaterra e construído no ano de 1885. Possui cobertura em forma circular, e estrutura inteiramente em aço, com pilares de secção I, contraventados por peças no mesmo material. A estrutura apóia o reservatório, constituído de chapas de ferro rebitadas, que é coberto com chapas de ferro iguais às do reservatório. Essa cobertura possui um beiral apoiado por mãos-de-força, em ferro fundido ornamentado. Inicialmente, o reservatório era cercado por um tabique de madeira, porém, atualmente, encontra-se localizado em uma pequena praça, e encontra-se desativado. O reservatório é tombado pelo município, juntamente com todo o conjunto do mercado de São Brás, do qual faz parte.

Durante a remodelação da cidade, também foi dada grande atenção aos espaços verdes. Os parques e praças foram reformados, com a grande utilização de mobiliário urbano. Um exemplo é o da Praça Batista Campos, que passou a contar, após a reforma, com um pavilhão musical em ferro, importado da Alemanha, e outros dois coretos de menor porte, além de bancos e postes no mesmo material.

A Praça da República, localizada no centro da cidade, também passou por reformas, pois até o terceiro quartel do século XIX não passava de um imenso descampado. Ganhou pavimentação, arborização, chafarizes e quiosques, além de dois pavilhões em ferro: o Santa Helena Magno e o Euterpe.



Pavilhão Santa Helena Magno, na Praça da República  
Fonte: Ana Carolina Barra, out 2001



MACKENZIE

## 4 FRAGMENTOS DE MODERNIDADE

Os costumes europeus, imprimidos nas cidades brasileiras pela necessidade de criação de mercados consumidores para seus produtos, contribuíram para a venda e comercialização do ferro. Essa enxurrada de produtos, provenientes de países em fase mais adiantada de industrialização, contribuiu para a inserção da modernidade no cenário brasileiro, o que ocorreu lentamente, a partir da abertura dos portos e da necessidade de expansão dos mercados europeus.

O ferro, nessa época, era um dos principais produtos de exportação europeus, e representou, significativamente, o progresso, o material com o qual era construído o meio de transporte mais “avançado”: o trem. Naturalmente, essa relação personificou o material, conferindo-lhe o status de artigo “moderno”.

No início do século XX, o ferro já era um material bastante vulgar nas cidades européias, porém, no Brasil ainda era novidade, e foi aceito sem preconceitos, por ser um produto importado da Europa, que era o modelo a ser copiado. Outro fator que contribuiu para essa aceitação foi a ausência de estudos significativos sobre o material no país, de forma a criticar seu uso nas construções, como aconteceu na Europa.

Na cidade de Belém, observamos a intensa aplicação desse material, durante a reforma conduzida pelo intendente Antônio Lemos. De fato, as suas características contribuíram para a sua aplicação, já que, de acordo com o próprio Lemos, o ferro se prestava muito bem para propósitos decorativos. No caso do Mercado de Peixe e Carne, é evidente a preocupação sanitária, e a associação desse fator à utilização do ferro, que permitia vãos maiores, maior aeração do espaço, menor risco de contaminação, e tinha facilidade de limpeza. De certa forma, a utilização do ferro viria a preencher os requisitos do plano de embelezamento e saneamento da cidade.

A implantação de equipamentos urbanos em ferro veio completar a reurbanização da cidade, como parte da política neoconservadora de Lemos. Também fizeram parte da construção de um cenário burguês, e estiveram presentes na construção dos espaços verdes. Esses espaços tiveram prioridade durante a remodelação urbana, tanto pela necessidade de se criar locais de convivência para a sociedade, quanto implantar locais salubres dentro da cidade, que melhorassem a qualidade de vida da burguesia.

A importação de residências pré-fabricadas também se relaciona ao contexto de transformações dessa época, pois essa arquitetura representou a inserção do produto europeu no Brasil. Apesar da existência de apenas três chalés na cidade, consideramos que a sua construção foi realizada em condições bastante diversas do que ocorria em outros locais da África e da América do Sul pois, nesse caso, as residências não serviriam como abrigos móveis, já que não existia nenhum motivo que justificasse sua relocação. Podemos concluir, dessa forma, que essas edificações foram construídas em virtude da novidade e modernidade que representavam, como espelho da necessidade da burguesia da época de ostentar luxo e riqueza, e atualização em relação ao modelo europeu.



