



+BELÉMFLUXOS>

A ORLA COMO INTERFACE

Coordenação editorial: Marcelo Tramontano

Conselho Editorial: Profa. Dra. Anja Pratschke IAU-USP, Profa. Dra. Ana Claudia Cardoso UFPA,
Prof. Titular Renato Anelli IAU-USP, Profa. Dra. Thaís Sanjad UFPA.

Assistentes de Edição: Felipe Anitelli, Mayara Dias de Souza

Projeto gráfico e produção gráfica: Marcelo Tramontano

Revisão: Felipe Anitelli, Marcelo Tramontano

Editor: Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

Avenida Trabalhador Sancarlene 400 São Carlos SP 13566-590 tel. 16 3373 9311

Apoio: CNPq Conselho Nacional de Pesquisas

Impresso na Suprema Gráfica | Tiragem: 1000 exemplares

São Carlos/Belém, julho de 2014

Capa: Belém e suas águas. Foto M. Tramontano, 2013

Foto aérea p. 6: INPE | Mapa p. 8-9: CODEM, Prefeitura Municipal de Belém



FICHA CATALOGRÁFICA

DOI: 10.11606/9788555100024

B428 Belém Fluxos: a orla como interface / coordenação:
Marcelo Tramontano. — São Carlos-SP; Belém-PA:
IAU-USP, 2015.

98p.

ISBN 978-85-5510-002-4

1. Belém - cidade. 2. Estudos urbanos.
3. Arquitetura e urbanismo. 4. Design paramétrico.
I. Tramontano, Marcelo.

Programas de Pós-graduação
em Arquitetura e Urbanismo
Universidade de São Paulo +
Universidade Federal do Pará
Instituto de Arquitetura e
Urbanismo USP + Instituto de
Tecnologia UFPA | Projeto
Procad CNPq CAPES | São
Carlos Belém 2014

+ BELÉM FLUXOS
A ORLA COMO INTERFACE

SUMÁRIO

00	APRESENTAÇÃO	7	
01	VOCÊ ESTÁ AQUI	10	
02	A CIDADE E SUA ORLA	14	
	A orla como interface, ou onde termina o arco-íris		
	Marcelo Tramontano		
	Interações: a produção da cidade e a água	26	
	José Júlio Lima		
	As bordas d'água e a cidade fluvial	34	
	Alexandre Leitão Santos		
	Reflexos da Vila da Barca na orla de Belém	46	
	Ana Klaudia de Almeida Viana Perdigão		
	A burguesia quer ver o rio	56	
	Felipe Anitelli		
	Os mercados e as águas: interações históricas no centro de Belém	62	
	Celma Chaves Pont Vidal		
	Porto do Sal: às margens da Cidade Velha	70	
	Cybelle Salvador Miranda		
03	A(S) ORLA(S) : ENSAIO FOTOGRÁFICO		
	Danielli Felisbino, Felipe Anitelli, Klaudia Perdigão, José Julio Lima, Marcelo Tramontano		
04	TRAPIXES		
	Desenhando interfaces	82	
	Marcelo Tramontano, Cynthia Nojimoto		
	Porto Brilhante		
	Danielli Felisbino, Tainá Menezes, Rosineide Paixão, Ana Carolina Penaforte, Jordana Caminha	86	
	Porto do Carmo		
	Paulo André Dantas Silva, Bianca Barbosa, Izabella de Melo	90	
	Porto do Sal		
	Denilson Del-Tetto, Lana Avelar	94	
05	AUTORES		98

Luminárias no bar Açáí Biruta, na orla da Cidade Velha de Belém. Foto: M. Tramontano, 2013.

00 APRESENTAÇÃO

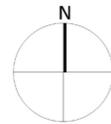
É com grande prazer que os Programas de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo do Instituto de Tecnologia da Universidade Federal do Pará e do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo apresentam essa publicação com reflexões sobre a orla fluvial da cidade de Belém do Pará.

O livro é um dos resultados da cooperação acadêmica entre um grupo de professores e alunos de ambos os Programas tornada possível pelo Projeto PROCAD, financiado pelo CNPq. Ao estimular esse intercâmbio, o PROCAD permitiu a convergência de nossos olhares para o exame de uma problemática urbana relevante e atual de Belém, cujo escopo está diretamente relacionado com linhas de pesquisa das duas instituições, e a produção conjunta de diversas atividades comuns à vida acadêmica na pós-graduação.

Os textos e estudos projetuais aqui reunidos foram produzidos a partir das seguintes etapas e passos metodológicos: 1. Seminário com professores e alunos de ambos os Programas de Pós-graduação e especialista da Companhia de Desenvolvimento da Área Metropolitana de Belém acerca de questões envolvendo a orla de Belém; 2. Visitas técnicas a diversas áreas das orlas continental e insular do município, com entrevistas com residentes e trabalhadores, registradas em vídeo, áudio e fotos; 3. Capacitação de pós-graduandos e bolsistas de laboratórios de pesquisa no uso de programas computacionais paramétricos e suas compatibilizações com outros programas também usados em projeto de arquitetura; 4. Discussão contínua acerca de exemplos de arquitetura contendo formas geométricas complexas, seus princípios de concepção e pressupostos de produção; 5. Atividade de projeto assistida como meio investigativo de proposições espaciais, volumétricas, urbanas e técnico-construtivas; 6. Discussão e avaliação pública dos resultados, na FAU-UFPA, com alunos e professores da graduação e do Programa de Pós-graduação. Todos os procedimentos foram registrados em áudio, vídeo e fotos, utilizados, por sua vez, na avaliação do processo.

São Carlos/Belém, julho de 2014





01 VOCÊ ESTÁ AQUI





02 A CIDADE E SUA ORLA

Medicinas locais e produtos regionais à venda no mercado Ver-o-Peso, na orla da Cidade Velha de Belém. Foto: M. Tramontano, 2013.

A ORLA COMO INTERFACE OU ONDE TERMINA O ARCO-IRIS

MARCELO TRAMONTANO

“Cada cidade recebe a forma do deserto a que se opõe.” Italo Calvino¹

Belém *in between*

Belém do Pará é uma cidade impressionante e única. Em muitos sentidos, a cidade consiste, ela própria, em uma interface multifacetada entre antagonismos diversos: entre uma terra firme, que luta para manter-se seca, e a enorme quantidade de água que a atinge diariamente, proveniente tanto do regime de cheias e vazantes de seus rios e igarapés como de uma das mais altas pluviosidades do país. Entre uma urbanização obstinada que ali começou a fincar-se em 1616 e a floresta amazônica que a circunda, com suas dinâmicas próprias e inexoráveis. Entre uma imensa maioria de pobres, mais de um milhão dos quais na condição de favelados, correspondendo a 53,9% da população da região metropolitana - a mais alta porcentagem do país²-, e uma minoria de não-pobres, dos quais pouquíssimos são realmente ricos³. Entre seu passado de fausto e refinamento, de conexão direta com a Europa, durante a chamada era da borracha, e seu presente como cidade tenuemente conectada, inclusive em termos territoriais, com o restante do país, e que ainda busca consolidar suas bases econômicas⁴. A própria superfície sobre a qual a cidade ininterruptamente se constrói é uma gigantesca interface frágil que chega a sustentar edifícios de 30, 40 andares sobre um subsolo encharcado em permanência, composto por camadas e camadas de argila que podem atingir 90 metros de profundidade⁵. Belém é uma ilustração extrema, tridimensional e de cores fortes, de conflitos que marcam a vida nas grandes cidades do país. Ela compõe uma cartografia de vastas superfícies: um mar de água, um mar de florestas, um mar de ilhas, um mar de favelas, circundando uma pequena área central imprecisamente delimitada como o território dos não-pobres, dos não-favelados, que, em alguns casos, possuem enormes fortunas que outras capitais desconhecem. Belém é como um olho de furacão, uma calmaria feliz e tensa, com belas paisagens e música con-

tagiante em um lugar que parece prestes a explodir, como sugerem os números do Mapa da Violência de 2013⁶. Em Belém, mesclam-se realidades duras, borram-se limites que temos por seguros, e em seu centro, emblematicamente, a rua da Paz e o largo da Pólvora são, para nossa surpresa, um único e mesmo lugar.

A orla invisível

O viajante que chega a Belém pela primeira vez depara-se com uma informação intrigante. Nos mapas produzidos pelos serviços de turismo locais e comumente distribuídos nos hotéis, a maior parte da orla da cidade aparece como uma zona vazia, desabitada, sem ruas, nem casas, nem nomes. De fato, em sua área central, de cotas mais altas e não-inundáveis, a parcela mais rica da população construiu, desde a era da borracha, na segunda metade do século XIX, uma cidade de feições européias, com uma arquitetura refinada e bela e, até hoje, raramente igualada no Brasil. Mas, já em mapas da época, enquanto as ruas e praças da região central da cidade aparecem bem representadas e nomeadas, as bordas que se avizinham das águas recebem apenas a denominação vaga de “terrenos baixos”.

A orla consiste, efetivamente, nas terras baixas, nas franjas de uma península sobre a qual a cidade se acomoda, que é, por sua vez, um divisor de águas impreciso no local em que o caudaloso rio Guamá lança suas águas na baía do Guajará. A orla parece ter se tornado invisível para uma parcela da população que foi pouco a pouco distanciando-se das bordas d'água, talvez esforçando-se por reiterar, no espaço físico da cidade, que seus novos modos de vida europeus não deveriam confundir-se com o viver ribeirinho amazônico tradicional⁷. A orla e sua vida, seus ritmos, seu parcelamento intrincado e sua ocupação orgânica e mutável apenas corrobora essa condição, na Belém de hoje, permanecendo invisível não só nos mapas turísticos, mas aos olhos dos não-pobres que

⁴ Belém contribui em 0,47% para o PIB nacional, situando-se em 14o. lugar entre as capitais brasileiras, mas em 26o. lugar se considerados todos os municípios do país. Contrasta com Manaus, com quem guarda diversas similaridades culturais, históricas, geográficas e populacionais, a qual ocupa o 6o. lugar, tanto no *ranking* das capitais quanto no *ranking* nacional de municípios, contribuindo em 1,23% para o total nacional (IBGE, 2013).

⁵ SALAME, 2003.

⁶ A taxa de homicídios na RM de Belém foi de 80,2 por 100.000 habitantes em 2010, o que representa um aumento de 325% em relação aos seus valores de 2000. Dentre as regiões metropolitanas brasileiras, a taxa de Belém só é menor que a de Maceió, de 100,7 por 100.000 habitantes (WAI-SELFISZ, 2014).

Figura 1. Bar do Parque, rua da Paz, largo da Pólvora, Belém. Foto: M. Tramontano, 2013.

¹ CALVINO, 2003.

² A título de comparação, a segunda maior população favelada em regiões metropolitanas brasileiras é a de Salvador, constituindo 26,1% de sua população total, menos da metade dos valores da Região Metropolitana de Belém. (IBGE, 2011. Tabela 3)

³ Estamos falando dos 7,3% dos arranjos familiares da Região Metropolitana de Belém (RMB) com rendimento *per capita* acima de 3 salários-mínimos, segundo a PNAD de 2009, ou R\$ 1.395,00 mensais. Ainda segundo a PNAD de 2009, apenas 3,3% da população da RMB tem rendimento *per capita* superior a 5 salários mínimos ou R\$ 2.325,00 mensais. Esses valores são os mais baixos dentre as regiões metropolitanas analisadas na pesquisa (IBGE, 2010).

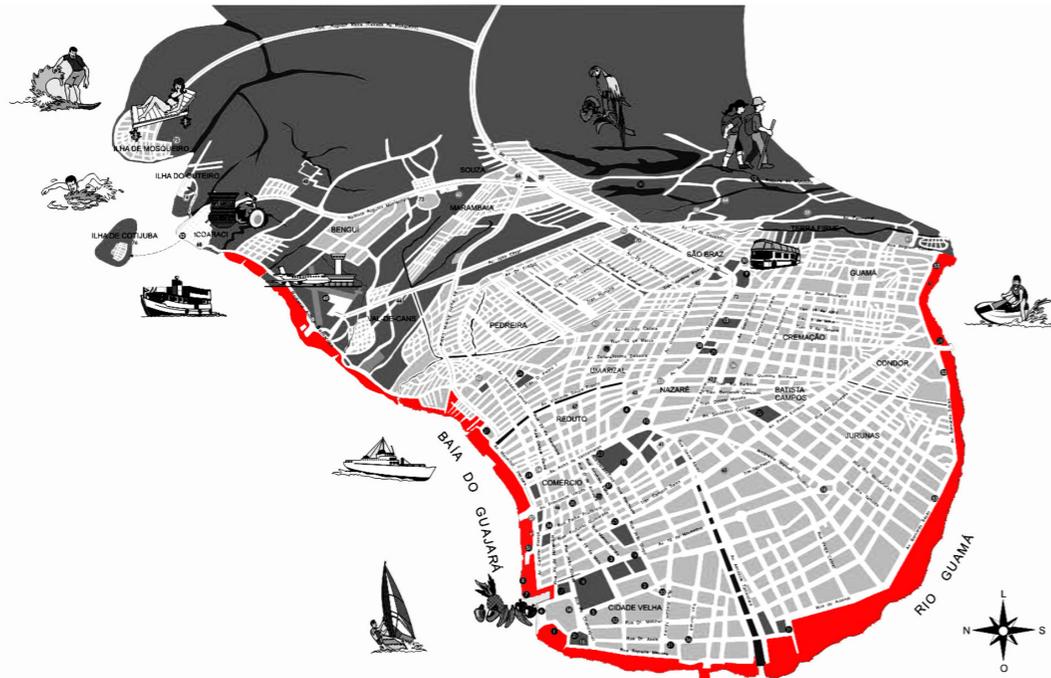


Figura 2: Mapa turístico de Belém. Fonte: Governo do Estado do Pará

7 O historiador Nicolau Sevckenko descreve extensamente os processos de aculturação das sociedades locais, em todo o mundo e, em particular, no Brasil em fins do século XIX, lembrando que, às potências europeias e norte-americanas "era necessário transformar o modo de vida das sociedades tradicionais, de modo a instilar-lhes os hábitos e práticas de produção e consumo conformes ao novo padrão da economia de base científico-tecnológica". E nota que, no processo de constituição da burguesia brasileira, durante a chamada *Belle Époque* tropical, que em Belém foi especialmente expressiva, "prevaleceu um sentimento de vergonha, desprezo e ojeriza em relação ao passado, aos grupos sociais e rituais da cultura que evocassem hábitos de um tempo que se julgava para sempre e felizmente superado." (SEVCENKO, p. 12-13 e 27-28).

habitam outros bairros, que não a conhecem, nunca foram lá, e têm medo de ir.

Como um fractal que reproduz as características do objeto original, a orla é também uma interface, uma zona-entre. Entre terra e água, sofrendo diariamente com as águas que a inundam, encharcam seu solo frágil e deixam, na vazante, grande quantidade de lixo sob suas palafitas, em águas paradas que nunca escoam e que se tornam foco de doenças no calor equatorial. Especialmente sob as chuvas torrenciais do inverno amazônico, que fazem subir o nível dos rios mais rapidamente, é a primeira terra urbana a ser inundada, a última a ser escoada, deixando supor que, talvez, uma cidade nem devesse ter sido construída nesse lugar. É também uma interface entre cidade e floresta, repleta de palafitas precárias que já não guardam a serena harmonia com seu meio como aquelas edificadas na mata. A orla é formada por construções baixas e simplórias e galpões em geral mal construídos, pontuada por pequenos portos privados onde edificações improvisadas são a regra, e alguns edifícios históricos, com as faces marcadas pelo alto teor de umidade.

Na maior parte dessa beira, é quase impossível encontrar sequer vestígios da vegetação original de mangue, recuperada aqui e ali em projetos de feições mais turísticas que ambientais. A orla esgueira-se sobre as águas do rio e da baía, es-

tendendo incontáveis trapiches onde atracam barcos de tamanhos variados, em uma fervilhante atividade comercial entre a cidade e o interior do estado, entre a borda urbana e as 39 ilhas que representam 65% da área total do município⁸. Uma pobreza extrema proveniente do interior do Pará e de estados vizinhos vem ali instalando-se há décadas, de frente para as águas, terminando por voltar suas costas para o centro antigo e para os bairros da cidade, ao mesmo tempo em que neles também busca sustento através, especialmente, de atividades de trabalho informal. A orla torna-se, assim, uma espécie de interface entre passado e futuro, tendo por sua própria sobrevivência econômica diante dos projetos de embelezamento formulados e realizados pelo Poder Público, de mãos dadas com o mercado imobiliário. Eles inviabilizariam todos os atracadouros ao implantar suas avenidas e terraços com restaurantes caros, expulsando os pequenos portos e a economia local estimulada por eles. Dos portos também dependem os muitos moradores das ilhas que diariamente cruzam essas águas em suas rabetas⁹, protagonizando uma versão local e atualizada do escambo em torno do açaí, do cacau e outros frutos da mata¹⁰. Pois para seus moradores e para aqueles que nela trabalham, a orla é o verdadeiro centro da cidade, e a cidade formal é apenas um cenário distante, que eles pouco conhecem, raramente vão lá, e não têm interesse em ir¹¹.

Voltando as costas

O vazio deixado na orla de Belém pela ausência histórica do Estado não pode ser visto como mero descaso, nem como indício de incompetência administrativa, e muito menos de falta de recursos. É, antes, a peça-chave de um projeto de cidade muito bem executado, recorrente em muitos lugares do Brasil e do mundo, que autoriza, pela omissão, a degradação da área para, posteriormente, justificar ações higienizadoras. Além das massas de trabalhadores que ali se instalaram, reverberando um processo recorrente de ocupação de beiras d'água ou áreas de proteção ambiental pouco interessantes para o mercado, como descreve Ermínia Maricato (2000), é claro que a orla também abriga grupos que procuram espaços na cidade com pouca ou nenhuma vigilância estatal. Ao implantar localmente sua estrutura de ação, esses grupos transformam partes da orla em locais de acesso restrito e controlado por eles próprios, em função do que entendem ser necessidades de sua atividade. A inevitável fricção com os demais moradores equilibra-se, como se sabe, em um complexo sistema de trocas, pressões e acordos internos que viesam o cotidiano da população local. É correto dizer que, ao tornar a área perigosa aos olhos

8 PREFEITURA MUNICIPAL DE BELÉM, 2014.

9 Nome dado a pequenas canoas movidas a motor, típicas da Amazônia.

10 Moradores das ilhas relatam seu costume de colher açaí nos açajeiros nativos próximos de suas casas quando necessitam comprar mercadorias ou serviços não disponíveis nas ilhas - arroz, pilhas ou créditos para celular, por exemplo. Contam que, nesse dia, acordam cedo, enchem uma ou duas rasas (cestas) com açaí, levam-nas em suas rabetas para venda em algum porto na orla de Belém. Com o dinheiro obtido, compram o necessário no próprio porto ou nas imediações e retornam às ilhas, num percurso que costuma durar, no total, em torno de três ou quatro horas. Ao retornar, retomam afazeres habituais como a construção ou reparação de barcos e palafitas, ajuda a vizinhos, preparo de comida, mas não atividades remuneradas. Segundo depoimentos de diversos moradores da ilha de Combu, colhidos, *in loco*, em 2 e 3 de abril de 2014, pelo autor.

11 Segundo depoimentos de diversos moradores da ilha de Combu e de usuários da orla de Belém, colhidos, *in loco*, em 2 e 3 de abril de 2014, pelo autor. A televisão é, talvez, o principal meio através do qual os moradores das ilhas recebem notícias sobre Belém, filtradas por editoriais sensacionalistas com grande apelo popular, que apenas reforçam estereótipos.

dos demais habitantes da cidade, a ação de tais grupos também está prevista no projeto de cidade da gestão pública, pois alimenta a compreensão geral de que a área é perigosa mesmo, facilitando sua criminalização. Assim fazendo, os gestores públicos obtêm o apoio das parcelas da população com as quais têm seus compromissos políticos, para proceder a intervenções higienizadoras que visam, em seu discurso, extirpar o perigo do seio da comunidade belenense e devolver-lhe o acesso a essas áreas. É importante lembrar que esse acesso nunca lhe foi subtraído, porque foi a cidade, liderada por suas elites, que primeiramente voltou as costas à orla.

É também interessante notar que, ao concordar com a eliminação das favelas que ocupam a orla por ver nelas um foco de perigo, os habitantes das terras altas da cidade respaldam a ideia vaga de que a violência urbana vem da pobreza e desses assentamentos - instalados aí e em outros baixios da cidade -, como se a violência que temem fosse produzida pelos favelados e não pelas causas da existência de tantas favelas em uma só cidade, e como se, na orla, se concentrasse uma porcentagem expressiva das favelas da Região Metropolitana. O cartograma dos aglomerados subnormais, ou áreas favelizadas, de Belém, elaborado pelo IBGE com informações do Censo Demográfico de 2010, mostra que isso está longe de ser verdade.

Os processos de desqualificação da ocupação da orla belenense pelo Poder Público municipal e estadual e suas proposições de intervenção, concertadas com

agentes do mercado imobiliário, foram detalhadamente estudados por Juliano Ximenes (2004), cuja leitura enfaticamente recomendamos. Em que pesem diferenças de discurso e de ações entre essas esferas de poder, seu denominador comum é o mote da “devolução” da orla aos habitantes da cidade através da revitalização de uma região onde o que não falta é vida: social, econômica, cultural e urbana. Suas intenções são publicizadas procurando romantizar a experiência

de se apreciar as águas, em passeios por *waterfronts* desenhados segundo modelos absolutamente alheios à cultura ribeirinha, brandida com frequência pelos gestores como um valor a ser recuperado. O discurso oficial é construído como se a orla não fosse terra urbana e, portanto, potencial mercadoria na cidade capitalista; como se o mercado imobiliário e a construção civil não estivessem entre as principais forças econômicas do país, cortejados por administrações locais em razão dos incalculáveis ganhos financeiros que podem rapidamente produzir.

E, no entanto, a orla de Belém precisa desesperadamente da ação do seu Estado. Precisa de saneamento básico e de limpeza urbana; da recuperação do patrimônio histórico que nela se situa; de incentivo às suas expressões culturais e a manifestações que foram sendo abandonadas ao longo do tempo diante da dureza de se viver ali; de projetos sócio-ambientais que estimulem a regeneração de sua vegetação; de estratégias urbanas e culturais que tragam os demais habitantes da cidade para conhecer seus modos de vida; da ampliação das possibilidades de geração de renda localmente; de garantias civis de respeito ao patrimônio e à pessoa; do incentivo à coexistência das diferenças em uma cidade rica em diversidades; de políticas públicas construídas coletivamente que visem integrar a área à vida urbana de Belém, através da conexão de seus fluxos próprios aos fluxos da cidade; de respeito às estruturas sociais locais, sedimentadas ao longo de muitas décadas. Porque o segredo do fracasso de políticas de Estado é visar o aniquilamento da alteridade, é negar-se a conhecer e a ouvir o outro, é preferir ações gentrificadoras de substituição de populações, é impor modelos de cidade que não reverberam os anseios das pessoas. É, em suma, virar as costas.

