



Belém moderna aponta para o céu. A foto mostra o edifício do IAPB (construção de Carvalho Hosken), um dos mais avançados.

Eis Belém metropolizada, a grande capital de tôdas as Amazônias. Seus andares, no melhor estilo arquitetônico, rompem o mar verde de suas mangueiras seculares e escalam seu céu muito azul. Seus parques e praças, ruas novas e avenidas longas servem de moldura a um desenvolvimento imoderado. Sua vida noturna é movimentada e seus clubes, uma festa diária. Ninguém mais pode parar à jovem capital do Pará.

BRASIL CAPITAL BELEM



O palácio da Prefeitura de Belém diante de suas mangueiras seculares.



Em cima, a Praça Batista Campos, logradouro de tradição. Embaixo, o bucolismo do grande bosque da cidade.



No centro, o prefeito Stélio Maroja, de Belém. A seu lado, uma tela de Deangelis, outra de Capranci, italianos de 1899. O palácio é um canteiro de telas ilustres, dentro do qual se movimenta o sr. Stélio Maroja, inteligência *up to date*, sociólogo, economista, professor da Universidade Federal do Pará, um Pelé da informática e da problemática amazônicas em ação de Prefeitura-bem-servida. Teve movimentos parlamentares, quando deputado federal pelo Pará, que deixaram rastro fundo nos anais da Câmara Federal. Como administrador da sua capital, não deixa por menos. É um homem de renovação, de métodos novos, que sabe pisar no chão dos problemas, e sabe encontrar a solução geométrica para tornar Belém sempre-mais-habitável, atendendo às tensões da expansão urbana da cidade. Em conversa informal com os repórteres de O CRUZEIRO, o prefeito foi desenrolando o seu mapa administrativo. Encontrou a sua Prefeitura raspada. O ICM — solução lógica para economias maduras e concentradas — foi um deus-nos-acuda em Belém. A receita da Prefeitura desabou de 40%, quando pouco antes do ICM apenas 25% desta receita representariam as despesas de pessoal. Um percentual que não existe em nenhuma outra Prefeitura do Brasil. Para conseguir o equilíbrio da receita — ainda está lutando nos rumos desta conquista — o prefeito foi a medidas extremas, sem contudo oprimir o seu plano de obras. Um dos problemas mais tradicionais da cidade — e cuja solução sempre foi a de chover no molhado — era o dos pântanos, cinturão alagado da capital, onde mergulhava qualquer tentativa de desdobramento urbano. Mediante trabalho de drenagem e subsequente aterro, o prefeito está recuperando para Belém grandes espaços circulares. (Sem escrever sobre focos endêmicos que deixaram de existir com o fim dos alagados.) Desenvolveu melhor o sistema viário entre bairros, desafogando gargantas de tráfego. Lançou duas pistas no eixo rodoviário de Belém, tal seja a Almirante Barroso, via pavimentada de acesso à Belém-Brasília, o grande respiradouro rodoviário do Pará. Também os logradouros mais famosos, relíquias da cidade — Praça da República, antigo Largo da Pólvora, Praça Batista Campos e outros pulmões seiscentistas —, foram reparados segundo o figurino da época. E surgiram ainda novas praças, onde existiam botecos sujos e criminais. O sr. Maroja atacou de frente as ligações rodoviárias, diversificando o acesso aos 4 pontos da cidade. Não se esqueceu, também, da *maquillage*. Está construindo o Parque do Guamá (rio Guamá, que enrola Belém), numa réplica moderada ao Parque (carioca) do Flamengo. São pistas de 3 km à beira-rio, arborização equatorialíssima, incorporando a paisagem das águas à cidade. E deu tudo às mangueiras de Belém, cidade-manga, com suas frondes refrigeradas contra o calor nativo. Foi o naturalista Bates (lembra o sr. Maroja) que em meados do século passado já redigia sobre o mangueiral paraense, tão pioneiro quanto o Grão-Pará, tão lírico quanto as caboclas suculentas que sentam nos bancos públicos à sombra dos galhos verdes.

UM PREFEITO ALÉM-BELÉM

Por aqui ia ficar esta reportagem, se o sr. Stélio Maroja não esticasse a sua conversa para todo o Estado. Aceitou a provocação de algumas perguntas e deu lição de ocupação econômica da região. Colocou no seu foco apreciador a Belém-Brasília como a estrada que destampou o Pará. A selva era a rôlha contra o desenvolvimento. A maior reivindicação do Estado, no plano federal, é para o sr. Maroja a pavimentação total da Belém-Brasília, pois 1.800 km ainda permanecem no barro. Anotou a partida dos paulistas para as bacias do Araguaia-Tocantins através da Belém-Brasília. São as novas bandeiras-dêstes emboabas de hoje que arrastam o gado para a Amazônia. Há 150 milhões novos em negócios de curral naquele cotovêlo do rio. É a frente

O CRUZEIRO, 21-9-1968



O centro urbano de Belém é assim: flocos de cimento armado entre o casario antigo. A cidade tem um encontro marcado com o futuro.

sul da pecuária em movimento de penetração e fixação do homem à terra. Enquanto isso, outras áreas de gado rebentam no Guamá. Tudo em função dialética da Belém-Brasília. A estrada colonizando, ocupando, transformando espaços sem nada em economias de roça e de boi, plantando indústrias, aplicando soluções multiplicadoras de pólo-de-desenvolvimento. O surto de industrialização caminha ao lado da estrada: madeira, óleos, produtos florestais, minérios. A Amazônia, sob a liderança geo-econômica do Pará, tem a sua ocupação econômica imediata no curral e na indústria madeireira. A Belém-Brasília já está comprovando esta tese. (Agora, o ministro Mário Andreazza anuncia o asfaltamento da rodovia. Se fêz a segunda pista da Rio-S. Paulo — tão necessária — melhor fará no comando da pavimentação do São Francisco rodoviário do Norte — a Belém-Brasília, cuja ação integradora pioneira é irrecusável.) No dia em que existir o diálogo de economia entre os rios amazônicos e as estradas que estão surgindo, então o grande vale setentrional estará com a missão cumprida. Assim pensam os mais responsáveis técnicos da região. Assim pensa o prefeito Stélio Maroja.

ECCIR está pavimentando o longo curso da Av. Almirante Barroso.