A construção desse ideal burguês e da personificação do ferro como material representante da inserção da modernidade no Brasil aconteceu através da fragmentação das estruturas, que foram importadas da Europa como elementos pré-fabricados, utilizados em estruturas mistas ou não. Essa facilidade contribuiu, sem dúvida, para o rápido aparecimento de estruturas em ferro, nas cidades brasileiras, que atravessavam períodos de remodelação.

A indústria da construção européia, em fase de crescimento, necessitou da confirmação da utilização desse modelo, e da imposição da ideologia capitalista vigente para a comercialização de seus produtos. Sendo assim, essa utilização de produtos importados na construção civil representou a dominação ideológica e tecnológica dos países mais desenvolvidos, em relação ao Brasil, fato que perdura até os nossos dias.

A arquitetura de ferro desempenhou diversas funções, de acordo com cada tipologia. No mercado de Peixe do Ver-o-Peso, observamos a função utilitária acima de todas as outras, pois o edifício havia sido construído para suprir uma necessidade urgente, porém essa questão relaciona-se ao tipo (mercado). Nesse caso, o material empregado também se relaciona ao aspecto utilitário, pois foi aplicado a fim de se obter uma melhor condição higiênica no local. Porém, o ferro apareceu como elemento tão marcante e diferenciador para a população, que acabou identificando o edifício, conhecido como “Mercado de Ferro”.

Já nos pavilhões do Mercado de Carne, também observamos a função utilitária, em virtude do tipo, porém há grande preocupação com a função decorativa. Nesse caso, o ferro também foi empregado pelas mesmas razões citadas acima, por fornecer melhores condições de higiene. Apesar disso, os pavilhões não adquiriram o mesmo valor simbólico para a população, pois a estrutura em ferro, que caracteriza os pavilhões, está oculta pelas paredes de alvenaria do mercado, e não desperta a mesma curiosidade e diferenciação em relação ao seu material.

No caso dos galpões do porto, também observamos a função utilitária, e nenhuma preocupação decorativa, em virtude do tipo de utilização. Até pouco tempo atrás, esses galpões ainda não haviam sido objeto de nenhum estudo, e o próprio pesquisador Geraldo Gomes da Silva não os incluiu em sua obra. Porém, ultimamente, em virtude de um projeto de revitalização, tem havido uma intensa preocupação com a sua conservação.

Nos elementos de mobiliário urbano, notamos a inversão da função primordial, presente nos edifícios: eram construídos principalmente por sua função decorativa, e o ferro, nesse caso, foi empregado por se adaptar bem a essa necessidade. No caso dos coretos, também serviam de abrigo em dias de chuva, e palco para apresentações musicais.

Em todos esses casos existe uma função simbólica, que é a presença de modernidade e do progresso que o ferro representou, por ser um produto da Revolução Industrial, no sentido amplo. A arquitetura importada para Belém, dessa forma, representou o “sonho”, vindo em fragmentos, da equiparação às cidades européias, a idéia positivista vinda da Europa e imprimida na sociedade belenense, no plano físico.



Essas idéias foram personificadas pelo próprio Lemos, durante o plano de remodelação da cidade.

Atualmente, alguns desses edifícios são objetos de intervenções, muitas vezes realizadas sem um estudo aprofundado do estado do material, e de sua natureza. Os coretos encontram-se em estado de conservação precário, pois são equipamentos públicos, alvos fáceis de vandalismo.

A questão da preservação dos edifícios e elementos de caráter utilitário tem sido objeto de alguns pesquisadores da história da técnica. No caso da cidade de Belém, esses edifícios ainda estão longe de adquirir o valor devido. Em algumas intervenções, observa-se claramente o “fachadismo” e a descaracterização dos edifícios, com a inserção de elementos prejudiciais à sua legibilidade, destoantes com o entorno existente. Os edifícios que não pertencem ao centro histórico da cidade sofrem com o descaso do poder público, com a falta de uma entidade não-governamental que defenda o patrimônio da cidade, e com a ausência de apoio da iniciativa privada no setor, talvez pelo desconhecimento do seu potencial.

