

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE TECNOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO**



PLANOS E USOS NA ORLA DE BELÉM-PA

CAMILLA SOUZA BARBOSA

**BELÉM-PA
2018**

Camilla Souza Barbosa

PLANOS E USOS NA ORLA DE BELÉM-PA

Dissertação apresentada como requisito para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo – PPGAU da Universidade Federal do Pará – UFPA.

Orientador: Prof. Dr. Juliano Pamplona Ximenes Ponte.

BELÉM-PA

2018

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Pará
Gerada automaticamente pelo módulo Ficat, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

B238p Barbosa, Camilla Souza.
 Planos e Usos na Orla de Belém-PA / Camilla Souza Barbosa, . — 2018.
 183 f. : il. color.

 Orientador(a): Prof. Dr. Juliano Pamplona Ximenes Ponte
 Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Instituto de
Tecnologia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2018.

 1. Orla. 2. Planejamento urbano. 3. Usos do solo. 4. Belém do Pará. I. Título.

CDD 711.4

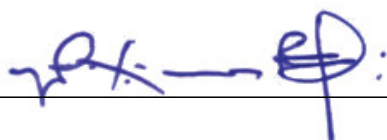
PLANOS E USOS NA ORLA DE BELÉM-PA

Autora: Camilla Souza Barbosa

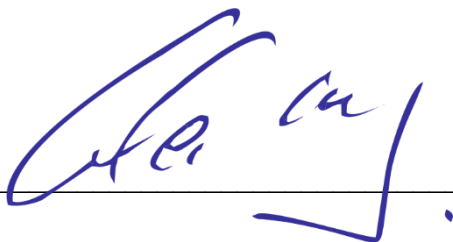
Dissertação apresentada como requisito para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo – PPGAU da Universidade Federal do Pará – UFPA.

Aprovada em 14 de setembro de 2018

BANCA EXAMINADORA



Juliano Pamplona Ximenes Ponte – Orientador
(Doutor, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional/UFRJ.
Universidade Federal do Pará, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo)



Gilberto de Miranda Rocha – Examinador externo
(Doutor em Geografia Humana, Universidade de São Paulo.
Universidade Federal do Pará, Núcleo de Meio Ambiente e Programa de Pós-graduação em Geografia)



José Julio Ferreira Lima – Examinador interno
(Doutor em Arquitetura, Oxford Brookes University.
Universidade Federal do Pará, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo)

À minha família.

AGRADECIMENTOS

O período em que estive no mestrado foi responsável por um grande crescimento pessoal, acredito que este foi o maior presente após esse caminho percorrido e sou muito grata pelas pessoas que dividiram comigo os diversos momentos que passei desde o início desta caminhada.

Agradeço especialmente a minha família por sempre estar ao meu lado me dando força e apoio: minha mãe e meu pai, que tenho tanto orgulho de continuar aprendendo diariamente, e minhas irmãs, que dividem comigo felicidades, gargalhadas e uma vida toda.

Aos meus amigos que deixaram este período mais leve e divertido, que sempre acreditaram em mim e são a minha família em Belém. Em especial, agradeço a Manu, minha parceira de mestrado e de momentos de alegrias e lágrimas, cuja amizade tem tamanha importância nesse processo que não consigo nem imaginar como seria esse caminho sem ela ao meu lado.

Ao corpo docente e funcionários do PPGAU pelos ensinamentos e pela estrutura fornecida, à CAPES pela bolsa concedida e ao meu orientador, Juliano Ximenes, por ser um ponto chave em todo este processo e pelo conhecimento fornecido que me guiou nesta pesquisa.

Por fim, agradeço aos que estiveram comigo e nunca me deixaram solitária neste caminho, sou grata por encontrar sustento em minha fé, por encontrar motivação e ânimo na música, e pela inspiração que a natureza me proporciona hoje e sempre.

Espero que as recordações deste período me acompanhem e continuem me motivando a ser uma pessoa melhor, que acredita que estamos aqui para aprender e ser amor.

RESUMO

A dissertação busca confrontar as realidades que confluem na orla de Belém, as que foram criadas institucionalmente, através de planos urbanos e regionais, e as criadas materialmente, através de intervenções urbanas e da vida cotidiana. É abordado o processo histórico da ocupação da orla, com o surgimento da cidade de Belém em 1616 até a formação da Estrada Nova, tendo enfoque no desenvolvimento das atividades portuárias na cidade e nos elementos que são relevantes à construção da significação da orla. O planejamento urbano de Belém é discutido de acordo com a sua importância para as mudanças que ocorrem no espaço urbano da orla, principalmente as voltadas ao desenvolvimento do turismo na região, que está relacionado a economia da cultura. Com o mapeamento das dinâmicas socioespaciais que existem no recorte da orla estudado, que levou em consideração a extensão das margens do rio Guamá e baía do Guajará na Região Metropolitana de Belém, podemos visualizar a característica híbrida da orla, construída através de diversos momentos históricos que permitiram a construção de uma paisagem urbana com expressiva significação cultural e econômica à cidade. E, com o levantamento dos usos e estudo dos planos buscamos indicar a dualidade existente na orla com a construção de uma imagem a ser vendida no mercado turístico em contraponto aos lugares que persistiram durante o processo de formação deste espaço urbano.

PALAVRAS-CHAVE: orla; planejamento urbano; usos do solo; Belém do Pará.

ABSTRACT

The Master's thesis seeks to confront the realities that converge in Belém's Riverside, those that were created institutionally, through urban and regional plans, and those created materially, through urban interventions and daily life. It is approached the historical process of occupation of the riverside, with the emergence of the city of Belém in 1616 until the formation of Estrada Nova, focusing on the development of port activities in the city and on the elements that are relevant to the construction of the riverside's cultural meaning. The urban planning of Belém is discussed according to its importance for the changes that occur in the riverside's urban space, mainly those directed to the development of tourism in the region that is related to the economy of the culture. With the mapping of the socio-spatial dynamics that exist in the riverside's area studied in this research, which took into account the boards of Rio Guamá and Baía do Guajará in the Metropolitan Region of Belém, we can visualize the hybrid feature of the riverside, built through several historical moments which allowed the construction of an urban landscape with significant cultural and economic significance to the city. And, with the survey of the land uses and study of the plans we seek to indicate the existing duality in the riverside with the construction of an image to be sold in the tourist market in counterpoint to the places that persisted during the process of this urban space's formation.

KEYWORDS: riverside; urban planning; land uses; Belém do Pará.

LISTA DE FIGURAS

Figura da capa. Foto da autora, 2018.

Figura 1: Imagem de satélite da cidade de Belém e seus principais cursos d'água. Fonte: Google Earth, 2018	24
Figura 2: Embarcações de porte médio comumente conhecidos por barcos "pô pô pô". Fonte: SUDAM/FADESP, 2001	28
Figura 3: Embarcações de pequeno porte conhecidas por casco e montaria. Fonte: SUDAM/FADESP, 2001	28
Figura 4: Palafitas em comunidade ribeirinha no Amapá. Foto da autora, janeiro de 2015.	30
Figura 5: Baixada do Tucunduba em Belém. Fonte: Dida Sampaio/AE.....	31
Figura 6: Baixada do Jurunas em Belém. Fonte: Dida Sampaio/AE	32
Figura 7: Elementos regionais nas intervenções urbanas como o Ver-o-Rio (à esquerda) e o Mangal das Garças (à direita). Fonte: MondoBelém; Mangal das Garças.....	33
Figura 8: Reconstituição baseada em documentação histórica da localização do Alagadiço do Piri ao final do Século XVII. Fonte: PENTEADO, 1968.	35
Figura 9: Boulevard Castilhos França. Fonte: IPHAN.....	37
Figura 10: Centro de Belém em 1966, com a situação do porto da cidade. Fonte: Penteado, 1968	38
Figura 11: Cartão postal com fotografia do Port of Pará, data de 1911. Fonte: Soares, -	39
Figura 12: Bacia da Estrada Nova. Fonte: BELÉM, 2007 (editado).....	40
Figura 13: Estrada Nova na década de 60. Fonte: Folha do Norte, julho de 1962.....	41
Figura 14: Propostas para expansão de Belém. Fonte: CODEM; BNH; DS, 1975)	52
Figura 15: Indicação dos dois polos de atividades portuárias sugeridos pelo PDGB. Fonte: Google Earth (Editado), 2018	54
Figura 16: Zoneamento elaborado pelo PEM (1980). Fonte: GEOTÉCNICA; CODEM; SEPLAN.....	55
Figura 17: Zoneamento do Plano Diretor do Município de Belém de 2008. Fonte: Belém, 2008	59
Figura 18: Zonas de Outorga Onerosa (ZAOO) de acordo com o Mapa 02 do Anexo 09 da LCCU. Fonte: BELÉM, 1999 (Editado pela autora).....	64
Figura 19: Zonas ordinárias que abrange a orla fluvial. Fonte: BELÉM, 2003 (Editado pela autora)	65
Figura 23: Setorização da orla de Belém pelo PRO-Belém. Fonte: Belém, 2000.....	74
Figura 24: Polos turísticos do estado do Pará. Fonte: Ver-o-Pará, 2011.....	78
Figura 25: Análise dos recursos turísticos do pólo Belém. Fonte: FIEPA, 2001	79
Figura 26: Subdivisão da orla de Belém. Fonte: Trindade Jr, Santos, Ravena (2005).....	82

Figura 27: Intervenções urbanas localizadas na cidade de Belém. Fonte: CODEM (Editado)...	86
Figura 28: Estação das Docas. Autor: Cláudio Santos/Agência Pará, 2014.	87
Figura 29: Mangal das Garças. Fonte: SECOM, 2016.....	88
Figura 30: Complexo Feliz Lusitânia. Autor: Rodolfo Oliveira/Agência Pará.....	89
Figura 31: Ver-o-Rio. Autora: Tássia Barros/Comus	91
Figura 32: Ver-o-Peso. Autor: Igor Mota/O Liberal.	91
Figura 33: Calçadão da Orla de Icoaraci. Autor: César Magalhães/Diário do Pará.....	92
Figura 34: Praia do Farol na Ilha do Mosqueiro. Autor: Cristino Martins/Agência Pará.	92
Figura 35: Portal da Amazônia. Fonte: Divulgação/Prefeitura de Belém.	93
Figura 36: Equipamentos públicos voltados aos usos populares na orla de Belém. Fonte: Google Earth, 2018 (Editado)	95
Figura 37: Porto do Açaí na Av. Bernardo Sayão. Autor: Cezar Magalhães/DOL.....	96
Figura 38: Degradação ambiental no Porto do Açaí. Autor: Alberto Bitar/Diário do Pará	97
Figura 39: Dificuldade no acesso ao Porto da Palha. Fonte: Portal ORM.	98
Figura 40: Movimentação dos agentes do Porto do Sal. Autora: Elaine Arruda	99
Figura 41: Feira do Jurunas. Autor: Ricardo Amanajás/Diário do Pará.....	100
Figura 42: Feira do Açaí. Foto da autora, 2016.....	101
Figura 43: Recorte da orla utilizado na análise. Fonte: CODEM, 2000 (Editado).....	103
Figura 44: Síntese da divisão geral da orla da Região Metropolitana Belém: bairros, sistema viário, rios e canais. Fonte: IBGE; IDESP-PA; ANA-MMA.....	105
Figura 45: Usos do solo predominantes por área na orla da RMB dentre os anos 2012-2018. Fonte: CODEM, 2000; Google Maps, 2018 (Editado)	106
Figura 46: Usos do solo da Estrada Nova. Fonte: CODEM, 2000; Google Maps, 2018 (Editado)	107
Figura 47: Avenida Bernardo Sayão com usos comerciais (à esquerda) e estruturas palafíticas (à direita). Fonte: Google Maps	107
Figura 48: Usos mistos no entorno do Portal da Amazônia (à esquerda) e na Tv. Padre Eutíquio (à direita). Fonte: Google Maps	108
Figura 49: Cruzamento na rua Dr. Assis com uso residencial, religioso e de serviços. Fonte: Google Maps	109
Figura 50: Usos do solo das áreas centrais da orla. Fonte: CODEM, 2000; Google Maps, 2018 (Editado).....	111
Figura 51: Paisagens urbanas distintas, à esquerda temos os usos comerciais no bairro da Campina, e à direita temos a visão dos edifícios na transição entre os bairros do Reduto e Umarizal. Fonte: Google Maps	112
Figura 52: Uso residencial nos bairros do Telégrafo (à esquerda) e do Barreiro (à direita). Fonte: Google Maps	113
Figura 53: Usos do solo ao longo da rodovia Arthur Bernardes. Fonte: CODEM, 2000; Google Maps, 2018 (Editado).....	113

Figura 54: Usos industriais ao longo da rodovia Arthur Bernardes no bairro do Miramar. Fonte: Google Maps	114
Figura 55: Usos do solo ao longo da rodovia Arthur Bernardes na área do DAICO. Fonte: CODEM, 2000; Google Maps, 2018 (Editado).....	115
Figura 56: Uso residencial no bairro da Pratinha. Fonte: Google Maps	116
Figura 57: Rod. Arthur Bernardes como eixo entre os usos comercial e residencial, no bairro do Paracuri (à esquerda) e do Tapanã (à direita). Fonte: Google Maps	116
Figura 58: Usos do solo na orla do DAICO. Fonte: CODEM, 2000; Google Maps, 2018 (Editado).....	117
Figura 59: Imagens da rua Siqueira Mendes, à esquerda temos os usos comerciais e residenciais no bairro da Ponta Grossa, e à direita, o calçadão da orla no bairro do Cruzeiro. Fonte: Google Maps.....	118
Figura 60: Imagens dos usos no DAICO, uso misto no bairro da Campina (à esquerda) e uso industrial no bairro da Maracacuera (à direita). Fonte: Google Maps	118
Figura 61: Dinâmicas socioespaciais orla da RMB. Fonte: CODEM, 2000; Google Maps, 2018 (Editado).....	121
Figura 62: Verticalização presente no bairro do Umarizal. Autora: Mara Hermes, 2012.....	131
Figura 63: Vista aérea da Boulevard Castilho França com a expressiva verticalização da área no ano de 1976. Fonte: IPHAN.....	132
Figura 64: Palafitas na Vila da Barca. Fonte: Palmquist/Ascom/MPF-PA/Divulgação	133
Figura 65: Projeto habitacional da Vila da Barca. Fonte: CoOperativa	134
Figura 66: Beco do Bitar na Cidade Velha. Fonte: Google Maps.....	144
Figura 67: Zoneamento especial do Plano Diretor de Belém de 2008. Fonte: BELÉM, 2008 (editado)	147
Figura 68: Mapa do Centro Histórico de Belém e seu entorno. Fonte: BELÉM, 1994	149
Figura 69: Usos do solo nas áreas centrais de Belém com a indicação das intervenções urbanas citadas no ano de 2000 (à esquerda) e dentre os anos 2012-2018 (à direita). Fonte: CODEM, 2000; Google Maps, 2018 (Editado).....	154
Figura 70: Representação da vista interna do projeto de reforma do Ver-o-Peso, detalhe para a modulação estrutural e a cobertura em telhas termo acústicas. Fonte: DPJ, 2016	156
Figura 71: Comparação entre a estrutura existente do Mercado do Ver-o-Peso (acima) e a proposta divulgada para sua reforma (abaixo). Fonte: Rafael Carvalho, 2015; DPJ, 2016	157
Figura 72: Representação gráfica das novas áreas da intervenção urbana Belém Porto Futuro. Fonte: Divulgação/DOL.....	159
Figura 73: Imagem capturada do vídeo de lançamento do Porto Futuro. Fonte: SEP, 2018	160
Figura 74: Elementos ribeirinhos utilizados como decoração do hotel de luxo ATRIUM. Autora: Geizane Azevedo, 2015.....	163
Figura 75: Memorial Amazônico da Navegação no Mangal das Garças. Autora: Alessandra Fratus, 2017.....	163

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Modelos urbanísticos. Fonte: BELÉM, 1999.	66
Quadro 2: Aplicação de modelos urbanísticos de acordo com o zoneamento do Plano Diretor do Município de Belém de 1993 com indicação das zonas que abrangem a orla. Fonte: BELÉM, 1999 (Editado pela autora).....	67
Quadro 3: Aplicação de modelos urbanísticos de acordo com o zoneamento do Plano Diretor do Município de Belém de 2008. Fonte: BELÉM, 2008 (Editado pela autora) ..	68
Quadro 4: Aplicação de modelos urbanísticos de acordo com a ZAU 7 do Plano Diretor do Município de Belém de 2008. Fonte: BELÉM, 2008 (Editado pela autora).....	68
Quadro 5: Linha do tempo da formação do DAICO. Fonte: DIAS, 2007.....	136
Quadro 6: Características das propostas do PRO-Belém. Fonte: BELÉM, 2000.....	142
Quadro 7: Propostas do PRO-Belém para a área da Dinâmica Estrada Nova. Fonte: BELÉM, 2000.....	143
Quadro 8: Propostas do PRO-Belém para a área da Dinâmica Cidade Velha. Fonte: BELÉM, 2000.....	143
Quadro 9: Propostas do PRO-Belém para a área da Dinâmica Comercial. Fonte: BELÉM, 2000	143
Quadro 10: Propostas do PRO-Belém para a área da Dinâmica Dual. Fonte: BELÉM, 2000	144
Quadro 11: Propostas do PRO-Belém para a área da Dinâmica Arthur Bernardes. Fonte: BELÉM, 2000.....	145
Quadro 12: Propostas do PRO-Belém para a área da Dinâmica Núcleo Antigo de Icoaraci. Fonte: BELÉM, 2000	145
Quadro 13: As zonas em que cada dinâmica está inserida. Fonte: BELÉM, 2008	148

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Características dos setores do PRO-Belem. Fonte: Belém, 2000.....	75
Tabela 2: Série histórica da população. Fonte: IBGE, 2010; PENTEADO, 1968.	123
Tabela 3: Dados dos bairros da Campina e Reduto. Fonte: IBGE, 2010	126
Tabela 4: Características dos bairros inerentes a Dinâmica Dual. Fonte: CODEM, 2000; IBGE, 2010.....	130
Tabela 5: Dados dos bairros do Tapanã e Paracuri. Fonte: IBGE, 2010	137
Tabela 6: Dados dos bairros da Ponta Grossa e Cruzeiro. Fonte: IBGE, 2010.....	138
Tabela 7: Dados do bairro da Campina de Icoaraci. Fonte: IBGE, 2010	139
Tabela 8: Dados do bairro da Maracacuera. Fonte: IBGE, 2010	140

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
MÉTODOS	18
1 ORLA: OCUPAÇÃO E PAISAGEM	20
1.1 PAISAGEM DA ORLA.....	23
1.1.1 O Barco	26
1.1.2 Cultura Ribeirinha	30
1.2 ATIVIDADE PORTUÁRIA E EVOLUÇÃO URBANA	34
1.3 ESPAÇO EM TRANSFORMAÇÃO.....	42
2 PLANOS: EVOLUÇÃO ATÉ O MERCADO DO TURISMO	45
2.1 BREVE HISTÓRICO DO PLANEJAMENTO	45
2.1.1 Planejamento Estratégico	47
2.2 SUPERPLANOS.....	51
2.3 PLANOS DIRETORES	57
2.4 LEGISLAÇÃO COMPLEMENTAR.....	62
2.5 PLANEJAMENTO TURÍSTICO ÀS MARGENS DA CIDADE	72
3 USOS: MAPEAMENTO DA ORLA.....	82
3.1 INTERVENÇÕES URBANAS x USOS POPULARES.....	84
3.1.1 Intervenções Urbanas	85
3.1.2 Usos Populares	94
3.2 DESCRIÇÃO DOS USOS DO SOLO.....	102
3.3 PROPOSTA DE SETORIZAÇÃO DAS DINÂMICAS NA ORLA	119
3.3.1 Dinâmica da Estrada Nova.....	122
3.3.2 Dinâmica Cidade Velha	124
3.3.1 Dinâmica Comercial.....	126
3.3.2 Dinâmica Dual.....	129
3.3.3 Dinâmica Arthur Bernardes.....	135
3.3.1 Dinâmica Núcleo Antigo de Icoaraci	138
3.3.2 Dinâmica Subcentro de Icoaraci.....	139
3.3.3 Dinâmica Industrial	140
3.4 PLANOS E DINAMICAS	141
3.5 ORLA: LUGARES DENTRO DO LUGAR.....	152
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	166
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	171

INTRODUÇÃO

Na cultura ocidental a água já representou o lugar de mistérios, catástrofes e impurezas, com o mar representando o destino do maldito e provedor de doenças, sendo somente a partir do final do século XVIII transformado em provedor de prazer e alegria com os percursos pelo litoral (CORBIN, 1989). No entanto, de acordo com Pizarro (2012), a visão dos europeus, após as viagens de Colombo, sobre as águas abaixo da Linha do Equador fazia alusão ao sentimento de aventura, poder e ouro; tanto que o Rio Amazonas foi assim denominado pelos exploradores europeus em função das criaturas míticas que acreditava-se viver próximas ao ouro (PIZARRO, 2012). Para os naturalistas havia o interesse em vivenciar a natureza cujas imagens cruzavam os oceanos e instigavam a sua curiosidade, além do mito do El Dorado que continuava atraindo pessoas à Amazônia (MATHORME, 1996); Pizarro (2012) aponta para o discurso eurocêntrico de que os viajantes europeus iriam revelar tesouros que os próprios habitantes da Amazônia não eram capazes de fazer.