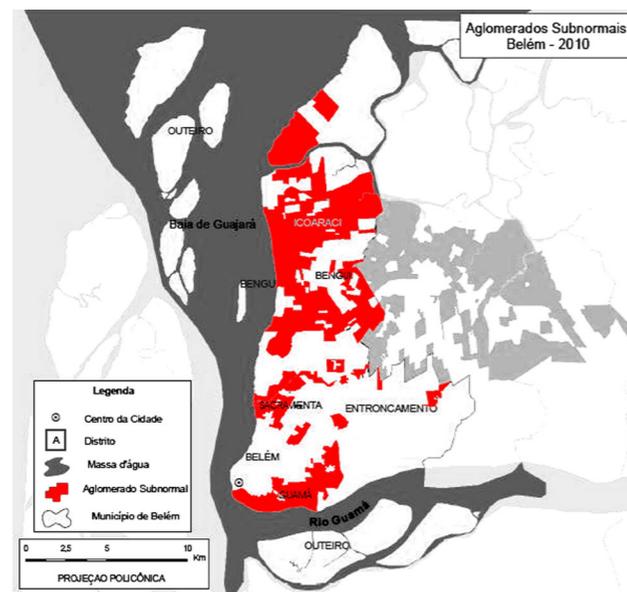
O rio, nossa rua?

Praticamente todo o transporte de pessoas e mercadorias de Belém é feito por veículos movidos a petróleo pelas ruas e avenidas da cidade. Na falta de dados oficiais divulgados, uma estimativa do DIEESE-PA aponta que o precário sistema de transporte coletivo da cidade por ônibus transporta uma média de 30 milhões de passageiros por mês¹². Praticamente não há canaletas nem faixas exclusivas para ônibus na cidade, excetuada a única linha de BRT recentemente finalizada, ligando o centro da cidade à periferia nordeste, cujo projeto tem fomentado algumas polêmicas¹³.

Ora, a forma peninsular da cidade, com sua extensa orla banhada pelas águas do

¹² Roberto Sena, diretor técnico do Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos do Pará (Dieese/PA), em entrevista em 13/05/2014 ao jornal Diário Online. Disponível em: <http://www.diarioonline.com.br/noticias/para/noticia-285569-aprovado-aumento-no-preco-da-passagem-de-onibus.html>. Acesso em 20/06/14.

Figura 3: Cartograma dos aglomerados subnormais do município de Belém. Em cinza claro, as áreas favelizadas de outros municípios da Região Metropolitana de Belém. Fonte: IBGE, 2011.



rio Guamá e da baía do Guajará, por um lado, e os engarrafamentos sistemáticos, agravados pelas inundações constantes e chuvas torrenciais, por outro, reforçam a ideia de que faz sentido pensar nos cursos d'água como suporte do transporte de pessoas, o que, em fim de contas, constitui um hábito centenário na região amazônica, em geral, e na região de Belém, em particular. O projeto de transporte fluvial intraurbano de passageiros tem sido objeto de diversos planos, estudos e proposições ao longo das últimas décadas. Em um dos estudos atualmente em discussão, o D-Fluvial, financiado pela FINEP, e realizado por pesquisadores da Universidade Federal do Pará e da Universidade da Amazônia, cinco pontos de parada foram definidos ao longo da orla da cidade, desde Icoaraci, ao norte, na baía do Guajará, até as proximidades do campus da UFPA, já no rio Guamá: são eles o trapiche de Icoaraci, o porto Casa Silva, o porto do Açai, o porto da Palha e o porto da praça Princesa Izabel¹⁴.



Figura 4:
Inundação na orla, na região do porto da Conceição.
Foto: M. Tramontano, 2014.

A implantação de um sistema de transportes intraurbano baseado no tráfego fluvial com intermodalidade com ônibus urbanos, automóveis e bicicletas pode contribuir para a costura entre as várias Beléns e, em todo caso, entre a cidade e sua orla. Ao utilizar diariamente o sistema, moradores de diferentes áreas da cidade podem, assim, ser levados a penetrar porções da orla, no percurso entre os barcos e a cidade, franqueando, de certa forma, a região e seus moradores à presença e ao convívio com cidadãos de outros perfis. Ultrapassando suas funções específicas, as próprias edificações dos terminais, entendidas como uma presença local do Estado, podem oferecer à população espaços de encontro, de permanência, de contemplação das águas e da própria cidade a partir de pontos de vista pou-

co conhecidos, ajudando a criar condições para o convívio entre diferenças. O tratamento paisagístico desses lugares pode abrir caminho para uma revalorização e recuperação da vegetação de mangue, convidando, ao mesmo tempo, a uma resignificação dos agrupamentos de palafitas, possivelmente requalificados.

Finalmente, para auxiliar a reflexão sobre a concepção desses espaços como parte de políticas de desenvolvimento urbano, lembraremos de experiências em curso em outras cidades, entre elas Rio Branco, no Acre, também capital amazônica mas com um orçamento municipal muito menor que o de Belém¹⁵. Das várias boas lições que a exemplar renovação urbana de Rio Branco oferece, três nos interessam particularmente aqui. A primeira, é que os espaços públicos devem ter a melhor qualidade arquitetônica e construtiva possível pois constituem espaços de exercício da cidadania e, nesse sentido, possuem um certo caráter educativo de reafirmação da importância do povo que os utiliza, que é, essencialmente, o mesmo que os financia. Segundo, que políticas de intervenção urbana precisam ser capazes de integrar diferentes aspectos da vida das pessoas, o que significa que o desenho de novos espaços físicos urbanos deve ser concebido de forma colaborativa reunindo diversas secretarias de Estado e a população, considerando, inclusive, uma sistemática de definição de calendários permanentes de animações culturais que envolvam grupos, artistas e produtores culturais da região. E a terceira, e certamente a mais importante, é que, para tornar-se uma cena harmônica e estimulante da coexistência de diversidades, uma cidade depende menos de recursos financeiros e de saber técnico e mais, muito mais, da vontade política de seus governantes em administrá-la juntamente com todas as suas populações.

Caso essas questões sejam levadas em conta, o rio, em Belém, talvez tenha mais chances de tornar-se verdadeiramente a rua mais bonita da cidade.

Referências

CALVINO, Italo. *As cidades invisíveis*. p. 10. São Paulo: Biblioteca Folha, 2003.

CASTRO, Fábio Fonseca. *Como é o BRT de Curitiba: para entender por que o BRT de Belém está mal planejado*. Belém, 2012. Disponível em: <http://belem400.blogspot.com.br/2012/08/como-e-o-brt-de-curitiba-para-entender.html>. Acesso em 20/06/14

IBGE. *Censo Demográfico 2010: aglomerados subnormais: primeiros resultados*. Rio de Janeiro: IBGE, 2011.

¹⁵ Em curso de re-
realização desde 1999 pelos
governos da chamada Frente
Popular, liderada pelo Partido
dos Trabalhadores, a reforma
urbana de Rio Branco abran-
ge a totalidade do território
da cidade. Seus principais
eixos são a transformação
de várzeas de rios e igarapés
em parques públicos dotados
de equipamentos culturais,
esportivos e de lazer, a recu-
peração de locais históricos
com manutenção da popu-
lação usuária, a construção
de novos equipamentos pú-
blicos com a introdução de
linguagens arquitetônicas
contemporâneas dialogando
com elementos tradicionais
locais, a efetivação de dispo-
sitivos de mobilidade urbana
intermodal e remodelação
de vias públicas que inclui as
fachadas das edificações lin-
deiras, a criação de praças e
lugares de convívio em toda a
cidade dando uso a terrenos e
espaços abandonados, entre
outros. Desde 2012, a formu-
lação de todas as interven-
ções envolve as fundações de
cultura municipal e estadual,
em projetos que articulam a
participação dos moradores
vizinhos a cada área na sua
concepção e posterior ma-
nutenção. Nenhuma área é
entregue ao uso público sem
estar dotada de uma progra-
mação cultural garantida por
grupos da cidade, também
elaborada colaborativamente.

¹³ CASTRO, 2012

¹⁴ TOBIAS et all., 2011.

IBGE. Produto Interno dos Municípios 2011. Rio de Janeiro: IBGE, 2013.

IBGE. Síntese de Indicadores Sociais. Uma Análise das Condições de Vida da População Brasileira 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

ISABELLE, Véronique. Mergulhar nas águas e trilhar o Porto do Sal: ensaios de um percurso etnográfico. *Iluminuras, Porto Alegre*, v. 14, n. 34, p. 253-303, ago./dez. 2013.

MARICATO, Ermínia. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. In: Arantes, O., Vainer, C., Maricato, E. A cidade do pensamento único. Rio de Janeiro: Vozes, 2000.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELÉM. Revisão do Plano Diretor do Município de Belém. Disponível em: <http://www.belem.pa.gov.br/planodiretor/paginas/brasao.php>. Acesso em 20/06/2014.

SALAME, Antonio Massoud. Mapeamento das fundações mais usadas na cidade de Belém - PA: aspectos gerais e proposta preliminar de mapeamento de soluções utilizadas em casos recentes. Dissertação. (Mestrado em Engenharia Civil). Belém: UFPA, 2003.

TOBIAS, Maísa Sales Gama; BARRETO, Andréa Girlene; PESSOA, Rodrigo Lages. Modelo de Terminal hidroviário em áreas insulares urbanas: um estudo de caso em Belém-PA. In: XXII Congresso Panamericano de Engenharia Naval, 2011, Buenos Aires. XXII COPINAVAL. Buenos Aires: COPINAVAL, 2011.

XIMENES, Juliano. A orla de Belém: intervenções e apropriação. Dissertação. (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Rio de Janeiro: UFRJ, 2004.

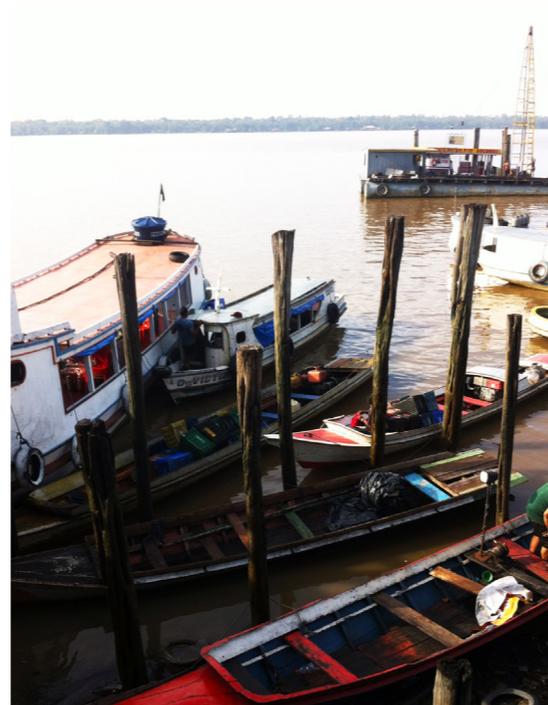
WAISELFISZ, Julio Jacobo. Mapa da Violência 2013. Centro Brasileiro de Estudos Latino-americanos. Rio de Janeiro: CEBELA, 2014. Disponível em: http://www.mapadaviolencia.org.br/mapa2013_armas.php Acesso em 20/06/14.



1 Porta de casa no beco do Carmo. Foto: M. Tramontano, 2014.

2 Graffiti no muro do Colégio do Carmo, beco do Carmo. Foto: A. K. Perdigão, 2014.

3 Barcos ancorados diante das palafitas do porto do Sal: o lixo e a vegetação de mangue coexistem. Foto: M. Tramontano, 2014.



4 Porto Brillante visto do campanário da igreja do Carmo, com a ilha das Onças ao fundo. Foto: M. Tramontano, 2014.

5 Diferentes tipos de embarcação no porto da Conceição. Ao fundo, um posto flutuante de combustível. Foto: M. Tramontano, 2014.

6 Mercadorias sendo embarcadas no porto Brillante. Foto: F. Anitelli, 2014.

7 Embarcações no porto Brillante e o trapiche do beco do Carmo, com campanário da igreja do Carmo ao fundo. Foto: F. Anitelli, 2014.

INTERAÇÕES: A PRODUÇÃO DA CIDADE E A ÁGUA JOSÉ JÚLIO LIMA

Orlas são linhas ou espaços que delimitam o contato da água com a terra. No caso da Amazônia, o contato com a várzea. Trata-se de um território amplo de significados e, em termos funcionais, portos de passagem e acesso ao rio. Nelas são construídos os trapiches, pontos que permitem às embarcações atracarem nas margens dos rios, trazendo a fruição da experiência da água para o movediço e , depois, terra firme. São transição.

Os habitantes das cidades amazônicas vivem intensamente aquele trecho de terra. Ali estão localizadas as praias, a feira, a convivência do rural com o urbano da Amazônia, o trapiche. Nas vilas ribeirinhas, o urbano é organizado a partir do rio por meio de aterro ou da instalação da própria cidade sobre o rio. Há grande interdependência entre o movimento de embarcações e a vida cotidiana. Nas cidades maiores, o adensamento em torno do trapiche, seja da feira, seja da simples chegada de barcos de passageiros ou de cargas, representa uma centralidade urbana importante.

A produção social da cidade amazônica estaria, portanto, referenciada, em grande extensão, pelas orlas e seus entornos urbanos no que se refere a dinâmicas econômicas, políticas e simbólicas que a modificam. A orla, como a cidade, é sistematicamente reestruturada, apropriada e reapropriada pelas demandas da sociedade. Os acessos ao rio e seus entornos assumem funções ligadas aos interesses de segmentos diversos da sociedade, tanto daqueles cuja sobrevivência depende da ocupação da orla como daqueles que se apropriam dos ganhos imobiliários. Simultaneamente, há os que a valorizam e os que a negam, na medida em que o espaço adjacente às orlas são aproveitados e transformados pelo Capital.

As intervenções visando a construção de equipamentos para atração de turistas, tais como a Estação das Docas, o Ver-o-Rio e o Mangal das Garças, negam funções historicamente definidas, dentre elas, a própria função de ligação com o rio,

eliminando ou diminuindo o número de trapiches existentes nas orlas. Trata-se de uma tendência ditada pela ideia de intervenção urbana de modernização por meio da "revitalização" dos espaços de orlas e seus entornos. As orlas passam a servir de espaço de promoção de valorização imobiliária por meio da instalação de equipamentos urbanos. A presença de facilidades voltadas à promoção do transporte fluvial não se constitui em quesito mais importante, embora presente. Está relegado a um segundo plano nos programas dos projetos de arquitetura instalados.

Este texto propõe trazer à luz alguns significados advindos da arquitetura inserida nas orlas de Belém e Marabá, assim como em uma quantidade maior de municipalidades ribeirinhas na região. Nessas cidades, mesmo sem hegemonia, há grupos que anseiam pela modernização de suas orlas, a exemplo do que tem sido orientado nas intervenções realizadas nas cidades maiores. Seria o caso de Mocajuba, Limoeiro do Ajurú e Baião, na Região do Baixo Tocantins.

Originariamente, as orlas são "faixas de terra que margeiam os rios, onde os sistemas artificiais não sejam dominantes (...) definido a partir da própria dinâmica da natureza, com destaque para as áreas de igapó e várzea" (...) "as orlas são espaços de interação entre terra e água, onde os usos e as atividades cotidianas que compõem o sistema de objetos geográficos sejam mais adensados." (LIMA e TRINDADE JR, 2010, p. 3)

Trazem-se à luz, aqui, intervenções arquitetônicas e urbanísticas nas orlas de Belém e Marabá, objeto de vários estudos conduzidos desde os anos 1990. Pode-se dizer que a instalação de equipamentos públicos destituídos de facilidades visando dar acesso físico ao rio, inclusive removendo trapiches, privilegia a observação da paisagem nas orlas das duas cidades em detrimento do transporte de passageiros e de cargas. Essas intervenções arquitetônicas têm sido referenciadas em uma grande quantidade de outras localidades do estado do Pará, mesmo

Figura 1: Vista aérea da cidade de Belém. Em primeiro plano, o rio Guamá, em segundo, a cidade e, em terceiro, a baía do Guajará. Foto: J. J. Lima, 2012.



Figura 2: *Skyline* de Belém visto da baía do Guajará. Ao fundo, edifícios de apartamentos com, em geral, 30 a 40 andares, no bairro de Umarizal. Foto: J. J. Lima, 2013.

naquelas localidades onde o trapiche é um local de acesso ao transporte e de encontro das pessoas em seu entorno. Em que pesem as diversidades de programas arquitetônicos, sugere-se que a função de ligação do trapiche, pré-existente pela própria natureza da função dos espaços de orla, tem sido alterada para incorporar significados diversos.

Os estudos realizados têm enfatizado a busca de *marketing* turístico para a economia local (PONTE, 2004), bem como a análise da dimensão discursiva e imagética na dinâmica da produção espacial, “discursos e imagens não como meras representações, mas como significações, o que nos leva a dizer que são feitos de formas e forças inventando e reinventando espaços.” (MALHEIRO, 2009, p.).

Os objetos arquitetônicos e conjuntos urbanísticos construídos na orla de Belém tentaram operacionalizar o turismo como atividade econômica para alavancar a cidade. Trata-se dos empreendimentos Estação das Docas e Feliz Lusitânia, na orla da Baía do Guajará e o Mangal das Garças, na orla do Rio Guamá, da década de 2000 e, mais recentemente, o Portal da Amazônia, também no Rio Guamá, a partir de 2010. Apesar de terem sido celebrados como conquistas da comunidade pelo acesso à vista dos corpos de água e o convívio nas várias porções da orla, os projetos são revestidos de contradições. Por exemplo, a sustentabilidade econômica do



Figura 3: Orla da cidade de Mocajuba. Foto: J. J. Lima, 2005.

Complexo Estação das Docas é dependente de subsídios oficiais. Pensados durante o início da década de 1990, pretensamente voltados à abertura de janelas para o rio, tornaram-se janelas exclusivas (LIMA e GUIMARÃES, 2009). Acreditava-se que as intervenções urbanísticas iriam iniciar uma corrida imobiliária para a verticalização do entorno da orla. De fato, quase vinte anos após a inauguração da Estação das Docas, acentuou-se a ocupação de lotes lindeiros às avenidas Pedro Álvares Cabral e perpendiculares, no Bairro do Umarizal, bairro mais valorizado de Belém. Mais ainda, quando uma manobra burocrática autorizou a construção de um prédio literalmente na linha d’água, o edifício Premium. Em reação, a proteção da orla tem sido capaz de mobilizar grupos de defesa do meio ambiente.

O projeto Portal da Amazônia é composto por ações de engenharia de saneamento e urbanísticas voltadas ao lazer (MALHEIRO, 2009). No bairro do Jurunas, em Belém, foi criada uma “nova” orla, aterrada a partir da linha de contato com o rio Guamá e através do remanejamento de palafitas. No lugar, foi construído um conjunto de vias de acesso. Nos espaços criados ao longo do rio, instala-se o programa já consagrado em outras intervenções urbanas, como em Belém e Marabá, de quiosques para lanchonetes e restaurantes, e estacionamentos. Como parte do projeto, foram criados novos terrenos que, até o momento, ainda estão desocupados.

A questão do aproveitamento, pelo setor privado, do valor imobilizado pela obra pública é adjacente em todos estes projetos. O entorno da Estação das Docas foi objeto de verticalização ao longo da avenida Pedro Álvares Cabral, que dá acesso ao porto de Belém, o qual continua em funcionamento ao lado da Estação das Docas. No caso do Portal da Amazônia, a iniciativa imobiliária, presente no início do projeto, foi abortada pela falência de um empreendimento a ser construído em terreno contido no interstício entre a nova orla e a avenida Bernardo Sayão. Essa avenida também sofreu obras de alargamento e de eliminação do curso d'água existente, com tamponamento de um canal construído no início do século XX.

Com o tempo, até mesmo pequenas municipalidades no estado passaram a desejar que suas orlas fossem objeto de projetos que trouxessem turismo e desenvolvimento. Para a construção de uma nova orla para Marabá, sede do município do mesmo nome no sudeste do Pará, com 230.000 habitantes, em 2010 (IBGE, 2010), afluíram recursos de duas instituições: por um lado, o Ministério dos Transportes e, por outro, a Prefeitura Municipal, que criaram uma nova orla para o Rio Tocantins. O bairro do Cabelo Seco, na chamada Velha Marabá, abrigava pequenos trapiches e concentrava estabelecimentos voltados anteriormente à comercialização de castanha. Com o declínio do transporte fluvial, causado pelo represamento do rio pelo lago da hidrelétrica de Tucuruí, a função logística praticamente desapareceu. O projeto, construído a partir de 2004, resultou em uma nova orla e uma nova via ladeada por bares e restaurantes, calçadas e pontos de acesso a embarcações que levam à praia do Jacaré, uma espécie de praia temporária, formada no verão amazônico em frente à cidade. Apesar de ter transformado o espaço original, ainda mantém a função de acesso ao rio Tocantins, a partir da orla.

As modificações nas orlas são analisadas em um contexto de obstrução e liberação de espaços imediatamente contíguos aos rios. Estudos reconhecem processos de apropriação do espaço das orlas por meio de intervenções urbanísticas cada vez mais invasivas e distintas da dinâmica anterior daqueles espaços, apesar do desejo de desobstruir os acessos às águas, seja com a retirada de edificações, seja pela "organização paisagística". Conformou-se um processo que, em certa medida, tende a homogeneizar as orlas em cidades grandes, como Belém, e em cidades médias, como Marabá, ou mesmo em cidades menores.

Os trapiches em portos privados, sem entornos de uso exclusivo para atividades de carga e descarga, ainda existem em Belém e em outras cidades. Porém, observa-se que as tentativas de modernização das orlas nas cidades da Amazônia não têm sido capazes de garantir a modernização do transporte fluvial entre as cidades, ou mesmo intra-urbano, por se voltarem a interesses estranhos aos usos tradicionais de acessos nas orlas. Não se trata apenas da negação do caráter ribeirinho da cidade amazônica: trata-se da ausência desse caráter no processo de reprodução do Capital, no início do século XXI. Seria um confronto de manifestação do circuito inferior da economia formulado por Milton Santos (2004), frente à possibilidade de o mesmo espaço abrigar usos do circuito superior. Trata-se de uma afirmação do capital imobiliário, revestido de empreendedor, com usos que seriam capazes de garantir um processo de modernização. Para que os trapiches sejam inseridos nesse processo, há a necessidade de que suas formas contribuam para a simbologia de modernização dos novos equipamentos criados nas orlas e sejam, assim, veículos de capitalização. Isso dificilmente ocorrerá enquanto as orlas forem apenas tratadas como componentes das redes de transportes inter ou intra-urbanos.

Referências

- CARDOSO, Ana Claudia Duarte; LIMA, José Júlio. **A influência do governo federal sobre cidades na Amazônia: os casos de Marabá e Medicilândia**. Novos Cadernos NAEA, v. 12, p. 161-192, 2009.
- LIMA, José Júlio; GUIMARÃES, Luciana. **Janelas para o rio**. In VARGAS, Heliana; CASTILHO, Ana Luiza. Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados. Barueri: Manole, 2009.
- LIMA, Michel de Melo; TRINDADE JR, Saint Clair. **Interfaces da cidade com o rio no sudeste paraense: estudo da orla fluvial de Marabá**. Anais do XVI Encontro Nacional dos Geógrafos. Porto Alegre, 2010.
- MALHEIRO, Bruno. **Portos, portas e postais: experiências, discursos e imagens produzindo a orla fluvial de Belém (PA)**. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento). Belém: Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós-Graduação, 2009.
- PONTE, Juliano Ximenes. **A orla de Belém : intervenções e apropriação**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2004.
- SANTOS, Milton. **O Espaço dividido**. São Paulo: Nobel. [1979] 2004.