Para a correta conservação desses edifícios, é de suma importância a elaboração de um documento contendo linhas de intervenção, que contenham algumas premissas básicas, como:

- a implantação de uma política de preservação que contemple a cidade como um todo. No caso dos edifícios em ferro, deve haver um esforço conjunto para que se adote a mesma linha de pensamento nas intervenções;
- o envolvimento da comunidade nesses processos. A questão da conservação dos monumentos pode se tornar alvo das discussões na sociedade e, para isso, é necessário que se conheça e se entenda o que é patrimônio histórico;
- para o atendimento da premissa anterior, é necessário que seja implementado um programa de educação patrimonial, já que o comportamento da comunidade é essencial para a preservação dos edifícios;
- a formação de técnicos habilitados para as intervenções. Para isso, deve haver o comprometimento dos governos com a necessidade dessa educação, e reciclagem dos profissionais já atuantes nessa área;
- para o atendimento da premissa anterior, devem ser promovidas palestras e cursos de atualização, trazendo à tona a discussão sobre o patrimônio, na cidade de Belém;
- o envolvimento do setor empresarial, através da implementação de projetos sociais, ou de campanhas em favor da preservação e restauração dos prédios de interesse histórico.





### ABSTRACT

This piece of work has its major point on the study of the constructions made in iron, settled in the city of Belém, in the period of 1890 the 1910, focusing the issues of preservation and conservation of these monuments. The initial premise is that these elements had played representative role, in the physical plan, related to the arrival of the modern thought in Belém. As the proper nature of modernity, they had been imported in form of fragments, bringing the innovative idea of modernity. As we were reaching for what role these buildings have played in the urban scenery, a physical and historical survey took place, broken of a script that carried through the analysis. It consisted of the historical study, the descriptions of the style of the building and of the constructive materials, the main interventions and the study of the urban environment. This analysis of each building had as objective: to subsidize projects of restoration, defining some lines of direction for the conservation of these monuments, that will be presented in the conclusion of the work.

Keywords: Eclectic architecture. Iron architecture.

### REFERÊNCIAS

ABRANTES, Nicolau. *História da Fundação Artística no Brasil*. Rio de Janeiro: Lisboreda Fundação Artística, 1979.

ÁLBUM DO PARÁ: Governador Augusto Montenegro. Paris, 1908.

BARRA, Ana Carolina. *Reciclagem da estação de trem de Icoaraci: soluções para a integração do patrimônio histórico à questão social*. 1999. 237 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo)—Universidade da Amazônia, Belém, 1999.

BASSALO, Célia Coelho. *O Art Nouveau em Belém*. Belém: MEC/FUNARTE, 1984.

BELÉM, capital do ferro. *O Liberal*, Belém, p. 1, 14 jan. 1992.

BELÉM. Prefeitura Municipal. *Elementos para conservação e restauração da Praça do Relógio*. Belém, 1993.

BENÉVOLO, Leonardo. *História da arquitetura moderna*. São Paulo: Perspectiva, 1998.

CACCAVONI, Arthur. *Álbum descritivo amazônico: o Pará commercial na exposição de 1900*. [S. l.: s. n., s.d.].