Diante do imaginário construído sobre a Amazônia havia uma idealização ao imaginar a grandiosidade do Rio Amazonas, como notamos no relato de Euclides da Cunha:

Ao revés da admiração ou do entusiasmo, o que sobressalteia geralmente, diante do Amazonas, no desembocar do dédalo florido do Tajapuru, aberto em cheio para o grande rio, é antes um desapontamento. A massa de águas é, certo, sem par, capaz daquele terror a que se refere Wallace; mas como todos nós desde mui cedo gizamos um Amazonas ideal, mercê das páginas singularmente líricas dos não sei quantos viajantes [...] vemo-lo inferior à imagem subjetiva há longo tempo prefigurada (CUNHA, 2000, p.115).

Ainda que Cunha reconheça a dimensão do rio Amazonas, é notável o desapontamento do escritor em função da imagem que foi construída e divulgada. As imagens criadas para a região amazônica envolvem a ideia de paraíso ecológico, e nos dias atuais tal imagem está associada ao turismo que Bueno (2002) associa a um discurso ambientalista:

A Revista Nosso Pará publicou uma reportagem sobre turismo no estado do Pará intitulada “O paraíso que o mundo desconhece” [...] Esta noção de paraíso, aliás,

vem sendo utilizada com referência à região com um vínculo bastante frequente com o turismo (BUENO, 2002, p. 64).

A ideia de relacionar a Amazônia ao turismo está intimamente ligada às suas águas, no momento que essa é uma das imagens mais fortes dessa região, tanto que Cunha (2000) relata a sua frustração quanto a imagem do rio ideal e a materializada.

A imagem da água na paisagem de Belém do Pará atualmente está mais ligada ao turismo do que em décadas passadas, desde o surgimento da cidade as funcionalidades da água e seu impacto na vida urbana passam por processos de transformação que influenciam a orla dos seus principais cursos d'água, Rio Guamá e Baía do Guajará. É preciso reconhecer os valores sociais referentes aos processos naturais, em vista ao modo que os recursos naturais são utilizados (McHARG, 1971), isto é, compreender o modo em que a natureza é utilizada pelo homem e os processos que envolvem esta relação, neste caso, no espaço da orla de Belém.

Um dos questionamentos levantados por McHarg (1971) é compreender o lugar da natureza na cidade, ou no mundo do homem¹. Para compreender o *lugar* da orla em Belém, ou seja, compreender a sua interação com o restante da cidade, é necessário, segundo McHarg (1971), relacionar a natureza às leis e valores que a envolvem. O lugar da orla é compreendido de acordo com um processo histórico condizente ao crescimento de Belém, deste modo, a construção da ideia de orla ocorreu em paralelo a urbanização da cidade, com significações distintas ao longo do tempo de acordo com o seu valor à sociedade.

A orla de Belém era o cenário mais importante do fluxo de mercadorias e pessoas durante o desenvolvimento econômico regional, desse modo a margem da cidade adotou notável relevância ao longo de seu processo de urbanização, assim as suas áreas centrais atribuem aos cursos d'água, e consequentemente à orla, papel de destaque em sua configuração espacial. Durante o crescimento da cidade destaca-se a dinâmica entre os cursos d'água e sua área central, através da canalização do desenvolvimento econômico, nota-se o adensamento de atividades comerciais e de serviços na área (TRINDADE JR; AMARAL, 2006). Pela ação destas atividades continuarem, ainda que em um nível menor, de forma condensada na área da orla, nota-se ainda a carência de democratização

¹ Em uma tradução livre do termo *man's world* utilizado pelo autor (McHARG, 1971)

no uso da orla de Belém, com grande parte de seus espaços sendo utilizados pelas elites econômica e, particularmente, comercial da cidade.

Entretanto, a dinâmica da orla com a cidade passa por mudanças nas últimas décadas, em face de uma nova questão urbana que, de acordo com Vainer (2002), tem como eixo principal a competitividade urbana, em que as cidades competem por investimentos de capital, atração de negócios e qualidade de serviços. Esta transformação do espaço acontece relacionada ao city marketing que se desenvolve em Belém, em que a cidade passa a ser promovida aos seus atores sociais, como os próprios habitantes e investidores potenciais. O posicionamento do city marketing é sob uma perspectiva regionalista, exaltando a relação da cidade com os seus cursos d'água e elementos culturais, como a gastronomia. Deste modo, percebemos a influência desta questão urbana na transformação do espaço urbano da orla, no momento em que intervenções urbanas são realizadas pontualmente ao longo da orla em face de atribuir maior valor a este espaço e, conseqüentemente, à cidade.

Portanto, este trabalho aborda a problemática da produção do espaço urbano da orla da cidade de Belém, bem como a que envolve o recente processo de transformação urbana que ocorre aliado a implementação de intervenções urbanas neste espaço. O **objetivo geral** da pesquisa é confrontar as realidades que confluem na orla de Belém, as que foram criadas institucionalmente, através de planos urbanos e regionais, e as criadas materialmente, através de intervenções urbanas e da vida cotidiana. E, como **objetivos específicos**, que serão abordados respectivamente em cada capítulo, temos: a) contextualizar a relevância da orla à cidade de Belém e os desdobramentos que foram decisivos na construção da sua paisagem urbana; b) apresentar as orientações do planejamento urbano e das intervenções pontuais ao espaço da orla, levando em consideração o desenvolvimento dos planos nacionais e a evolução da perspectiva capitalista sobre a produção de espaço urbano; c) identificar e caracterizar uma setorização das dinâmicas socioespaciais existentes na orla de acordo com a materialização das ações dos agentes sociais.

MÉTODOS

Esta pesquisa se desenvolve através de abordagens de revisão bibliográfica, pesquisa documental, caracterização da morfologia urbana e levantamento de dados sobre o objeto de estudo. O recorte temporal adotado para a análise da morfologia urbana corresponde ao início da execução das intervenções urbanas pesquisadas, sendo o final da década de 90 até o ano corrente. A revisão bibliográfica é fundamentada em: a) o desenvolvimento da ocupação da orla e as suas significações; b) legislação sobre planejamento urbano do Brasil e de Belém; c) economia da cultura; d) morfologia urbana.

A pesquisa documental tem o intuito de compreender a perspectiva do Estado sobre o espaço urbano da orla, de modo a compreender a relevância do turismo nos planos regionais. Deste modo, os principais documentos pesquisados serão: Plano Diretor do Município de Belém de 1993, Plano Diretor do Município de Belém de 2008, Plano de Reestruturação da Orla de Belém (PRO-Belém) e Plano Estratégico de Turismo Ver-o-Pará. Os mapas pertinentes a estes planos também serão utilizados nesta pesquisa, como os de zoneamento dos Planos Diretores e o de propostas do PRO-Belém, sendo importantes fontes de pesquisa ao tratarmos de ordenamento territorial.

A caracterização da morfologia urbana tem o intuito da identificação dos efeitos concretos da transformação do espaço urbano, principalmente sobre a mudança nos usos do solo que é o principal ponto do levantamento de dados realizado nesta; de modo que seja possível compreender o objeto de estudo em uma perspectiva que a pesquisa documental e a revisão bibliográfica não é capaz de alcançar. A análise realizada resultou na designação de oito dinâmicas socioespaciais no espaço urbano compreendido pelo recorte desta pesquisa, sendo que para a descrição de cada uma foi realizado um breve levantamento sobre o seu processo de ocupação, à medida que as informações contidas pudessem contribuir sobre as relações dos agentes sociais na produção e reprodução do espaço compreendido. A descrição de tais dinâmicas pode ser entendida como o ponto de congruência entre os principais pontos levantados nesta dissertação, os usos do solo e os planos que abrangem a orla de Belém.

Afinal, o intuito desta pesquisa é mostrar a triangulação das realidades que moldam a orla de Belém, de modo que haja o confronto das relações entre o cotidiano, as intervenções urbanas e os planos.

A dissertação contempla três capítulos para alcançar o objetivo geral: O primeiro capítulo aborda o processo histórico da ocupação da orla, com o surgimento da cidade de Belém em 1616 até a formação da Estrada Nova, tendo enfoque no desenvolvimento das atividades portuárias na cidade e nos elementos que são relevantes a construção da significação da orla.

O segundo capítulo abrange a revisão do planejamento urbano no Brasil e em Belém, abordando com relevância os planos que envolvem o desenvolvimento do turismo na região, de modo que seja possível relacionar os projetos locais com leis e planos regionais e nacionais. Além de discutir o planejamento estratégico e a economia da cultura.

O terceiro capítulo trata da situação atual do espaço urbano da orla, utilizando a setorização de dinâmicas socioespaciais para discutir a relação dos agentes sociais e da compreensão da legislação urbana ao longo do processo histórico de cada área, na medida em seja possível compreender a visão do planejamento urbano implementado sobre o que a orla representa em contraponto aos aspectos visualizados pela análise morfológica.

1 ORLA: OCUPAÇÃO E PAISAGEM

A proposta deste capítulo é abordar o tema da orla de acordo com a sua importância para a cidade de Belém do Pará, desde os desdobramentos referentes ao crescimento econômico como a relevância na forma urbana do espaço.

É importante ressaltar que ao falarmos de orla, entende-se como um sistema multidimensional que pode ser vivenciado em diferentes escalas do espaço, com uma diversidade de agentes sociais, e tendo o tempo como uma variável de extrema relevância na sua compreensão. Nesta pesquisa, o objeto de estudo é a orla da Região Metropolitana de Belém – RMB, o espaço pertinente às margens do rio Guamá e baía do Guajará, os seus principais cursos d'água. E, apesar de trabalharmos na escala da região metropolitana, será analisada apenas a orla da porção continental da RMB, sem tratar das ilhas que contornam a capital, sendo estas caracterizadas com um maior nível de ocupação inadequada² somado a um alto grau de área degradada ambientalmente (BELÉM, 2000).

O tema abordado está presente no cotidiano do povo paraense, por encontrar-se num espaço urbano que abriga as áreas centrais da cidade. Tal característica é pertinente ao contexto amazônico em que está inserido, em que o desenvolvimento das cidades está relacionado às atividades econômicas que ocorriam por meio da água, contudo a pesquisa busca não naturalizar o ambiente construído, sem ir pelo viés do determinismo e tomar o rio por “identidade” da população belenense, mas sim, buscar a compreensão sobre este posicionamento ser levado em consideração ou não nas mudanças do espaço urbano.

A ocupação vinculada aos rios é reconhecida por Cardoso e Lima (2006) como a mais antiga da região, com associação à relação entre indivíduo e natureza pelo extrativismo e cultura de subsistência.

A água, de maneira constante, é utilizada como referência pelo povo amazônico na configuração dos principais ambientes desta região, como a terra firme, a área de várzea e o igapó (XIMENES, 1992). A área de várzea encontra-se às margens dos rios e é

² Por ocupação inadequada utilizamos a qualificação do IBGE sobre informações territoriais em assentamentos irregulares, como favelas e baixadas, que abrangem características como “a localização do sítio do aglomerado, seus padrões urbanísticos, acessibilidade e densidade de ocupação, bem como dados sobre a verticalização dos domicílios e o espaçamento existente entre eles” (IBGE, 2010). Disponível em: <https://ww2.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/aglomerados_subnormais_informacoes_territoriais/default_informacoes_territoriais.shtm>

periodicamente inundável pelo fluxo e refluxo da maré, enquanto que o igapó é caracterizado como uma área com terras alagadas pelo Rio Amazonas e seus afluentes com a presença de vegetação arbórea ou florestal (MOREIRA, 1966). A relevância da água, tanto na escala do contexto amazônico como na da cidade de Belém, fica mais clara à medida em que observamos que a região amazônica, dentre as demais regiões naturais brasileiras, é a que possui maior variedade de paisagens devido aos transbordamentos periódicos das águas tanto na orla marítima como na orla fluvial (MOREIRA, 1966). E em paralelo a isso, o que caracteriza a rede hidrográfica da Amazônia como uma das suas especificidades mais relevantes é a vivência secular entre os cursos d'água, que segundo Loureiro (1992), é o elemento essencial da cultura ribeirinha.

A busca pela compreensão da significação da água nos leva ao seu poder sobre o território amazônico, sobretudo pela sua função de transporte de pessoas e mercadorias entre as cidades ribeirinhas, bem como na realização de exportação. Neste capítulo vamos analisar principalmente a relevância da água como veículo no desenvolvimento econômico e, conseqüentemente, no desenvolvimento urbano de Belém. Pretende-se compreender como o espaço urbano da orla passou de lugar de circulação de mercadorias e pessoas para um lugar em que os usos denotam vários atributos e finalidades.

Em Belém o uso da água para fins portuários é secular e intimamente conectado com a necessidade de importação/exportação de produtos, de entreposto; deste modo o desenvolvimento da cidade ocorreu em paralelo ao uso portuário combinado a outros usos do terciário, como o comércio e outros serviços (BAENA, 2004). A área portuária de Belém desenvolveu-se de forma expressiva, principalmente pela sua posição geográfica favorável, localizada no nó das influências marítimas e fluviais (MOREIRA, 1966). Além da sua localidade, outros fatores também foram de grande importância, como a crescente exploração da Amazônia e a dinâmica comercial na região aliadas à evolução socioeconômica do Brasil e de outros países parceiros no âmbito comercial.

Inicialmente, com a fundação da cidade em 1616, o seu território possuía função defensiva, entretanto com a necessidade da exploração extrativista das “drogas do sertão” para o mercado europeu houve o surgimento de uma organização espacial às margens do rio, que envolvia fortins e aldeias missionárias que constituíram a origem da rede urbana liderada por Belém (CORRÊA, 1987). Além de que, previamente, os aldeamentos indígenas já tinham suas localizações com frequência situadas nas margens de rios.

Ao longo do desenvolvimento desta rede urbana, com diversas transformações e intensificação da complexidade dos fluxos, o espaço urbano da orla continental de Belém se apresentou como um dos pontos mais importantes do território da região. Nos séculos XVII e XVIII as trocas comerciais de produtos para importação e exportação foram de extrema relevância ao desenvolvimento econômico da cidade, de modo que as atividades portuárias prosseguiram ao longo das décadas contribuindo para o desenvolvimento da cidade e, conseqüentemente, na significação do papel da orla no espaço urbano (TRINDADE JR; AMARAL, 2006).

A relação entre Belém e a água não é somente de limitação territorial, pois além de encontrar-se envolta destes cursos d'água há uma diversidade de elementos hídricos no interior do seu território, como igarapés, canais de maré, solos de igapó e de várzea (UFPA, 2004; MOREIRA, 1966). Ao longo do processo de urbanização a presença da água no território diminuiu em função do aterramento de parte destes elementos, contudo, a expressividade das relações sociais pertinentes a água ainda é presente na vida dos habitantes de Belém, uma vez que existem diversos fenômenos urbanos associados aos cursos d'água; tal característica pode ser notada até nos cursos d'água que foram aterrados, em função destes ainda gerarem desdobramentos para a população, como os alagamentos na área da Avenida Visconde de Souza Franco, que antigamente constituía a área do Igarapé das Armas (também conhecido por Igarapé das Almas), e as habitações em áreas de várzea que sofrem com o movimento das cheias dos cursos d'água.

A partir do contexto da importância da água no espaço urbano, citaremos as consequências dessa relação no desenho urbano da orla. Com a produção de solo urbano através de aterros em áreas praianas e canalização de igarapés e igapós que fizeram surgir lugares que, atualmente, são essenciais na malha urbana da cidade; tanto que Moreira afirma que o belenense “atulhou, aterrou, nivelou, ou quando não isso, tubulou as águas” (MOREIRA, 1966, p. 128). Sendo que, essa prática não é restrita ao poder público, uma vez que a população de menor poder aquisitivo que ocupa áreas de várzea com palafitas possui a prática de executar aterramentos utilizando lixo, caroços de açaí e restos de materiais de construção (LEÃO, 2013).

1.1 PAISAGEM DA ORLA

Os elementos fundamentais que destacam Belém dentre as outras cidades da região amazônica são o seu posicionamento geográfico e a sua hidrografia (MOREIRA, 1966). Situada na região estuarina do complexo do rio Pará, a sua localização configura um “delta invertido” em função do Rio Pará apresentar um sistema de desague em que vários rios o formam ao desembocar as suas águas nele, configurando-o fundamentalmente como um conjunto hidrográfico (SILVA, 2010). Dentre os cursos d’água presentes no delta estão o rio Guamá e a baía do Guajará que são os limites da porção continental da capital paraense; o desenvolvimento da cidade ocorreu atrelado a relevância da água, sobretudo em relação a área das margens destes cursos.

De acordo com o Dicionário Geológico-Geomorfológico (2008), o vocábulo *margem* significa “faixa de terras emersas ou firmes junto às águas de um rio, de um lago, ou uma lagoa” (GUERRA e GUERRA, 2008, p. 413), enquanto *orla* “é a linha de contato entre o mar e a terra” (GUERRA e GUERRA, 2008, p. 455). Contudo, em Belém, e em diversas outras cidades principalmente da região amazônica, encontramos uma nova significação em que os vocábulos *margem* e *orla* são combinados para criar a ideia de *orla fluvial*, e isto ocorre no momento em que a orla passa a se impor no espaço urbano como o lugar em que os principais desdobramentos socioeconômicos ocorreram ao longo dos séculos.

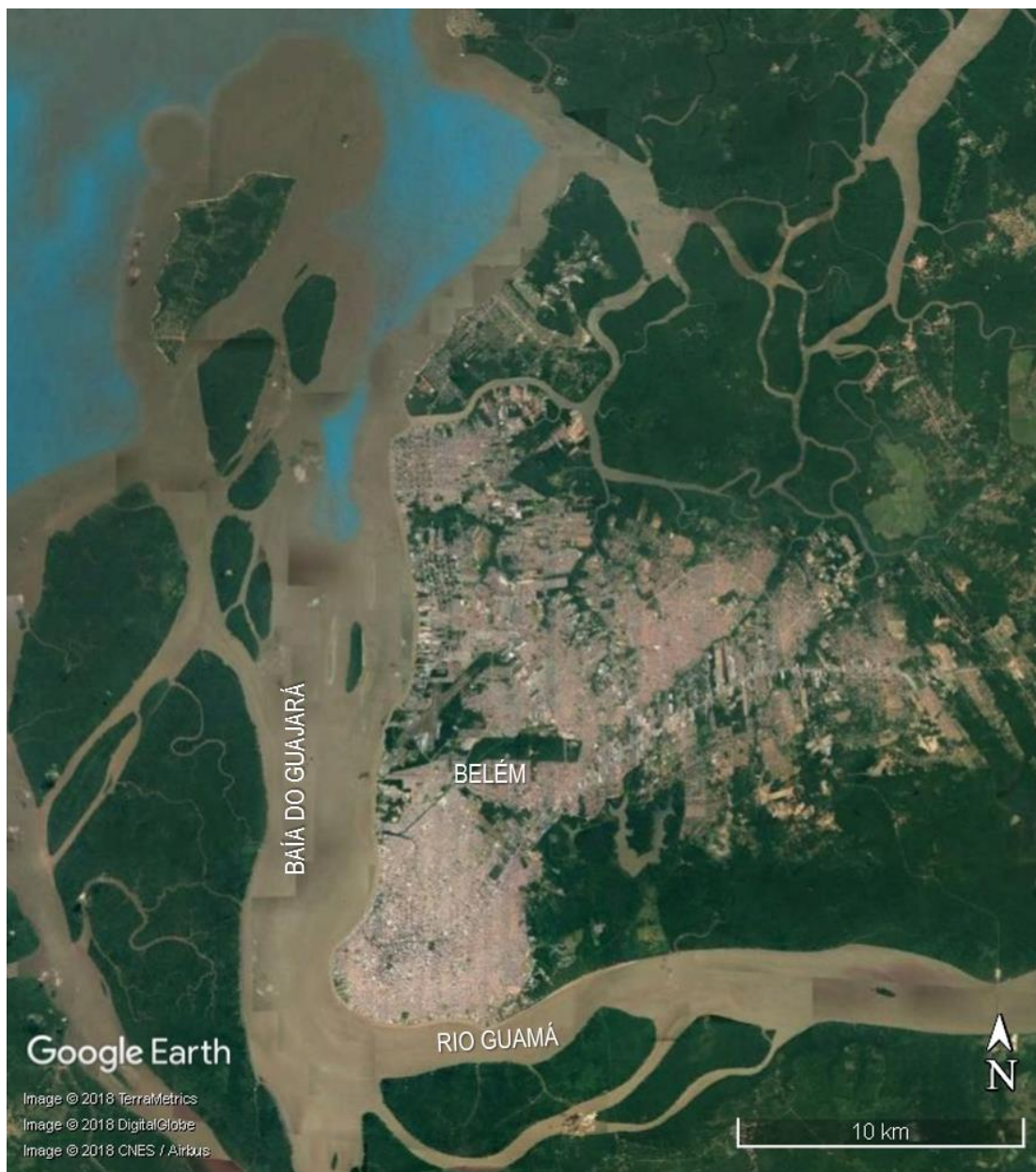


Figura 1: Imagem de satélite da cidade de Belém e seus principais cursos d'água. Fonte: Google Earth, 2018

O surgimento da orla de Belém como lugar pode ser observado em parte na obra *Belém e sua Expressão Geográfica de Penteado* (1968), em que o autor descreve o processo de urbanização da cidade. Inicialmente, o autor designa o espaço que hoje conhecemos por orla de acordo com a sua posição em relação aos cursos d'água, como *lado e beira d'água*:

[...] Belém foi originalmente mais 'guamaense' do que 'guajarina', embora o ancoradouro estivesse do **lado** da Baía do Guajará e não daquele rio (PENTEADO, 1968, p. 48, grifo da autora)

Como praça forte, como bôca de sertão e como centro missionário ela não podia se distanciar da **beira d'água**, pois o elemento hídrico era ao mesmo tempo a via, o atrativo e o campo comum de ação militar, do aventureiro e do missionário. (PENTEADO, 1968, p. 49, grifo da autora)

No início da formação da cidade de Belém a água era mais importante e relevante no espaço, esta que detinha a principal funcionalidade exigida na época: defesa do território. Com o desenvolvimento das relações sociais no espaço há uma mudança na sua concepção, de modo que ele passa a ter um significado à medida que os objetos nele produzidos passam a ser relevantes (LEFEBVRE, 2008). Podemos observar esta mudança quando o autor indica a formação dos dois primeiros bairros de Belém:

[...] resultaram os dois primeiros bairros da cidade, um em função do **campo de influência** do Guamá, a Cidade (hoje Cidade Velha), outro em função do **campo de influência** da baía ou do estuário, a Campina (PENTEADO, 1968, p. 49, grifo da autora)

O campo de influência seria o espaço imediato a sofrer as principais mudanças pelas atividades realizadas nos cursos d'água, representa os primórdios da orla da cidade de Belém como lugar cujas características o diferenciam do restante do território; este período de mudança também está relacionado ao processo de interiorização da área urbana, que com as fases de expansão urbana demonstraram cada vez mais para Penteado (1968) que a “porção mais importante do município” (PENTEADO, 1968, p. 60) é a orla, contudo o autor não utiliza deste vocábulo para expressar o lugar em questão, na verdade é descrito por centro geográfico da paisagem e moldura panorâmica da cidade.