1 Feira e porto na orla de Mocajuba, Pará. Foto: J. J. Lima, 2005



2 Bicicleta e sanitário em palafita, na ilha de Combu. Foto: F. Anitelli, 2014.



3 e 4 Casas avarandadas em palafita, em um igarapé, na ilha de Combu. F. Anitelli, 2014.



5 Angélica, de 86 anos, caminhando sobre a estiva em frente à sua casa, na ilha de Combu. F. Anitelli, 2014.



6 Estiva principal do beco do Carmo, Belém. Foto: F. Anitelli, 2014.



AS BORDAS D'ÁGUA E A CIDADE FLUVIAL

ALEXANDRE LEITÃO SANTOS

Parece consolidada a ideia de que, historicamente, a paisagem fluvial tem, na cidade de Belém, uma fundamental importância. Por isso, as bordas d'água urbanas se consolidariam, inevitavelmente, como um ativo território na dinâmica regional. Desde suas origens, com o estabelecimento do Forte do Presépio pelo capitão Francisco Caldeira Castelo Branco, em 1616, a posição estratégica que o posto militar e o povoamento teriam definida, em linhas gerais, o papel vital da organização do espaço à beira-rio para a cidade. Atividades econômicas ligadas ao extrativismo e a uma incipiente atividade agrícola e pecuária de subsistência se espalhavam pelas ilhas. Os rios, portanto, fizeram as vezes dos caminhos de distribuição da mercadoria, mas também de circulação de pessoas e ideias. Basta vasculhar a superfície dos registros históricos para se perceber como a borda d'água belenense se convertia nesse espaço de trocas e encontro.

Há também certa ideia formada sobre o fato de que, com a consolidação do porto, através da Companhia de Docas do Pará, Belém perdia contato com o rio. Gradativamente, a construção de galpões, áreas de estocagem e operação portuária, além do aparecimento subsequente de uma infinidade de portos particulares, impediam o contato direto de parte da população com o rio.

Vivi em Belém toda a minha infância e, trazendo a contribuição de minha experiência pessoal, lembro-me de olhar, por muitos anos, da janela de meu apartamento no bairro do Umarizal (ainda sem as muitas barreiras construídas nos últimos anos) a Baía do Guajará, num sentimento de distância. Distância, porque pareciam poucos os modos de ver o rio ao nível do chão, da margem: a mais relevante para mim parecia ser a escadinha da praça Pedro Teixeira, onde começa a avenida Presidente Vargas. Essa distância não deve ter sido um sentimento exclusivamente meu. Ao contrário, parte da população se mostrava entusiasmada com a possibilidade de se abrirem "janelas para o rio". Ora, para se pensar em abrir janelas,

devemos entender que esse rio está emparedado.

Se não a primeira, a mais enfática janela aberta parece ter sido a Estação das Docas, inaugurada em 2000. Trata-se de um complexo turístico construído a partir da estrutura de três galpões desativados do porto e que se tornaria o novo cartão postal de Belém, associando o gesto de ganhar o rio a uma cidade moderna e receptiva. Aos moldes de muitos *waterfronts* espalhados pelo mundo, garantiria uma orla qualificada em conjunto com um centro de cultura e lazer. Em sequência, outras janelas abertas seriam objeto de propaganda política para diversas gestões municipais e estaduais: a requalificação do Mercado do Ver-o-Peso, do Complexo Feliz Lusitânia, o Ver-o-Rio, o Mangal das Garças, dentre outros.

Nem sempre essas operações apresentaram continuidade entre si ou com o tecido urbano. É notória a situação consolidada nos limites da Estação das Docas com a praça do Pescador, parte do Mercado do Ver-o-Peso: as grades herdadas da Companhia de Docas e mantidas pelos autores do projeto são a realização física de uma segregação tipológica e social das duas áreas. Uma decisão que confunde projeto urbano e política partidária.

Em geral, essas obras vinham com a afirmação, por seus promotores, da ideia de que Belém estava de costas para o rio, mas reencontrava esse espaço com as janelas. Desde então, entra no mercado imobiliário uma nova qualidade aos apartamentos de luxo comercializados: a vista para o rio. Bairros como Batista Campos e Nazaré eram os mais valorizados, mas o vetor econômico passou a favorecer o bairro do Umarizal, por exemplo, especialmente nas proximidades da Avenida Visconde de Souza Franco, ou "Doca", e próximo às margens da baía do Guajará.

Figura 1: Orla de Belém em cartão postal do início do século XX. Fonte: PARA, 1996.

Figura 2: Orla de Belém e os edifícios no bairro do Umarizal. Foto: A. L. Santos, 2012.



É uma afirmação contraditória, no entanto, a de que Belém cresceu de costas para o rio. Ao se retornar a um período imediatamente anterior ao das “janelas”, encontramos o Ver-o-Peso como a imagem mais fortemente consolidada da identidade belenense, não à toa o mais tradicional cartão-postal. Como se pode afirmar que uma cidade que possui e é identificada por um imenso, antigo e ativo mercado à borda d’água, com intensa atividade de troca com a região das ilhas fluviais próximas, cresceu de costas para o rio? Para entender tal afirmação é preciso se perguntar o que ou quem, ideologicamente, se entende por cidade. Pode-se dizer que esse território onde o “rio é minha rua” é menos reconhecido como parte de Belém.

Há uma faixa da população que, residente na área urbana de Belém ou nas ilhas, utiliza o território das margens fluviais, cotidianamente, há séculos. Não é apenas um local onde a água encontra a terra firme, mas uma interface econômica, de socialização, de mobilidade. É ali que acontece uma parte importante da vida cotidiana belenense. Mas não é essa população ribeirinha que busca as janelas para o rio e é, menos ainda, quem se senta no fim de tarde a uma mesa da Estação das Docas para apreciar e consumir a ideia de ver o rio. Um rio ideologicamente fabricado.

Há poucos anos, no final de 2006, o projeto do Portal da Amazônia pontuaria um novo capítulo nessa história. Trata-se de um imenso aterro que, a princípio, iria desde as proximidades da avenida Tamandaré até o campus da UFPA, entre o rio Guamá e os bairros do Jurunas, Condor e Guamá: uma faixa urbana ocupada por populações de baixa renda e habitações precárias. Do ponto de vista da mobilidade urbana, a avenida expressa construída sobre o aterro substituiria a função perimetral da avenida Bernardo Sayão. É através de um discurso de “redenção” do patrimônio natural, do potencial paisagístico e da possibilidade de um projeto de crescimento econômico decorrente do turismo que se justifica a intervenção territorial da Prefeitura Municipal. O Portal da Amazônia é, assim, mais uma iniciativa do poder público no sentido do soerguimento econômico típico do planejamento urbano nos marcos atuais do planejamento estratégico ou dos contornos atuais de uma política urbana neoliberal (PONTES, 2007).

Não se pode ignorar a ausência de espaços de lazer qualificados na cidade. A questão que deve ser observada, no entanto, é a de que o projeto deixa de lado aspectos sociais, ambientais, paisagísticos e culturais importantes. Trata-se de uma obra que, apesar de emoldurar o rio Guamá para a cidade, poderia estar em qualquer outro lugar do mundo, ser qualquer outra borda d’água, e acaba pondo em risco as relações que dependem dos portos ali localizados, já que não oferece alternativa consistente. Outro aspecto grave é que a implantação desse equipamento vulnerabiliza toda uma população dessas áreas de baixa renda, que ficará à mercê da lógica do mercado imobiliário: podem ser expulsos de onde vivem hoje como consequência da valorização dos terrenos próximos ao Portal da Amazônia e realocados em uma situação ainda mais precária que a anterior.

Há tanto projetos para áreas de lazer como para sistemas de mobilidade urbana que poderiam oferecer outras formas de apropriação, diversas do que se tem praticado em Belém. A historiografia do urbanismo brasileiro, assim como a experiência popular belenense, possui exemplos que qualificariam a cidade sem deixar de lado sua identidade.

Uma hipótese que me pareceu promissora, a qual pude experimentar em forma de projeto urbano¹, tem cenário na cidade de Florianópolis. Mesmo antes da ocupação colonial de seu território, as baías que separam ilha e continente eram procuradas por navegadores, que encontravam em suas águas calmas “os bons ancoradou-

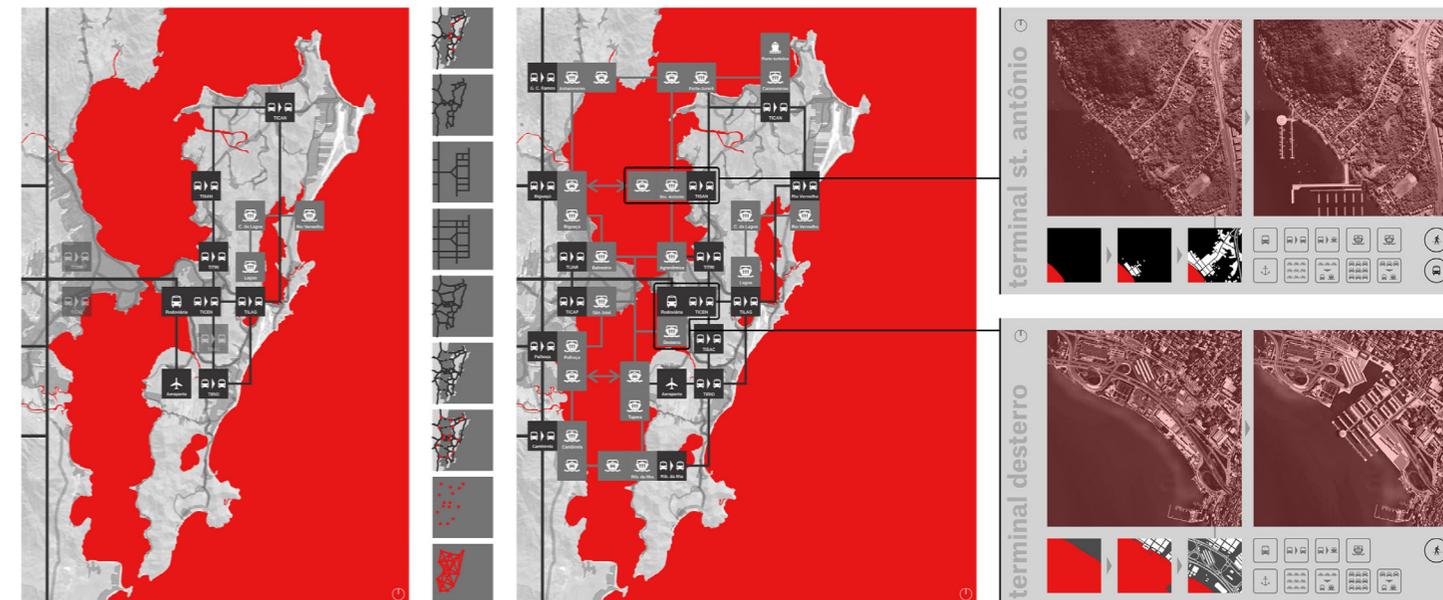
¹ Esse projeto possui propósito acadêmico, tendo sido desenvolvido, em 2009, pelo autor do texto, como seu trabalho final de graduação e, posteriormente, selecionado para compor a exposição geral de arquitetos da 9ª Bienal Internacional de Arquitetura de São Paulo, em 2011.

ros”. Relata-se que as comunicações entre os núcleos coloniais eram preferivelmente feitas por via marítima. Essas rotas, mesmo que estabelecidas no início da colonização, se mantiveram por muito tempo. A vila do Desterro, núcleo fundador, tinha em si um importante porto estratégico. Todavia, entende-se que o processo de modernização que se deu ao longo do século XX provocou o gradativo abandono das atividades ligadas ao mar (SANTOS, 2009). O crescimento urbano, vinculado aos processos de valorização turísticos e imobiliários, provocou o desenvolvimento desigual de ilha e continente, tornando o mar interior um separador não apenas físico, mas político-social. As pontes na região central tornaram este território um condensador das contradições.

Por outro lado, esse centro, já saturado, deve deixar de concentrar, nas próximas décadas, a maior parte da população, considerando-se a taxa de crescimento dos demais núcleos. Isso deve agravar ainda mais a já problemática situação da mobilidade urbana, se mantidas as políticas rodoviaristas e de não privilegiar o transporte público coletivo. Faz-se urgente a implantação de alternativas eficientes de transporte, assim como a articulação do território metropolitano como um todo, possibilitando que os núcleos dispersos possam comunicar-se entre si sem que as áreas mais centrais tenham que atuar como intermediárias. Dentro das opções vislumbradas, escolheu-se projetar a conformação de uma rede de transporte via mar. Efetua-se, assim, um resgate histórico que afere a ideia enquanto possibilidade.

A partir de situações presentes na rede infraestrutural de transportes implantada, o projeto da rede de terminais marítimos foi desenvolvido na hipótese de se enxergar o mapa de deslocamentos metropolitanos de forma simplificada. Ao se entender o mar como uma barreira transponível, os eixos transversais existentes podem ser unidos e constituir uma malha direcional de mobilidade e ocupação. Com esta definição, os pontos nodais nas margens são escolhidos com base em demandas e possibilidades de incorporação às redes existentes. A implantação de terminais marítimos nesses pontos incorporaria equipamentos e intervenções adequadas a determinadas situações urbanas, devendo responder às demandas dos subsistemas dos quais fazem parte (figura 3).

Esperava-se que essa intervenção fosse capaz de não apenas ser o suporte para um equipamento infraestrutural de mobilidade metropolitana, mas também a mescla



entre paisagem e infraestrutura, capaz de conferir novas urbanidades a uma cidade que abandonou parte de sua relação com as águas.

Figura 3: Proposição de uma rede de mobilidade anfíbia para Florianópolis, SC. Fonte: SANTOS, 2009.

Outro projeto que colocou a questão da relação entre infraestrutura urbana e paisagem em pauta é o do Parque Ecológico do Tietê, em São Paulo, na década de 1970. Esse projeto surgia como a consolidação de uma série de propostas para a ocupação das várzeas do rio Tietê, a montante do centro de São Paulo, setor que experimentava intenso crescimento populacional e ocupação informal. Estavam à frente do projeto importantes nomes como o arquiteto Ruy Ohtake, que coordenou a equipe, o paisagista Roberto Burle Marx, os geógrafos Aziz Ab'Sáber e Helmut Troppmair, o ecólogo José Tundisi, dentre outros. O projeto para o Parque Ecológico do Tietê apresentava a tese de que o prosseguimento na retificação do rio Tietê significava a última real oportunidade de criação de um parque de dimensões efetivamente significativas para São Paulo. A proposta apresentava um parque linear de dimensões metropolitanas, percorrendo 112 quilômetros ao longo do rio Tietê, entre as represas da Ponte Nova e de Edgard de Souza (SANTOS, 2014).

O projeto do Parque Ecológico do Tietê estava proposto de forma que sua implantação se colocaria como produto da própria retificação do rio. Realizava-se com o afastamento das avenidas marginais ao rio Tietê, incorporando para a cidade

significativa área verde nos interstícios entre as margens e as pistas. A faixa incorporada, com tratamento adequado, de forma a se transformar em um grande parque urbano, contabilizaria toda a área verde. As avenidas marginais afastadas das margens do canal resultariam no barateamento da obra, em comparação com a situação habitual, por serem construídas em terraços mais altos e firmes e, portanto, mais favoráveis.

Ao mesmo tempo, o afastamento e a constituição do parque garantiriam um gradiente de ocupação que preservaria e permitiria a regeneração natural das margens do rio (figuras 4 e 5). Apesar de se tratar de um projeto interrompido, com apenas alguns poucos núcleos realizados, é possível perceber a grande contribuição ambiental que essas áreas verdes dão à metrópole paulistana.



Figuras 4 e 5: Rio Tietê atravessando situações urbanas distintas: o setor central paulistano e o Parque Ecológico, na zona leste da cidade. Fotos: A. L. Santos, 2012.

Na experiência belenense, destaco aqui o projeto da paisagista Rosa Grena Kliass para o Mangal das Garças. Trata-se de um parque localizado nas franjas do centro histórico, que era, originalmente, um terreno alagadiço de 4 hectares às margens do rio Guamá. A obra de 2005 tinha como proposta a representação de macrorregiões florísticas do Pará, além de se converter em uma opção de lazer para a cidade².

Apesar de sua condição restrita, sem a possível permeabilidade com o tecido urbano e sem continuidade imediata com outras intervenções de orla, o projeto apresenta uma solução bastante original. Ao contrário das orlas que traçam um limite construído em arrimo, o Mangal das Garças só alcança o leito fluvial através de um trapiche elevado. O contato com a água é feito em um gradiente entre cidade e rio que, tal como nos igapós amazônicos³, permite o fluxo das águas através das

² Informações disponíveis em <<http://www.mangal-dasgarças.com.br/sobre/>>. Acesso em 05/07/2014.

aninguas⁴ ali fixadas (figuras 6 e 7).

A própria autora explica que, durante as primeiras reuniões sobre o projeto com o Governo do Estado, a solicitação era de que se constituísse um muro de arrimo que limitasse as enchentes periódicas e possibilitasse a construção do parque em terra seca. De fato, já existia um muro de arrimo que protegia das águas a área do Arsenal da Marinha do Brasil. A Marinha, antiga dona do terreno, nunca o aproveitara para construções, exatamente por sua condição de várzea (KLIASS, 2007). A autora negou essa possibilidade, reconhecendo uma vocação do projeto mais coerente com o meio. Com uma proposta mais adequada, o espaço tornou-se um belo exemplo do que poderia ser a paisagem da orla de Belém: um misto de urbanização e recomposição natural das bordas d'água.



Figuras 6 e 7: Mangal das Garças. Fotos: A. L. Santos, 2006.

Embora o meio natural tenha sido historicamente alterado, parte dele continua funcionando sob as mesmas regras originais. As várzeas, território que o rio reivindica para as suas regulares enchentes, estão ocupadas por sistemas técnicos que, constantemente, seguem interrompidos por um processo que imbrica a paisagem cultural e a paisagem natural.

Essas experiências sobre a paisagem mostram que, ao invés da monotonia genérica do aterro e do *waterfront*, Belém poderia ter uma paisagem dinâmica, que conciliasse as condições ambientais, práticas ribeirinhas, os desejos urbanos e a rica identidade cultural da cidade. O território da borda d'água belenense mostrou-se favorável a ser muito dinâmico, já que é um condensador de contradições historicamente consolidado e, ao invés de torná-lo simplório, o partido deveria ser o de se valer dessa complexidade. Sendo assim, infraestrutura urbana, habitação e

³ Terrenos baixos, próximos a rios e que são frequentemente inundados. Como consequência, a vegetação dessas áreas adapta-se a esses alagamentos costumeiros.

⁴ Planta típica das matas de igapó, pioneira na formação de ilhas aluviais dos rios amazônicos e no estreitamento de canais dos furos do arquipélago do Marajó, formando grandes populações.

natureza passariam a poder conviver.

Esse é um cenário possível para as margens de Belém: como no projeto para os Terminais Marítimos de Florianópolis, valorizar o potencial de uma rede de mobilidade anfíbia, que reconheça o território das ilhas como parte da cidade, assim como o próprio rio; como no Parque Ecológico do Tietê, conciliar infraestrutura e natureza através de um gradiente que, ao mesmo tempo, afasta e aproxima a cidade de suas águas; e, como no Mangal das Garças, se valorize aquilo que o lugar tem de melhor a oferecer (figura 8). É necessário perceber que a cidade de Belém, de um jeito ou de outro, sempre terá suas bordas d'água como seu território mais rico. Resta determinar qual riqueza definirá o destino de suas margens.

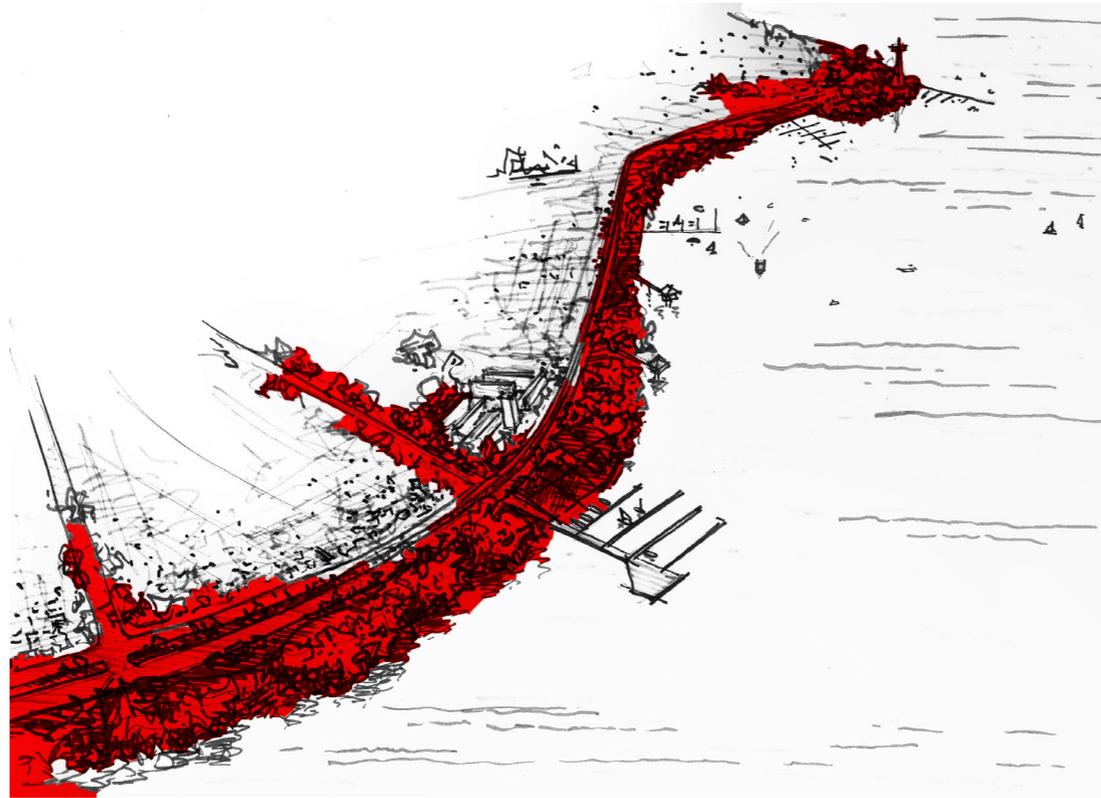


Figura 8: Provocação sobre a borda d'água belenense. Croquis do autor.

Referências

KLIASS, Rosa. **Projeto Mangal das Garças, Belém/PA**. In: TÂNGARI, Vera Regina; SCHLEE, Mônica Bahia; ANDRADE, Rubens de; DIAS, Maria Ângela (Orgs.). Águas urbanas: uma contribuição para a regeneração ambiental como campo disciplinar integrado. Coleção PROARQ, Rio de Janeiro, EBA/UFRJ, ETU/UFRJ, PROARQ FAU-UFRJ, 2007.