- CAMPOS, Humberto de. Antônio Lemos. *A Província do Pará*. Série cronistas do passado, Belém, 30 mar. 1987. Suplemento Cultural, p. 10-11.
- CHALÉ de ferro começa a ser transferido para Universidade. *A Província do Pará*, Belém, 16 set. 1991. 1<sup>o</sup> Caderno, p. 9.
- CHALÉ de ferro: crime contra a cultura. *Jornal do Mandato*, Belém, p. 3, jun. 1991.
- CHALÉ de ferro: de pé após 6 anos. *O Liberal*, Belém, 30 jun. 1991.
- CHALÉ de ferro remontado na UFPA. *O Liberal*, Belém, 1992. Caderno de Atualidades, p. 5.
- CHALÉ de ferro será levado à UFPA hoje. *A Província do Pará*, Belém, 26 set. 1991. 1<sup>o</sup> Caderno, p. 9.
- COSTA, Cacilda Teixeira da. *O sonho e a técnica: a arquitetura de ferro no Brasil*. São Paulo: Ed. Universidade de São Paulo, 1994.
- CRUZ, Ernesto. *História de Belém*. Belém: UFPA, 1973.
- DERENJI, Jussara da Silveira. *Arquitetura do ferro: memória e questionamento*. Belém: CEJUP, 1993.
- DIREITO à Memória: a defesa do patrimônio histórico de Belém e a CPI do Chalé de Ferro: Gabinete do Vereador Raul Meireles. Belém, 1991.
- DUARTE, Cristóvão F. Anotações preliminares sobre a história da cidade de Belém. In: MACHADO, Denise; VASCONCELOS, Eduardo. *Cidade e imaginação*. Rio de Janeiro: PROURB/FAU-UFRS, 1996.
- EVERDELL, William R. *Os primeiros modernos: as origens do pensamento no século XX*. Rio de Janeiro: Record, 2000.
- FREYRE, Gilberto. *Ingleses no Brasil*. 3. ed. Rio de Janeiro: Top Books, 2000.
- GEERLINGS, Gerald K. *Wrought Iron in Architecture: an illustrated Survey*. New York: Dover Publications, 1897.
- ILLUSTRATED Catalogue of Mac Farlane's Castings. 6<sup>th</sup> ed. Glasgow: Walter MacFarlane & Co.: Saracen Foundry, 1882-1883. v. 1, 2.
- KUHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do ferro e Arquitetura ferroviária em São Paulo*. São Paulo: EDUSP, 1998.
- LUIZ, Edmundo. *Recordações do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1949.
- MAGAZINER, Henry Jonas. *The Golden Age of Ironwork*. Maryland: Skipjack Press, 2000.
- MAIA, Tom. *Grão Pará*. São Paulo: Ed. Nacional, 1979.
- MEIRA FILHO, Augusto. *Contribuição à história de Belém*. Belém: [s.n.], 1973. v. 1.
- MEMÓRIA e futuro da Arquitetura do Ferro no seminário. *O Liberal*, Belém, 12 jan. 1992. Caderno Cidades, p. 3.



O MUNICÍPIO de Belém: relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém em 1º de março de 1915 pelo Exmo. Sr. Dr. Antônio Martins Pinheiro. Belém: Imprensa Oficial do Estado do Pará, 1915.

O MUNICÍPIO de Belém: relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na primeira sessão da sexta reunião ordinária da nona legislatura, em 2 de março de 1914, pelo Sr. Intendente de Belém Exmo. Dionísio Ausier Bentes. Belém: Imprensa Oficial do Estado do Pará, 1914.

O MUNICÍPIO de Belém: relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na sessão de 20 de maio de 1930, pelo Intendente Municipal Antônio de Almeida Faciola. Belém: [s.n.], 1930.

O MUNICÍPIO de Belém: relatório apresentado ao Conselho Municipal pelo intendente Antônio José de Lemos para Brazil, Typographia de Alfredo Augusto Silva, 1897-1902 até 1909. Belém: [s.n.], 1902.

O MUNICÍPIO de Belém: relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Intendente Municipal Dr. Antônio Martins Pinheiro. Belém: Imprensa Oficial do Estado do Pará, 1916.

O MUNICÍPIO de Belém: relatório apresentado pelo Sr. Intendente de Belém Exmo. Dr. Dionísio Ausier Bentes. Belém: Imprensa Oficial do Estado do Pará, 1913.

O MUNICÍPIO de Belém: relatório apresentado pelo Sr. Intendente de Belém Exmo. Dr. Virgílio Martins Lopes de Mendonça na Sessão de 11 de março de 1912. Belém: [s. n], 1912.