O contato da água com a cidade permitiu a apropriação do espaço pela população, o espaço situado às margens dos cursos d'água de Belém foi construído materialmente e socialmente pelos grupos sociais que o vivenciam em seu cotidiano. Mas, é importante frisar que tal construção não ocorreu de maneira igualitária, uma vez que houve e ainda há margens fluviais centrais, que recebem maior assistência do poder público, e margens fluviais marginalizadas, sendo foco de ações de expulsão de famílias e de discursos higienistas que promovem a segregação social. De acordo com Albuquerque Júnior (2008), à medida que o espaço não é apenas localização, e sim, elemento participante dos diversos acontecimentos sociais, podemos afirmar que, culturalmente, o modo que esses grupos integram o espaço, com a relação de pertencimento e ocupação deste, remete a uma desigualdade socioespacial na orla.

A percepção do espaço pelos indivíduos que o integram resulta na construção de diversas paisagens, de acordo com a significação deste espaço para os que o ocupam (MEINIG, 2002); sendo assim, a orla de Belém condiz com uma paisagem socialmente construída, que corresponde à realidade e cultura dos que a construíram, o que pode representar um importante meio para compreender a sociedade que participou da construção da sua significação (COSGROVE, 2002), de modo que seja possível visualizar os conflitos sociais e as desigualdades existentes dentre as relações sociais que permeiam a produção deste espaço social. E, em conjunto com o que a orla significa à sociedade que a construiu, é necessário compreender também o papel dos cursos d'água na construção do espaço urbano. O rio é envolvido na lenta construção de identidade dos povos que o utilizam, sendo o intermediário de relações que são mutáveis ao longo do tempo e também funcionando como espaço de conexões (FEBVRE, 2000). Dentre as significações do rio, encontramos, além da sua importância econômica e sociocultural, o cenário de tensões entre grupos sociais à medida que são desenvolvidas as suas intenções e projetos no espaço e o modo que este é transformado ao longo das contradições e conflitos existentes ao passar do tempo.

Segundo Febvre (2000) o papel do rio foi forjado pela ação humana, a importância do rio para conectar regiões distintas não é uma característica natural da sua constituição, mas um produto da história do homem. O rio é compreendido como meio de conexão na Amazônia desde os primórdios da cidade de Belém, sendo uma parte intrínseca da rede urbana amazônica (CORREIA, 1987). Deste modo, a partir dessa ideia, há a proeminência de dois elementos na paisagem do rio na região amazônica: o barco e a cultura ribeirinha.

1.1.1 O Barco

Pelo adensamento populacional às margens dos rios a locomoção pela água é a mais cabível em regiões como a amazônica, além da utilização das embarcações para atividades pesqueiras. De qualquer modo, a relevância das embarcações na vida ribeirinha é inestimável tanto pela sua funcionalidade no cotidiano como no que representam culturalmente. O ribeirinho, principalmente os provenientes das zonas rurais, possui uma relação indispensável com sua embarcação, uma vez que esta representa a materialização das suas relações sociais e econômicas (FURTADO, 1992).

Contudo, as embarcações já não transitam como em décadas passadas, como observamos no relato do Seu Antônio que trabalhava no Porto do Sal³ desde 1964:

Seu Antônio recorda que nesta época, só no Porto Brilhante, encontravam-se mais de sessenta barcos por dia atracados na ponte, um ao lado do outro. Enquanto hoje em dia, se conta menos de vinte barcos, às vezes dez ou até menos. Ele explica que é por causa do desenvolvimento do transporte terrestre, devido a construção de estradas que ligam os municípios (ISABELLE, 2013, p. 263-264)

A frequência das embarcações diminuiu em função da expansão do transporte rodoviário na década de 1970, sendo que a proposta do rodoviarismo da ditadura militar de 1964 também contribuiu para esta situação. Contudo, ainda há uma grande diversidade de embarcações que fazem parte da vida da população, tanto da porção continental como da insular na RMB, e cada uma com sua funcionalidade, de acordo com o espaço que ocupa. Para Ximenes (1992), o barco representa o domínio das águas pelos ribeirinhos, sendo um produto do homem que encontra-se “historicamente circunscrito no tempo e espaço” (XIMENES, 1992, p. 60).

Somente algumas embarcações recebem subsídio do poder público, como algumas de grande porte que são subsidiadas⁴ pela Prefeitura Municipal de Belém para serem operadas por empresas de turismo, com capacidade entre 100 e 200 passageiros estas embarcações realizam o trajeto às Ilhas de Cotijuba e Mosqueiro (D-FLUVIAL, 2009). Enquanto as embarcações de médio porte realizam travessias de mercadorias e passageiros, sendo popularmente conhecidas como barcos “pô pô pô”. Estas embarcações comportam em média 25 passageiros e costumavam tomar conta da travessia turística até a Ilha do Combu, uma das ilhas mais procuradas em feriados e finais de semana por turistas e belenenses. Recentemente, surgiram as lanchas para competir com os “pô pô pô” no principal lugar de embarque/desembarque turístico na orla, o trapiche da Praça Princesa Isabel no bairro da Condor.

Apesar da relevância do transporte fluvial, a mobilidade urbana da RMB ainda não apresenta a logística do transporte intermodal; assim como tantas outras carências que afetam a população sobre a mobilidade urbana, a associação do transporte fluvial ao

³ O Porto do Sal está localizado no bairro da Cidade Velha, às margens da Baía do Guajará.

⁴ De acordo com o regulamento da Companhia Paraense de Turismo – PARATUR e da Coordenadoria Municipal de Turismo – BELEMTUR (D-FLUVIAL, 2009).

transporte por ônibus teria uma grande impacto no dia-a-dia do belenense, além das melhorias ao turismo à região insular. Na verdade, a situação dos equipamentos associados ao transporte fluvial também é carente de visibilidade pelo poder público, uma vez que não há um terminal fluvial estruturado para todas as empresas, regiões e operadores de Belém, além da dificuldade de regulação deste setor e do que se transporta em termos de passageiros e cargas.



Figura 2: Embarcações de porte médio comumente conhecidos por barcos "pô pô pô". Fonte: SUDAM/FADESP, 2001

Além do uso para turismo, os barcos “pô pô pô” também realizam a travessia dos habitantes da região insular que precisam ir à porção continental da RMB por diversos motivos, como trabalho e realização de compras (D-FLUVIAL, 2009). Para trafegar na região insular também são utilizadas canoas a remo, denominados de cascos e montarias, e rabetas, um tipo de canoa motorizada. Sendo que as rabetas também são utilizadas para ir a Belém quando não é possível utilizar o serviço dos barqueiros.

Além da sua funcionalidade no cotidiano dos ribeirinhos, o barco também é responsável por carregar parte desta cultura através do ensinamento por gerações do modo de produção das embarcações com os recursos regionais (FURTADO, 1992).



Figura 3: Embarcações de pequeno porte conhecidas por casco e montaria. Fonte: SUDAM/FADESP, 2001

Normalmente nos trajetos mais longos, como Belém-Santarém ou Belém-Manaus, ocorre o contato dos que viajam nos barcos com as comunidades ribeirinhas mais distantes da capital. É comum observarmos as crianças ribeirinhas em seus cascos e

montarias recebendo presentes dos viajantes das grandes embarcações, assim como a aproximação de vendedores para oferecer os seus produtos a eles.

O comércio realizado a partir do uso da embarcação é um cenário muito conhecido na região, no século XIX era notória a circulação de barcos que funcionavam como um mercado flutuante, denominados de regatão. A venda de produtos variados, como tecidos, cachaça, sal e fósforo, era realizada com os índios, caboclos e quilombolas que habitavam as beiras dos rios na Amazônia e porventura dificilmente teriam contato com essas mercadorias de outras formas (HENRIQUE; MORAIS, 2014). Apesar desse tipo de contato ser apontado como facilitador de grandes mudanças na cultura indígena da região, como a predileção do consumo da cachaça sob as suas bebidas tradicionais e de ser acusado de se esquivar das tarifas tributárias dos portos (HENRIQUE; MORAIS, 2014), os regatões exemplificam outra dimensão que o barco possui na cultura ribeirinha; além do transporte e de possibilitar a pesca, há também o contato com os núcleos mais desenvolvidos da região, o que até os dias atuais é a realidade dos ribeirinhos que utilizam o meio fluvial para alcançar os serviços públicos que inexistem em suas comunidades.

Segundo Ximenes (1992), a principal característica do barco é a de multifuncionalidade, pois proporciona o abastecimento, escoamento, comunicação e lazer dos usuários; a autora também discorre sobre a importância do uso das embarcações para os que moram longe dos centros urbanos:

Durante muito tempo, as viagens fluviais constituíram um acontecimento de grande repercussão [...] Aos passageiros eram feitos pedidos de compras das mais variadas mercadorias, de entrega de encomendas, quase sempre para pagar um favor ou agradar um amigo, e ainda, de transmitir mensagens orais ou escritas. (XIMENES, 1992, p.66)

Assim como o porto e o trapiche, o barco representa a conexão, material ou não, entre a região insular e continental de Belém, e, o espaço da orla é onde converge as dinâmicas sociais relacionadas ao uso do barco; de modo que além de ser um espaço estratégico (MMA, 2006), é também um espaço apropriado, em que há a espacialização de atividades sociais (LEFEBVRE, 2008).

Nos portos existe uma efervescência de agentes que atravessam o ambiente com seus diferentes cotidianos, como os feirantes, carregadores e barqueiros que trabalham nestes lugares, bem como os estudantes e trabalhadores que chegam no continente e seguem aos seus destinos finais; de acordo com Santos (2006) é o movimento proveniente

destes agentes que constituem os espaços urbanos dos portos, ainda que esta travessia do rio compreende momentos de união e dissociação entre a relação do meio urbano com a cultura ribeirinha (FEBVRE, 2000), como na exaltação dos símbolos ribeirinhos nas ações voltadas ao turismo e na estigmatização das atividades relacionadas ao povo ribeirinho, respectivamente.

1.1.2 Cultura Ribeirinha

No processo de apropriação do espaço a relação do habitante com a água detém sistemas culturais e sociais, que por sua vez estabelecem a diversidade existente entre as sociedades que se inter-relacionam com a água. Pela diversidade cultural, cada sociedade obtém um discernimento sobre o meio a partir de uma inter-relação construída historicamente, de acordo com Diegues (1998), esta relação não pode ser compreendida como algo de mão única que é “algo dado, imutável” (DIEGUES, 1998, p. 43).

A população ribeirinha corresponde a uma porção da população rural que vem residindo às margens dos rios por gerações, tendo nos cursos d’água a sua principal fonte de subsistência e meio de contato com o restante da região. Para Lira e Chaves (2015), o modo de vida e a organização política dessas comunidades tradicionais são norteados por uma identidade fundamentada nos princípios socioculturais e na dinâmica sócio-histórica existente na região da Amazônia.



Figura 4: Palafitas em comunidade ribeirinha no Amapá. Foto da autora, janeiro de 2015.

Motivos como a estagnação econômica e conflitos rurais causaram o deslocamento de ribeirinhos às cidades da região, principalmente a partir da década de 1960, em busca de trabalho e acesso a saúde e educação (LEÃO, 2017). Um dos principais destinos dessa população foi a cidade de Belém, ocupando as áreas periféricas mais próximas aos cursos d'água que sofriam alagamentos recorrentes, conhecidas como baixadas que, de acordo com a Monografia das Baixadas de Belém (SUDAM; DNOS; PARÁ, 1976), são “constituídas por terras cujas curvas de nível não ultrapassem a cota 4” (SUDAM; DNOS; PARÁ, 1976, p. 28). A ocupação destas áreas foi realizada a partir da construção de palafitas, que o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE (2009) classifica como:

[...] construção presente em áreas alagadiças, segundo o qual as casas são construídas sobre estacas de madeira a uma certa altura acima do nível do rio, para que não sejam inundadas em períodos de cheia. Segundo a lei de Parcelamento do Solo Urbano, não é permitido o loteamento de terreno alagadiços e sujeito a inundações [...] (IBGE, 2009, p. 12)

Este modo de habitação está de acordo com as práticas das comunidades rurais-ribeirinhas; sendo que a ocupação das baixadas ocorre principalmente em função dos benefícios que a população adquire pela proximidade em relação a serviços e equipamentos públicos dos arredores de as áreas centrais da cidade, ainda que o adensamento populacional e a falta de infraestrutura básica ocasionem um cenário de degradação e precariedade.



Figura 5: Baixada do Tucunduba em Belém. Fonte: Dida Sampaio/AE

As baixadas também são reconhecidas pela presença massiva de portos informais e atividades portuárias diversas, tanto de passageiros como de cargas, sendo este, além das palafitas, outro indicador da cultura ribeirinha. Contudo, há associação pejorativa da situação das baixadas à cultura ribeirinha, em função da situação precária das habitações sob os cursos d'água e também pelo porto ser vinculado a atividades sujas. Deste modo, a cultura ribeirinha se manteve fortemente ligada ao modo em que as baixadas foram ocupadas, sendo que o processo que influenciou na insalubridade do local não foi de responsabilidade única dos ribeirinhos, mas também do posicionamento do poder público em não fornecer os direitos básicos a essa população.



Figura 6: Baixada do Jurunas em Belém. Fonte: Dida Sampaio/AE

É necessário compreender que as dinâmicas socioespaciais existentes nas comunidades ribeirinhas em seus lugares de origem são destoantes dos arranjos socioespaciais na orla de Belém. O espaço da orla de Belém que foi apropriado pelos ribeirinhos pode ser percebido pela ordem de posicionamento que, de acordo com Albuquerque Júnior (2006), é definido por relações de convivência, de aproximação e de conflito entre uma diversidade de elementos, isto é, pela mobilidade das relações entre objetos e sujeitos; de modo que o espaço passa a pertencer a uma trama de conflitos, que é suscetível de transformação de acordo com as modificações das relações sociais.



Figura 7: Elementos regionais nas intervenções urbanas como o Ver-o-Rio (à esquerda) e o Mangal das Garças (à direita). Fonte: MondoBelém; Mangal das Garças.

Há uma dualidade na percepção da cultura ribeirinha no ambiente urbano, além do modo pejorativo ao lidar com os espaços apropriados pelos ribeirinhos, é propagada uma visão romântica, naturalizada, das práticas do povo ribeirinho que é utilizada seguindo uma estratégia para reforçar a cidade de Belém como pertencente à região amazônica. Esta é também uma forma de dominação cultural, que bestializa os habitantes do lugar e lhes imprime uma suposta “natureza anfíbia”, “aquática” ou equivalente; destituídos da noção histórica da estruturação do espaço e do caráter de sujeitos transformadores, estes indivíduos são caracterizados como *bons selvagens*. Por outro lado, quando moradores de *baixadas*, por exemplo, reivindicam seu direito à moradia e à cidade, ou quando o caráter de assentamento precário de seus locais de moradia é ressaltado, surgem os discursos da remoção, da insalubridade e de usurpação da beleza paisagística da beira do rio.

Esta visão é percebida no ambiente urbano através da utilização de elementos figurativos em intervenções urbanas, como o uso de coberturas de palha e decks de madeira, além da divulgação dessas obras sob o discurso de devolver o contato do rio à cidade de Belém. Bem como podemos observar na fala do secretário de Estado de Cultura, Paulo Chaves, sobre o parque naturalístico Mangal das Garças:

O Mangal das Garças representa uma janela aberta para o rio, considerando-se que Belém é uma cidade ribeirinha que, no correr do seu desenvolvimento, foi emparedando o direito à paisagem amazônica e ao contato direto da sua população com o rio (ORM NEWS, 2015).

O uso da alcunha “ribeirinho” passa a ser utilizado principalmente em obras realizadas nas últimas décadas na orla da cidade, tanto em intervenções urbanas como em

eventos de turismo. Desta forma, compreendemos que esta característica é apenas aceita quando é necessário “vender” a imagem da cidade em escala nacional ou global, em função de que na escala da cidade, esta alcinha continua incorporando uma visão tendenciosa que é associada a questões urbanas negativas.

1.2 ATIVIDADE PORTUÁRIA E EVOLUÇÃO URBANA

Outra forma de apropriação do espaço das margens do Rio Guamá e Baía do Guajará foi a dinâmica portuária existente desde meados da sua urbanização (PENTEADO, 1973). Em um primeiro momento, este espaço representou a defesa do território recém ocupado, porém o processo que envolvia a importação e exportação de produtos foi o responsável por grande parte do desenvolvimento da cidade ao longo dos séculos.

Ao decorrer do tempo, a complexidade do relacionamento entre a organização socioeconômica e os cursos d'água pontuou diversas dinâmicas no espaço urbano de Belém, como durante o século XVII em que o ancoradouro utilizado foi transferido da margem esquerda para a direita em função da propagação de ruas deste lado do alagadiço do Piri, enquanto que no século XVIII era possível caracterizar Belém como um hinterland, em que o desenvolvimento da função comercial ocasionou a abertura da Amazônia para ir além das drogas do sertão, incentivando o surgimento de lavouras (cacau, café, arroz) pelo vale do Guamá e outras comunidades na área rural (PENTEADO, 1968).

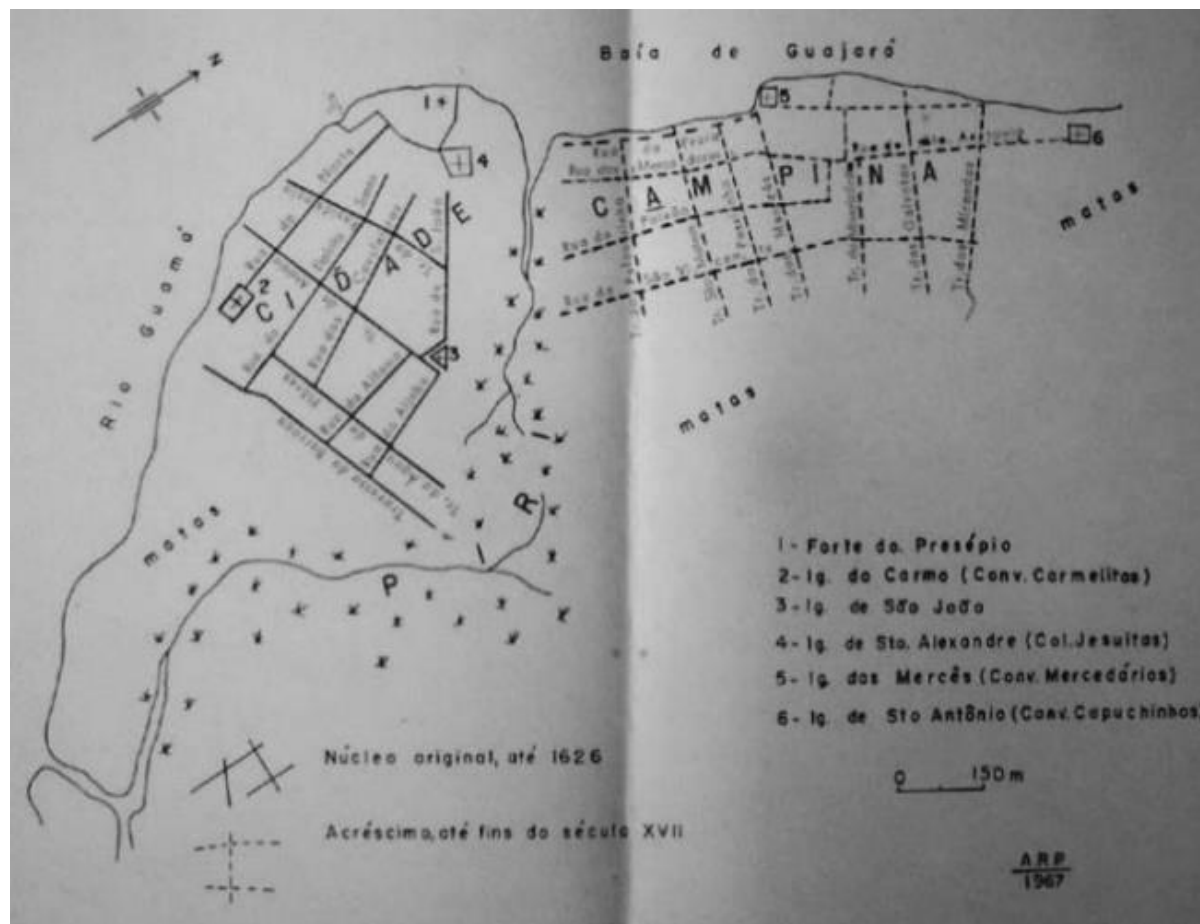


Figura 8: Reconstituição baseada em documentação histórica da localização do Alagadiço do Piri ao final do Século XVII. Fonte: PENTEADO, 1968.