PARÁ (Estado). Secretaria de Cultura. **Belém da saudade: a memória de Belém do início do século em cartões-postais**. Belém: Secult, 1996. 257 p.

PONTE, Juliano Pamplona Ximenes. **Cidade e água: Belém do Pará e estratégias de reapropriação das margens fluviais**. Arqtextos, São Paulo, n. 85, jun. 2007. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/08.085/237>>. Acesso em: 8 jul. 2014.

SANTOS, Alexandre Leitão. **Paisagem útil: o Rio Tietê e a urbanização paulistana (1966-1986)**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). São Carlos: Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2014.

SANTOS, Alexandre Leitão. **Terminais Marítimos Metropolitanos: infraestrutura e paisagem de uma cidade à borda d'água**. Monografia de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo). São Carlos: Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2009.



1 Claudionor na janela da casa de sua filha Rosa, na Vila da Barca, onde mora há 39 anos. Do terceiro piso da casa, onde Rosa tem sua esteira ergométrica, vêem-se as águas da baía do Guajará. Foto: M. Tramontano, 2014.



2 e 5 Interiores de residência de madeira, em palafitas, na Vila da Barca. Paredes revestidas com lambris de plástico e tecidos floridos. Foto: M. Tramontano, 2014.



3, 4, 6 e 7 Estivas e casas na Vila da Barca. Um entorno limpo e organizado, baseado na negociação e solidariedade. Fotos: D. Felisbino, 2013.



REFLEXOS DA VILA DA BARCA NA ORLA DE BELÉM

ANA KLAUDIA DE ALMEIDA VIANA PERDIGÃO

O sol da manhã rasga o céu da Amazônia
Eu olho Belém da janela do hotel
As aves que passam fazendo uma zona
Mostrando pra mim que a Amazônia sou eu
E tudo é muito lindo
É branco, é negro, é índio
No rio Tietê mora a minha verdade
Sou caipira, sede urbana dos matos
Um caipora que nasceu na cidade
Um curupira de gravata e sapatos
Sem nome e sem dinheiro
Sou mais um brasileiro

Olhando Belém enquanto uma canoa desce um rio
E o curumim assiste da canoa um *Boeing* riscando o vazio
Eu posso acreditar que ainda dá prá gente viver numa boa
Os rios da minha aldeia são maiores do que os de Fernando Pessoa
Olhando os meus olhos de verde e floresta
Sentindo na pele o que disse o poeta
Eu olho o futuro e pergunto pra insônia
Será que o Brasil nunca viu a Amazônia?
E vou dormir com isso
Será que é tão difícil?

Olhando Belém enquanto uma canoa desce um rio
E o curumim assiste da canoa um *Boeing* riscando o vazio
Eu posso acreditar que ainda dá prá gente viver numa boa
Os rios da minha aldeia são maiores do que os de Fernando Pessoa
E o sol da manhã rasga o céu da Amazônia.

Olhando Belém, por Celso Viáfara

Olhando Belém expressa o olhar de um paulista que canta a Amazônia, com a subjetividade de quem revela uma parte do território brasileiro diferente do centro-sul. Os rios, a floresta, o sol, o ambiente, o povo, a fauna, conformam uma Amazônia distante que aproxima olhares multifacetados. As orlas urbanas em cidades amazônicas funcionam como um *zoom*. Ocupam um papel importante no desenho de políticas públicas e de intervenções urbanísticas, quando os cenários políticos e econômicos estão mesclados numa intrincada rede de interesses que fazem parte da dinâmica urbana, influenciando direta e indiretamente ações do Estado e do mercado para melhoria da cidade formal. Os grupos sociais excluídos atuam na produção de moradias e ocupação de terrenos, compondo, com o Estado e com os proprietários dos meios de produção e serviços, aquele grupo de principais agentes de produção do espaço da orla de Belém (TRINDADE JR, 2005). Eles o fazem com base em outra lógica, na rede de interesses das intervenções urbanas para ocupações informais de uso habitacional.

A Vila da Barca, na cidade de Belém, é um caso instigante de ocupação da orla, com a produção de espaços domésticos nas franjas continentais por meio da continuidade da cidade informal sobre as águas. Com suas tradicionais estivas¹ e palafitas, é avesso aos códigos profissionais e regulatórios de ocupação do solo urbano. Sob essa ótica, a orla e sua ocupação mostram-se como uma faceta fecunda de interpretações sobre a realidade amazônica, a partir do espaço habitacional socialmente produzido, sem arquitetos (figura 2). Atualmente, na Vila da Barca, são executadas obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do Governo Federal, que resultarão em 634 unidades habitacionais para reassentamento de famílias da área de palafitas (figura 3). A primeira etapa foi executada e entregue à comunidade no ano de 2006, constando de 136 unidades habitacionais, em área dotada com infraestrutura básica e tipologia padronizada do *tipo* sobrado em localização próxima à parcela informal. As intervenções previstas para a melhoria da

1 Longas e tortuosas passagens de madeira que interligam as habitações e o conjunto destas com as mais próximas e principais vias de acesso pavimentadas. (IPEA, 2001).

Figura 1: Palafitas na Vila da Barca. Ligações elétricas clandestinas lembram a precariedade em infraestrutura. Foto: M. Tramontano, 2014.

orla na Vila da Barca impressionam pela ampla abrangência de elementos do espaço habitacional. Contudo, ignoram a relação entre território e a tradição, implícita na ocupação informal com palafitas.

Um **primeiro ponto** que merece destaque é o fato de que os processos envolvidos na produção do espaço formal entram em conflito com os processos de produção do espaço informal. O processo de autoconstrução na produção do espaço informal é genericamente conceituado como uma atividade que envolve uma idéia e uma prática de solidariedade, de trabalho voluntário, coletivo e cooperativo, em que está implícita uma troca de favores a ser retribuída da mesma ou de diferentes formas, o que acontece entre familiares mais próximos, parentes, conterrâneos e amigos (BATISTA, 1984). A lógica de mercado, que norteia as intervenções do poder público propostas para a Vila da Barca, não atende às necessidades e expectativas da população reassentada em ações para melhorias de áreas urbanas e habitacionais de produção informal. O mercado é entendido como lugar onde o direito e a capacidade de escolha são exercitados. A periferia não formou mercados e, portanto, não formou o lugar da autonomia (OLIVEIRA, 2000). Questiona-se: até que ponto a intervenção formal acolhe as referências do espaço informal na produção da cidade formal?

Um **segundo ponto** refere-se ao território e à estreita ligação com a evolução da cidade de Belém. Situando-se no vértice de um estuário, a cidade sofre as influências do rio e do oceano que determinaram a direção do crescimento da cidade. À medida que a cidade se expandiu e recebeu seus primeiros equipamentos urbanos, encontrou os acidentes hídricos, contornando-os em vez de saneá-los. Isso levou a uma ocupação preferencial de parcelas com cotas mais altas, deixando grandes áreas desocupadas em cotas baixas, formadas por territórios alagados ou alagáveis, resultando em um perfil irregular de ocupação do território (ABELÉM, 1989). Belém é conhecida por suas áreas nobres e as baixadas. Por baixadas ou terras alagáveis deve-se entender todas aquelas áreas constituídas por terras cujas curvas de nível não ultrapassam a cota 4 (SUDAM, 1976). As baixadas concentram as áreas de produção do espaço informal enquanto as áreas nobres, as terras mais altas e mais bem dotadas de infraestrutura e serviços urbanos, são áreas mais valorizadas pelo mercado imobiliário. Questiona-se: até que ponto as áreas de baixadas sofrerão intervenções técnicas que absorverão soluções socialmente produzidas?

O **terceiro ponto** é a casa ribeirinha da área rural reproduzida em área urbana. O município de Belém convive com orlas rurais e urbanas, dada sua estruturação administrativa em parcelas continental e insular. A reprodução do modo de morar ribeirinho tem acompanhado os processos de mobilidade entre elas, bem como as respectivas fixações correspondentes aos interesses diversos da população, especialmente pela renda familiar. Essa dinâmica justifica, aliás, a localização estratégica de constituição da Vila da Barca em área urbana, pela busca de melhores oportunidades sociais e econômicas na capital do Estado. Ela ocupa uma porção da orla na área continental do município de Belém, originada na década de 1930, às margens da baía do Guajará. A Vila da Barca tem sido objeto de investigação em diversos campos do saber, que incluem a Geografia, a Antropologia, o Serviço Social, o Urbanismo, a Arquitetura, entre outros. Na multidisciplinaridade de saberes envolvidos na discussão sobre a orla, o campo disciplinar da arquitetura e o ato de projetar a habitação para melhoria social e ambiental cumprem um papel importante. As edições de financiamento são novas para questionamentos antigos e ainda sem solução: quais planos e/ou não-planos direcionam a ocupação dos espaços? Quais saberes determinam sua forma de ocupação? Quais moradores



Figura 2: Vila da Barca em palafitas, década de 1970. Foto: Josimar Gonçalves. Arquivo: jornal O Liberal.

utilizam referenciais espaciais de antigas áreas de moradia? O que determina o uso de determinadas tipologias habitacionais e morfologias de assentamentos? (DIOGO, 2002).

Ora, a ocupação de parcelas desvalorizadas, com falta de infraestrutura e condições ambientais desfavoráveis, levaram a uma ocupação do espaço da cidade pela informalidade sem uso de serviços urbanos. Marcadamente, esteve concentrada nas denominadas baixadas, áreas de cota baixa historicamente ocupadas por populações de baixo poder aquisitivo, muitas vezes vindas de áreas rurais (TRINDADE JR, 1997). Por um lado, as intervenções urbanas nessas áreas atendem predominantemente à melhoria das condições de saneamento; por outro lado, o modo de vida da população e a natural relação que estabelece com o espaço construído, não têm tido destaque. As tipologias arquitetônicas adotadas não privilegiam o vocabulário das casas vernaculares, presentes nos assentamentos tradicionais da Amazônia, como a casa ribeirinha em palafitas. Consequentemente, a adoção de referências espaciais significativas ao morador não é absorvida pelos códigos profissionais e normativos que regem as intervenções urbanas e habitacionais, o que torna ainda mais crítica a situação de remoção dos moradores e o posterior reassentamento habitacional, gerando a baixa adaptação do morador às tipologias habitacionais executadas e aprovadas pelo poder público.

O **quarto ponto** refere-se à reprodução urbana do modo de habitar das áreas rurais, como mais um aspecto que evidencia a particularidade entre urbano e rural em cidades amazônicas (CASTRO, 2008), na qual a casa ribeirinha em palafita é recorrente e indiscriminadamente associada à precariedade habitacional. As soluções que vêm sendo adotadas em projetos de habitação social resultam em tipologias que aderem à "limpeza urbana" e, ao mesmo tempo, ignoram a tradição do modo de habitar amazônico. Portanto, a espacialidade e suas particularidades amazônicas são descartadas em nome de um modelo de implantação associado mais fortemente à melhoria ambiental, adequado para áreas secas, não alagadas nem alagáveis. Em nome da melhoria ambiental, a idealização é que todos os habitantes da cidade ganham com as melhorias, sem que os habitantes residentes nas áreas sob intervenção possam opinar e usufruir do modo pelo qual seriam beneficiados efetivamente. Evidencia-se, portanto, que a rede de relações existentes e representadas pelo sistema mata-rio-roça-quintal (LOUREIRO, 2001), tão tradicional no cotidiano ribeirinho, um sistema topológico de relações espaciais tra-

dicionais da casa amazônica e que poderia ser decodificado e aplicado em infinitas soluções geométricas para habitação social urbana, mostra-se em descompasso com a aparência resultante de ações de melhorias urbanas.

O projeto de arquitetura é uma descrição geométrica explícita que carrega propriedades topológicas implícitas. Enquanto geometria ele "é"; já a topologia refere-se ao objeto "em relação a", "como parte de", "inserido em". Enquanto, por um lado, a geometria revela um aspecto manifesto e percebido dos objetos, já que admite uma forma e é vista em pontos, linhas e superfícies, por outro lado, a topologia é menos visível, está imersa em relações espaciais (AGUIAR, 2010). Para orientar-se e sentir-se seguro, o homem necessita captar as relações topológicas, enquanto que os esquemas geométricos se desenvolvem mais tarde no aparelho cognitivo humano (NORBERG-SCHULZ, 1971). Sob este ponto de vista, o processo de concepção arquitetônica de habitação social, ao adotar como ponto de partida os aspectos topológicos e não apenas os geométricos, assegura mais chances para a adoção de referências ao habitar ribeirinho. Como estrutura do interior da prática arquitetônica, o *tipo* é usado como princípio que contém a possibilidade de variação formal infinita no qual está implícita a relação existente entre as partes (MAHFUZ, 1995), um princípio gerador de espaços de natureza topológica. Trata-se, portanto, da busca por mecanismos profissionais capazes de reproduzir o significa-

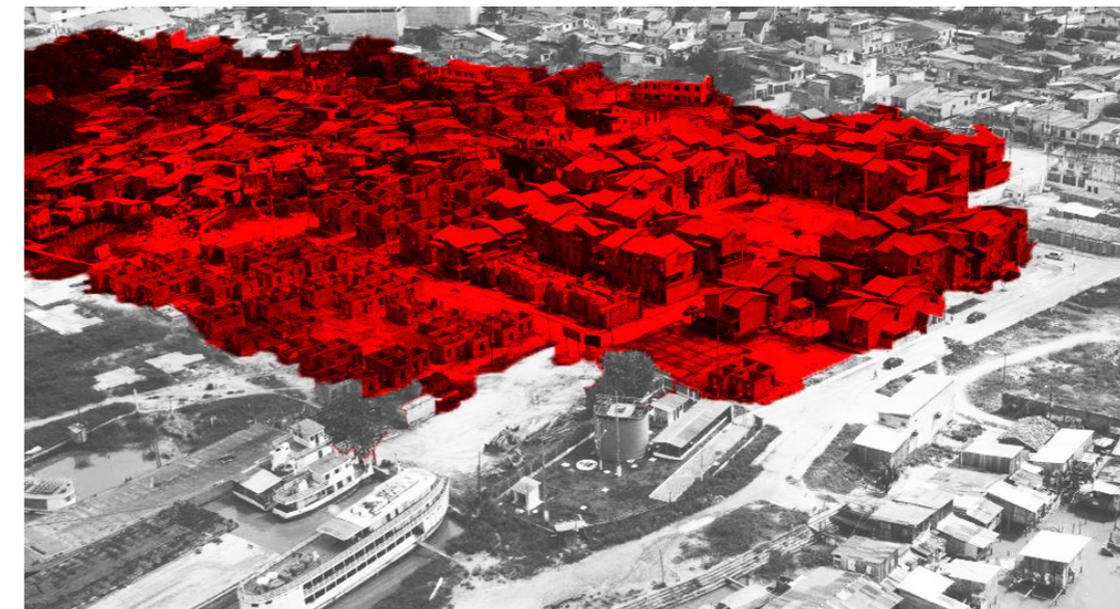


Figura 3: Os sobrados da Vila da Barca nas obras do PAC. FONTE: Co.Opera.Ativa, 2008.

do da casa e não apenas a construção de uma unidade habitacional, perseverando em atribuir significado à “casa em seu sentido ampliado e simbólico, o espaço que acolhe o humano, que possibilita voltar, entrar, lembrar, permanecer, aprender, amar, proteger-se, entre outras tantas experiências do habitar” (LEITÃO, 2007). Desse modo, a arquitetura cumpre seu papel na aproximação entre aspectos da aparência e da vivência (MALARD, 2006) no processo de projeto e, assim, oportuniza a concretização da qualidade esperada pela espacialidade própria e inerente ao ser humano.

Evidencia-se, assim, uma discussão sobre a orla e sua ocupação por comunidades tradicionais da Amazônia, para apoio a intervenções governamentais, pautada no caráter especulativo do projeto de arquitetura. A subjetividade do habitar amazônico e suas projeções no espaço arquitetônico têm sido pouco exploradas em projetos de arquitetura, aspecto que vem sendo paulatinamente incorporado pela pesquisa e pós-graduação, em torno do projeto de arquitetura como objeto de investigação (OLIVEIRA, 2010). Essa tem sido uma prática no Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Pará, com intuito de fomentar e apoiar a formulação de políticas urbanas e habitacionais para a Amazônia brasileira, voltadas à realidade regional.

Referências

- ABELÉM, Auriléia Gomes. **Urbanização e remoção: por quê e para quem?** Belém: CFCH/NAEA/UFPA, 1988.
- AGUIAR, Douglas Vieira de. **Alma espacial: o corpo e o movimento na arquitetura.** Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2010.
- BATISTA, Maria do Socorro Xavier. **A apropriação do espaço e auto-construção na Favela Beira-Rio.** Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). João Pessoa: Universidade Federal da Paraíba, 1983.
- CASTRO, Edna (Org.). **Cidades na Floresta.** São Paulo: Annablume, 2008.
- CONVÊNIO SUDAM/ DNOS/ GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ. **Monografia das baixadas de Belém: subsídios para um projeto de recuperação.** Belém: SUDAM, 1976. 2v.
- DIOGO, Adriane Augusta Melo. **Por uma interpretação urbanística situacional de espaços de moradia auto-construídos: Vila da Barca morando sobre as águas.** Dissertação (Mestrado em Urbanismo). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2002.

IPEA. **Gestão do uso do solo e disfunções do crescimento urbano: instrumentos de planejamento e gestão urbana: Belém, Natal e Recife.** IPEA, USP, UFPA, UFPE. Brasília: IPEA, 2001.

LEITÃO, Lúcia. Entra na tua casa: anotações sobre arquitetura, espaço e subjetividade. In: LEITÃO, Lúcia; AMORIM, Luiz (Org.) **A casa nossa de cada dia.** Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2007.

LOUREIRO, Violeta Refkalefsky. Pressupostos do modelo de integração da Amazônia brasileira aos mercados nacional e internacional em vigência nas últimas décadas: a modernização às avessas. In: COSTA, Maria José Jackson (Org.). **Sociologia na Amazônia: debates teóricos e experiências de pesquisa.** Belém: UFPA, 2001.

MAHFUZ, Edson da Cunha. **Ensaio sobre a razão compositiva compositiva.** Viçosa: UFV Imprensa Universitária / Belo Horizonte: AP Cultural, 1995.

MALARD, Maria Lucia. **As aparências em arquitetura.** Belo Horizonte: UFMG, 2006.

NORBERG-SCHULZ, Christian. **Existence, space and architecture.** New York: Praeger, 1971.

OLIVEIRA, Francisco. Entrevista dada a Revista *Vintém*. São Paulo, Hedra, ano 2, n. 3, 2000.

OLIVEIRA, Rogério de Castro. Construção, Composição, proposição: o projeto como campo de investigação epistemológica. In: SILVA, c. A. e CANES, A. P. (Org.) **Composição, partido e programa.** Porto Alegre: Ed. UniRitter, 2010.

TRINDADE JR, Saint-Clair Cordeiro. **Produção do espaço e uso do solo urbano em Belém.** 1. ed. Belém: NAEA/UFPA, 1997. v. 1. 198p .

TRINDADE JR, Saint-Clair Cordeiro; RAVENA, Nirvea; SANTOS, Emmanuel Raimundo Costa dos. A cidade e o rio: espaço e tempo na orla fluvial de Belém. In: TRINDADE JR, Saint-Clair Cordeiro; SILVA, Marcos Alexandre Pimentel da (Org.) **Belém: a cidade e o rio na Amazônia.** 1ed. Belém-PA: EDUFPA/CFCH, 2005, v. 01, p. 12-43.



1 Moradores da Vila da Barca na estiva principal. Foto: D. Felisbino, 2013.

2 Três níveis no horizonte da Vila da Barca: telhados das palafitas, em primeiro plano; prédios construídos pelo PAC para realocação dos moradores, em segundo; e edifícios de apartamentos de Umarizal, ao fundo. Foto: M. Tramontano, 2014.



5 A ausência de uma trama reguladora das implantações das casas resulta em espaços públicos com geometrias surpreendentes e diversas, que sugerem formulações inusitadas para o desenho da cidade. Foto: D. Felisbino, 2013.



3 e 4 Fim de tarde nas estivas da Vila da Barca. Fotos: D. Felisbino, 2013.

A BURGUESIA QUER VER O RIO

FELIPE ANITELLI

As principais metrópoles brasileiras têm, atualmente, trechos crescentes de seu território impactados pela ação do mercado imobiliário. Vários desses agentes privados têm se constituído a partir de corporações que são fruto de fusões e parcerias entre importantes incorporadoras, construtoras e corretoras. A abrangência de atuação é nacional, com empresas atuantes em todas as regiões geopolíticas; o impacto local avança e, por vezes, extrapola os limites metropolitanos das capitais. Esses processos imobiliários estariam relacionados com diversos fatores socioeconômicos e culturais, intensificados nas duas últimas décadas.

A aproximação entre os mercados imobiliário e financeiro, a captação bilionária de recursos na Bolsa de Valores – inclusive com investimentos estrangeiros, principalmente norte-americanos – e a abertura de capital das principais empresas¹ são fatores que se conjugam com o substancial aumento de crédito imobiliário disponível para produção e consumo, notadamente os recursos direcionados ao modo de produção hegemônico, muito restrito aos grandes grupos econômicos privados². Essas mudanças não ocorreriam sem adaptações nas regulações do setor imobiliário, como a instituição da alienação fiduciária dos bens imóveis, que protege os lucros privados de eventuais inadimplências, ao mesmo tempo em que repassa débitos pendentes ao Estado³. Essa nova conjuntura está concatenada com uma visão política neoliberal, em que ações privadas têm cada vez mais legitimidade e influência sobre os interesses do Estado⁴.

Esses fatores ajudam a dimensionar a capacidade inédita de ação de promotores imobiliários sobre o meio urbano, modificando, demolindo e construindo paisagens de bairros inteiros em poucos anos. O resultado são cidades cuja fisionomia parece atender mais aos interesses de quem produz e vende os produtos imobiliários do que interesses coletivos de parcelas majoritárias da população, consumidora ou não desses produtos. Características territoriais das principais cidades brasileiras, entre as quais Belém, seriam reflexo desse embate, muitas vezes desigual. Os re-

cortes tratados por esse texto devem ser entendidos nessa perspectiva.

Vários instrumentos vêm sendo institucionalizados desde a Constituição de 1988, regularizados, inclusive, pelo Estatuto da Cidade, de 2001, os quais objetivam ampliar a ação de grupos sociais que influenciam a construção das materialidades urbanas. A participação popular tem sido incentivada por gestores mais progressistas, que incluem a sociedade civil nas decisões sobre o planejamento urbano. Conselhos públicos de política urbana com participação de organizações não governamentais, associações de bairros e movimentos para a reforma urbana são exemplos disso. A existência dessas instâncias de discussão ajuda a reduzir, coibir ou mesmo eliminar impactos negativos que os empreendimentos imobiliários eventualmente teriam sobre a cidade e seus moradores. Se o impacto realmente for negativo, o empresário seria obrigado a mitigar os efeitos danosos, a aceitar que seu negócio geraria um problema para a cidade, e a aprovação do projeto ficaria condicionada à execução de contrapartidas sociais.