NOVO Chalé e Palhoção no Bosque entre inaugurações. *O Liberal*, Belém, 6 out. 1985. 1º Caderno, p. 10.

O PARÁ em 1900: álbum comemorativo do quadricentenário do desenvolvimento do Brasil. [S.l.: s.n, 1900?].

PARÁ. Secretaria de Cultura. *Álbum Belém da saudade*. 2. ed. Belém: SECULT, 1998.

\_\_\_\_\_. *Bens tombados e inscritos nos livros de tombo*: SECULT/ DPHAC-Belém e Interior. Belém, 1999.

PENTEADO, Antônio Rocha. *Belém*: estudo de Geografia urbana. Belém: UFPA, 1968. Suplemento Cultural.

\_\_\_\_\_. *O sistema portuário de Belém*. Belém: UFPA, 1973.

PRADO JUNIOR, Caio. *Historia econômica do Brasil*. 41. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.

RELATÓRIO apresentado ao Exmo. Sr. Governador Augusto Montenegro. [Pará], 1904.

ROCQUE, Carlos. *Antônio Lemos e sua época*: história política do Pará. Belém: CEJUP, 1996.



ROCQUE, Carlos. O Asilo de Mendicidade, hoje D. Macedo Costa. *A Província do Pará*, Belém, 23 nov. 1997. Suplemento Cultural, p. 6, 7.

\_\_\_\_\_. Belém já teve sua Torre Eiffel. *A Província do Pará*, Belém, 23 mar. 1987. Suplemento Cultural, p. 6, 7.

\_\_\_\_\_. A Estrada de Ferro de Bragança. *A Província do Pará*, Belém, 25 jan. 1988. Suplemento Cultural, p. 6, 7.

\_\_\_\_\_. Memória: o Porto de Belém. *A Província do Pará*, Belém, 12 abr. 1988. Suplemento cultural, p. 6, 7.

\_\_\_\_\_. Praça Batista Campos: a filha diletta de Antônio Lemos. *A Província do Pará*, Belém, 6 jul. 1987. Suplemento Cultural, p. 6, 7.

\_\_\_\_\_. A Praça da República que já foi Largo da Pólvora. *A Província do Pará*, Belém, 30 mar. 1987. Suplemento Cultural, p. 6, 7.

\_\_\_\_\_. Praça do Relógio. *A Província do Pará*, Belém, 25 jan. 1988. Suplemento Cultural, p. 6, 7.

SARGES, Maria de Nazaré. *Belém: riquezas produzindo a Belle Époque (1870-1912)*. Belém: Pakatatu, 2000.

A SEMANA, Belém, jun./set. 1929.

SILVA, Edmundo Macedo Soares. *O ferro na história e economia do Brasil*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Sesquicentenário, 1972.

SILVA, Geraldo Gomes da. *Arquitetura do ferro no Brasil*. São Paulo: Nobel, 1987.

SOUZA, Patrícia dos Santos. *Os chalés de ferro de Belém*. Belém, 1998. Mimeografado.

TOCANTINS, Leandro. *Santa Maria de Belém do Grão-Pará: instantes e evocações da cidade*. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1976.

TRINDADE JUNIOR, Saint Clair Cordeiro da. O mercado de carne. *A Província do Pará*, Belém, 1 mar. 1988. Suplemento Cultural, p. 6, 7.

\_\_\_\_\_. *Produção do espaço e uso do solo urbano em Belém*. Belém: NAEA/UFPA. 1997.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ. *O chalé de ferro, inaugurado em 11 de janeiro de 1992*. Belém, 1992

\_\_\_\_\_. *Chalé de ferro: relatório de execução e projeto de obras de montagem*. Belém, [1989?].

\_\_\_\_\_. *Projeto de remontagem do chalé da imprensa oficial*. Belém, 1994.

WEINSTEIN, Bárbara. *A borracha na Amazônia: expansão e decadência 1850-1920*. São Paulo: Edusp, 1993.

WRIGHT, Marie Robinson. *The New Brazil: its resources and attractions*. 2<sup>nd</sup> ed. Philadelphia: Georg Barrie and Sons, [entre 1905 e 1910].