Em meados do século XVII surgia a Rua dos Mercadores como conexão entre a margem direita do alagadiço do Piri e a Igreja de Santo Antônio. Denominada por Penteado (1973) como a espinha dorsal do desenvolvimento da cidade, esta via também foi responsável por estabelecer uma área de atracação que se manteve relevante por décadas – inicialmente o atracadouro era na margem esquerda do Piri. As trocas comerciais eram realizadas principalmente com “casca de pau cravo, a salsaparrilha, a baunilha, o açúcar, o café e, sobretudo, o cacau” que designaram, no século XVIII, um hinterland em Belém (PENTEADO, 1973).

A caracterização de um hinterland em Belém ocorreu pelo expressivo crescimento das trocas comerciais na área, que também fez com que os terrenos nas áreas da orla fossem disputados principalmente pela iniciativa privada (PENTEADO, 1973). A partir disso, no final do século XIX, de acordo com Borges (2010), o poder público aforou⁵ os terrenos da baixada de Belém a um grupo distinto de pessoas, concedendo diversos pedidos de aforamentos dos Terrenos de Marinha pelos proprietários de portos e estâncias. Houve uma preocupação institucional do governo com a privatização maciça das margens da cidade (PENTEADO, 1973), e foi o que acabou por ocorrer ao passar do tempo, uma vez que atualmente há a predominância de usos industriais e comerciais neste espaço (CODEM, 2000).

O desenvolvimento econômico fomentou planos para promover melhorias no aproveitamento do solo urbano, sendo o Piri como foco principal por representar um obstáculo entre os principais bairros de Belém, conhecidos por Cidade e Campina, que surgiram por diferentes campos de influência, o primeiro influenciado pelos desdobramentos referentes ao Rio Guamá e o segundo influenciado pela Baía do Guajará (MOREIRA, 1966).

O aterramento do Piri representou uma forma de lidar com a água que objetivava produzir terra, através de acrescidos (aterros) sobre a planície inundada, como também ocorreu com o ensecamento do Igarapé das Armas e construção do Boulevard Castilhos França (anteriormente conhecido como Boulevard da República), sendo o processo do

⁵ A utilização do verbo *aforar* é referente a prática do aforamento (também conhecido juridicamente por enfiteuse), que condiz com o “direito real sobre coisa alheia, pelo qual o proprietário de um imóvel identificado como senhorio direto, admite o fracionamento da propriedade concedendo a terceiro, em caráter de perpetuidade, o domínio útil desse imóvel, do qual poderá usar, gozar, dispor, como também reavê-lo, mediante pagamento de uma renda anual, denominada de foro ou pensão, ou, ainda, *Canon*.” (SILVA JÚNIOR, 2012, p. 30).

último diferente pela edificação em área praiana às margens da Baía do Guajará. Tal diretriz, com perfil racionalista, se estende pela História da cidade pelo menos desde o início do século XIX. No ano de 1842 ocorreu a conclusão da obra do cais na frente da cidade que possibilitaria a abertura da Rua Nova do Imperador (CRUZ, 1973), como inicialmente foi denominada a Boulevard Castilhos França. Para Moreira (1966), o aterramento que fez a cidade avançar em relação à baía transformou o desenho da orla da cidade, haja vista que o desenho original do bairro da Cidade Velha configurava o aspecto de uma ponta, denominada como Ponta do Castelo.



Figura 9: Boulevard Castilhos França. Fonte: IPHAN

O início do século XX foi marcado pela inauguração do porto de Belém, operado pela companhia Port of Pará, através de investimentos provenientes da economia da borracha. O porto se situa entre os atuais bairros do Reduto e da Campina, às margens da Baía do Guajará, no recém construído Boulevard Castilhos França. Entretanto as suas operações foram encerradas, naqueles moldes administrativos, em 1940 após uma série de problemas, o que resultou na coordenação do porto sendo retirada da Port of Pará, uma companhia privada com concessão pública, para ser realizada pelas autoridades brasileiras sob outra denominação, gênese do atual modelo regulado por autoridades portuárias (PENTEADO, 1973).

Apesar da criação de um novo órgão de administração, o SNAPP (Administração Autônoma dos Serviços de Navegação da Amazônia e de Administração do Porto do Pará), houve um considerável declínio das atividades portuárias e das linhas de navegação pela falta de carga; e, ao apresentar deficiências nos setores técnicos e administrativos, em 1967, o SNAPP teve que declarar falência (PENTEADO, 1973). Finalmente, para suprir a lacuna de tal órgão administrativo, foi criada a Companhia das Docas do Pará (CDP), responsável por administrar os portos e terminais de Belém, e a Empresa de Navegação na Amazônia S/A (ENASA), que explora o transporte aquaviário da Bacia Amazônica (PENTEADO, 1973).

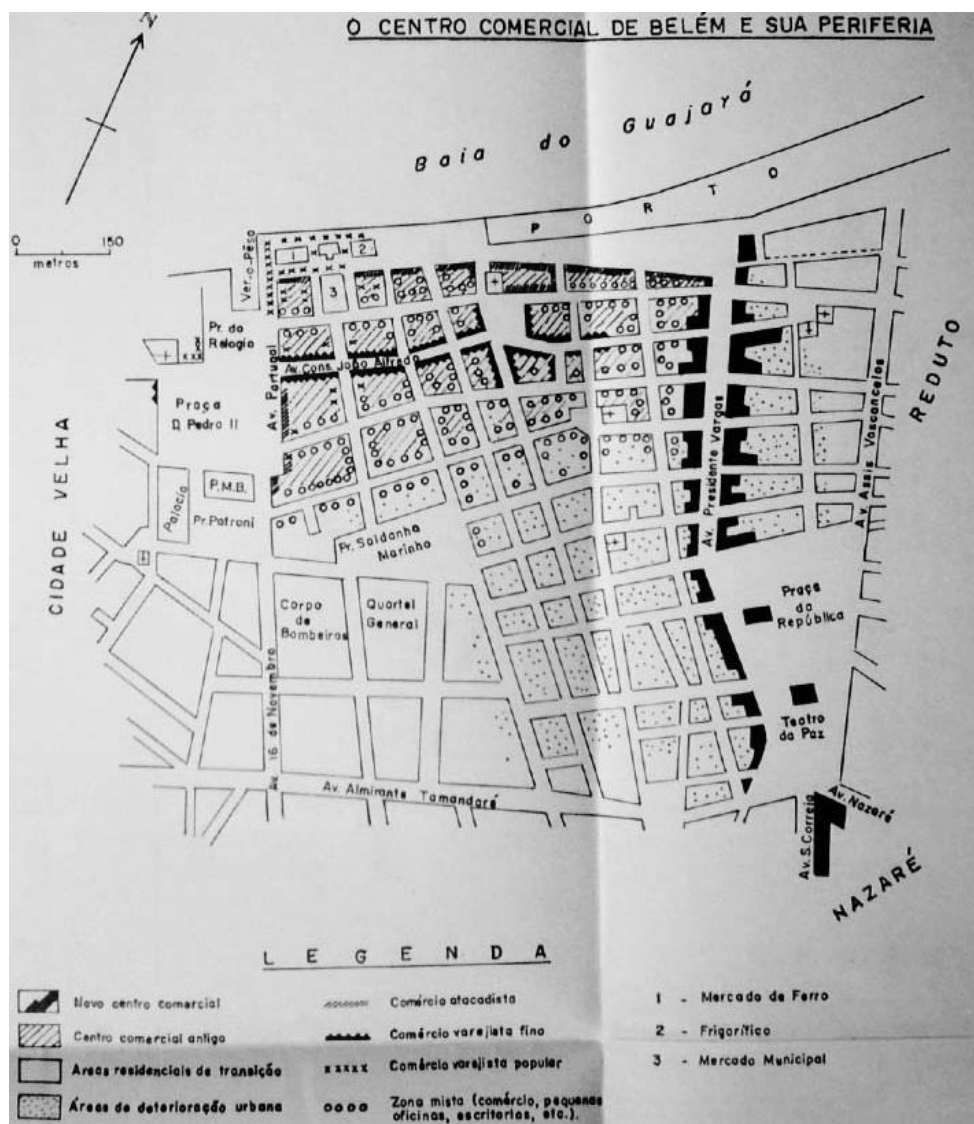


Figura 10: Centro de Belém em 1966, com a situação do porto da cidade. Fonte: Penteado, 1968



Figura 11: Cartão postal com fotografia do Port of Pará, data de 1911. Fonte: Soares, -

Enquanto na orla do Rio Guamá, a movimentação portuária se desenvolveu nas últimas décadas em paralelo ao surgimento da Avenida Bernardo Sayão (popularmente conhecida por Estrada Nova), que atualmente configura o principal eixo viário ao sul da cidade. O processo de ocupação dessa área tem como marco a década de 1940, em função de intervenções urbanísticas nos setores de saneamento e saúde (TRINDADE JR; SANTOS; RAVENA, 2005).

Uma das intervenções mais relevantes foi a execução do dique de contenção na área da Bacia Hidrográfica da Estrada Nova - BHEN, que com 954 ha abrange integralmente os bairros Cremação e Condor e, parcialmente, São Brás, Nazaré e Guamá (BELÉM, 2007b). A obra foi realizada pelo Serviço Especial da Saúde Pública - SESP com o intuito de proteger a área do litoral do Rio Guamá que estava suscetível a enchentes anuais, assim sendo, o dique abrange desde as mediações do Arsenal da Marinha, na Cidade Velha, até as proximidades do igarapé do Tucunduba, atravessando os bairros do Jurunas, Condor e Guamá (PENTEADO, 1968).

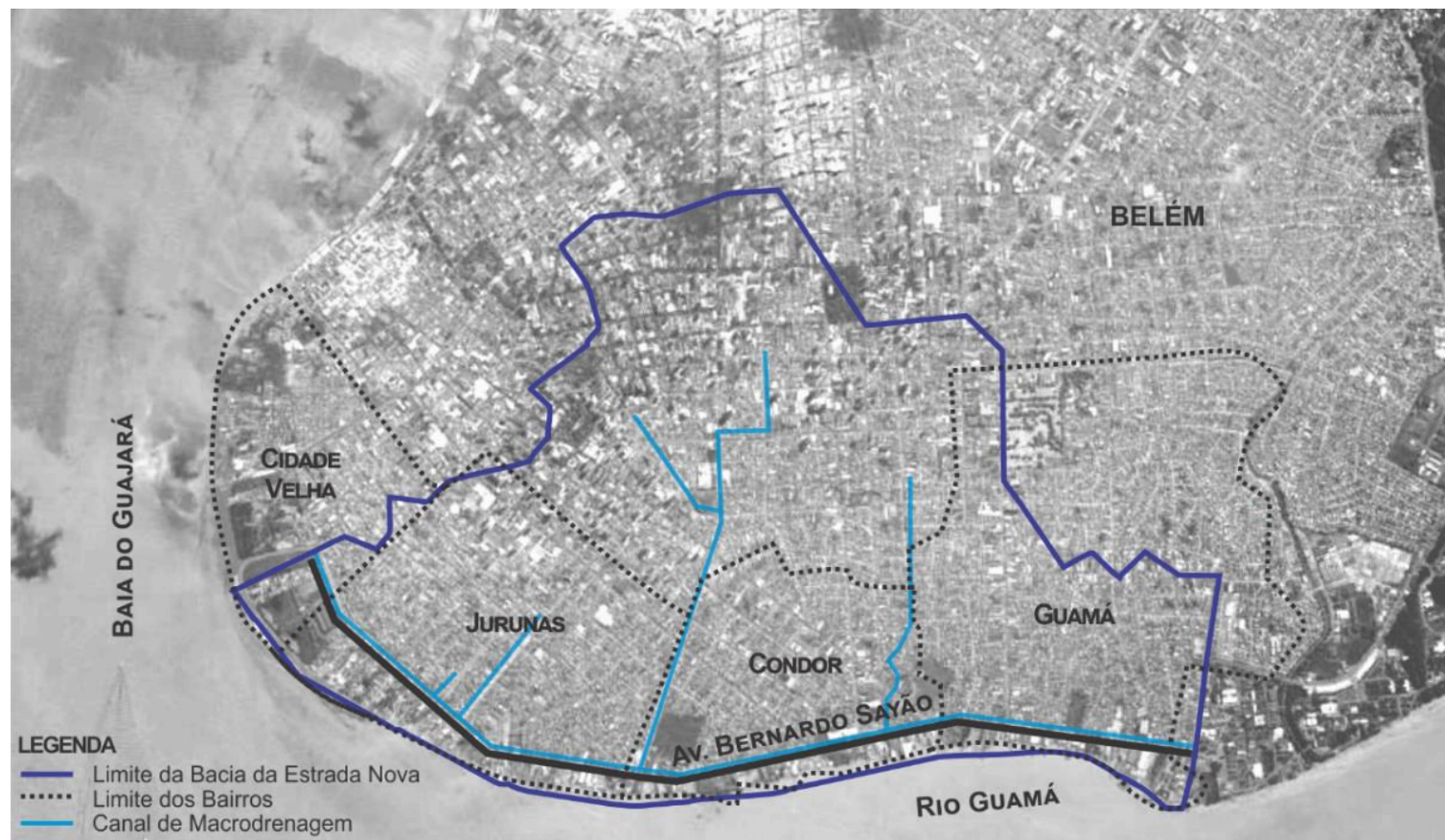


Figura 12: Bacia da Estrada Nova. Fonte: BELÉM, 2007 (editado)

A abertura da Estrada Nova viabilizou uma área de ocupação voltada à crescente demanda habitacional na época (TRINDADE JR; SANTOS; RAVENA, 2005), bem como a instalação de estabelecimentos comerciais e industriais (PENTEADO, 1968). O dique de contenção foi feito somente após a construção do Canal da Bernardo Sayão, denominado na época como “Canal dos Americanos”, em função da logística de movimentação de terras que possibilitou a criação de leito carroçável ao seu redor (BELÉM, 2007a). A construção do Dique de Belém em 1944 foi realizada em função de um acordo entre o governo brasileiro e o dos Estados Unidos da América, que coordenou programas de saúde em troca de fornecimento de recursos minerais e vegetais durante a II Guerra Mundial (PONTE, 2003).



Figura 13: Estrada Nova na década de 60. Fonte: Folha do Norte, julho de 1962

A ocupação das laterais da Estrada Nova se deu primeiramente na margem direita, com atividades econômicas em imóveis de uso misto (comercial e residencial), e depois da ocupação total desta lateral se iniciou a inserção de unidades econômicas na margem esquerda, surgindo em um primeiro momento nas proximidades das pontes que ligavam os bairros à via (BELÉM, 2007a). O desenvolvimento da ocupação na área se deu pela presença de atividades econômicas voltadas à conexão com as ilhas do setor Sul, como portos e feiras, e de habitações precárias que se instalavam nas proximidades das pontes improvisadas pelos comerciantes, que caracterizam as baixadas.

1.3 ESPAÇO EM TRANSFORMAÇÃO

As rotas e itinerários das embarcações pelo rio Guamá e baía do Guajará contribuem para fortalecer a ideia do curso d'água como espaço de conexão, que ocorre tanto para movimentar os produtos como para transitar pessoas. Mas, não podemos caracterizar a água como um obstáculo entre a porção insular e a continental da RMB, e sim, uma zona de união entre estes dois “lados” de Belém (FEBVRE, 2000).

O espaço do rio conecta a cidade e funciona como uma parte da vida urbana pela sua função econômica e social, Lefebvre (2008) afirma que a produção do espaço social ocorre pela relação indissociável do cotidiano e urbano, as práticas sociais tomam forma no espaço à medida que há espaço produzido pelas mesmas. O que muda no modo de se apropriar do espaço e na sua própria produção é o tempo entre as transformações produzidas (LAMAS, 2004); como mencionamos anteriormente, o espaço da orla vem se modificando desde a fundação da cidade em 1616 à medida em que o modo de compreender a água se desenvolvia. Num primeiro momento, a água detinha o significado de defesa do território, depois tornou-se o elemento essencial do comércio, o que, por sua vez, influenciou na expansão de solo urbano e, conseqüentemente, na forma urbana. O espaço das margens dos cursos d'água foi passando por processos que resultaram no que conhecemos por orla atualmente, produzido pela diversidade de relações e ritmos que se desenvolveram de acordo com particularidades da sociedade no decorrer dos anos.

Nas últimas décadas foi notada uma mudança na dinâmica socioespacial existente na orla devido ao intuito do Estado em aumentar o mercado turístico em Belém. A transformação de determinados espaços na orla de acordo com os usos da chamada *economia da cultura* (JAMESON, 1998) ocorreu através da construção de equipamentos públicos voltados ao consumo e cultura para as camadas médias. Esta aplicação de medidas de incentivo turístico e de criação de novos equipamentos, dentro da concepção do chamado planejamento estratégico de cidades, teria como fundamento o soerguimento econômico.

As medidas tomadas pelo poder público se referem a um posicionamento estratégico para impulsionar a economia e o turismo, por meio de revitalização urbanística do espaço compreendido pelas margens da cidade que, por muitas vezes, apenas fortalecem o caráter seletivo do espaço. Este posicionamento condiz com o que Harvey

(1996) denomina de “empresariamento urbano”, em que as cidades adotam um comportamento empresarial em sua gestão urbana através de parcerias entre a esfera pública e privada. Atualmente a cidade de Belém adota um posicionamento estratégico a fim de aumentar a perspectiva do turismo, de acordo a perspectiva de Vainer (2002) podemos indicar que a cidade é transformada em mercadoria para então ser inserida no mercado de cidades voltadas ao turismo que é existente no país. Sendo que na administração do estado do Pará há dois planos de turismo, o Plano de Desenvolvimento Turístico do Estado do Pará (2001) e o Plano Estratégico de Turismo Ver-o-Pará (2011).

No momento em que o espaço compreendido pela orla de Belém condiz com a construção material e social realizada pelos grupos sociais que o vivenciam em seu cotidiano (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2008), observamos que a evolução urbana deste espaço encontra-se diretamente ligado ao contexto histórico desta sociedade, de modo que é possível traçar um paralelo entre a forma urbana e as relações socioespaciais. Deste modo, com a introdução de novos elementos espaciais há uma ruptura morfológica que resultará em consequências nas dinâmicas existentes neste espaço, assim como as relações existentes podem influenciar neste espaço vivenciado, uma vez que a sociedade é capaz de produzir espaço assim como no espaço podemos visualizar os desdobramentos das atividades sociais (LEFEBVRE, 2008).

A valorização da orla ocorreu principalmente pelos processos complexos que se manifestaram com o desenvolvimento das atividades econômicas nela realizadas. Para Gottdiener (1985), as relações sociais e espaciais se relacionam de modo dialético, a transformação no espaço ocorre a partir das necessidades de capital à medida que as necessidades de capital se impõe no espaço.

Desta maneira, não foi um processo de causa e efeito que produziu o espaço da orla (GOTTDIENER, 1985); a concepção do espaço transforma-se junto com as mudanças vivenciadas na orla de Belém, ao longo do tempo, este espaço é convertido pela transformação da sociedade belenense, e é através dele que podemos visualizar o desenvolvimento das relações sociais das cidades (LEFEBVRE, 2008). A orla deixa apenas de ser espaço de convergência das dinâmicas sociais e econômicas e passa em si própria a ser imbuída de significado e valores. Numa apropriação do espaço natural como um elemento da identidade paraense vemos o rio como uma representação simbólica da cultura local; ainda que esta perspectiva possa soar essencialista, a utilizamos como

somente *parte do todo* que representa a complexidade existente dentre a relação indivíduo – rio.

O espaço urbano da orla possui importância estratégica, dotado de características socioculturais, econômicas e ecológicas (MMA, 2006); e referente a isso, o surgimento de intervenções no final da década de 1990 e na década de 2000 ocorre, principalmente, em função da Prefeitura Municipal de Belém adotar o planejamento democrático participativo (COSTA; SOBRINHO; FARIAS, 2014) e da implementação do posicionamento estratégico pelo Governo do Estado em favor de um projeto de crescimento da economia. Deste modo, tais intervenções são: Parque Mangal das Garças, Estação das Docas e Complexo Feliz Lusitânia, pela gestão estadual; e Portal da Amazônia, Complexo Turístico Ver-o-Rio, Mercado do Ver-o-Peso e as Orlas Turísticas de Icoaraci e Mosqueiro pela esfera municipal.

A execução destas intervenções levanta o questionamento sobre serem lugares democráticos na cidade de Belém, a maioria delas compreendem o modelo de parque urbano, que vem sendo difundido mundialmente pelas suas características voltadas ao turismo e lazer. Para Spirn (1988), as narrativas que compõem o desenho da cidade correspondem a natureza da sociedade detentora do poder de produzir o espaço urbano, portanto, a forma urbana segue os preceitos do desenvolvimento econômico da cidade de Belém de acordo, sobretudo, com as ações do Estado, dos promotores imobiliários e dos proprietários dos meios de produção (CORRÊA, 1995).

De acordo com McHarg (1971), cada área da cidade é o produto de processos históricos, físicos e biológicos, desta forma a orla é um lugar dinâmico e constituído de valores sociais. Todo o processo histórico que conhecemos desde o início da formação da cidade, como a forma em que a urbanização foi realizada em frente as características naturais da área, formulou a orla atual de Belém; sendo que, principalmente, a partir da década de 70 estas mudanças no desenho urbano foram guiadas por documentos referentes ao planejamento urbano de Belém.

2 PLANOS: EVOLUÇÃO ATÉ O MERCADO DO TURISMO

O planejamento e desenvolvimento urbano é influenciado pelo sistema capitalista em que vivemos, a cidade é criada em um processo que abrange os processos sociais referentes ao desenvolvimento do capitalismo, tanto como produto quanto elemento condicionador (HARVEY, 1996).