Contrariando uma tendência que se generaliza, a prefeitura de Belém, infelizmente, ainda não trabalha com participação popular em decisões que envolvem contrapartidas sociais de negócios imobiliários realizados na cidade. Como muitas metrópoles latino-americanas, a capital paraense não resolveu corretamente problemas urbanos básicos, como macro-drenagem, coleta de lixo e esgoto, fornecimento de água e energia elétrica, pavimentação asfáltica de ruas e calçamento de pedestres, infra-estrutura viária e mobilidade urbana, entre outros. Essas deficiências são verificáveis em bairros mais centrais, ocupados por classes de renda mais alta, como Umarizal, mas, principalmente, em bairros mais populares e distantes, como Parque Verde. Todas essas questões poderiam ser atenuadas através da ação direta de empresários envolvidos com a construção de edifícios de apartamentos, desobrigando o poder público de realizar vultosos investimentos e possibilitando o redirecionamento de seus recursos para outras áreas, como educação e saúde.

1 Essa aproximação entre mercado imobiliário e mercado financeiro pode ser estudada com mais detalhes em FIX (2011).

2 O aumento substancial de crédito imobiliário, inclusive com recursos para populações de baixa renda, como o Programa Minha Casa Minha Vida, pode ser estudado com mais detalhes em SHIMBO (2010).

3 Algumas mudanças no marco regulatório do setor imobiliário podem ser estudadas em maior profundidade em SANFELICI (2013).

4 A evolução da política neoliberal no ocidente, a partir da década de 1970, pode ser melhor entendida em SADER e GENTILI (2010).

Figura 1: Estação das Docas e edifício Premium. Foto: F. Anitelli, 2013.

É sabido que a verticalização urbana, o aumento do gabarito das construções e o aumento da densidade populacional potencializam essas deficiências e complexizam ainda mais a vivência em Belém. As regiões mais valorizadas da cidade ultimamente não deixam dúvida disso. O exemplo mais preeminente talvez seja a área compreendida entre Umarizal e Doca, desde a avenida Governador José Malcher até a avenida Pedro Álvarez Cabral. Sua paisagem mudou drasticamente nas últimas duas décadas, com o processo se intensificando ainda mais nos últimos anos. A mudança se deve, basicamente, à construção de edifícios de apartamentos voltados para faixas de renda mais alta⁵. Essa rápida reorganização direcionada para uma elite local gera, obviamente, segregação social, visto que os mais pobres não têm rendimentos suficientes para comprar unidades habitacionais na região, mas também gera segregação espacial, já que a inserção urbana das edificações quase sempre se faz presente por meio de condomínios fechados e barreiras arquitetônicas que acentuam as diferenças entre os espaços público e privado, com muros e grades.

As populações mais pobres estão sendo disponibilizadas habitações em localizações cada vez mais periféricas, como ao longo da rodovia Augusto Montenegro, nos interstícios entre Belém e o distrito de Icoaraci. Os moradores dos novos apartamentos construídos nessa região chegam a transitar cerca de 20 quilômetros até a região mais central da capital. Essa ação tem sido orquestrada basicamente pelo mercado imobiliário, pois os mesmos agentes que oferecem produtos mais caros aos ricos que escolhem morar em Umarizal também oferecem produtos mais



5 Vários agentes do mercado imobiliário belenense entrevistados pelo autor confirmam esse direcionamento dos produtos de Umarizal e Doca a fatias da população com renda mais alta. Isso também é verificável nas propagandas publicitárias dos empreendimentos imobiliários, cujos programas habitacionais majoritariamente apresentam três ou quatro dormitórios.

Figura 2: A riqueza espacial de certas áreas coletivas na orla, decorrentes da implantação espontânea das habitações. Ao fundo, edifícios de apartamentos da cidade formal e sua densidade contrastante. Bairro de Batista Campos. Foto: F. Anitelli, 2013.

baratos aos pobres que precisam morar em acomodações mais simples⁶. Nesse contexto, a distribuição socioespacial da população tem sido decidida fortemente pela iniciativa privada. Isso permite dizer que o próprio planejamento urbano tem sido influenciado por interesses econômicos desses agentes privados.

A cidade de Belém não tem muitas variações topográficas e as distâncias entre as várzeas e suas respectivas cumeeiras não geram distinções muito claras na paisagem. Por isso, é ainda mais impactante a beleza da região costeira entre a baía do Guarajá e o rio Guamá, e as ilhas ao redor, como a do Combú. Essa configuração geográfica não tem apenas atributos estéticos e visuais, dramatizados pelo bonito pôr do sol da cidade. Uma visita técnica realizada dentro das atividades do Seminário “Belém Fluxos: a orla como interface” confirmou a massiva ocupação popular na região ribeirinha da cidade, consolidada ao longo de muitas décadas. São famílias residentes na região, como as que constroem palafitas sobre as águas, ou pessoas que transitam entre as ilhas vizinhas e os pequenos portos existentes, como o da Conceição. Essas últimas são, principalmente, moradores das ilhas que colhem o açaí e o vende a atravessadores, que por sua vez o revendem a empresários locais, que, por fim, o comercializam no restante da cidade. Muitos dos estabelecimentos frequentados pelos moradores de classe alta de Umarizal provavelmente se servem da fruta colhida por essas pessoas.

Parte da economia popular da cidade depende desse comércio e do trânsito ge-



Figura 3: Ruela entre casas no bairro de Umarizal. Foto: F. Anitelli, 2013.

6 Um levantamento de peças gráficas de edifícios de apartamentos construídos recentemente na cidade de Belém, realizado pelo autor, confirma a inferência sobre essa distribuição sócio-espacial da população de Belém.

rado entre Belém e as ilhas, que sempre conflui para algum porto. A sobrevivência econômica dessa população depende da abertura e funcionamento desses portos. Sem eles, esse circuito se desestruturaria e a renda dessas pessoas desapareceria. Isso foi apreendido a partir do depoimento de um barqueiro que trabalha na região. A preocupação com a (im)permanência desse comércio popular se origina por causa de grandes transformações urbanas e arquitetônicas, econômicas e sociais, territoriais e ambientais que vem sofrendo a orla de Belém. Por exemplo, comprovam essa preocupação vários edifícios de luxo, que se aproximam dos quarenta pavimentos e se localizam defronte à baía do Guajará. Alguns são, inclusive, realizados por incorporadoras oriundas da cidade de São Paulo, que formatam seus produtos a partir da capital paulista, utilizando, também, escritórios de arquitetura paulistas para desenvolver os projetos. Dentre eles estão os edifícios mais caros da cidade e é pouco provável que a conformação territorial criada pelo mercado imobiliário estimule a coexistência de diferentes grupos sociais ou a presença e permanência de pessoas mais pobres.

Porém, o caso mais grave é o que o governo denominou como Portal da Amazônia, que abrange alguns quilômetros a partir da região mais central da cidade até as imediações do campus da Universidade Federal do Pará. Estão programadas legítimas reformas cujos objetivos são resolver problemas de saneamento básico, drenagem urbana, etc.. Historicamente, ações governamentais que melhoram as condições básicas de uma determinada região geram indiretamente a valorização monetária dos imóveis próximos. Bairros da região como Guamá, por exemplo, são compostos por habitações sub-normais, termo utilizado pelo IBGE para indicar lares com questões essenciais não resolvidas, como acesso à água tratada. É provável que a valorização gere um processo de gentrificação urbana, já que essa população miserável absolutamente não terá condições de arcar financeiramente com a nova ambiência gerada. Políticas neoliberais costumam desregular a ação da iniciativa privada, que passa a interferir, nesse contexto, em assuntos públicos. Portanto, se os moradores de favelas, cortiços e palafitas, mas também a população ribeirinha que transita pela região e ancora seus barcos nos portos, forem considerados entraves para negócios futuros do mercado, eles serão muito provavelmente retirados da área.

Para o morador, essa expulsão não significa apenas a perda de sua propriedade e bens materiais. Significa também a perda de laços sociais construídos ao longo de uma geração. Nesse sentido, a eventual restituição financeira do imóvel desapro-

priado não é suficiente para compensar os danos gerados para essas famílias. Além disso, se elas forem compulsoriamente transferidas para periferias longínquas, estarão mais privadas da grande oferta de emprego das áreas centrais, principalmente atividades informais. São vários exemplos, como camelôs e vendedores ambulantes ou de barracas que ocupam calçadas e feiras. As questões urbanas existentes na orla de Belém não são um caso isolado. Elas são uma manifestação particular de um contexto cultural geral, que ocorre atualmente em diversas outras cidades brasileiras. Algumas favelas localizadas nas imediações de valorizados bairros de outras metrópoles poderiam exemplificar isso: Pina, em Recife, Jardim do Salso, em Porto Alegre, Jardim Goiás, em Goiânia, e Santo Antônio, em Belo Horizonte. Todas com problemas de saneamento básico não resolvido, todas próximas de bairros em que o mercado imobiliário atua intensamente, todas desamparadas por políticas de Estado em que o governo se coloque entre o favelado e o empresário, preservando os direitos dos mais pobres. A ação do mercado imobiliário, privado e formal, não costuma atender à população mais pobre. Porém, isso não significa que ela não impacte os moradores mais pobres: significa, apenas, que ela não os favorece.

A participação popular no planejamento urbano e a legitimação da construção material da cidade a partir dos mais diversos grupos sociais podem desestruturar essa hegemonia produtiva e criar outras urbanidades. Os gestores públicos precisam elaborar seus planos de ação a partir da inclusão de interesses dos grupos sociais os mais variados, com prioridade na inclusão de pessoas que não são clientes dos grandes grupos econômicos do setor imobiliário.

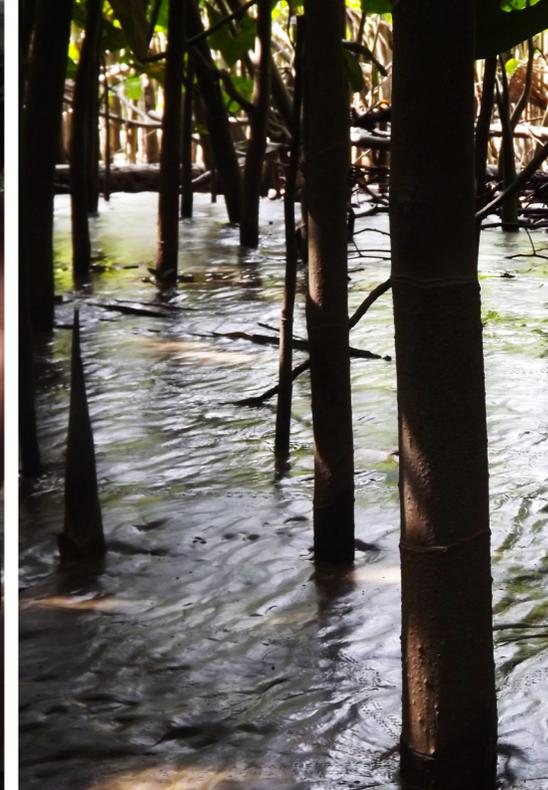
Referências

FIX, Mariana de Azevedo Barreto. **Financeirização e transformações recentes no circuito imobiliário no Brasil**. Tese (Doutorado em Economia). Campinas: IE-UNICAMP, 2011.

SHIMBO, Lúcia Zanin. **Habitação social, habitação de mercado: a confluência entre Estado, empresas construtoras e capital financeiro**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). São Carlos: IAU-USP, 2010.

SANFELICI, Daniel de Mello. **A metrópole sob o ritmo das finanças: implicações socioespaciais da expansão imobiliária no Brasil**. Tese (Doutorado em Geografia Humana). São Paulo: FFLCH-USP, 2013.

SADER, Emir; GENTILI, Pablo (orgs). **Pós-neoliberalismo: as políticas sociais e o Estado democrático**. São Paulo: Paz e Terra, 2010.



1 e 5 Sala e cozinha da casa de Angélica, na ilha de Combú. As paredes de madeira obedecem a técnicas construtivas variadas, mediando interior e exterior. Fotos: M. Tramontano, 2014.

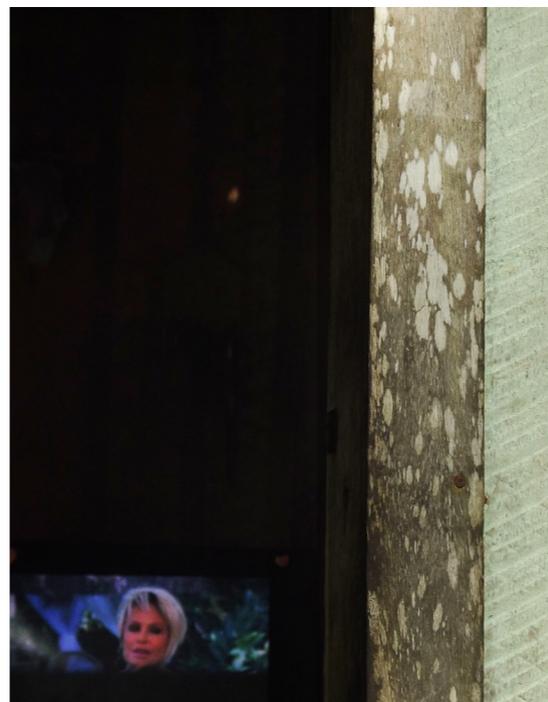
2 Moça em uma rabeta, levando a filha a uma consulta médica, em um Posto de Saúde na floresta. Foto: F. Anitelli, 2014.

3 Laércio debulhando açaí em uma rasa (cesta), em frente à sua casa, na ilha de Combú. Foto: F. Anitelli, 2014.

4 Vegetação de mangue, na lama. Foto: F. Anitelli, 2014.

6 Televisor ligado, em uma palafita, na floresta, difundindo a programação da rede Globo. Foto: F. Anitelli, 2014.

7 Uma noção outra de vida produtiva. Luiz na porta de sua casa, descansando ao final de sua jornada habitual de trabalho. Construção e manutenção de casas, barcos, de forma colaborativa, entre os moradores da mata, cultivos de subsistência. As idas aos portos de Belém são curtas e esporádicas. Foto: F. Anitelli, 2014.



OS MERCADOS E AS ÁGUAS: INTERAÇÕES HISTÓRICAS NO CENTRO DE BELÉM

CELMA CHAVES PONT VIDAL

Este texto apresenta uma aproximação preliminar ao tema dos mercados públicos em Belém¹ e sua relação com a orla da cidade, considerando sua presença histórica, cultural e social no desenvolvimento do centro histórico. Trata-se de uma abordagem que enfatiza a importância das águas na dinâmica histórica de instalação dos mercados e do seu entorno.

Os mercados públicos são espaços que se apresentam como interessantes objetos de estudo, não somente por seu significado como expressão arquitetônica ou por seu impacto urbanístico, mas também como um importante observatório de várias manifestações, onde conciliam histórias de vida e cotidiano, de expressões de culturas e de dinâmicas de transformações, que se observam nas cidades ao longo do seu processo histórico.

Consideram-se, neste texto, os mercados públicos como “equipamento urbano” (GUÀRDIA & OYON, 2010, p. 279) em seu sentido mais amplo, em cujos espaços se desenvolve um rico sistema de trocas, de sociabilidade. Tal é a importância que tiveram e têm no desenvolvimento histórico das cidades, para além de seu espaço arquitetônico, de suas formas e funções: eles significam, para frequentadores, trabalhadores e para a própria dinâmica das áreas onde estão inseridos, mais que um espaço, um “lugar”, com componentes afetivos e humanos que ultrapassam a noção de espaço de trabalho ou espaços onde as pessoas buscam suprir suas necessidades alimentares (CHAVES, 2013). Entende-se que as experiências humanas nesse espaço e no seu entorno o qualificam como um “lugar de urbanidade” (CASTELLO, 2007).

Na história urbana de Belém, nos bairros da Cidade Velha e da Campina, mercado e porto conformam, historicamente, elementos que podem ter contribuído para configurar e orientar o sentido do crescimento e desenvolvimento da cidade, desde a construção do Mercado Municipal (depois Mercado Francisco Bolonha), em 1868.

Seguiram-se também, às margens da baía do Guajará, o Mercado do Ver-o-Peso, ou mercado de ferro, inaugurado em 1901, e o Mercado do Porto do Sal, inaugurado em 1934, na confluência com o rio Guamá.

Reporta-se o início da construção do mercado municipal ao ano de 1852, quando foi aprovada (BAENA, 1969, p. 181). É ainda Baena, citado por Cruz (1973, p. 107), que nos informa que a casa localizada nas proximidades do alagadiço da Juçara, denominado posteriormente alagado do Piry, situada na esquina da antiga rua dos Mercadores, será a origem do Mercado do Ver-o-Peso. Esse local indicado por Baena coincide com a área onde hoje se localizam os dois principais mercados citados. A relação com as águas apresenta-se, assim, como vital para o desenvolvimento das atividades comerciais e de sobrevivência econômica das populações que direta ou indiretamente estão vinculadas a esses mercados, pois dependem quase que exclusivamente dos produtos que comercializam por meio do transporte fluvial.

A implantação dos dois mercados às margens da baía do Guajará certamente contribuiu para o adensamento da área do bairro da Campina, durante as primeiras décadas do século XX, e para a complexidade das atividades que passaram a se desenvolver tanto nos mercados cobertos, como na feira e na área comercial do seu entorno. No entanto, o mercado afirma sua importância para a cultura e a sociedade local, nas “práticas tradicionais, relacionadas à pesca e extração de produtos da floresta, pelas redes integradas e complementares de atividades que ligam Belém às ilhas do entorno” (LEITÃO, 2013), confirmando sua dependência direta dos rios da região.

Ainda no centro histórico de Belém, no bairro da Cidade Velha, lugar de matrizes coloniais e ecléticas, foi erguido, em 1933, o mercado do Porto do Sal, inicialmente denominado Mercado do Guamá, no governo de Magalhães Barata e do prefeito

¹ Os mercados públicos foram tema de pesquisa desenvolvida pela autora com financiamento do CNPq, entre 2012 e 2013. Uma segunda etapa da pesquisa será iniciada em novembro de 2014, em estágio pós-doutoral.

Abelardo Condurú. A construção desse mercado se inscreve nas iniciativas que, na década de 1930, tentariam recuperar para Belém, apesar da fragilidade econômica e com um viés de nostalgia, a modernização dos espaços urbanos como já havia sido feito na emblemática época do intendente Antonio Lemos. De fato, havia em Lemos a intenção de implantar na cidade um sistema de mercados, como corroboram relatórios de sua gestão, o que pode ter impulsionado os dois mandatários locais a promover a continuidade de construção desses mercados.

Sua arquitetura revela um ecletismo inusual e singular em relação às demais construções da área, em um projeto de Ricardo Schimandek, um construtor de ascendência alemã em atividade na cidade. Na ocasião de sua inauguração, o comércio local se intensificava, facilitado por um trapiche para embarque de passageiros e descarregamento de produtos vindos da região das ilhas, o que proporcionou um certo impacto sobre a economia da cidade, atestando sua importância.



Figura 2: Fachada principal do mercado do Porto do Sal. Foto: C. Chaves, 2014.

Mercado e porto desenvolviam, então, atividades que os mantinham ativos no bairro, desempenhando funções que foram catalisadoras da vitalidade urbana. Mas a fase de estagnação econômica das décadas de 1940 e 1950 limitaria os investimentos nessa parte da cidade por muito tempo e, gradativamente, passaram a apresentar disfunções que comprometeriam suas atividades econômicas. Configura-se, então, um primeiro distanciamento do mercado e de seu entorno com o

rio, evidenciado por um decréscimo das atividades de trocas e de abastecimento com os produtos provenientes das ilhas, em função de novos pontos comerciais que se instalariam em outras áreas dos bairros da Cidade Velha e Campina. Nesse momento, Moreira (1966) constata a situação de abandono da orla: "Do lado do rio Guamá, aí a cidade não se volta para o rio, antes vira-lhe as costas, como que tomada de uma estranha pudicícia" (MOREIRA, 1966, p. 132). Remete-se Moreira a uma visão comum naquele momento, a de que as margens dos rios não eram espaços adequados para se viver, considerados espaços anti-higiênicos, aptos apenas para as atividades comerciais.

Foi em meados de 1970 que se observaram as primeiras ocupações da área que compreende o beco do Carmo e parte da rua São Boaventura por uma população proveniente do interior do estado, para ocupar o terreno vazio de uma antiga empresa de navegação (MIRANDA, 2006), formada por famílias de baixa renda e grande parte desempregada (ALVES, 2006). Nesse momento, decaíam as atividades comerciais tradicionais do



seu entorno, o que transformaria, definitivamente, a relação do mercado com a cidade e com o rio. Essa relação foi, em parte, definida por mudanças na forma de ocupação do seu entorno imediato, observada no aterro da área posterior do mercado, possivelmente realizado

pelos próprios moradores, que, embora tenha substituído as palafitas por casas em alvenaria de tijolo, não modificou significativamente o padrão precário das moradias que continuaram abrigando famílias numerosas em espaços exíguos e, ao mesmo tempo, provocou um maior distanciamento do mercado ao rio. Por outro lado, o mercado, que atendia minimamente às necessidades dos moradores dessa

Figura 3: Parte posterior do mercado do Porto do Sal, vendo-se a ruela chamada localmente de Malvina. Foto: C. Chaves, 2014.

parte do bairro, mas principalmente à população trabalhadora do porto, carregadores e pequenos vendedores, tornou-se um objeto confinado e enclausurado entre os comércios que se desenvolveram à sua volta. As construções que se estenderam sobre a parte aterrada e as alterações no traçado das ruas transformaram o entorno original do mercado, desde o beco do Carmo, obstruindo a visão e o acesso ao rio.

Na Belém contemporânea, os mercados como lugares de abastecimento de variados gêneros se defrontam com vários problemas comuns aos de outras capitais, como as novas exigências dos consumidores, novas formas de organização do espaço, novas demandas por salubridade, organização e logística, e as novas dinâmicas urbanas em desenvolvimento. O mercado e o Porto do Sal, bem como essa área do centro histórico de Belém, apresentam um processo de visível degradação, motivado pela inexistência de ações e investimentos públicos, minimizando seu significado para a história da cidade e sua importância econômica e social para o



Figura 4: O mercado do Porto do Sal e parte do seu entorno, vistos da rua São Boaventura. Foto: C. Chaves, 2014.

bairro. É o contrário do que se observa na outra parte do centro histórico, no bairro da Campina, onde se localizam os mercados do Ver-o-Peso e Francisco Bolonha, que mantêm uma relação ativa com o rio, seja por meio das atividades de abastecimento, seja como uma “janela” que se abre ao principal panorama amazônico, os seus caminhos fluviais. O Mercado do Ver-o-Peso e seu entorno com a feira e o porto tornaram-se lugar de tradição e da cultura local. É um espaço das diversi-

dades, que sustenta seu funcionamento econômico, bem como, na acepção de Hobsbawn (1997), legitima as “tradições inventadas” como símbolo de coesão social, como legitimador das coletividades que ali trabalham, frequentam e constroem os seus modos de vida em uma interação constante e vital com os fluxos das águas.

Referências

ALVES, Joana Valente. **Levantamento social e comunitário do bairro da Cidade Velha**. Projeto Landi Cidade Viva. Belém: Fórum Landi, 2006.

BAENA, Antonio Ladislau. **Compêndio das eras do Pará**. Belém: Coleção Amazônica, Série José Veríssimo/UFGA, 1969.

CASTELLO, Lineu. **A percepção de lugar: repensando o conceito de lugar em arquitetura-urbanismo**. Porto Alegre: PROPAR-UFRGS, 2007.

CHAVES, Celma; GONÇALVES, Ana Paula. **O mercado público em Belém: arquitetura e inserção urbanística**. Anais do IV Colóquio Comércio e Cidade: uma relação de origem (CD). Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 2013.

CRUZ, Ernesto. **História de Belém**. Coleção Amazônica, Série José Veríssimo. Belém: UFPA, 1973.

GUÀRDIA, Manuel; OYÓN, José Luís. **Hacer ciudad a través de los mercados**. Europa, siglos XIX y XX. Barcelona: Museu d'Història de Barcelona MUHBA, 2010.

HOBBSAWN, Eric. Introdução. Em: HOBBSAWN, E. & RANGER, T. **A invenção das tradições**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984, p. 9-22.

LEITÃO, Wilma. **Ver-o-Peso: um mercado de coisas boas e belas**. Anais do IV Colóquio Comércio e Cidade: uma relação de origem (CD). Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 2013.

MIRANDA, Cybelle Salvador. **Cidade Velha e Feliz Lusitânia: cenários do patrimônio cultural em Belém**. Tese (Doutorado em Ciências Sociais). Belém: Universidade Federal do Pará, 2006.

MOREIRA, Eidorfe. **Belém e sua expressão geográfica**. Belém, Imprensa Universitária, 1966. In: Obras reunidas de Eidorfe Moreira, v.1. Belém: CEJUP, 1989.



1 Palafitas e trapiches no porto da Palha. Foto: M. Tramontano, 2014.

2 Carregador embarcando mercadorias no porto Brilhante. Foto: A. K. Perdigão, 2014.

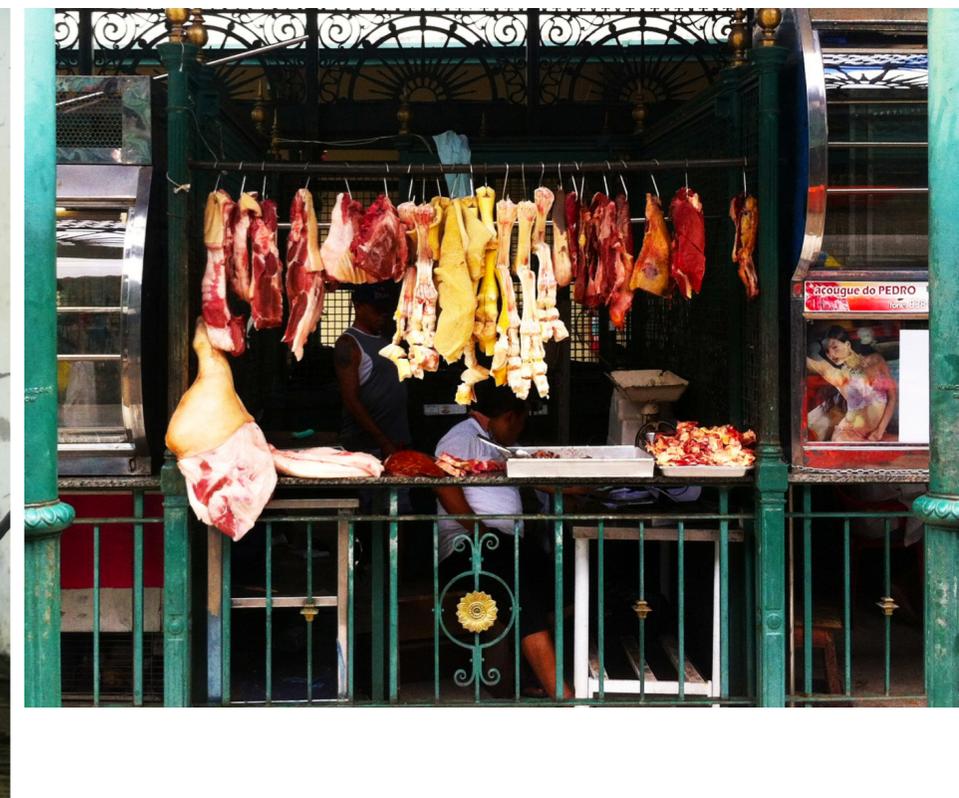
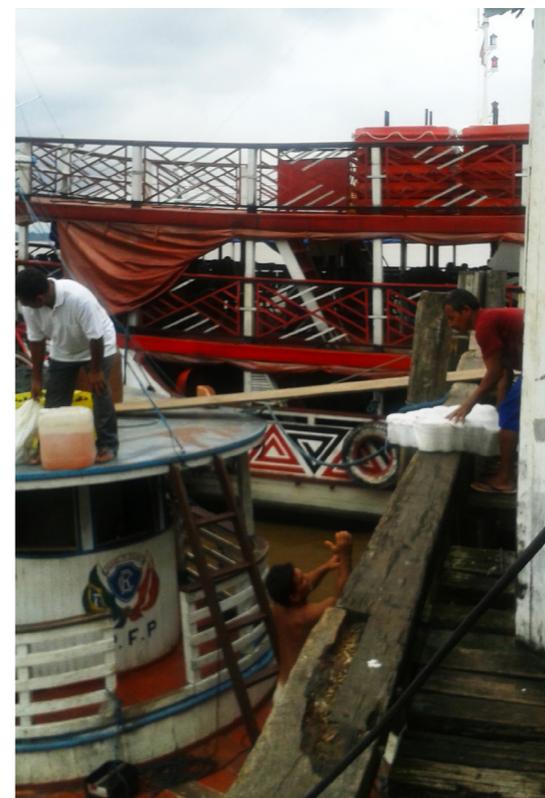
3 Abaeté com rasas de açaí cobertas com folhas de guarumã, trazidas das ilhas, que ele compra e revende a compradores da cidade, sentado em frente ao seu pequeno escritório de madeira, no porto da Conceição. Foto: M. Tramontano, 2014.



4 O bar do porto da Palha visto do rio Guamã. Foto: F. Anitelli, 2014.

5 Carregadores embarcando mercadorias no porto da Palha. Foto: F. Anitelli, 2014.

6 Vendedora no mercado de Carne Francisco Bolonha. Foto: M. Tramontano, 2014.



PORTO DO SAL: ÀS MARGENS DA CIDADE VELHA

CYBELLE SALVADOR MIRANDA

Nas trilhas da etnografia, resgato a pesquisa de campo realizada no Porto do Sal, em 2004, como parte de minha tese de Doutorado, na qual propus um olhar alargado sobre o patrimônio no centro histórico de Belém. Pensar a Cidade Velha como um bairro parado no tempo, no qual se materializam nossos devaneios de encontrar o passado, é um engano. Conhecer as origens da cidade de Belém passa, não por um cenário arquitetônico, unicamente, mas por seus usos. É preciso saber que lá havia armazéns de produtos variados, comercializados principalmente por portugueses e árabes, que recebiam mercadorias diretamente pelos rios. Ao conhecer a rua São Boaventura¹, onde, em séculos atrás, havia um convento, sente-se, hoje, a dinâmica dos portos e do Porto do Sal, da estreita ligação entre a Cidade Velha e a população do Baixo Tocantins. Lá, algumas casas foram restauradas como moradia.

A praça do Carmo e a sua especialização em comércio de máquinas e motores correspondem a uma época posterior àquela em que as residências tomavam o local. A época das famílias Bastos, Pinho, Araújo, dos intelectuais, como Bruno de Menezes, foi substituída por uma mistura de funções e de tipos de moradores. Em visita à Cidade Velha, desci o beco do Carmo e me deparei com uma realidade contrastante com a imagem tradicional que se tem da Cidade Velha: cortiços em madeira, onde viviam e trabalhavam pessoas de classe baixa, muitas crianças perambulando, homens bebendo. A passagem do Carmo estava cheia de buracos que se abriam entre os paralelepípedos. Havia um porto, onde entravam carros e até caminhões pesados, bem em frente à calçada que margeia o muro de arrimo da igreja. A elevação de pedras pretas era, provavelmente, tocada pela água do rio quando tudo aquilo era 'praia'. Na calçada, sentados nos bancos, estivadores e empurradores de carros de madeira conversavam. No porto, pude avistar um búfalo pastando. Cheguei ao Porto do Sal com um burburinho de barracas vendendo comida, e o mercado, sujo e escuro, apesar das linhas sinuosas de um simpático ecletismo.

Logo adiante, apareceu o Palmeiraço, famoso espaço de festas, que durante o dia é um movimentado porto, aonde chegam imensos caminhões com mercadorias para embarcar para os municípios do interior, principalmente do sul do Pará e para a ilha do Marajó (figura 1).

Percebe-se que há uma forte vertente comercial na área da orla, devido à ligação pelo rio, sendo esta a parte mais decadente do bairro devido às habitações em palafita que se estendem pelo beco do Carmo e no entorno do Porto do Sal. Na área monumental, o projeto Feliz Lusitânia foi planejado como um aglomerado voltado ao turismo e lazer, encabeçado pelas obras de restauração dos espaços que compõem a praça Frei Caetano Brandão, em contraste com a praça D. Pedro II, que se encontra abandonada e tomada por ambulantes e moradores de rua.

Existem moradores, na Cidade Velha, que ocupam casas de madeira no beco do Carmo, área de invasão que se estende à beira do rio Guamá, na lateral da igreja do Carmo. Liduína de Almeida era a líder comunitária dessa parte do bairro, em 2004. Contou que morava desde os anos 1980 no terreno do qual seu pai era vigia, que deveria se tomar um porto da Rodomar para travessia de balsas. A família de Liduína é proveniente de Igarapé-miri, município do Baixo Tocantins, no Pará, antigo produtor de cachaça. Com o deslocamento para Belém, o pai perdeu os terrenos que tinha em Igarapé-mirim e foi dispensado do serviço de vigilância, sem direito a indenização. Ela, então, conseguiu, junto ao Patrimônio da União, a autorização para ocuparem o terreno para moradia, já que a área não tinha dono, ou melhor, foi abandonada pelo dono que, segundo ela, seria Artur Ferreira. Contudo, tinha consciência de que poderia ser retirada de lá pelo Governo.

Trouxe todos os parentes para morar no terreno que, segundo ela, era um local tranqüilo até então. A área estava se tornando extremamente adensada, devido a muitos moradores estarem dividindo as casas para alugar quartos a pessoas que

¹ Única rua do bairro que manteve a denominação original, ligada à denominação do convento de São Boaventura, construído em 1706 pelos religiosos da Conceição da Beira e Minho, em terreno que fora de José Velho, e ficava na área onde é hoje o Arsenal da Marinha. (CRUZ, 1992)

Figura 1: Bar Palmeiraço, no Porto do Sal. Foto: Cybelle Miranda, 2004.

vinham do interior, como alternativa de renda. Contou das brigas e quebra-quebras que já atingiram o bar que possui no térreo de sua moradia. A população não tinha emprego, vivia de “bicos”, da venda de bebidas, frutas, comida, geralmente em carrinhos.

A ausência de escolas públicas no bairro fazia com que a maioria das crianças permanecesse nas ruas o dia todo, jogando peteca e correndo na praça do Carmo. Eram aproximadamente 100 crianças só nesta área, dados que Liduína coletou como líder da Associação Comunitária. No início, eram 80 pessoas, que moravam em 57 casas, mas com a sublocação existiam, à época da visita, casas onde moravam até 10 pessoas. Constantemente fazia abaixo-assinados para mandar à Prefeitura para reivindicar melhorias, pois acreditava que “depende de uma cobrança, as pessoa que mora assim tem que cobrá. O povo, porque a cidade é grande pra eles tare vendo as coisa, tem que alguém fazê uma cobrança.”²

A comunidade se reunia para trabalhar na Seresta do Carmo³, organizada pela Prefeitura de Belém, da qual ela participava como fiscal, e onde alguns moradores foram cadastrados para vender comida e bebida na festa. Contou que já participou de um curso sobre Patrimônio Histórico na FUMBEL⁴, mas que poucos se interessaram.



Figura 2: Movimento de caminhões e o mercado do Porto do Sal. Foto: L. Costa, 2013.

Antigamente, as pessoas do bairro vinham comprar no mercado, mas hoje a freguesia é composta pelos carregadores do porto e pessoas que frequentam o local, comprovado pelo preço acessível dos alimentos, como uma cuia de açaí com arroz que custa cinquenta centavos (figura 2).

A configuração peculiar do Porto tem despertado o interesse de artistas plásticos. Foi motivo para uma série de aquarelas do pintor paraense Roberto de La Rocque Soares, nas quais retrata a rotina de jogo e bebidas dos trabalhadores enquanto aguardam para carregar e descarregar mercadorias. Associando o exercício etnográfico à prática artística, Véronique Isabelle desenvolveu sua pesquisa sobre as paisagens do Porto do Sal (figura 3), de modo que a compreensão das lógicas internas de sobrevivência dos moradores do entorno do porto muito difere do cotidiano dos moradores das demais ruas do bairro, inclusive por uma estética em que “[o] uso bruto das cores contrastantes e vivas dos barcos, das casas de madeira, do acúmulo de peças de barco, das diferentes texturas encontradas se mistura criando uma visualidade rica e intensa, e por vezes caótica. Não se procura uma harmonização estável, a estética segue uma necessidade, uma funcionalidade.” (ISABELLE, 2013. p. 257)



Figura 3: As palafitas do beco do Carmo vistas do campanário da igreja do Carmo. Foto: C. Miranda, 2014.

A etnografia nos permite olhar por dentro, e contrapor a vivência ribeirinha do Porto ao cotidiano dos moradores das ruas 'históricas' do bairro, reforçando a necessidade de rever os matizes patrimoniais vigentes. Como reflete Tuyia,

Diante das considerações que tangem ao patrimônio cultural, cada vez mais abrangente, com o valor relativizado, que tende a fundir a divisão material e imaterial, ressaltamos a importância da adoção de um levantamento cadastral, por parte dos órgãos públicos, que contenha um espaço destinado à oralidade dos moradores mais antigos. Esta fonte é capaz de refazer parte do passado, em seus usos e costumes, nas relações sociais aliadas à materialidade, que se mantém ou que foi perdida no local. Portanto, a paisagem proveniente destas pode ser levada em conta, identificadas, reconhecidas e resguardadas no momento de um inventário de bens imóveis. (TUTYIA, 2013. p. 195)

O exercício etnográfico nos aproxima do "outro", de seu cotidiano, ligado aos fluxos dos portos e cada vez mais apartado das camadas históricas patrimonializadas do bairro no qual está inserido. Diante dessa constatação, nos questionamos sobre a validade dos inventários que privilegiam um modo de vida cristalizado na arquitetura do passado colonial ou imperial, que descartam as contribuições mais recentes e que conectam as populações de cariz tradicional com 'os novos atores', advindos das relações comerciais com as regiões ribeirinhas. Dessa integração com as ilhas surge o local como enclave, como área 'invisível', só atingida aos que ousam adentrar o portal do beco do Carmo.

Do contraste arquitetônico entre o permanente e o provisório, entre os tons pastéis e as cores primárias, entre modos de ser e de viver, que geram conflitos, violência, surge a questão: quem é reconhecido como morador do centro histórico? Aqueles que têm as casas tombadas, os comércios instalados em edifícios antigos? E quanto aos que se instalaram na orla, e que, há meio século, compõem o espaço vivido do Porto do Sal?

Referências

CRUZ, Ernesto. **Ruas de Belém: significado histórico de suas denominações**. Belém: Cejup, 1992.

ISABELLE, Véronique. **Mergulhar nas águas e trilhar o Porto do Sal: ensaios de um percurso etnográfico**. Iluminuras. Porto Alegre, v.14, n 34, p. 253-303, ago-dez 2013.

MIRANDA, Cybelle Salvador. **Cidade Velha e Feliz Lusitânia: cenários do patrimônio cultural em Belém**. Tese (Doutorado em Ciências Sociais). Belém: Universidade Federal do Pará, 2006. Disponível em <<http://www.ppgcs.ufpa.br/arquivos/teses/teseTurma2003cybelleSalvadorMiranda.pdf>>. Acesso em 23 out. 2012.

TUTYIA, Dinah Reiko. **Rua Dr. Assis: uma incursão pela paisagem patrimonial transfigurada da Cidade Velha, Belém do Pará**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Belém: Universidade Federal do Pará, 2013.



04 TRAPIXES

DESENHANDO INTERFACES

MARCELO TRAMONTANO, CYNTHIA NOJIMOTO

Dotar uma cidade de pequenos equipamentos do sistema público de transportes significa, antes de mais nada, assinalar, no seu espaço físico e no cotidiano da população, a presença do Estado, de maneira afirmativa e, ao mesmo tempo, dialógica. A isso acrescenta-se, no caso de Belém, o aspecto inovador, localmente falando, da implantação de um sistema destinado a transportar, por via fluvial, os habitantes da metrópole em seus deslocamentos diários. De um ponto de vista arquitetônico, as inquietações desse projeto na orla urbana belenense referem-se, principalmente,

1. à inserção dessas edificações numa paisagem plena de caráter, ainda que construída majoritariamente com precariedade, 2. às suas relações com a vida local, seus marcos históricos, ritmos e dinâmicas, 3. às alterações que forçosamente o novo fluxo de pessoas, usuárias dos terminais, trará às áreas onde se inserem, 4. às necessidades funcionais próprios dos terminais, e 5. aos imperativos construtivos em terrenos essencialmente argilosos, situados no ponto mais crítico da várzea do rio, já em sua desembocadura e na borda d'água, onde o regime diário de cheias e vazantes ora inunda, ora expõe continuamente porções do solo e de sua vegetação com variações sazonais importantes.

As explorações projetuais aqui apresentadas, desenvolvidas pelos alunos de arquitetura e urbanismo da UFPA no *workshop* TrapiXe¹, discutem esses cinco aspectos utilizando-se das premissas e do ferramental oferecido por programas computacionais de *design* paramétrico para a produção de arquiteturas com geometrias complexas. As formas com múltiplas curvaturas que caracterizam essas arquiteturas estão praticamente ausentes da paisagem da cidade, como, de resto, da imensa maioria das cidades do país e do mundo. Mas por tratar-se de um modo de concepção e produção arquitetônico novo e instigante, o *workshop* quis, entre outros objetivos, verificar sua pertinência nesse contexto específico.

O processo de projeto dos três trapiches aqui apresentados busca, assim, suporte nas práticas amplamente descritas e estudadas na literatura especializada (WISCOMBE, 2012; KOLAREVIC, 2009; WOODBURY, 2010) que retiram seus pressupostos conceituais, formais e estruturais de aproximações com sub-áreas da Biologia, seja pesquisando morfologias de vegetais, animais e insetos, seja procurando apropriar-se do aspecto de fluidez de líquidos e gases, entre outras. Servindo-se de geometrias complexas e da manipulação de parâmetros, os estudos produzidos no *workshop* investigam possíveis traduções, em arquitetura, de elementos da vida amazônica, como as águas – dos rios, das chuvas, das inundações – e suas dinâmicas diárias e sazonais, mas também da íntima relação das populações urbanas com o impressionante patrimônio vegetal da cidade e da imensa floresta que constitui seu onipresente horizonte.

Para além, contudo, das questões formais e estruturais, os programas paramétricos que trabalham com formas complexas abrem a possibilidade de se extrair informações diversas da própria área de intervenção e de representá-las por parâmetros a serem inseridos na programação computacional. Essa premissa é sedutora pois, apesar de constituir um dos atuais desafios na área de conhecimento do *design* paramétrico, tem sido pouco abordada na literatura especializada, e os projetos e realizações divulgados tampouco expressam com clareza essa busca.

Na região do antigo Porto do Sal, escolhida para a experiência projetual realizada no *workshop* TrapiXe, alguns elementos do entorno foram identificados por sua importância paisagística, social, simbólica, histórica ou de fluxos. Os projetos assumem como provedores de parâmetros a igreja do Carmo, magnífico exemplar da arquitetura do século XVIII no Pará, o melancólico e belo mercado do Porto do Sal, que data de 1934 e dá nome à região, os seculares muros de pedra do convento do Carmo cobertos de graffitis pelos grafiteiros do bairro, o conjunto de palafitas do beco do Carmo com sua vida fervilhante e sua estática improvável, a velocidade

¹ Com duração de 6 dias em abril de 2014, o *workshop* TrapiXe teve como objetivo produzir exercícios exploratórios de projeto de terminais públicos para uma futura linha de transporte fluvial intra-urbano de passageiros para a cidade de Belém, utilizando programas computacionais paramétricos e as premissas da fabricação digital por corte de chapas planas. O *workshop* constituiu uma atividade de pesquisa em projeto de arquitetura e urbanismo, reunindo pesquisadores *senior* da área de Projeto de Arquitetura, pesquisadores pós-graduandos, e graduandos em iniciação científica, de ambas as instituições.

Figura 1: Trapiche no porto da Palha, Belém. Foto: M. Tramontano, 2014.

das águas barrentas do rio Guamá, o por do sol por detrás da ilha das Onças, na margem oposta. Tais elementos foram utilizados numericamente como atuadores no programa Grasshopper associado ao Rhinoceros, ora como atratores, ora como repulsores, de maneira a contribuir para a definição da forma, das aberturas e fechamentos, e dos espaços dos terminais de passageiros. Também foram experimentados *scripts* que permitem variar o volume de certos elementos do objeto projetado em função da maior ou menor relevância das atividades a que se destinam, dentro da formulação do programa arquitetônico. Por fim, tais possibilidades de variação formal, estrutural e espacial foram relacionadas com acessos e vistas preferenciais a partir do sítio, resultando em alterações propostas pelos programas computacionais e avaliadas pelos alunos em função de suas intenções de projeto.

Associada ao uso de programas paramétricos na fase de concepção, a produção dos trapiches desenhados no *workshop* prevê o emprego de procedimentos de fabricação digital, a partir da possibilidade de reprodução seriada de componentes construtivos não-idênticos. De fato, ampliando os ganhos trazidos pela industrialização das construções, que sempre se pautou pelas vantagens do seriamento aliado à racionalização do projeto e às técnicas construtivas baseadas na repetição de procedimentos, a fabricação digital permite que elementos com formas variadas sejam produzidos por uma mesma máquina, em uma mesma linha de produção, garantindo rapidez de produção e rigor dimensional tanto dos componentes construtivos quanto do objeto arquitetônico em si, na fase de montagem no canteiro. Nesse sentido, cada um dos três projetos aqui apresentados constitui um sistema, no qual todos os elementos estão parametrizados e, por conseqüência, poderão ser adaptados em função de informações específicas de cada sítio onde os objetos arquitetônicos deverão ser implantados. Essa possibilidade revela-se especialmente interessante uma vez que trata-se de diversos terminais hidroviários derivados de um mesmo projeto inicial, a serem produzidos em processos seriados, e, em seguida, montados em diferentes locais na orla fluvial da cidade, cada um dialogando com elementos de seu próprio entorno.

O *workshop* constituiu uma atividade de formação e pesquisa em projeto de arquitetura e urbanismo, reunindo pesquisadores *senior* da área de Projeto de Arquitetura, pesquisadores pós-graduandos, e graduandos em iniciação científica, da USP e da UFPa. A intensa comunicação entre todos os participantes através de plataformas de redes sociais resultou também em um importante e dinâmico conjunto

de registros dos processos de pesquisa e projeto.