É possível distinguir os tipos de planejamento desenvolvidos nas últimas fases do capitalismo ao relacionar com os movimentos vigentes em cada período. Na fase industrial do capitalismo havia a relação com o movimento moderno, a inspiração racionalista conduziu a compreensão da cidade com um tecido urbano *uniforme* separado pelas funcionalidades de cada área (ARANTES, 2008). Com a globalização e o capital financeiro, o pós-modernismo influencia na ideia do tecido urbano fragmentado construído a partir de formas sobrepostas (HARVEY, 1992), contribuindo para que a especulação de terra fosse inserida nas grandes cidades (JAMESON, 1998).

A especulação imobiliária é indicada por Jameson (1998) como o equivalente da lógica do capital no domínio da produção de espaço urbano, de modo que tanto o dinheiro como a terra urbana são componentes essenciais neste sistema. A estas características devem ser somados a relação com a indústria promovida pelo entretenimento, em que há a produção de lugares visando o marketing urbano (ARANTES, 2008; PONTE, 2010).

Desta maneira, neste capítulo será analisado o histórico do planejamento urbano em Belém do Pará de acordo com a evolução dos planos de caráter racionalista até os planos que visam promover as paisagens urbanas criadas para promover a cidade. Mas, primeiramente vamos indicar como se sucedeu o planejamento urbano no Brasil, para então compreender a ação do Estado na capital paraense.

2.1 BREVE HISTÓRICO DO PLANEJAMENTO

A origem das questões que posteriormente suscitaram no planejamento urbano é referente aos desdobramentos que a cidade industrial trouxe. No início do século XIX surgiu a necessidade de refletir e de se conscientizar sobre as realizações da sociedade na

época (CHOAY, 1965), a cidade tornou-se objeto de estudo em diversas abordagens e modelos, sendo levantada a questão da necessidade de ordenamento do espaço de acordo com diversos objetivos. Os países periféricos passaram a adotar, cada vez mais, medidas que foram elaboradas nos países desenvolvidos para resolver os problemas gerados pelo sistema capitalista, de maneira tardia são apropriadas as soluções à medida que ocorre o processo de expansão do capitalismo (MONTE-MÓR, 2007).

No Brasil, ao lidar com as transformações econômicas provenientes da Crise de 1929 e da Segunda Guerra Mundial, na década de 30, compreendeu-se a necessidade de iniciar o processo de organização conforme acelerava o crescimento da industrialização (CARDOSO JR., 2011; FARIAS, 2004), de modo que tornava-se cada vez mais necessário o planejamento das cidades à medida que o Estado brasileiro se constituía (FARIAS, 2004).

O processo de urbanização das capitais brasileiras estava sendo impulsionado pelos incentivos de empresas nacionais e estrangeiras, em uma tentativa de estimular a economia urbana (CARDOSO JR., 2011). Em contraponto aos incentivos privados ocorreu o lançamento do Plano SALTE (1946-1950) que constituía na concepção da política de gastos na saúde, alimentação, transporte e energia entre o ano de 1950 e 1954. Em meio a uma crescente ideologia desenvolvimentista, o Estado tornava-se mais presente a partir da década de 50 (CARDOSO JR., 2011); e um dos principais exemplos foi a elaboração do Plano de Metas pelo governo de Juscelino Kubitschek (1956-1960) cujos principais objetivos eram o aumento de importações e a expansão industrial do Brasil, sendo por muitos considerado como o “marco inicial da experiência de planejamento no Brasil” (FARIAS, 2004, p. 51).

O planejamento urbano brasileiro passou por uma fase de autoritarismo-tecnocrático durante o período em que o Brasil esteve sob regime militar. Na década de 60, de acordo com o IBGE, o Brasil já possuía 45,08% da sua população habitando áreas urbanas, fazendo com que aumentassem os problemas urbanos, sobretudo nas metrópoles. Desta maneira, deu-se enfoque ao desenvolvimento das regiões metropolitanas (MONTE-MÓR, 2007) a partir da Lei Complementar nº 14/1973 que estabeleceu a criação de oito regiões metropolitanas, deliberando também a necessidade da elaboração de planos regionais que discorressem sobre saneamento básico, usos do solo, sistema viário, entre outras temáticas (BRASIL, 1973).

Apesar do planejamento de cima para baixo adotado pelo governo federal, na década de 70 era possível notar a difusão da ideia de participação popular nas decisões administrativas municipais, sendo uma tendência que se expandia pelo país (FARIAS, 2004). O início da década de 1960 é marcado pela retomada do debate sobre a Reforma Urbana no Brasil, que primeiramente foi discutido no Congresso de 1963 viabilizado pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil; neste momento, aos poucos os movimentos sociais se evidenciavam no ambiente político e tinham como objetivo enfrentar as desigualdades sociais em uma sociedade que lidava cada vez mais com os problemas urbanos (SAULE JR; UZZO, 2010).

No final dos anos 70, é a crise proveniente do setor industrial que colabora no aumento do apoio ao movimento pela Reforma Urbana em que a luta pelo direito à cidade surge em contraponto ao modelo excludente e espoliativo que existia (ROLNIK, 2012). O tema da reforma urbana é retomado num momento em que a população urbana cresceu de 55,97% (1970) para 67,69% (1980), isto é, em que só aumenta a pressão causada pela falta de infraestrutura mínima nas cidades, onde uma das principais consequências é a segregação urbana (SAULE JR; UZZO, 2010).

A década de 80 foi o momento de maior reação, com o surgimento de novos atores no cenário político, como organizações não-governamentais, lideranças sindicais e movimentos populares, e, sobretudo, com a Constituição Federal de 1988 que deu participação ao cidadão e autonomia aos municípios. Mas, apesar destes novos atores, os planos diretores que substituíram os Planos Nacionais de Desenvolvimento demonstravam dificuldades em promover o real envolvimento do cidadão, em função do caráter técnico que tais planos detinham (FARIAS, 2004).

2.1.1 Planejamento Estratégico

Segundo Farias (2004), após o ano de 1988 há o surgimento de duas tendências de planejamento no Brasil:

A primeira é a dos chamados Planos Estratégicos de Desenvolvimento [...], nos quais as reformas urbanas são empreendidas mais sob uma ótica econômica que social. [...] A outra vertente é representada por novos mecanismos de participação como o do Orçamento Participativo e o do Congresso da Cidade (FARIAS, 2004, p. 17-18)

A primeira tendência é uma consequência do modelo de planejamento adotado por Barcelona durante a preparação para as Olimpíadas de 1992, que por muitos é reconhecido como o ponto inicial da perspectiva de cidade-emprego (ARANTES, 2002; FARIAS, 2004). O planejamento adotado pela cidade catalã é, de acordo com Arantes (2002), uma renovação da fórmula americana de promover uma “planificação urbana que se autodenomina estratégica” (ARANTES, 2002, p. 25). A autora afirma que as características adicionadas nesta renovação, como o desenvolvimento da imagem da cidade e a exploração do seu capital simbólico, tornaram a experiência de Barcelona como exemplo a ser seguido em outros países, sobretudo na América Latina (ARANTES, 2002). A segunda tendência segue o modelo de planejamento democrático ou participativo, que busca proporcionar o debate entre gestores e população sobre questões municipais, regionais ou de governo, como o orçamento (FARIAS, 2004).

Compreender a *cidade como empreendimento* é como Peter Hall (1988) denomina a ação que se desenvolveu no planejamento durante os anos 80, e que posteriormente acabou resultando nas medidas adotadas em Barcelona. Para Castells e Borja (1996), este posicionamento surgiu em função da grande recessão da década de 1970 com o intuito de atrair investimentos e produzir empregos, sendo compactuado entre os principais atores sociais que eram necessários para promover a cidade. Os autores afirmam que esta articulação entre instituições políticas e sociedade resultam numa cidade que consegue se pronunciar melhor como ator social, como uma metáfora da empresa privada.

Para Vainer (2002), uma das principais questões do planejamento estratégico é a inserção das cidades em uma lógica de competição, baseada em uma estrutura com três abordagens: “a cidade é uma mercadoria, a cidade é uma empresa, a cidade é uma pátria” (VAINER, 2002, p. 77). Na abordagem da cidade como mercadoria, observamos a necessidade da cidade se tornar um lugar inovador e charmoso para poder atrair visitantes que consumam o que ela tem a oferecer (HARVEY, 1996), e para que isso ocorra os agentes econômicos são mobilizados para proporcionar infraestruturas modernas e melhorias na qualidade de vida e segurança pública (CASTELLS; BORJA, 1996). Com o mesmo objetivo é realizada a adesão ao *city marketing* para promover a cidade no mercado do turismo, de modo que ocorra a valorização da imagem da cidade com o intuito de atrair investimentos e assim, aumentar a quantidade de visitantes. Uma das características do planejamento estratégico é a articulação dos mais complexos atores

sociais e é nesta abordagem que vemos de maneira mais clara a necessidade da cooperação público-privada (CASTELLS; BORJA, 1996).

O planejamento estratégico é voltado ao mercado, de modo que para tornar a cidade mais competitiva, o governo a submete a condições e desafios similares aos enfrentados por empresas (VAINER, 2002). A cidade passa a adotar a identidade de empresa, dotada de um protagonismo no processo da transformação urbana que preocupa Harvey (1996):

A reificação (a coisificação) da cidade, quando combinada com uma linguagem que vê o processo urbano mais como um aspecto ativo do que passivo do desenvolvimento político-econômico, coloca sérios problemas (HARVEY, 1996, p. 50-51)

Para Harvey (1996), não deve ser apenas um agente ativo com a maior responsabilidade sob a urbanização, mas sim, um processo social com uma diversidade de agentes interagindo no espaço. Vainer (2002) também atenta para outra possível dificuldade nesta analogia de cidade como empresa, a transposição do planejamento estratégico do seu lugar comum (gestão privada) para o ambiente urbano (poder público), salientando a importância dos critérios de escolha dos instrumentos de gestão e objetos de ação.

Para que o *empresariamento* (HARVEY, 1996) da cidade se estabilize e se mantenha coeso, de acordo com Vainer (2002), é preciso que a cidade esteja unificada em relação a proposta do planejamento estratégico. Ao tratar a cidade como mercadoria, é necessário primeiramente instaurar a imagem a ser vendida aos seus habitantes. O autor cita Bourdieu para explicar esta visão da cidade como unidade:

Enquanto se discute se as cidades competem ou não, e o que elas desejam, aceita-se, como natural, a instauração da cidade como sujeito – sujeito simples, coeso, sem qualificação. Por um ato de nomeação, como diria Bourdieu, pretende-se instaurar socialmente a existência daquilo que no discurso, *a priori*, se supôs existente (VAINER, 2002, p. 91)

É instaurado um sentimento quanto aos elementos que promovem esta nova imagem da cidade a ser vendida, deste modo, a cidade passa a ser tratada como uma pátria (VAINER, 2002). Para Castells e Borja (1996), a principal força do planejamento estratégico é justamente construir um consenso público sobre o que a cidade representa,

algo derivado da cultura cívica e do patriotismo da cidade, e é a partir dessa construção que será possível mobilizar os agentes urbanos para concretizar as ações do planejamento.

A busca por esta identidade local é entendida por Harvey (1996) como um meio de entrada para mecanismos de controle social, como a conhecida fórmula do pão e circo; para o autor, o surgimento de uma ideologia de lugar e comunidade contribui para a propagação da política de gestão urbana que inflama a ideia da competição entre as cidades.

A *fórmula* do planejamento estratégico começou a ser instaurada como resposta à crise. Com o notório exemplo de Barcelona, o planejamento estratégico foi visto como a fórmula necessária para o soerguimento econômico das cidades. A crise foi utilizada como elemento de convencimento da população sobre projetos e estratégias que não contemplavam os “segmentos de escassa relevância estratégica” (VAINER, 2002, p. 90), a adoção de um planejamento que promovia a despolitização da cidade foi realizado sob a égide que era o único modo de lidar com as mudanças na economia (VAINER, 2002).

Os projetos realizados nas cidades promovem a sua nova imagem, com a instituição de lugares e cenários que vendem a cidade de acordo com os compradores que o posicionamento estratégico busca atrair. Deste modo, as estratégias que deveriam ter participação da população na prática apresentam tomadas de decisão dando preferência aos atores com maior influência na esfera econômica (SABOYA, R., 2008; SILVA, E., 2012).

Outra crítica a instauração do planejamento estratégico nas cidades brasileiras é o contexto dos projetos construídos, que muitas vezes funcionam como cenários que destoam da realidade urbana, escondendo os problemas urbanos do seu entorno e contribuindo com o processo de gentrificação por não englobar os atores sociais da cidade (SABOYA, R., 2008; SILVA, E., 2012).

O planejamento estratégico foi adotado nas últimas décadas na gestão urbana de Belém a fim de aumentar a perspectiva do turismo e, consequentemente, desenvolver a economia da cidade; sendo que a incorporação deste posicionamento foi mais forte na esfera do Governo do Estado do Pará, que o adotou desde os anos 1990. É interessante observar o modo em que o planejamento e gestão do meio urbano foi evoluindo desde os planos racionalistas e conservadores até os planos que atualmente compactuam com este posicionamento estratégico para promover a economia urbana.

2.2 SUPERPLANOS

Na década de 70 a Companhia de Desenvolvimento e Administração da Área Metropolitana de Belém (CODEM) foi criada pela Prefeitura Municipal de Belém e, em face à criação da RMB pela Lei nº 14/1973, este órgão foi responsável por criar planos que lidassem com os problemas metropolitanos, de modo que fosse possível realizar diagnósticos para que guiassem o planejamento desta região (IPEA, 2015). Provenientes destas medidas, destacamos dois planos: o Plano de Desenvolvimento da Grande Belém (PDGB) e o Plano de Estruturação Metropolitana (PEM). Estes são designados por Villaça (1999) como *superplanos*, sendo que a sua relevância histórica é considerada mais importante que o seu conteúdo técnico (IPEA, 2014).

No ano de 1975, a CODEM foi responsável pelo desenvolvimento do Plano de Desenvolvimento da Grande Belém (PDGB) através da consultoria da Desenvolvimento e Sistemas S/A. A maior problemática que o PDGB se refere é a cidade ter expandido de modo desordenado e extensivo, se posicionando como meio de correção da urbanização *distorcida* de Belém (CODEM; BNH; DS, 1975). O plano se limita ao discorrer principalmente sobre as diferentes possibilidades de expansão da cidade, utilizando como base diagramas teóricos, como o modelo de círculos concêntricos do sociólogo Ernest Burgess, para abordar o crescimento da cidade (IPEA, 2014).

Por uma compreensão proveniente de lutas pelo direito à cidade, o plano reconhece que a população que ocupa estas áreas não deve ser reassentada para locais distantes de onde estabeleceram as suas dinâmicas sociais:

É preciso, assim, criar condições para que esta população continue residindo próximo aos locais de trabalho e onde já estabeleceu raízes, em termos de hábitos, vizinhança, etc. Os próprios órgãos responsáveis pela política nacional de habitação reconhecem atualmente que os problemas sociais e econômicos gerados pela transferência da população para locais desprovidos de infraestrutura e deslocados em relação aos seus centros de interesse (...) têm se revelado maiores que os que pretendiam resolver (CODEM; BNH; DS, 1975, vol. 1, tomo 2, p. 83)

No entanto, ao determinar as diretrizes de expansão e urbanização, o plano designa que devido as dificuldades em promover a reurbanização de acordo com o crescimento

populacional seria necessário estudar alternativas para diminuir o adensamento das áreas centrais da cidade:

Mesmo que a renovação se estabeleça em períodos de tempos hábeis, ainda assim, pelos próprios padrões e diretrizes de ocupação a serem estabelecidos e exigidos, as áreas assim disponíveis serão insuficientes para atender ao crescimento urbano (CODEM; BNH; DS, 1975, vol. 1, tomo 1, p. 252)

Assim, houve a formulação de propostas (Figura 14) para amenizar as áreas adensadas e promover a expansão da cidade (IPEA, 2014). Segundo o plano, o modo mais indicado para diminuir os problemas relacionados às áreas ocupadas seria promover a expansão da forma urbana através da transferência da população das baixadas para novos vetores no tecido urbano em direção aos distritos de Ananindeua e Icoaraci.



Figura 14: Propostas para expansão de Belém. Fonte: CODEM; BNH; DS, 1975)

Sobre a orla da cidade, o PDGB discorre sobre o Plano Diretor Decenal Portuário que trouxe conclusões sobre o Porto comercial de Belém e a possibilidade de expansão a longo prazo. Elaborado entre 1972 e 1973 por um consórcio de consultoras especializadas, foram destacadas três deficiências na infraestrutura portuária, sendo estas: a) o dimensionamento limitado das áreas disponíveis na retaguarda do porto; b) algumas áreas com pouca profundidade das águas; c) dificuldade em promover a dragagem do leito para aumentar a profundidade. Logo, a partir deste diagnóstico foi recomendado que não fosse promovida a expansão do porto existente, e sim, criar uma nova unidade portuária em uma nova localização que pudesse atender as necessidades portuárias (CODEM; BNH; DS, 1975). O plano cita a probabilidade da instalação de um porto na Vila do Conde (município de Barcarena-PA) em função da presença de usos industriais e de características naturais que permitiriam tal projeto, como o calado natural de 12 metros (enquanto no porto de Belém havia áreas menores de 4,5 m).

Em relação aos atracadouros fluviais existentes na cidade de Belém, a Companhia das Docas do Pará promoveu estudos para promover melhorias nas instalações de acostagem fluvial; dentre as conclusões, foi apontado que apenas alguns portos, como o Porto do Sal e o Porto Municipal de Icoaraci, possuíam condições razoáveis de acostagem, além da carência da acessibilidade de veículos e da necessidade de desapropriar algumas áreas para instalar a infraestrutura portuária indicada. Deste modo, duas soluções indicadas para estas considerações, a primeira foi considerar que certas instalações portuárias, como a da Rua dos Mundurucus e a da Rua Caldas Brito, deveriam ser transformadas em portos particulares, e na segunda houve a sugestão da polarização das movimentações portuárias em dois trechos, um na margem do rio Guamá e outro na baía do Guajará.

[...] em dois polos, um no rio Guamá, no trecho da margem que começa na confluência da passagem São Lázaro com a Av. Bernardo Sayão, até a Passagem João de Deus com a citada avenida (500 m) e outro na Baía do Guajará entre o igarapé do Una até a embocadura de um braço secundário do citado igarapé (340 m) (CODEM; BNH; DS, 1975, p. 90)



Figura 15: Indicação dos dois polos de atividades portuárias sugeridos pelo PDGB. Fonte: Google Earth (Editado), 2018

Todavia, não houve a implementação das diretrizes do PDGB em Belém, mas suas análises foram utilizadas como referência aos planos que surgiram posteriormente (FARIAS, 2004), uma vez que o posicionamento racionalista continuaria sendo adotado em função do caráter tecnicista das medidas governamentais deste período. O planejamento urbano realizado sob o ideal modernista concentrava-se na criação de planos de alcance metropolitano, com propostas relacionadas a funcionalidade e eficiência da cidade (HARVEY, 2008), em que a base era a criação de vias arteriais para expansão urbana e a delimitação das zonas urbanas de acordo com os usos do solo (ARANTES, 2008).

Em 1980, o Plano de Estruturação Metropolitana (GEOTÉCNICA; CODEM; SEPLAN, 1980) discorre sobre como as condições de vida nas áreas metropolitanas passavam pelo processo de deterioração que, por sua vez, se alastrava em diversos níveis. E, em vistas de controlar as consequências do desenvolvimento da RMB, de modo que ocorresse a ampliação do espaço metropolitano e minimização das tensões sociais, houve o desenvolvimento de estratégias que envolviam principalmente a distribuição das atividades urbanas no espaço da cidade.

Desta maneira, o PEM sugere um modelo policêntrico com o objetivo de criar subcentralidades econômicas e distribuir espacialmente elementos estruturais básicos, como emprego e sistema viário (PONTE; RODRIGUES, 2015; IPEA, 2014).