Referências

KOLAREVIC, B. **Architecture in the digital age: design and manufacturing**. New York; London: Taylor & Francis, 2009.

WISCOMBE, T. **Beyond assemblies: system convergence and multi-materiality**. Published in Gruber, P. and Jeronimidis, G. (ed.) *BioInspiration & Biomimetics*, 2012.

WOODBURY, R. **Elements of parametric design**. New York: Routledge, 2010.



O grande bioma natural da Amazônia conduziu a população existente a um modo de vida em estreita relação com as condições físicas e ambientais e com as tradições advindas desde povoações indígenas. Esse modo de vida típico ribeirinho encontra-se presente às margens de igarapés, rios e furos, indicando a resistência de uma cultura que se adaptou às terras baixas e alagáveis dominantes na região. Na cidade de Belém, pessoas provenientes dessas comunidades adaptam-se à dinâmica urbana e muitas vezes ao modo de vida das cidades sem deixar de sustentar uma espacialidade relativa à temporalidade ribeirinha. Alguns elementos, como o trapiche, ainda explicitam essas formas de sociabilidade da cultura amazônica, entre cidade e rio.

A proposta de elaboração do projeto de um trapiche na paisagem do antigo Porto do Sal, na área da Cidade Velha, instigou a discussão acerca das formas de sociabilidade da população que transita por esse local e sobre as maneiras como esse espaço é vivenciado. A escolha de uma área anexa ao existente Porto Brilhante se deu pelo fato de estar situada entre dois importantes portos privados, exclusivamente de carga, confirmando a necessidade de um porto de passageiros para complementar os serviços já consolidados na região, além de localizar-se próximo ao Mercado do Porto do Sal, um dos resquícios das atividades desenvolvidas no antigo Porto do Sal. Nas proximidades do porto comercial Brilhante e do Mercado do Porto do Sal, evidencia-se a presença de grupos sociais como feirantes e comerciantes, que utilizam o espaço para



o trabalho, assim como ribeirinhos que aí habitam em palafitas, além das pessoas que, frequentemente, vêm de ilhas vizinhas e de outras cidades do interior do estado comercializar seus produtos nos portos. As múltiplas experiências de uso instigam a construção de um espaço coletivo que atenda tanto aos aspectos funcionais quanto aos da fruição.

Considerando a importância de toda a região, a implantação de um terminal de passageiros na área do antigo porto do Sal recupera antigas relações com o “entorno do Carmo”, composto pela igreja e pelo largo do Carmo, além de articular-se com o sistema urbano de transporte, através do acesso pela Rua Dr. Assis, e com as atividades de comércio, tanto das lojas quanto do próprio Mercado do Porto do Sal, permite a esses pólos uma conexão e um âmbito infraestrutural de melhor qualidade. Cabe ressaltar que as relações estabelecidas com o Porto Brilhante ultrapassam o limite do entorno construído. Elas vão além da Baía do Guajará, mediadora dessas relações, até as ilhas adjacentes que têm a orla da cidade de Belém como ponto de interesse comercial e possível objeto de contemplação.

Os estudos preliminares foram elaborados nos programas *Rhinoceros* e *Grasshopper*, os quais possibilitam um processo de projeto que parte de pressupostos que estimulam uma conexão com o entorno, denominados *atratores*. Os pontos iniciais de atração do projeto foram os dois portos comerciais, Brilhante e Palmeirão, devido à sua forte influência na dinâmica da região, e a área de estacionamento, ao lado do mercado



do Porto do Sal, a qual se conecta a ambas as entradas de portos. Esses três pontos possibilitaram a criação de uma malha de influência aos pontos secundários através de um *script de múltiplos atratores* que atuaram diretamente na forma da edificação delimitando o eixo de fluxos, seja de atividades ou de pessoas no Terminal. Como pontos de segunda ordem foram denominados: o fluxo de pessoas; as palafitas localizadas na proximidade do terreno; os serviços a serem oferecidos, como a bilheteria, e a vazante das águas da baía do Guajará.

Como programa mínimo para atender as atividades funcionais do Trapiche, foram estabelecidas áreas para abrigar uma galeria de comércio e serviços com quiosques para comercialização de produtos regionais e atendimento ao público, banheiros, uma bilheteria próxima ao salão de passageiros, uma plataforma flutuante para embarque, e os dispositivos de acesso. Para atender os aspectos de fruição da paisagem, o projeto propõe uma cobertura que não só age como proteção, mas também como um espaço de lazer, explicitando as relações de troca nos portos e o constante ir e vir entre a cidade e o rio. A restrição de área livre para a implantação da proposta culminou na remoção da casa entre o edifício de três pavimentos e o Porto comercial, além de uma palafita atrás do terreno desta casa para que fosse preservado o terreno privado necessário ao funcionamento do Porto Brilhante. No que tange a este terreno, foram relocados a entrada de veículos e o posto de combustível de barcos.

O Trapiche Brilhante é composto por três dispositivos de acesso: dois nas extremidades, que interligam o usuário à cobertura/espço contemplativo, e o outro na plataforma flutuante. Os materiais e sistemas construtivos adotados foram: piso em concreto revestido em tábuas de madeira, buscando aproximações com as estivas existentes em toda a orla¹; cobertura em madeira laminada colada com telhas autoportantes metálicas, instaladas sobre uma malha metálica que recebe uma camada de concreto de 15cm e manta asfáltica, possibilitando a circulação de pessoas na parte superior. Essa estrutura é sustentada por vigas de 15x54cm que percorrem longitudinalmente toda a extensão, com espaçamentos de 3 m, enquanto que no eixo transversal as travessas são fixadas com cantoneira de alumínio, dispostas a cada 5m. Os pilares metálicos que sustentam a cobertura são dispostos ao longo do trapiche e possuem 15cm de diâmetro e, por serem delgados, ajustam-se melhor com toda estrutura do modelo proposto. A circulação descoberta do pavimento térreo acompanhará o piso em madeira do trapiche e o guarda-corpo em perfil tubular e tirantes de aço da cobertura; a escada localizada

FICHA TÉCNICA

Projeto: Danielli Felisbino, Tainá Menezes, Jordana Caminha, Rosineide Trindade, Ana Carolina Silva

Texto: Tainá Menezes e Jordana Caminha

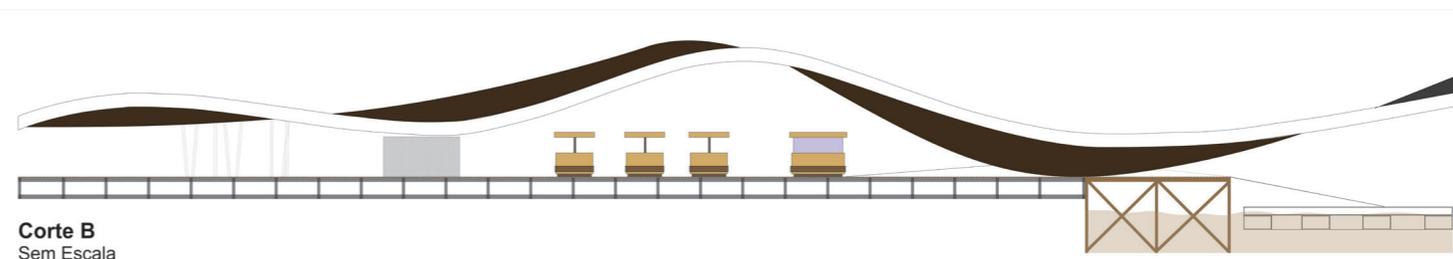
Local: Porto Brilhante, Belém

Área: 1176 m²

Estruturas: Madeira laminada colada e perfis em aço

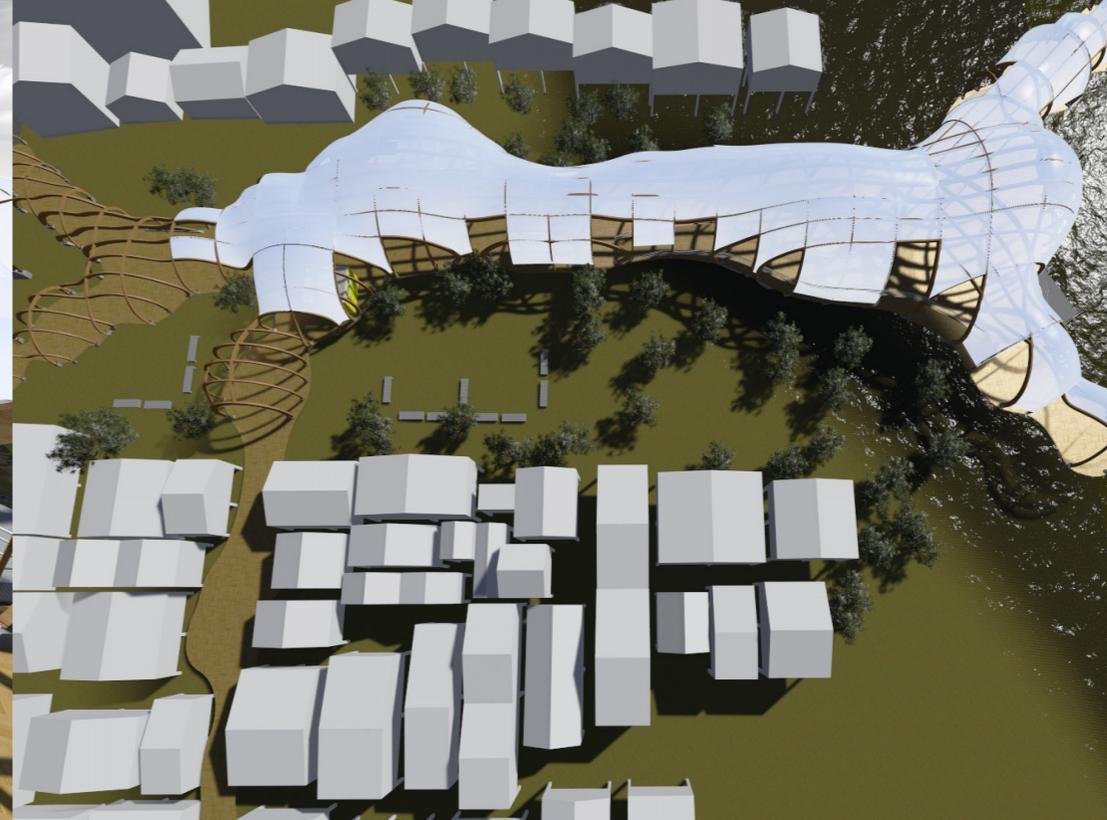
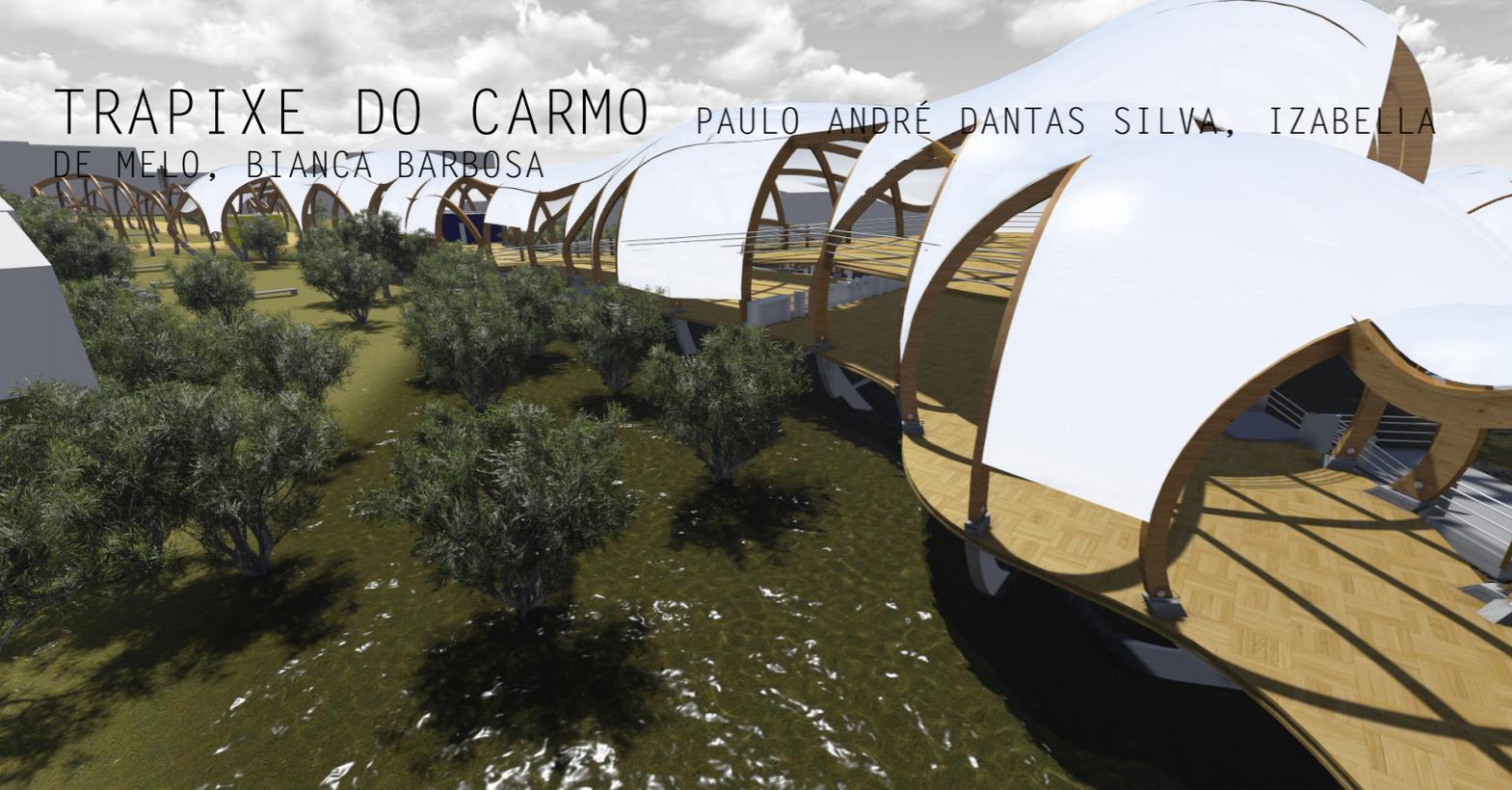
Vedações: Placas cimentícias, piso em madeira.

na lateral da área de Espera - que possibilita o acesso ao embarque e desembarque dos veículos aquáticos de pequeno porte - juntamente com seu guarda corpo, serão em madeira. Os demais equipamentos que compõem a rede infraestrutural do trapiche, como banheiros, galeria de serviços (lanchonete, lojas, revista-ria, etc.) e bilheteria, serão todos em placa cimentícia e revestidos por pastilha cerâmica na cor branco gelo.



TRAPIXE DO CARMO

PAULO ANDRÉ DANTAS SILVA, IZABELLA DE MELO, BIANCA BARBOSA



O projeto Trapixe do Carmo consiste em uma proposta de intervenção espacial na orla da cidade de Belém, mais especificamente na área conhecida como “Beco do Carmo”, no bairro Cidade Velha. O projeto buscou atender às necessidades de um terminal fluvial de passageiros a fim de reforçar a relação que a parte continental já exerce com suas ilhas, funcionando como um ponto articulador dentro do transporte intra-urbano e permitindo a mobilidade, entre bairros, por via fluvial. A implantação do projeto promove também uma relação inclusiva entre a população da área de intervenção com os habitantes do restante da cidade, que passarão a vivenciar esse espaço com maior frequência.

A área de implantação do projeto consiste em um terreno de aproximadamente 4.000 m², localizado às margens da Baía do Guajará, delimitado, por um lado, pelo Porto Brilhante, um porto de carga privado e, por outro, pelo conjunto de palafitas que conforma o Beco do Carmo, resultante de um processo de ocupação irregular iniciado na década de 1970. A área de intervenção pode ser considerado como privilegiada dentro do bairro Cidade Velha devido à sua proximidade com diversos pontos turísticos, com o Mangal das Garças e o complexo Feliz Lusitânia, e pelo fácil acesso à malha viária urbana da cidade de Belém.

O resultado da intervenção deve não somente funcionar como um terminal de passagem mas também como um atrativo turístico, elevando a participação dessa área no cenário da cidade como um novo lo-

cal de lazer tanto para os moradores imediatos quanto para visitantes de bairros mais afastados.

O projeto foi realizado com base na metodologia e nas ferramentas do *design* paramétrico. A princípio, após visita ao local, foram determinados aspectos desejáveis, como a manutenção da população residente, a revitalização da vegetação nativa e a promoção do aspecto contemplativo da orla. Com isso em mente, foram definidos 11 pontos atratores, cuja relação determinaria o que seria encontrado entre a chegada na embarcação e a conexão com a malha viária urbana.

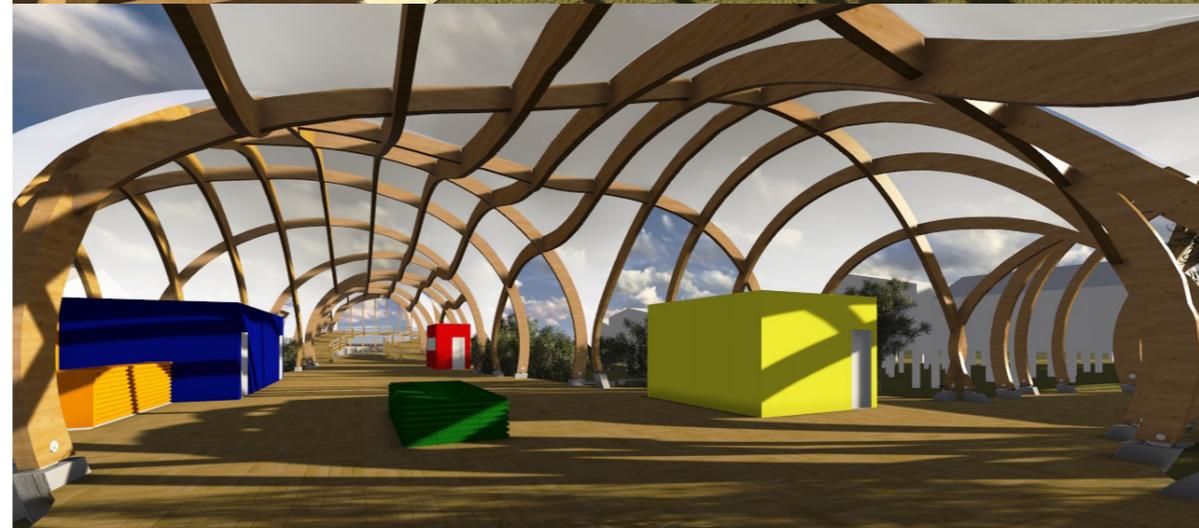
Os atratores considerados foram: 1. Área de atracação dos barcos em um nível que pudesse propiciar a existência de um mirante, acima deste, para a função contemplativa; 2. Bilheteria, localizada em algum ponto que pudesse realizar a triagem entre os usuários do transporte fluvial e aqueles interessados nas áreas voltadas ao lazer; 3 e 6. Espaço para interação do público com a paisagem; 4. Área de comércio em que possam localizar-se lanchonetes, por exemplo; 5. Banheiros e área administrativa; 7. Integração com a área de palafitas por meio de acesso direto, de forma a permitir que os moradores possam aproveitar o novo trapiche, em lugar de serem excluídos por ele; 8, 9, 10 e 11. Pontos fora do terreno que serviriam para justificar sua presença naquela área e promover sua interação com a cidade. São eles: a Praça e a Igreja do Carmo, o Mercado do Porto do Sal e a Rua Dr. Assis, via mais próxima em que circula o transporte público por ônibus urbanos.

Uma vez inseridos no ambiente do *software Grasshopper*, esses atratores determinaram, por meio do controle da interação entre eles, a forma do objeto arquitetônico. Para atingir a forma final do objeto, foi incorporado o *script metaball* aos elementos de controle dos pontos atratores. O resultado foi uma forma constituída por linhas, posteriormente convertida em um sólido, para então ser fatiada e entendida como objeto arquitetônico, mantendo-se um espaçamento de 2 metros entre as peças longitudinais e 5 metros entre as peças transversais. Com isso foram obtidos planos dos quais derivam-se as estruturas definitivas do Trapiche do Carmo.

O material indicado para a confecção das peças estruturais foi a Madeira Laminada Colada (MLC), que permite que se vençam grandes vãos com o uso de peças associadas, o que se mostrou adequado à forma gerada para o objeto arquitetônico em questão. O espaçamento definido entre as peças estruturais possibilita que o objeto tenha a forma com que foi idealizado, além de facilitar a instalação da membrana tensionada que servirá de cobertura para o trapiche. Porém, como o topo das peças em MLC não devem permanecer em contato com a água, a fundação de toda a edificação é feita por meio de sapatas em concreto. A conexão entre as sapatas de concreto e as peças de madeira se dá por meio de uma peça metálica que sai do interior da sapata para o interior da estrutura de madeira, fixada por meio de parafusos. Esse sistema permite certa flexibilidade de pequena variação posicional à estrutura, o que é desejado diante dos movimentos de dilatação e contração da madeira.

Os ambientes propostos no programa de necessidades do projeto foram implantados de acordo com a malha resultante do cruzamento das peças da estrutura. Esses espaços são delimitados através de paredes *drywall*, que permitem uma flexibilidade na vedação. Além disso, cada ambiente é identificado por uma cor diferente, que pudesse chamar a atenção para estes espaços, facilitando sua identificação.

A disposição dos ambientes em planta seguiu as indicações de geração dos espaços definidas pelos atratores. Considerando o acesso pela rua Siqueira Mendes, encontra-se centralizada a revistaria tendo, à direita, a sala de administração e o acesso que conecta o terminal com o Beco do Carmo. Mais à frente, à esquerda, estão dispostos a lanchonete e o bloco de banheiros e, posteriormente, a bilheteria. Os usuários que assim desejarem podem subir as rampas ao lado da bilheteria tendo acesso ao mirante. Os que forem embarcar, estarão separados por catracas e poderão aguardar o transporte no nível térreo. É importante ressaltar que o piso térreo



se mantém elevado do solo natural, permitindo que a vegetação nativa de mangue ocupe quase totalmente a área alagada.

O trapiche do Carmo possui uma bifurcação em dois braços como indicação de duas possíveis rotas para sua conexão com a malha viária urbana e o sistema de transporte público, sendo que cada uma dessas opções induz à passagem dos usuários por pontos turísticos da cidade.

FICHA TÉCNICA

Projeto e texto: Paulo André Dantas Silva, Izabel de Melo e Bianca Barbosa

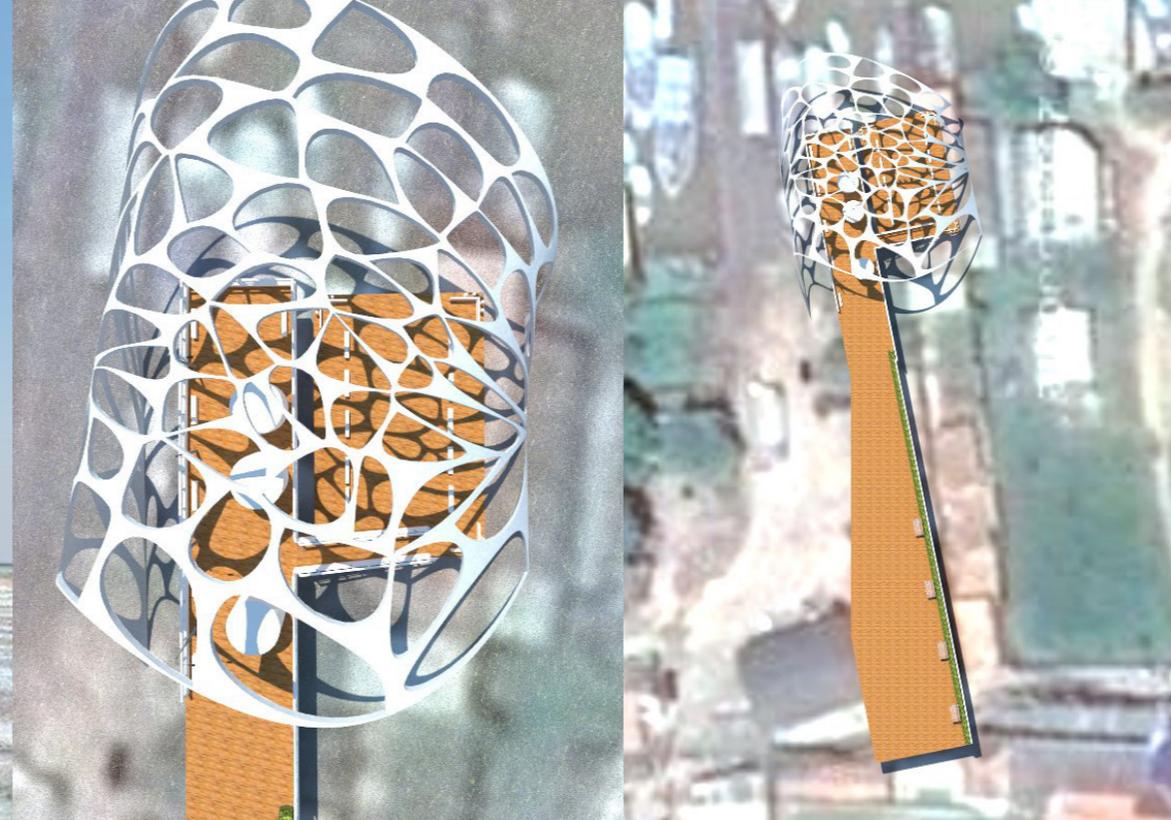
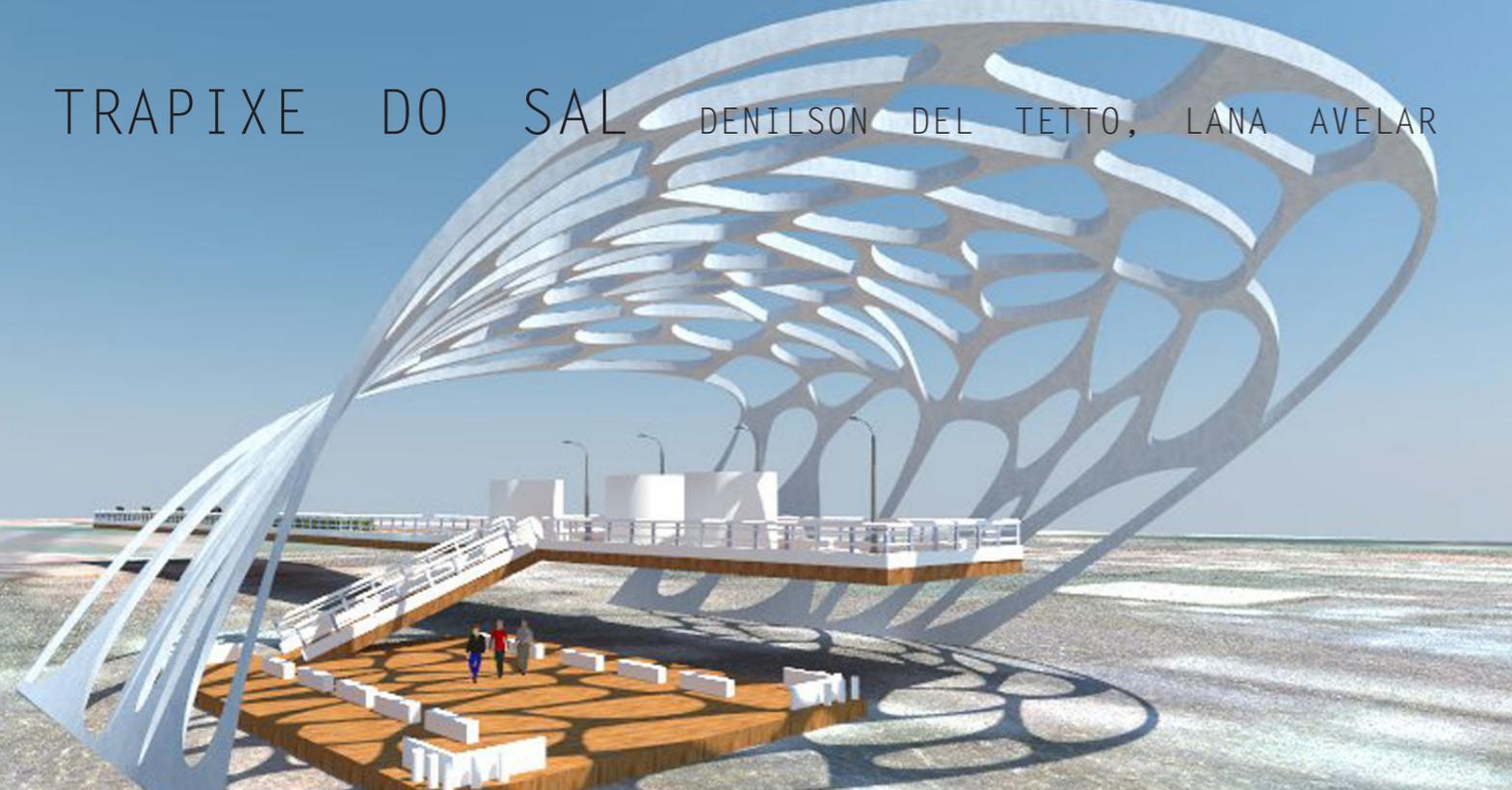
Local: Beco do Carmo, Belém

Área: 4000 m²

Estruturas: madeira laminada colada

Vedações: lona tensionada de fibra de vidro e teflon, painéis *drywall* e pisos de madeira.

TRAPIXE DO SAL DENILSON DEL TETTO, LANA AVELAR



O projeto visa à construção de um trapiche em uma área no centro histórico de Belém, próxima ao mercado do Porto do Sal e da baía do Guajará, chamada de Malvina, onde famílias e vendedores de drogas são vizinhos, habitando em dezenas de palafitas ou Vila do Sal. O projeto deve ocupar uma área de aproximadamente 2.780m², o que exigiria, para a sua construção, a área onde hoje estão as habitações em palafitas. Sendo assim, para a utilização do terreno, seria necessário realojar as famílias que aí vivem.

A escolha formal adotada é a de uma arquitetura com formas complexas. Pensou-se em algo inovador e monumental, que abraçasse a paisagem e se adequasse a ela, que trouxesse certa vitalidade ao local e criasse uma abertura em uma região onde a vista da paisagem não é, atualmente, tão valorizada.

Essa escolha quer, ainda, resgatar e remeter-se às formas antes existentes no local, como a rampa do porto do Sal, que existia atrás do Mercado do Porto do Sal, e que foi aterrada num processo de degradação da região, que incluiu a instalação espontânea das palafitas que devem ser removidas para a realização desse projeto. O trapiche deve funcionar não só como um equipamento para o tráfego de embarcações, mas também como um local para ser contemplado e a partir do qual se possa contemplar a paisagem ao seu redor. O espaço em torno das palafitas remanescentes deve ser requalificado e reconstruído, e o mangal que ali existiu antigamente deve ser recuperado. A concepção do projeto também preocupa-se com o tráfego das

embarcações que por ali irão passar, tentando, inclusive, afetar o mínimo possível as atividades dos dois portos vizinhos.

O projeto propõe um espaço para o lazer que abra possibilidades de um novo olhar para a paisagem ao redor, não só para os moradores do entorno mas também para os habitantes da cidade de Belém, em geral. Ele constitui um amplo local no qual seria possível fazer uma caminhada agradável até se chegar ao trapiche, o qual constitui um espaço para a visualização da baía e dos portos vizinhos, e, ainda, da própria cidade que se encontra mais afastada.

Também seria possível realizar passeios às ilhas próximas e ao redor da cidade com os barcos que atracariam no trapiche levando e trazendo passageiros, com uma bilheteria funcionando para a venda das passagens.

O acesso seria possível pela rua São Boaventura e pela alameda do Carmo, que rodeiam o mercado, assim como através do próprio prédio do mercado, levando as pessoas que ali circulam diretamente ao trapiche. Depois de contornar ou passar pelo porto, chega-se a um espaço aberto, no início da atual Malvina, a partir

FICHA TÉCNICA

Projeto e texto: Denilson Del Tetto e Lana Avelar

Local: Porto do Sal, Belém

Área: 2780m²

Estruturas: aço

Vedações: policarbonato alveolar, chapas de aço e pisos de madeira

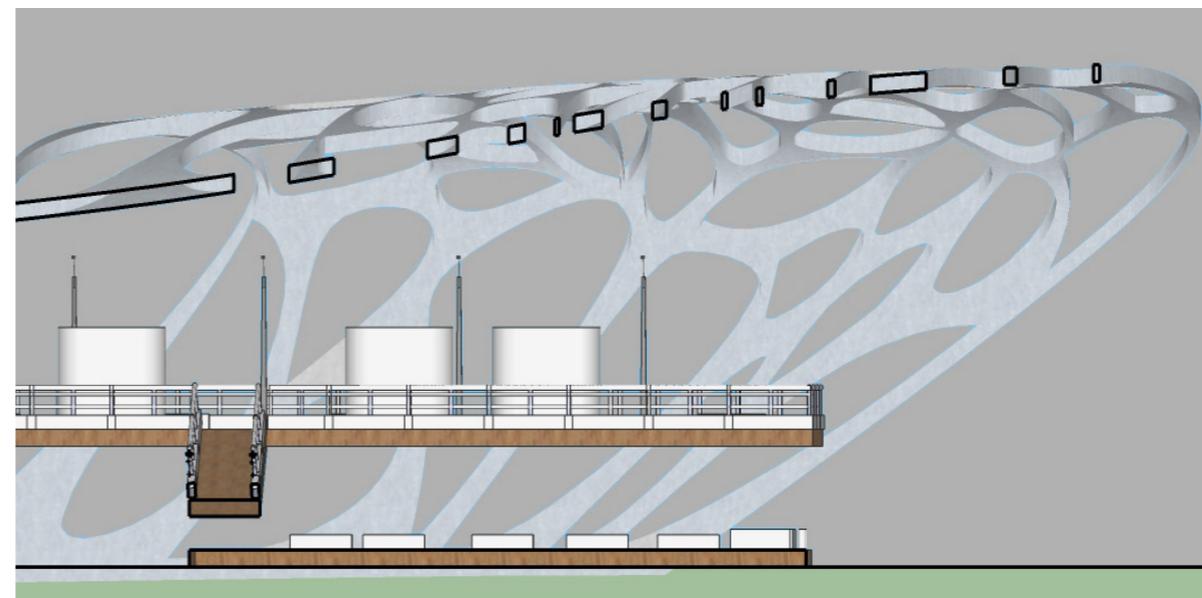
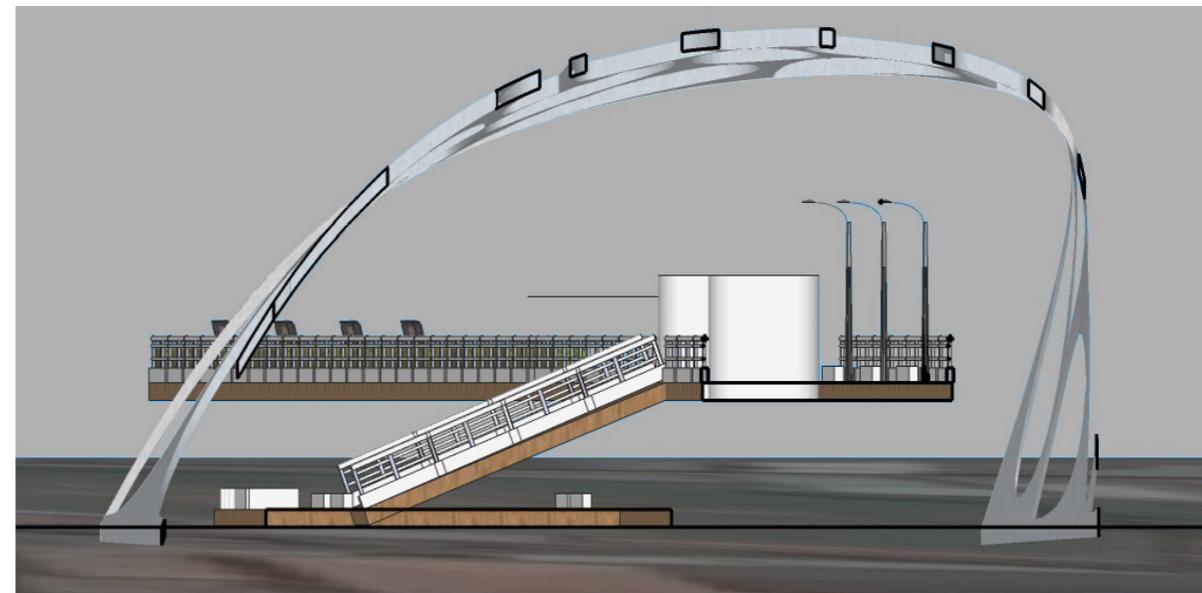
de onde seria possível ter a visão da fachada dos fundos do mercado do Porto do Sal. Seguindo-se em frente, toma-se a passarela que leva ao trapiche.

Finalmente, chegando-se ao trapiche, pode-se comprar seu bilhete para os barcos e aguardá-los em confortáveis bancos com vista para a baía, ou explorar o espaço ao redor, que oferece uma vista panorâmica de todo o entorno.

Para desenvolvimento do projeto arquitetônico, definiram-se como principais atratores para a modelagem da forma complexa: o Mercado do Porto do Sal, o Porto Brilhante, o Porto Palmeiraço, a Baía do Guajará e o adjacente conjunto histórico da cidade velha de Belém.

Especificamente sobre as partes que compõem esse projeto, há uma passarela, ao nível da rua, que segue linearmente até chegar ao trapiche, formando um mirante em seu final, com vista para a Baía do Guajará. Antes, no entanto, de se chegar ao mirante, fica localizada a bilheteria, ao lado direito, uma forma cilíndrica de policarbonato alveolar com estrutura metálica. Sua cobertura é feita com um domus de fibra de vidro, que permite a entrada de luz e ventilação. Logo após a bilheteria, situa-se a catraca para o acesso à rampa que leva à plataforma flutuante onde é feito o embarque e desembarque. A plataforma é construída em aço, com piso emborrachado antiderrapante, guarda-corpo metálico apenas nas bordas e atracadores metálicos para as embarcações. Ainda sobre a passarela, logo após a bilheteria e a catraca, também ao lado direito, estão outros dois volumes cilíndricos que abrigam os banheiros, em chapas e estruturas metálicas com isolamento termo-acústico, e também com a cobertura em domus de fibra de vidro. Em algumas partes do guarda-corpo, há bancos que se fundem com a estrutura do guarda-corpo, onde as pessoas podem tanto esperar as embarcações como também apreciar a paisagem ao seu redor.

A cobertura de todo o conjunto compõe-se de uma estrutura em aço com fechamento em placas de policarbonato alveolar translúcido. Ela exibe uma geometria complexa, de múltiplas curvaturas, e suas ligações são feitas por finas treliças metálicas que apóiam-se em blocos de concreto posicionados dentro da água.



05 AUTORES

Textos

Alexandre Leitão Santos Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo. Professor no curso de *Design* de Interiores da Faculdade de Administração e Artes de Limeira, SP. Consultor em projetos e planos urbanísticos e sócio-diretor do escritório Gabinete Urbano. Recebeu premiações e reconhecimento em concursos e mostras nacionais e internacionais, destacando-se a menção honrosa no concurso para a nova biblioteca da Faculdade de Direito da USP, em São Paulo, SP, e a exposição do projeto Terminais Marítimos Metropolitanos de Florianópolis, na 9ª Bienal Internacional de Arquitetura de São Paulo.



Ana Klaudia de Almeida Viana Perdigão Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo. Professora do curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo e do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Pará. Coordena o Laboratório Espaço e Desenvolvimento Humano da Universidade Federal do Pará, onde coordena e desenvolve pesquisas na área de Planejamento e Projeto da Edificação.



Celma Chaves Doutora em Teoria e História da Arquitetura pela Universidad Politécnica da Cataluña, Espanha. Professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo do Instituto de Tecnologia, da Universidade Federal do Pará. Coordena o Laboratório de Historiografia da Arquitetura e Cultura Arquitetônica, atuando, principalmente, nos seguintes temas: Teoria e Historiografia da Arquitetura Moderna; Cultura Arquitetônica e Modernização e História Urbana. Integra a Red Universitaria Internacional: Historia, Arquitectura y Ciudad.



Cybelle Miranda Arquiteta e Urbanista, Doutora em Antropologia pela Universidade Federal do Pará. Professora da Faculdade e do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo na Universidade Federal do Pará, onde coordena o Laboratório de Memória e Patrimônio Cultural (LAMEMO). Desenvolve pesquisas na área de Patrimônio Cultural, História da Arquitetura Paraense e Estética Aplicada à Arquitetura. Integra grupos de pesquisa na UFPA, USP, FIOCRUZ e Universidade de Lisboa.



Cynthia Nojimoto Mestre e Doutoranda em Arquitetura e Urbanismo pelo Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Bolsista da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo e pesquisadora do Nomads.usp Núcleo de Estudos de Habitares Interativos da Universidade de São Paulo, onde desenvolve pesquisas sobre processos de *design*, *design* paramétrico, fabricação digital, sistemas complexos e objetos interativos.



Felipe Anitelli Mestre e Doutorando em Arquitetura e Urbanismo pelo Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Bolsista da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo e pesquisador do Nomads.usp Núcleo de Estudos de Habitares Interativos da Universidade de São Paulo, onde desenvolve pesquisas sobre edifícios de apartamentos paulistano e brasileiro e processos de verticalização das cidades.



José Júlio Lima Doutor em Arquitetura pela Oxford Brookes University, Inglaterra. Professor do curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo e do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Pará, do qual é o atual coordenador. Coordena o Laboratório de Memória e Patrimônio Cultural da UFPA, onde desenvolve pesquisas na área de Gestão Urbana e Regional, com ênfase em Técnicas de Planejamento e Projetos Urbanos e Regionais. Foi Secretário de Estado de Planejamento Orçamento e Finanças, no Governo do Estado do Pará, entre 2007 e 2010.



Marcelo Tramontano Livre-docente em Projeto de Arquitetura pela Universidade de São Paulo, com pós-doutorado em Habitar Contemporâneo e Meios Digitais pela Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Malaquais, França. Professor no curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo e no Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Coordenador do Núcleo de Estudos de Habitares Interativos, onde desenvolve e coordena pesquisas relacionando arquitetura, cidade, *design*, estudos culturais e meios digitais, e realiza ações culturais com meios digitais em parceria com órgãos públicos, universidades, coletivos culturais, movimentos sociais e comunidades, no Brasil e no Exterior.



Projetos



Ana Carolina Penafort Mestranda no Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Pará, e *designer* de produto pela Universidade do Estado do Pará. Pesquisadora do Laboratório de Espaço e Desenvolvimento Humano da Universidade Federal do Pará, em que desenvolve pesquisas na área de *design* paramétrico.



Bianca Barbosa Graduanda em Arquitetura e Urbanismo na Universidade Federal do Pará. Bolsista CNPq de Apoio Técnico do Laboratório de Memória e Patrimônio Cultural (LAMEMO). Desenvolve pesquisas nas áreas de Patrimônio Cultural, História da Arquitetura Paraense e Estética Aplicada à Arquitetura.



Danielli Felisbino Graduanda em Arquitetura e Urbanismo na Universidade Federal do Pará. Pesquisadora do Laboratório Espaço e Desenvolvimento Humano, da Universidade Federal do Pará, bolsista de Iniciação Científica do CNPq. Desenvolve pesquisas na área de Projeto de Habitação Social.



Denilson Del-Tetto Graduando em Arquitetura e Urbanismo na Universidade Federal do Pará. Pesquisador do Laboratório de Análise e Desenvolvimento do Espaço Construído da Universidade Federal do Pará (LADEC/UFGA). Desenvolve pesquisas na área de Conforto Acústico.



Izabella de Melo Graduanda em Arquitetura e Urbanismo na Universidade Federal do Pará. Pesquisadora do Laboratório de Historiografia da Arquitetura e Cultura Arquitetônica, da UFGA. Desenvolve pesquisas na área de Modernização e História Urbana.

Jordana Caminha Graduanda em Arquitetura e Urbanismo na Universidade Federal do Pará. Pesquisadora do Laboratório Espaço e Desenvolvimento Humano da Universidade Federal do Pará, bolsista de Iniciação Científica do Ministério das Cidades sobre Projeto de Habitação Social.



Lana Miranda Graduanda em Arquitetura e Urbanismo na Universidade Federal do Pará. Pesquisadora do Laboratório de Historiografia da Arquitetura e Cultura Arquitetônica da UFGA. Desenvolve pesquisas na área de Modernização e História Urbana.



Paulo André Dantas Silva Mestrando no Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Pará, bacharel em Design com habilitação em Projeto de Produto pela Universidade Estadual do Pará, e especialista em Conforto Ambiental e Eficiência Energética pela Universidade Federal do Pará. Pesquisador do Laboratório de Análise e Desenvolvimento do Espaço Construído da Universidade Federal do Pará, LADEC-UFGA, onde desenvolve pesquisa na área de Iluminação Natural e Desempenho Térmico.



Rosineide Trindade Graduanda em Arquitetura e Urbanismo na Universidade Federal do Pará. Bolsista CNPq de Iniciação Científica no Laboratório Espaço e Desenvolvimento Humano da Universidade Federal do Pará, sobre Projeto de Habitação Social.



Tainá Menezes Mestranda no Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Pará. Pesquisadora do Laboratório Espaço e Desenvolvimento Humano, da Universidade Federal do Pará, desenvolvendo pesquisas na área de Projeto de Arquitetura.



BelémFluXos é um estudo sobre transformações em curso na orla fluvial da cidade de Belém do Pará. Entre os interesses do Poder Público, do mercado imobiliário, as pressões de ambientalistas e BelémFluXos é um estudo sobre transformações em curso na orla fluvial da cidade de Belém do Pará. Entre os interesses do Poder Público, do mercado imobiliário, as pressões de ambientalistas e BelémFluXos é um estudo sobre transformações em curso na orla fluvial da cidade de Belém do Pará. Entre os interesses do Poder Público, do mercado imobiliário, as pressões de ambientalistas.