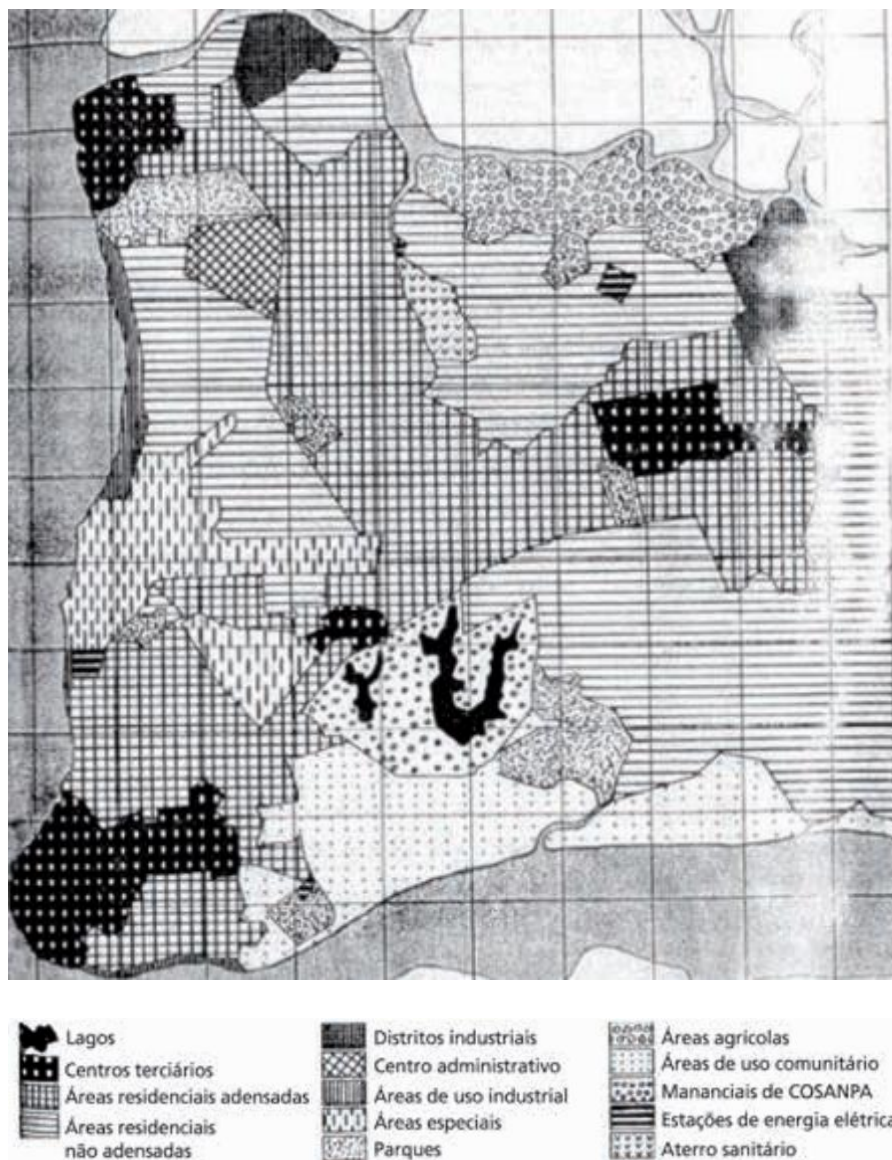


Figura 16: Zoneamento elaborado pelo PEM (1980). Fonte: GEOTÉCNICA; CODEM; SEPLAN

O PEM propõe um zoneamento distinguindo os usos do solo em zonas homogêneas, sendo que a ocupação da população teria o traçado viário como eixo. O Plano de Uso do Solo Urbano da RMB, realizado através da elaboração de matrizes de análises para caracterizar as relações econômicas e sociais desenvolvidas no ambiente, demonstra o caráter tecnicista em que o PEM foi formulado (IPEA, 2014), assim como o Modelo do Uso do Solo, que teria a finalidade de distribuir espacialmente a população e os empregos seguindo informações como o tipo de emprego, a rede de transporte coletivo e a distância ao centro metropolitano (GEOTÉCNICA; CODEM; SEPLAN, 1980).

O PEM reconhece que a densidade de usos na orla de Belém cria um impedimento na integração do território metropolitano com os cursos d'água, o que também é

influenciado pela falta de recursos das instalações portuárias existentes e acaba por impossibilitar a existência de sistema alternativo de transporte urbano. Logo, há a sugestão de ocupação de novas áreas com o intuito de promover integração:

A “conquista” de novas áreas de ocupação com funções urbanas permitirá uma nova concepção nas formas de integração entre as estruturas naturais (rios, igarapés) e as estruturas culturais (ocupações urbanas) no sentido de viabilizar uma melhor acessibilidade intra e inter-regional, seja em termos de transporte de carga, seja em termos de transportes de passageiros (GEOTÉCNICA; CODEM; SEPLAN, 1980, p. 147)

Sobre as atividades de lazer e turismo, o PEM somente indica que há potencialidades destes usos nas ilhas de Caratateua e Mosqueiro. O plano é limitado por ser desenvolvido em uma escala metropolitana que não abrange as dinâmicas sociais desenvolvidas em escalas menores de apropriação do espaço, de modo que as áreas de ocupação da orla são compreendidas principalmente pelo seu adensamento de usos que, de acordo com o PEM, devem ser distribuídos espacialmente.

De acordo com Harvey (2008), este tipo de planejamento segue a ideia modernista da busca por moldar o espaço seguindo um objetivo social. Contudo, é importante salientar que o adensamento populacional criticado no PEM possui sua construção ligada a processos complexos de interação social (HARVEY, 2008), que provavelmente foram desconsiderados na busca pela *conquista* o espaço metropolitano (GEOTÉCNICA; CODEM; SEPLAN, 1980). Apesar de não ter sido implementado, o PEM foi utilizado como base na elaboração de um conjunto de Leis Urbanísticas, como a Lei do Parcelamento do Solo e Lei de Edificações (FARIAS, 2004).

Estes *superplanos* exemplificam um período político em que as ações de planejamento ignoravam as questões sociais quanto à democratização do direito à cidade (PONTE; RODRIGUES, 2015), além de mostrar a perspectiva tecnicista sobre o planejamento urbano da época. Apesar do PDGB (CODEM; BNH; DS, 1975) e do PEM (GEOTÉCNICA; CODEM; SEPLAN, 1980) não terem transformado diretamente o espaço urbano da RMB, serviram como catalisadores de mudanças uma vez que influenciaram as diretrizes de planejamento urbano que surgiram posteriormente (IPEA, 2015).

2.3 PLANOS DIRETORES

Depois da promulgação da Constituição Federal de 1988 houve a elaboração do Plano Diretor do Município de Belém de 1993 (BELÉM, 1993) que representa o início da nova perspectiva do Estado sobre como instituir o planejamento e gestão da cidade. A realização e discussão sobre o plano ocorreu durante o mandato de Augusto Rezende⁶ (1990-1992), contudo, a sua promulgação ocorreu somente no ano de 1993, já no mandato de Hélio Gueiros (Partido da Frente Liberal). O Plano tinha como principais objetivos melhorar o desenvolvimento urbano e a qualidade de vida dos habitantes e usuários da cidade. Nele, foi determinado que seria necessário o trabalho em conjunto das três esferas do Governo (Federal, Estadual, Municipal) para articular planejamento e gestão, sendo que há a instituição da Secretaria Municipal de Coordenação Geral do Planejamento e Gestão para atuar como órgão central de auxílio para formular e acompanhar as políticas públicas designadas pelo Plano.

O Plano leva em consideração os vazios urbanos para expandir a cidade, mas também apoia o adensamento de área construída onde já houver edificações, levando em consideração, principalmente, a infraestrutura para circulação em Belém. Além da criação de subcentralidades, discutida anteriormente no PEM, que é idealizada para descentralizar as atividades no meio urbano, há a busca pela viabilização de moradias parcialmente subsidiadas pelo poder público em face de prover habitação digna à população.

Sobre o zoneamento proposto pelo Plano:

§ 2º São instituídos dois zoneamentos definidores da outorga onerosa: o que estabelece a distribuição do direito de acesso aos estoques de potencial construtivo a serem outorgados onerosamente, e o que estabelece os próprios estoques. § 3º Haverá um zoneamento específico que estabelece o estoque de potencial construtivo a ser outorgado onerosamente. A distribuição do direito de acesso a esse estoque é definido pelos demais tipos de zonas: I - zona urbana, de expansão urbana e rural; II - zonas adensáveis até o coeficiente básico e acima do coeficiente básico; III - zonas especiais; IV - zonas ordinárias; V - as operações urbanas (BELÉM, 1993, p.13)

⁶ Vice-prefeito no mandato de Sahid Xerfan (iniciado em 1988), assumiu a prefeitura no ano de 1990 quando houve a renúncia do cargo pelo então prefeito para disputar o governo do estado.

Desta maneira são instituídas diversas zonas que dispõe sobre a acessibilidade ao potencial construtivo, segundo Lima (1994), há o zoneamento do estoque de potencial construtivo e o zoneamento do direito de acesso ao potencial construtivo, sendo que neste é promovido um zoneamento específico que dispõe sobre zonas que diferem em quesitos como sua área de influência (rural e urbana), tipo de adensamento e pela possibilidade de serem direcionadas a operações urbanas.

O Plano Diretor de 1993 também foi responsável pela proposta de resgatar as raízes ribeirinhas da população belenense através da construção de equipamentos públicos voltados ao uso do lazer, através da criação de “janelas para o rio”. De acordo com o Art. 144, que dispõe sobre as diretrizes da política de produção das atividades de comércio e serviços, é proposto “resgatar áreas da orla fluvial de Belém para uso coletivo, com a criação e ampliação de ‘janelas’ para o rio Guamá e para baía do Guajará” (BELÉM, 1993, p. 34). O fomento ao turismo é o principal cenário trabalhado no Plano Diretor de 1993 para a orla de Belém, o Artigo 25 prevê a elaboração de medidas a diferentes prazos, com o intuito de beneficiar o aproveitamento turístico desta área da cidade a partir da criação de novos postos voltados ao atendimento aos turistas e da realização de melhorias em áreas de interesse turístico (BELÉM, 1993).

A partir da segunda metade da década de 90 e nos anos 2000, para Goulart et al (2016), eram mais visíveis as transformações nas políticas públicas de planejamento do país. Com o crescimento de experiências participativas, Goulart et al (2016) pontua três inovações que contribuíram nesta transição da gestão e planejamento: a) maior autonomia dos municípios com a Constituição de 1988; b) regulação da política urbana com os Artigos 182 e 183 da Constituição de 1988, depois com o surgimento do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001); c) formação do Ministério das Cidades em 2003.

Após quinze anos do primeiro Plano Diretor houve a elaboração do Plano mais recente da cidade de Belém, o Plano Diretor do Município de Belém de 2008 (BELÉM, 2008) que visa, além do desenvolvimento urbano e melhoria na qualidade de vida, o desenvolvimento das atividades econômicas através de gestão democrática, em que há a participação da população conforme o Estatuto da Cidade. O Plano divide a cidade em duas Macrozonas, a Macrozona do Ambiente Urbano (MZAU) e a Macrozona do Ambiente Natural (MZAN), tendo como referência os ambientes urbano e natural; e, por sua vez, estas zonas foram divididas em sete Zonas de Ambiente Urbano (ZAU) e três Zonas de Ambiente Natural (ZAN), conforme Figura 16 (BELÉM, 2008).

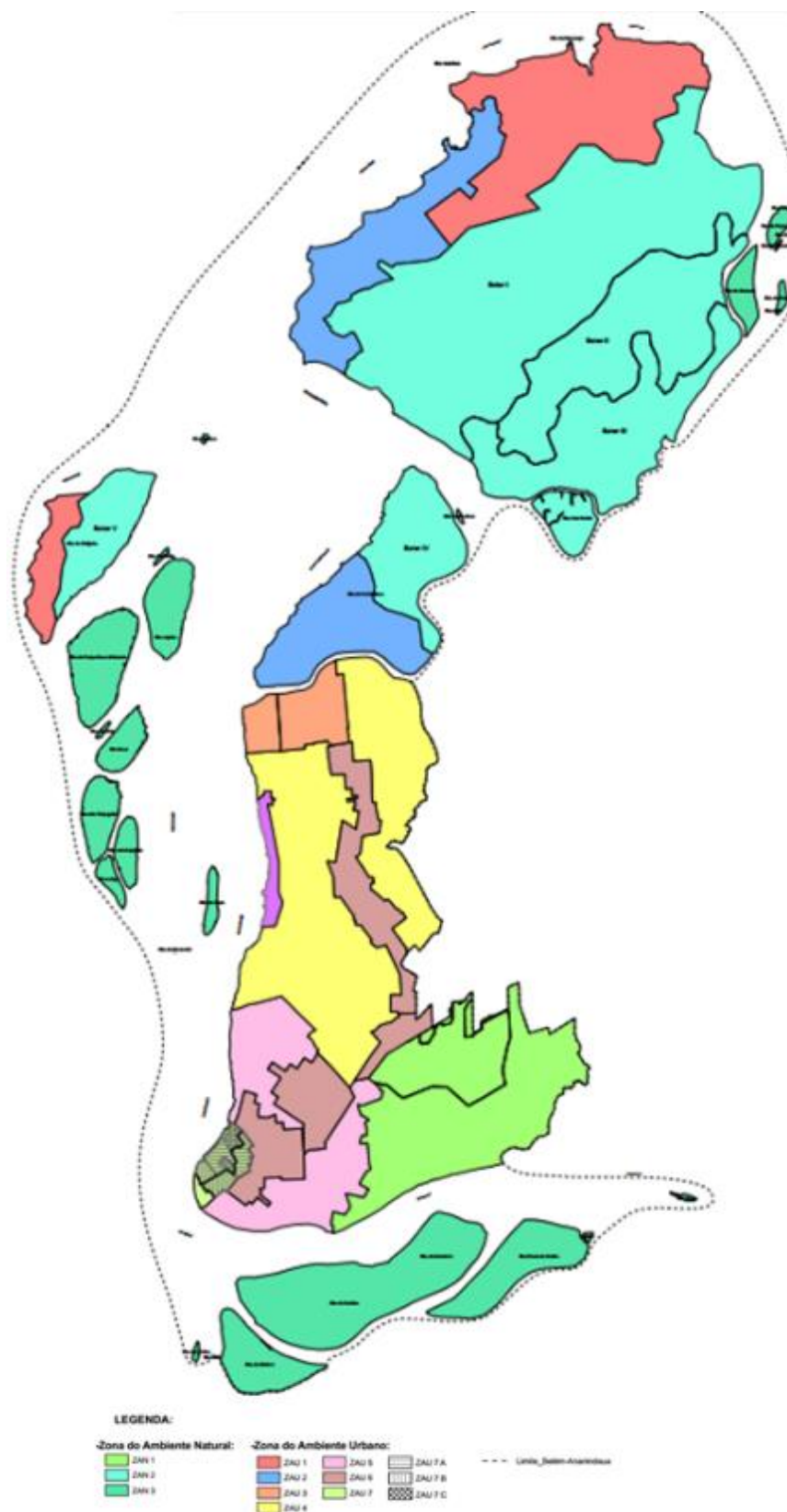


Figura 17: Zoneamento do Plano Diretor do Município de Belém de 2008. Fonte: Belém, 2008

A ZAU 7 é constituída principalmente pelas áreas centrais da cidade, sendo subdividida em três setores; a parte que é constituída principalmente pela orla fluvial é o

setor III, em que há “ocupação desordenada” e precariedade na infraestrutura, logo, por tais motivos, as principais diretrizes são a recuperação de áreas degradadas, a ampliação da infraestrutura urbana e o incentivo de atividades turísticas e culturas (BELÉM, 2008). Os objetivos para esta zona culminaram em mudanças no espaço urbano da orla que serão discutidos posteriormente nesta pesquisa, bem como os oriundos da ZAU 5, que implica uma zona que apresenta alta densidade populacional com ocupações precárias em áreas com risco de alagamento.

A ZAU 5 tem como principais diretrizes promover a regularização fundiária e a implementação de equipamentos públicos e espaços de lazer (BELÉM, 2008). Esta área abrange parte da orla fluvial que abriga um número expressivo de atividades portuárias, além da ocupação no entorno dos cursos d’água e canais que, de acordo com o Plano Diretor, justificam a necessidade de requalificação urbana.

O Plano Diretor do Município de Belém de 2008 (BELÉM, 2008) apresenta modelos urbanísticos para promover o ordenamento territorial quanto ao uso do solo da RMB. Sobre as disposições que afetam a área da orla da cidade, salientamos dois aspectos que demonstram contradição na produção do espaço urbano, que são a previsão de empreendimentos de impacto na área e a proibição de habitação multifamiliar, como podemos observar:

Art. 54. Nas Zonas de Uso Misto, nos Corredores de Tráfego e nos Corredores de Comércio e Serviço, as atividades potencialmente geradoras de incômodo à vizinhança, classificadas no nível 1, ficarão dispensadas da análise de localização.

Art. 55. Empreendimentos de impacto são aqueles potencialmente causadores de alterações no ambiente natural ou construído, ou sobrecarga na capacidade de atendimento de infraestrutura básica, quer sejam empreendimentos públicos ou privados, habitacionais ou não habitacionais (BELÉM, 2008, p. 15)

[...]

§ 1º. Quando o terreno ou lote possuir a área mínima estabelecida no modelo e não atingir a dimensão mínima prevista para a testada, utilizar-se-á o modelo adequado correspondente a dimensão da testada desde que o mesmo seja aplicável à zona em questão e ao uso pretendido, exceto no caso de habitação multifamiliar (BELÉM, 2008, p. 16)

Os empreendimentos de impacto são os com área de construção acima de 20.000 m², como shopping centers e terminais de transporte. E, além destas disposições que afetam diretamente o espaço urbano da orla, apontamos os Corredores de Tráfego existentes na área, como a Rua do Arsenal e a Rua Doutor Assis que, por sua vez, ainda estão localizadas no Centro Histórico e entorno (BELÉM, 1999). Entretanto, na legislação não há a mesma aceitação ao tratar das unidades de habitação multifamiliar que não se encaixam nos modelos urbanísticos determinados, apesar destas determinarem um menor impacto no espaço urbano em relação aos empreendimentos destacados.

Esta contradição expõe como o Plano Diretor de 2008 apresenta uma dualidade na concepção de orla, de modo que a orla idealizada pelo plano necessita de valorização paisagística e requalificação das áreas *degradadas* pelo adensamento populacional na orla existente. Como podemos observar nos seguintes extratos do plano:

Art. 8º São diretrizes da Política de Desenvolvimento Econômico do Município:
[...]

XVIII - requalificar as áreas de orlas do Município de Belém, estabelecendo as atividades sócioeconômicas e os usos compatíveis com o desenvolvimento humano e a preservação do meio ambiente (BELÉM, 2008, p.5-7)

Art. 75 São diretrizes do ordenamento territorial do Município de Belém:
[...]

VIII - ordenar a ocupação verticalizada nas orlas fluviais e nas áreas de baixadas (BELÉM, 2008, p.42)

Art. 81 São diretrizes da Macrozona do Ambiente Urbano (MZAU):
[...]

II - resgatar áreas da orla fluvial, das praias e margens dos cursos d'água, objetivando a proteção e preservação do meio ambiente (BELÉM, 2008, p.45)

§7º. A ZAU 7 – Setor III, é uma zona de orla fluvial, caracteriza-se pela presença de ocupação desordenada, habitações e infraestrutura precárias, presença de atividades portuárias privadas tradicionais, degradação ambiental, risco social e presença de edificações históricas.

§8º. A ZAU 7 – Setor III tem como objetivos:
[...]

II - reordenar e qualificar a infraestrutura urbana e as edificações;

III - incentivar as atividades turísticas e culturais;

IV - desestimular o uso habitacional;

V - eliminar a situação de risco das áreas de ocupação precária.

§9º. São diretrizes da ZAU 7 – Setor III:

I - recuperar áreas degradadas, livres ou ocupadas, potencializando as suas qualidades paisagísticas;

II - requalificar e ampliar a infraestrutura urbana, especialmente para o desenvolvimento de atividades turísticas, culturais, de esporte e lazer (BELÉM, 2008, p.58)

Para Ponte (2015), as diretrizes do plano apresentam dois pontos principais, o primeiro é o uso do modelo de renovação urbana em áreas consolidadas da cidade, referente ao posicionamento do planejamento estratégico, e o segundo, a utilização da pobreza urbana situada em áreas que necessitam de recuperação ambiental, de modo que seja ratificado o reassentamento da população para promover intervenções urbanas.

Tais características incentivam a ação imobiliária em terras que terão o seu valor aumentado após a mudança no uso de solo, sendo esta prática, segundo Jameson (1998), a prevalecente na sociedade atual; afinal, a especulação imobiliária é necessária para justificar os desdobramentos econômicos da renovação urbana, isto é, agindo como o *balão* que sustenta o *tijolo* dos investimentos na cidade (JAMESON, 1988; PONTE, 2015). Desta maneira, compreendemos como nos dias atuais é cada vez mais essencial a parceria público-privado para promover intervenções urbanas em grande escala (HARVEY, 1996).

2.4 LEGISLAÇÃO COMPLEMENTAR

É necessário realizar um pequeno recorte na linha temporal do planejamento urbano da RMB exposta nesta pesquisa para inserir a Lei Complementar de Controle Urbanístico - LCCU (BELÉM, 1999). Ao final da década de 90 foi divulgado um dos principais instrumentos da política de desenvolvimento e expansão urbana de Belém, sendo que a LCCU foi elaborada no período entre o Plano Diretor de 1993 e o Plano Diretor de 2008 pelo poder municipal e é direcionada principalmente à ação dos agentes imobiliários na cidade, responsáveis por produzir, apropriar-se e consumir o espaço urbano.

A LCCU foi feita para regulamentar o Plano Diretor de 1993 e, desta forma, trouxe uma relevante modificação sobre a instituição da Outorga Onerosa do Direito de Construir⁷ anteriormente estabelecida pelo Plano Diretor de 1993 que, por sua vez, havia instituído para toda a extensão da cidade o mesmo coeficiente de aproveitamento básico (COSTA; DOURADO JUNIOR, 2016). As diretrizes do zoneamento da LCCU estão de acordo com a proposta de estruturação e zoneamento do Plano Diretor do Município de Belém de 1993, trabalhando com parâmetros ambientais e de configuração espacial:

Art. 29. As Zonas Urbanas e de Expansão Urbana são constituídas de Zonas Ordinárias (ZO), conforme MAPA 02, Anexo 09 desta Lei.

§ 1º. Constituem Zonas Ordinárias as Zonas Habitacionais (ZH), as Zonas de Uso Misto (ZUM), as Zonas de Serviços (ZS), as Zonas de Preservação Ambiental (ZPA) e as Zonas Industriais (ZI).

§ 2º. A área do Centro Histórico e entorno tem seu zoneamento ordinário definido pela Lei n 7.709, de 18 de Maio de 1994 (BELÉM, 1999, p. 10)

Como mencionado, a LCCU veio com o objetivo de distribuir os níveis de adensamento da cidade, de modo que o seu Art. 64 faz referência a proposta das Zonas Adensáveis:

Art. 64. As Zonas Ordinárias são classificadas em Zonas Adensáveis até o Coeficiente de Aproveitamento Básico (ZACB) e em Zonas Adensáveis Acima do Coeficiente Básico (ZAOO).

§ 1º. As Zonas Adensáveis até o Coeficiente Básico - ZACB são aquelas cujas características físicas do sítio, carências quanto ao atendimento da infra-estrutura e condições ambientais básicas não permitem Maior adensamento.

§ 2º. As Zonas Adensáveis Acima do Coeficiente Básico - ZAOO são aquelas cujas características físicas do sítio, a capacidade de atendimento da infra-estrutura básica instalada e as condições ambientais permitem a ampliação do

⁷ “A Outorga Onerosa é um dos instrumentos regulamentados pelo Estatuto da Cidade, apesar de já ser utilizada em muitos municípios antes mesmo da aprovação do EC. [...]refere-se à concessão emitida pelo Município para que o proprietário de um imóvel edifique acima do limite estabelecido pelo coeficiente de aproveitamento básico, mediante contrapartida financeira a ser prestada pelo beneficiário. O Coeficiente de Aproveitamento Básico é um índice que indica o quanto pode ser construído no lote sem que a edificação implique numa sobrecarga de infraestrutura para o Poder Público” (SABOYA, 2008) Disponível em: <<https://urbanidades.arq.br/2008/03/outorga-onerosa-do-direito-de-construir/>>

espaço construído e do adensamento acima do coeficiente básico até o nível definido por esta Lei (BELÉM, 1999, p. 17)

Segundo o Mapa 02 da LCCU, que indica o zoneamento proposto com as Zonas Ordinárias e as Zonas Adensáveis (Figura 17) de acordo com as alterações da Lei nº 8210/2002, podemos visualizar que as Zonas de Outorga Onerosa – ZAOO que abrangem o espaço urbano da orla são as respectivas ao antigo núcleo urbano do Distrito de Icoaraci, o bairro do Cruzeiro, e à uma parcela do bairro do Jurunas em Belém, nas proximidades do Centro Histórico de Belém.

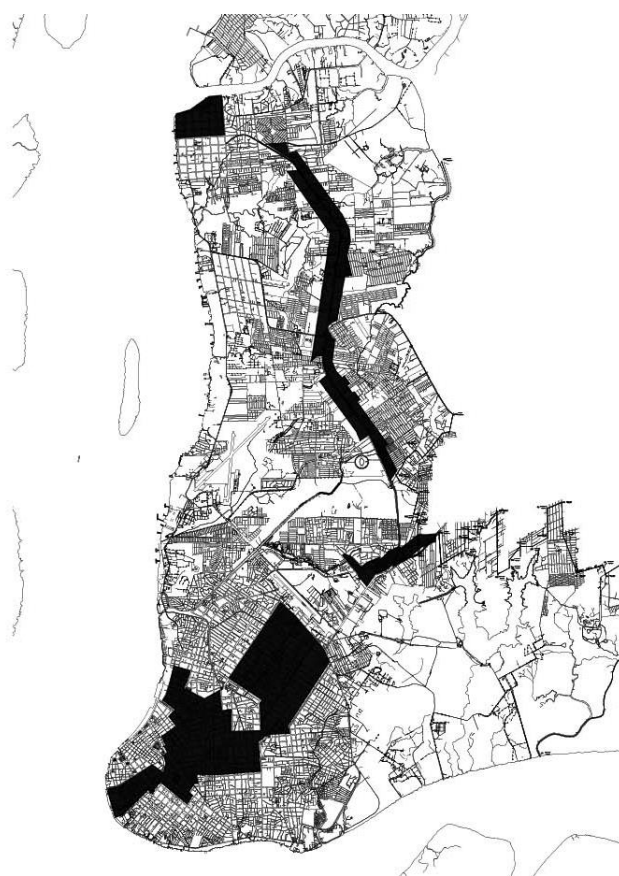


Figura 18: Zonas de Outorga Onerosa (ZAOO) de acordo com o Mapa 02 do Anexo 09 da LCCU. Fonte: BELÉM, 1999 (Editado pela autora).

O zoneamento da Figura 18 também corresponde às informações do Mapa 02 da LCCU e encontra-se de acordo ao Plano Diretor do Município de Belém de 1993, desta maneira, as Zonas Ordinárias que abrangem a orla fluvial são: ZS-c, ZS-b, ZUM 3-b, ZH 2-d, ZUM 1, ZH 2-c, ZI 1, ZS-a, ZH 2-a, ZUM 4, ZUM 3-a, e ZI 2 (BELÉM, 2003). Além disso, um dos instrumentos mais relevantes que a LCCU trouxe foi o Quadro dos Modelos Urbanísticos, que busca a qualidade ambiental do espaço urbano ao assegurar a

estruturação urbana de acordo com os usos do solo aplicados no zoneamento proposto pelo plano diretor em vigência; nas Figuras 20, podemos visualizar os modelos urbanísticos referentes ao zoneamento proposto pelo Plano Diretor de 1993, e nas Figuras 21 e 22, os modelos de acordo com as zonas do Plano Diretor de 2008.

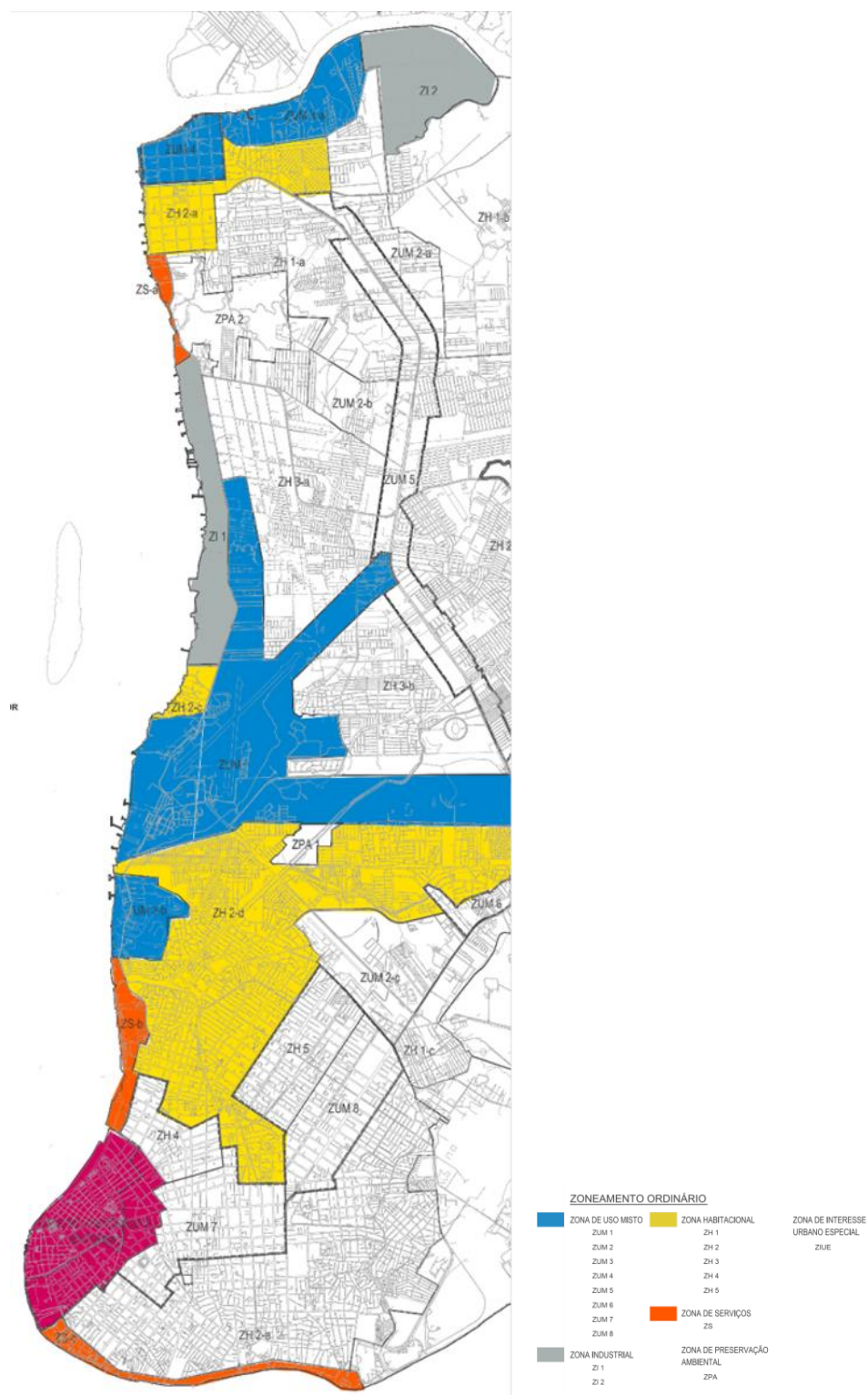


Figura 19: Zonas ordinárias que abrange a orla fluvial. Fonte: BELÉM, 2003 (Editado pela autora)

CA TEGO RIA DE USO	MO DELO	ÁREA DO LOTE m² min./máx.	TESTADA DO LOTE M Mínima	AFASTAMENTOS			COEFICI ENTE DE APROVEI TAMENTO máximo	TAXAS			OBSERVAÇÕES
				FRONTAL m mínimo	LATERAL m mínimo	FUNDOS m mínimo		OCU PAÇÃO P/ SE- ÇÃO TRANS VERSAL máxima	OCU PAÇÃO máxima	PER MEABILI ZAÇÃO mínima	
#	M0	- / < 125	-	-	-	-	1,8	-	0,9	-	Permitido compor os usos habitacionais, de comércio varejista e de serviço.
Habitação	M1	125 / -	-	-	-	-	1,4	-	0,70	-	Permitir compor com comércio varejista e serviço.
	M2	360 / -	12	5	1,5 para H≤13,00m; 2,0 para H≤22,00m; 2,5 para H>22,00m	3	1,4	0,70	0,50	0,20	Obrigatório o pavimento térreo em pilotis, admitindo-se a vedação de no máximo 50% da área de projeção. Tratando-se de habitação de interesse social, será admitida a vedação de até 70%, inclusive para fins habitacionais, desde que, destinada a lazer, área coberta equivalente a no mínimo 20% da área do pavimento térreo. Permitido compor com comércio varejista e serviço até a altura de 5,00m para M2, M3 e M4 e até a altura de 7,00m para M5 e M6, ficando o pavimento em pilotis entre os usos de habitação e os de comércio / serviço.
	M3 (*)	400 / -					2,0				
	M4	450 / -					2,5				
	M5	600 / -	15			5	3,3				
	M6	750 / -					3,8				
Comércio e Serviço	M7	125 / 375	-			-	-				
	M8	125 / 500	5	-	-						
	M9	250 / 1000	10	5	1,5 para H≤13,00m; 2,0 para H≤22,00m;	3	livre até H=7,00m, depois 0,70	0,70 até H=7,0m, depois 0,50			
	M10	250 / 1000								2,0	
	M11	250 / 2000				5				1,4	
	M12	250 / 2000	20		2,5 para H>22,00m, observado que até a altura de 7,00m não será exigido afastamento		2,0	0,70	0,70 até H=7,0m, depois 0,50		
	M13	500 / 1500					1,4				
	M14	500 / 1500					2,0				
	M15	1000 / -					1,4				
	M16	1000 / -					3,0				
	M17	2000 / -					1,4				
	M18	2000 / -	3,0								
	Indústria	M19	250 / 500				8				-
M20		500 / 2000	12	5	2	5	0,7	0,50	0,25		
M21		2000 / -	20	10	3	10	0,5		0,30		

Quadro 1: Modelos urbanísticos. Fonte: BELÉM, 1999.

USOS		ZONA HABITACIONAL ZH					CORREDOR DE COMÉRCIO E SERVIÇO CCS					ZONA DE USO MISTO ZUM										ZONA DE SERVIÇOS ZS	ZONA INDUSTRIAL ZI	
		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1		2	
HABITAÇÃO	Unifamiliar	M0 M1	M0 M1	M0 M1	M0 M1	M0 M1	M0 M1	M0 M1	M0 M1	M1	M0 M1	M0 M1	M0 M1	M0 M1	M0 M1	M0 M1	M0 M1	M0 M1	M0 M1	M0 M1	*	*	*	
	Multifamiliar	*	M2 M3 ⁽¹⁾	M2 M3 ⁽¹⁾	M4 M5	M4 M5 M6	*	M2 M3 ⁽¹⁾⁽²⁾	M4 M5 M6	M4	M4	*	M2 M3 ⁽¹⁾	M2 M3 ⁽¹⁾	M4	M4	M4	M4 M5	M4 M5 M6	M4	*	*	*	
COMÉRCIO	Varejista	M0 M8	M0 M8 M9	M0 M8 M9	M0 M8 M9	M0 M8 M9	M0 M8 M13 M15	M0 M8 M13 M15	M0 M8 M14 M16	M8 M13 M15	M0 M8 M13 M15	M0 M8 M13 M15	M0 M8 M13 M15	M0 M8 M13 M15	M0 M8 M13 M15	M0 M8 M13 M15	M0 M8 M13 M15	M0 M8 M14 M16	M0 M8 M14 M16	M0 M8 M14 M16	*	M0 ⁽⁸⁾ M8 ⁽⁸⁾	M8	
	Atacadista e Depósito	*	M8	M8 M13 M15	*	*	M8 M13 M15	M8 M13 M15	M8 M13 M15	M13 M15	M8 M13 M15	*	M8 M13 M15	*	M8 M13 M15	M8 M13 M15	*	*	M0 M13 M15	*	M13 ⁽⁸⁾ M15 ⁽⁸⁾	M15		
SERVIÇO	A	M0 M7	M0 M7	M0 M7 M10	M0 M7	M0 M7	M0 M7 M9 M15	M0 M7 M9 M15	M0 M7 M10 M17	M7 M11 M17	M0 M7 M9 M15	M0 M7 M9	M0 M7 M9	M0 M7 M10	M0 M7 M10	M0 M7 M10	M0 M7 M10 M16	M0 M7 M10 M16	M0 M7 M10 M16	M7 M11 M17	M7 ⁽³⁾ M9 ⁽³⁾	M0 ⁽⁸⁾ M7 ⁽⁸⁾ M11 ⁽⁸⁾ M17 ⁽⁸⁾	*	
	B	M0 M7 M11 M17	M0 M7 M11 M17 ⁽³⁾	M0 M7 M11 M12 M17 ⁽³⁾	M0 M7 M12 M18 ⁽³⁾	M0 M7 M18 ⁽³⁾	M0 M7 ⁽⁴⁾ M11 ⁽⁴⁾ M17 ⁽⁴⁾	M0 M7 ⁽⁴⁾ M11 ⁽⁴⁾ M17 ⁽⁴⁾	M0 M7 ⁽⁴⁾ M11 ⁽⁴⁾ M12 ⁽⁴⁾ M18 ⁽⁴⁾	M7 M11 M17	M0 M7 M11 M17	*	M0 M7 M11 M17	M0 M7 M11 M17	M0 M7 M11 M17	M0 M7 M11 M12 M17	M0 M7 M11 M12 M17	M0 M7 M11 M12 M17	M0 M7 M11 M12 M17	M7 M11 M17	M7 ⁽³⁾ M11 ⁽³⁾ M17 ⁽³⁾	M0 ⁽⁸⁾ M7 ⁽⁸⁾	M7	
INDÚSTRIA		M19	M19	M19	M19	M19	M19 M20	M19	M19	M20	M20	M19	M19	M19 M20	M19	M19	M19	M19	M20	*	M19 M20 M21	M20 M21		

* 3 loc. não permitidos

Quadro 2: Aplicação de modelos urbanísticos de acordo com o zoneamento do Plano Diretor do Município de Belém de 1993 com indicação das zonas que abrangem a orla. Fonte: BELÉM, 1999 (Editado pela autora)

Para visualizarmos a aplicabilidade da LCCU na produção de espaço na orla de Belém vamos utilizar o Quadro de Aplicação de Modelos Urbanísticos referente ao zoneamento do Plano Diretor de 2008. Os usos de solo admitidos em cada zona também levam em consideração o Zoneamento Especial, deste modo, há zonas que apresentam condições especiais no planejamento da sua configuração urbana; sendo que um dos principais exemplos é a ZAU 7, que abrange o Centro Histórico de Belém e seu entorno, com subdivisões de acordo com cada um dos seus setores.

Outro exemplo é a concepção das orlas do rio Guamá e baía do Guajará como áreas prioritárias para operações urbanas, com o intuito de recuperação urbanística e paisagística, o que acrescenta alguns adendos na designação das diretrizes fornecidas pelos modelos urbanísticos. Por exemplo, a ZAU 3, que remete à parte do espaço urbano de Distrito de Icoaraci, é totalmente afetada pela condição que designa: “quando coincidir na Zona da Orla, este uso não será permitido” (BELÉM, 2008). Enquanto na ZAU 5 há condições que impedem a existência dos usos comerciais na área, em que dependendo do setor da orla não é permitido o comércio varejista, ou atacadista e de depósito, mas, por outro lado, é permitida a construção de shopping centers na orla, o que representa uma exceção intrigante nesta zona.

USOS	ZAU1	ZAU2	ZAU3		ZAU4	ZAU5	ZAU6					ZAU 7 Centro Histórico
			SETOR I	SETOR II			SETOR I	SETOR II	SETOR III	SETOR IV	SETOR V	
HABITAÇÃO UNIFAMILIAR	M0 ⁽⁷⁾⁽¹²⁾ M1 ⁽⁷⁾⁽¹²⁾	M0 ⁽⁷⁾⁽¹²⁾ M1 ⁽⁷⁾⁽¹²⁾	M0 ⁽³⁾ M1 ⁽³⁾	M0 ⁽³⁾ M1 ⁽³⁾	M0 ⁽⁹⁾⁽¹⁰⁾ M1 ⁽⁹⁾⁽¹⁰⁾	M0 ⁽¹⁾ M1 ⁽¹⁾	M0 ⁽⁸⁾ M1 ⁽⁸⁾	M0 ⁽⁸⁾ M1 ⁽⁸⁾	M0 ⁽⁸⁾ M1 ⁽⁸⁾	M0 ⁽⁸⁾ M1 ⁽⁸⁾	M0 ⁽⁸⁾ M1 ⁽⁸⁾	*
HABITAÇÃO MULTIFAMILIAR	M2 ⁽¹²⁾	M2 ⁽¹²⁾	M2 ⁽³⁾ M3 ⁽³⁾ M4 ⁽³⁾	M2 ⁽³⁾ M3 ⁽³⁾ M4 ⁽³⁾	M2 ⁽⁹⁾⁽¹⁰⁾ M3 ⁽⁹⁾⁽¹⁰⁾ M4 ⁽⁹⁾⁽¹⁰⁾	M2 ⁽¹³⁾ M3 ⁽¹³⁾ M4 ⁽¹³⁾	M4 ⁽⁸⁾ M5 ⁽⁸⁾	M2 ⁽⁸⁾ M3 ⁽⁸⁾ M4 ⁽⁸⁾ M5 ⁽⁸⁾ M6 ⁽⁸⁾	M4 ⁽⁸⁾	M4 ⁽⁸⁾	M4 ⁽⁸⁾	*
COMÉRCIO VAREJISTA/ COMÉRCIO ATACADISTA E DEPÓSITO	M7 ⁽⁸⁾⁽¹²⁾ M9 ⁽⁸⁾⁽¹²⁾ M11 ⁽⁸⁾⁽¹²⁾	M7 ⁽⁸⁾⁽¹²⁾ M9 ⁽⁸⁾⁽¹²⁾ M11 ⁽⁸⁾⁽¹²⁾ M17 ⁽⁸⁾⁽¹²⁾	M0 ⁽³⁾ M8 ⁽³⁾⁽⁸⁾ M9 ⁽³⁾⁽⁸⁾ M13 ⁽³⁾⁽⁸⁾ M15 ⁽³⁾⁽⁸⁾	M0 ⁽³⁾ M8 ⁽³⁾⁽⁸⁾ M9 ⁽³⁾⁽⁸⁾ M13 ⁽³⁾⁽⁸⁾ M15 ⁽³⁾⁽⁸⁾	M0 ⁽⁹⁾⁽¹⁰⁾ M8 ⁽⁹⁾⁽¹⁰⁾ M9 ⁽⁹⁾⁽¹⁰⁾ M13 ⁽⁹⁾⁽¹⁰⁾ M15 ⁽⁹⁾⁽¹⁰⁾	M0 ⁽¹⁾ M8 ⁽¹⁾ M9 ⁽¹⁾⁽²⁾ M13 ⁽¹⁾⁽²⁾ M16 ⁽¹⁾⁽⁴⁾	M0 ⁽⁸⁾ M8 ⁽⁸⁾ M9 ⁽⁸⁾ M14 ⁽⁸⁾ M16 ⁽⁸⁾	M0 ⁽⁸⁾ M8 ⁽⁸⁾ M9 ⁽⁸⁾ M14 ⁽⁸⁾ M16 ⁽⁸⁾	M0 ⁽⁸⁾ M8 ⁽⁸⁾ M13 ⁽⁸⁾ M15 ⁽⁸⁾ M16 ⁽⁸⁾	M0 ⁽⁸⁾ M8 ⁽⁸⁾ M9 ⁽⁸⁾ M13 ⁽⁸⁾ M15 ⁽⁸⁾ M16 ⁽⁸⁾	M0 ⁽⁸⁾ M8 ⁽⁸⁾ M9 ⁽⁸⁾ M13 ⁽⁸⁾ M15 ⁽⁸⁾ M16 ⁽⁸⁾	*
SERVIÇOS "A", "B" E "C"	M7 ⁽¹²⁾ M9 ⁽¹²⁾ M11 ⁽¹²⁾	M7 ⁽¹²⁾ M9 ⁽¹²⁾ M11 ⁽¹²⁾ M17 ⁽¹²⁾	M0 ⁽³⁾ M7 ⁽³⁾ M10 ⁽³⁾ M11 ⁽³⁾ M15 ⁽³⁾ M16 ⁽³⁾	M0 ⁽³⁾ M7 ⁽³⁾ M9 ⁽³⁾ M11 ⁽³⁾ M15 ⁽³⁾ M16 ⁽³⁾	M0 ⁽⁹⁾⁽¹⁰⁾ M7 ⁽⁹⁾⁽¹⁰⁾ M9 ⁽⁹⁾⁽¹⁰⁾ M11 ⁽⁹⁾⁽¹⁰⁾ M15 ⁽⁹⁾⁽¹⁰⁾	M0 ⁽¹⁾ M7 ⁽¹⁾ M8 ⁽¹⁾ M9 ⁽¹⁾ M11 ⁽¹⁾ M16 ⁽¹⁾ M17 ⁽¹⁾	M0 ⁽⁸⁾ M7 ⁽⁸⁾ M10 ⁽⁸⁾ M12 ⁽⁸⁾ M16 ⁽⁸⁾	M0 ⁽⁸⁾ M7 ⁽⁸⁾ M10 ⁽⁸⁾ M11 ⁽⁸⁾ M12 ⁽⁵⁾ M16 ⁽⁵⁾ M18 ⁽⁵⁾	M0 ⁽⁸⁾ M7 ⁽⁸⁾ M10 ⁽⁶⁾ M11 ⁽⁶⁾	M0 ⁽⁸⁾ M7 ⁽⁸⁾ M9 ⁽⁸⁾ M11 ⁽⁸⁾ M15 ⁽⁸⁾	M0 ⁽⁸⁾ M7 ⁽⁸⁾ M9 ⁽⁸⁾ M11 ⁽⁸⁾ M15 ⁽⁸⁾	*
INDÚSTRIA	M19 ⁽³⁾	M19 ⁽³⁾	M19 ⁽³⁾	M19 ⁽³⁾	M19 ⁽¹⁰⁾ M20 ⁽¹⁰⁾⁽¹¹⁾ M20A ⁽¹⁰⁾⁽¹¹⁾ M21 ⁽¹⁰⁾⁽¹¹⁾	M19 ⁽³⁾	M19	M19	M19	M19	M19	*

1- Quando coincidir na Zona da Orla Setor A1, A2 e A3, não será permitido uso de Comércio Atacadista e Depósito.

2- Quando coincidir na Zona da Orla – Setor A1, A2 e A3, o modelo não será permitido.

3- Quando coincidir na Zona da Orla, este uso não será permitido.

4- Quando coincidir na Zona da Orla Setor A1, só será permitido para Shopping Center.

5- Em caso de Serviços "C" não serão permitidos serviços de transportes e comunicação.

6- Serão permitidos somente Serviços "A".

7- Só será permitido o uso para habitação multifamiliar desde que obedecido o artigo 63 da Lei nº 02 de 19 de julho de 1999.

8- Não será permitido o uso de Comércio Atacadista e Depósito.

9- Quando coincidir com a ZEPE - Setor I e II, não será permitido este uso.

10- Quando coincidir com a ZEIA, nenhum uso será permitido.

11- Só será permitida a utilização deste modelo quando a Zona coincidir com a ZEPE Setor I e II.

12- Quando coincidir na Zona da Orla Setor A5, A6, A7, B1 e B2 o gabarito máximo será de 7,0 (sete) metros.

13- Quando coincidir na Zona da Orla Setor A3 este uso não será permitido.

* Deverão ser utilizados os modelos do ANEXO IX citado no Art. 224 da Lei do Plano Diretor do Município de Belém.

Quadro 3: Aplicação de modelos urbanísticos de acordo com o zoneamento do Plano Diretor do Município de Belém de 2008. Fonte: BELÉM, 2008 (Editado pela autora)

ZAU 7							
USOS		SETOR I			SETOR II		SETOR III
		A	B	C	A	B	
HABITAÇÃO	UNIFAMILIAR	M6A M7	M5A M8A	M7	M1A M2A M3A M5B	M1B M2B M3B M5C	M4A M6B
	MULTIFAMILIAR	M8A M9A	M9A	M8A M9A	M10 M12	M9B M11A M15A M16A	M8A
COMÉRCIO	VAREJISTA	M18	M19 M20A	M18	M23 M25	M22A M24A M26A M27A	M17A M21A
	ATACADISTA E DEPÓSITO	—	—	—	—	—	M21A M28A
SERVIÇO	"A"	M17A M18	M19 M20A	M18	M23 M25	M22A M24A M26A M27A	M17A M21A
	"B"	M29	M30 M32A	M29	M31A M33A M34A M36A	M31B M33B M34B M36B	M28A
INDÚSTRIA		M37	M38 M38A	M37	M39A M40A	M39B M40B	—

Quadro 4: Aplicação de modelos urbanísticos de acordo com a ZAU 7 do Plano Diretor do Município de Belém de 2008. Fonte: BELÉM, 2008 (Editado pela autora)

A LCCU também apresenta a proposta de participação dos cidadãos durante as etapas de planejamento, de acordo com o Artigo 154:

III – Participação da sociedade civil em todas as etapas de planejamento (...) IV – Atuação descentralizada e democrática, facilitando a participação do cidadão enquanto agente e beneficiário do desenvolvimento desejado (BELÉM, 1999, p. 37)

Contudo, as disposições da LCCU são comumente manipuladas através de fraudes em relação às exigências do quadro de modelos urbanísticos em que há a aplicação dos usos (indústria, habitação, serviço e comércio) determinados às diferentes zonas da cidade; ou através dos agentes empresariais ligados ao ramo imobiliário que leem a realidade e tentam esvaziar a efetividade da lei, responsável por lhes impor limites. Deste modo, os principais agentes de produção do espaço urbano, o Estado e os agentes imobiliários (CORRÊA, 1995), corroboram com esse posicionamento pelo interesse ao capital; segundo Harvey (1996), há uma relação de dominação e reciprocidade entre os processos urbanos e a lógica do capital, em que ambos são moldados um pelo outro numa condição de produto e agente.

Na LCCU (BELÉM, 1999), as áreas urbanas situadas em contato com os cursos d'água são tratadas sob dois aspectos; primeiramente, como áreas não suscetíveis de urbanização e regularização fundiária quando apresentarem ocupações, e, como áreas voltadas a recuperação paisagística, neste caso sendo especificadas as orlas do rio Guamá e da baía do Guajará. Os interesses da LCCU nessas áreas estão voltadas as apropriações da água ligadas aos usos da cultura, com a preocupação em recuperar as paisagens urbanas que possuem grande valor na cidade (PONTE, 2015), além de demonstrar desinteresse em promover o direito à cidade aos que ocupam os entornos dos cursos d'água.

A implementação das propostas está sob a gestão da administração municipal de acordo com os instrumentos legais existentes, como a Lei Orgânica do Município de Belém que corresponde a carta magna do município com o intuito de fiscalizar a ação do poder municipal pelo poder do povo e do legislativo. Contudo, a Lei Orgânica não é atualizada desde a sua promulgação em 1990, o que pode ocasionar confrontos entre o que nela está estabelecido e as emendas realizadas na Constituição Federal, de maneira que possa contribuir com o enfraquecimento do poder legislativo.

A Política Estadual de Recursos Hídricos (PERH) é implementada na Lei 6381/2001 com base no diagnóstico da situação do uso da água no estado do Pará, a partir da análise de como as atividades evoluíram e das mudanças nos padrões de uso do solo, foram determinadas planos a longo prazo sobre a gestão dos recursos hídricos. Há uma mudança sob a visão da água no meio urbano, que passa a ser vista como um “bem escasso”, enquanto a bacia hidrográfica passa a ser compreendida como um elemento do planejamento e gestão (PARÁ, 2012). Na política de gestão de recursos hídricos a água é analisada como recurso, em relação ao pensamento recente sobre as consequências do seu uso irracional que, por sua vez, remetem ao valor da água em nossa sociedade (PONTE, 2015).

Este posicionamento é coerente ao recente contexto da água na economia global em que, de acordo com Swyngedouw (2004), há uma mercantilização dos recursos hídricos. O discurso sobre a “escassez” de água foi iniciado pela preocupação da crescente demanda deste recurso natural, porém, este atravessou o viés do ambiental para adentrar à lógica de mercado, haja vista que a existência da economia de mercado é baseada no conceito de “escassez” (SWYNGEDOUW, 2004).

Algumas das diretrizes de ação do PERH buscam a integração do planejamento e gestão dos recursos hídricos à outras esferas, como podemos observar no Artigo 3º:

III - a integração da gestão dos recursos hídricos com a ambiental; IV - a articulação dos planejamentos dos recursos hídricos com os dos setores usuários e com os planejamentos regional e federal; V - a compatibilização da gestão dos recursos hídricos com a do uso do solo; VI - a integração da gestão das bacias hidrográficas com a dos sistemas estaduais e zonas costeiras (PARÁ, 2012, p. 16)

De modo que a ação em conjunto sirva para alcançar os objetivos do PERH, protegendo os recursos hídricos e assegurando o seu uso atual e futuro em prol do desenvolvimento sustentável (PARÁ, 2012). Desta maneira, para gerenciar de modo integrado e implementar as diretrizes da PERH, foi criado o Sistema Estadual de Gerenciamento de Recursos Hídricos (SERGH-PA). Além deste, outros instrumentos foram instituídos, como os Planos de Recursos Hídricos e a outorga dos direitos de uso dos recursos (PARÁ, 2012).

Nas diretrizes de uso de recursos hídricos é determinado que sempre seja proporcionado o uso múltiplo das águas, para que haja igualdade de acesso entre os

setores usuários de água. Com o aumento da *escassez* da água, os conflitos sobre os usos múltiplos aparecem cada vez mais contrapondo alguns setores (ANA, 2018); apesar do discurso da escassez do recurso e da necessidade de sua maior acessibilidade, Ponte (2015) aponta que a multiplicidade de usos é limitada por padrões que reconhecem quais atividades e usos são legitimados para ter acesso à água.

Outra lei que dispõe sobre os recursos hídricos do território é a Lei Federal 12651, a versão do ano de 2012 do Código Florestal, em que é estabelecido os modos de realizar a proteção de áreas de cobertura vegetal, a exploração dos elementos da floresta, o controle do que é produzido na floresta e a prevenção dos incêndios florestais, além de dispor sobre os instrumentos voltados para alcançar tais objetivos. A proteção dos recursos hídricos é admitida no Código Florestal por pertencer a biodiversidade das florestas brasileiras, e um dos principais pontos que dispõe sobre esta proteção é a delimitação das margens dos cursos d'água como Área de Preservação Permanente (APP), que de acordo com o Artigo 3 entende-se por:

II - Área de Preservação Permanente - APP: área protegida, coberta ou não por vegetação nativa, com a função ambiental de preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade geológica e a biodiversidade, facilitar o fluxo gênico de fauna e flora, proteger o solo e assegurar o bem-estar das populações humanas (BRASIL, 2012, p. 02).

As margens dos cursos d'água estão designadas como APP de acordo com a sua extensão pelo território, como determinado no Artigo 4 da lei:

I - as faixas marginais de qualquer curso d'água natural perene e intermitente, excluídos os efêmeros, desde a borda da calha do leito regular, em largura mínima de: a) 30 metros, para os cursos d'água de menos de 10 (dez) metros de largura; b) 50 metros, para os cursos d'água que tenham de 10 a 50 metros de largura; c) 100 metros, para os cursos d'água que tenham de 50 a 200 metros de largura; d) 200 metros, para os cursos d'água que tenham de 200 a 600 metros de largura; e) 500 metros, para os cursos d'água que tenham largura superior a 600 metros (BRASIL, 2012, p. 05).

A determinação das faixas marginais não apresenta distinção entre as zonas rural e urbana, desse modo a delimitação das APPs pode ocorrer de maneira inviável quando associada a áreas urbanas de ocupação consolidada, como determinadas áreas da orla de Belém. Entretanto, as determinações legislativas não são aplicadas sem correlacionar com outros instrumentos de regulamentação da cidade. Tanto em âmbito municipal, estadual

ou federal, a legislação que dispõe sobre o território de Belém é vinculada às determinações dos planos que englobam a cidade.

Para estruturar o modelo orçamentário brasileiro existe o Plano Plurianual-PPA, este instrumento é responsável por implementar programas como PRO-Belém e é o principal a médio prazo e com abrangência regional; além de trabalhar em conjunto com a Lei de Diretrizes Orçamentárias-LDO, que estabelece a quantidade de recursos para as metas e prioridades estabelecidas do ano em questão. Em Belém, em um recorte de dez anos (2008-2018), a única menção ao espaço urbano da orla foi na LDO de 2008 ao dispor a respeito da ação orçamentária do programa Cidade Metrópole sobre o projeto de reestruturação de 8 quilômetros da orla fluvial da cidade.

Relacionado a área do objeto de estudo desta pesquisa, o PPA 2006-2008 apresentou o programa *Ver o Peso da Cultura, Esporte e Lazer* com o intuito de “promover o acesso da população a produção artística, as práticas esportivas e a memória cultural” (BELÉM, 2005); assim como o projeto Monumenta Belém, pertencente a esse programa, que teve como resultado a revitalização de prédios históricos do CHB. O PPA 2010-2013 não cita a orla da cidade, mas designa estratégias em busca da valorização e consolidação dos “produtos turísticos” com o programa *Cidade das Mangueiras e do Turismo*, sendo que em função do seu valor histórico e cultural, é provável que áreas ao longo da orla estejam presentes nesse programa (BELÉM, 2009). O PPA mais recente, que entrará em vigor em 2018, apresenta metas sobre a orla da cidade e o seu potencial turístico, como obras de urbanização de áreas da orla, requalificação da Feira do Ver-o-Peso e restauração do Solar da Beira (BELÉM, 2017).

2.5 PLANEJAMENTO TURÍSTICO ÀS MARGENS DA CIDADE

No estado do Pará, as políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do turismo tiveram um marco importante ao final da década de 1990, o segundo mandato do Governador Almir Gabriel (1999-2002), em que o estado do Pará vivenciou o crescimento do discurso pela priorização do turismo em face de desenvolver a economia do estado (CASTRO; NASCIMENTO, 2010); como podemos ver nestes extratos de veículos de comunicação:

O turismo também teve destaque em suas gestões. Sob seu governo, foram reformados o Forte do Castelo de Belém, a Casa das Onze Janelas, a Catedral da Sé e a Igreja de Santo Alexandre (...) Parte do antigo porto de Belém foi transformada na Estação das Docas. (PORTAL G1, 19/02/2013).

O turismo começou a ser compreendido como atividade econômica e eixo prioritário de desenvolvimento do Pará no governo Almir Gabriel, junto com agroindústria e mineração (VISITPARÁ, 18/04/2013)

Na gestão de Almir Gabriel houve a elaboração do Projeto Beija-Flor, que buscou incentivar as atividades turísticas no Pará e serviu como ponto de partida para o planejamento turístico no estado. O projeto foi responsável pela criação de quatro pólos no estado com o intuito de promover o turismo no território, e são: Costa Atlântica, Marajó, Tapajós e Araguaia/Tocantins. A delimitação do zoneamento turístico em ordem de promover o desenvolvimento setorial foi uma ação que se antecipou aos princípios do Programa de Regionalização do Ministério do Turismo, lançado em 2013 (PARÁ, 2016).

No ano 2000, com o prefeito sendo Edmilson Rodrigues, houve a elaboração do Plano de Reestruturação da Orla de Belém - PRO-Belém cujo enfoque principal é o resgate dos espaços ociosos ao longo da orla continental de Belém (BELÉM, 2000). O PRO-Belém apresenta propostas de intervenções pontuais que proporcionem o maior acesso da população ao rio, uma vez que o espaço urbano das margens da cidade historicamente apresenta usos privados, muitas vezes relacionados ao uso comercial e industrial.

A idealização de fomentar o turismo através de melhorias na orla de Belém tem como um dos principais resultados a criação PRO-Belém pela Prefeitura Municipal de Belém, em que há preocupação com a elevada ocupação da orla por atividades privadas, como indústrias e portos particulares. Os espaços públicos encontravam-se limitados nas margens da cidade, tornando restrito o contato das pessoas com um dos símbolos mais importantes da Região Amazônica, o rio (BELÉM, 2000).

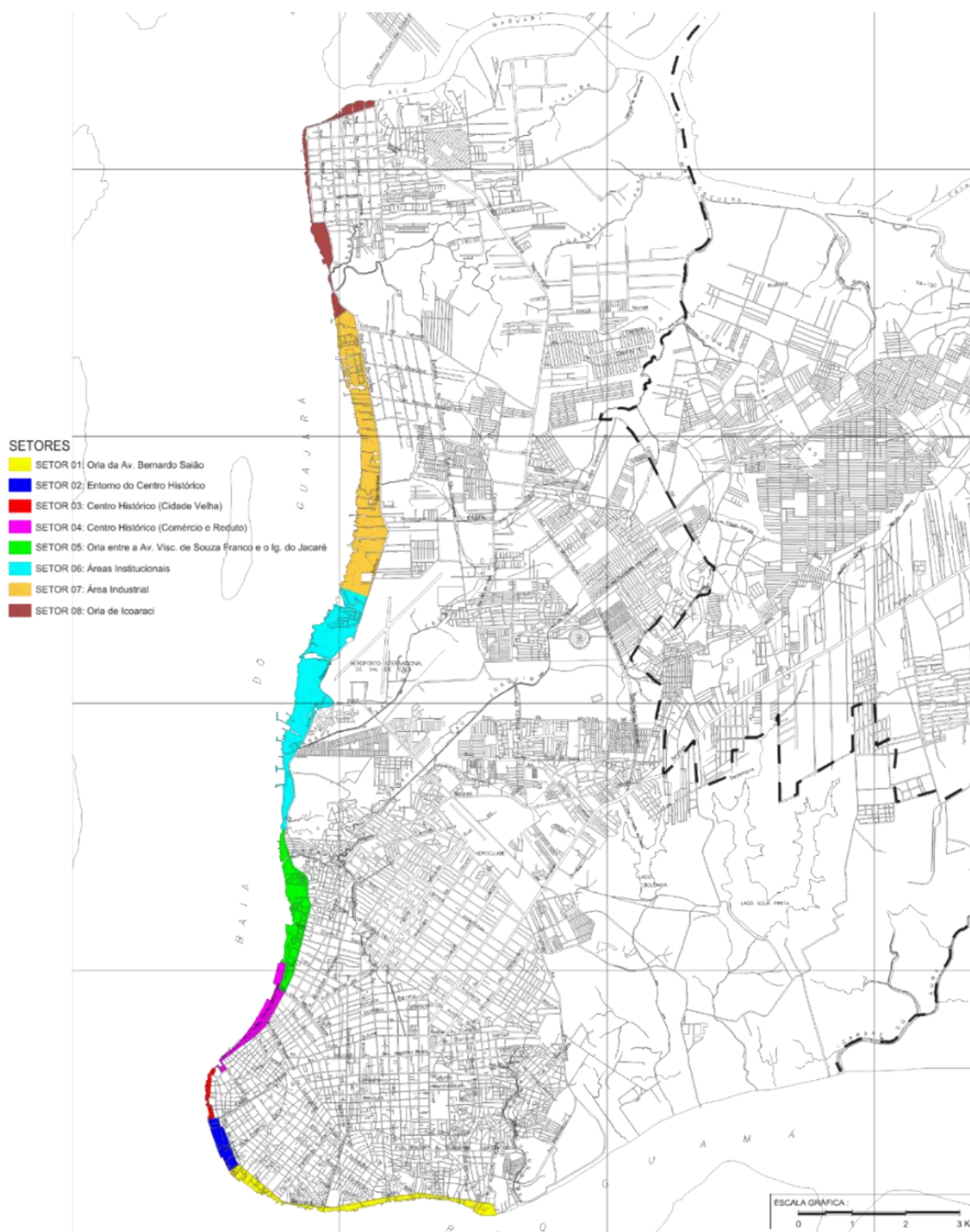


Figura 20: Setorização da orla de Belém pelo PRO-Belém. Fonte: Belém, 2000.

Sendo assim, a proposta do PRO-Belém (BELÉM, 2000) é mudar a realidade da orla continental belenense, com intervenções pontuais realizadas pelo poder público a fim de resgatar espaços ociosos e revitalizar áreas, denotando maior destaque aos cursos d'água na cidade.

Primeiramente se fez necessária a caracterização de acordo com os padrões de uso do solo que correspondem aos diferentes contextos urbanos existentes nas margens da cidade. A setorização do PRO-Belém, visualizada na Figura 15, resultou na definição de oito setores na faixa de orla continental de Belém, o fato da delimitação da área de estudo não incluir a orla da região insular ocorre em função da orla continental ser reconhecida pelo projeto com elevado grau de degradação ambiental, apresentando-se também integralmente ocupada de modo “inadequado” (BELÉM, 2000).

SETOR	ÁREA (%)	USO
01	18,9	Comércio, Indústria, Serviços
02	3,6	Indústria, Habitação
03	4,6	Centro Histórico
04	8,5	Comércio, Turismo
05	9,6	Indústria, Comércio, Habitação
06	17,8	Áreas institucionais, Habitação
07	24,9	Indústria
08	12,1	Indústria, Habitação

Tabela 1: Características dos setores do PRO-Belem. Fonte: Belém, 2000.

Na Tabela 01 é possível visualizar a extensão de cada setor na área total da orla continental, bem como os principais usos existentes em cada parte desta setorização. Apesar da variedade de atividades nos diversos setores do PRO-BELÉM, é notável o destaque de alguns usos principais na maioria dos setores, com exceção dos Setores 01 e 08 que apresentam grande variedade de usos em sua caracterização. O uso com maior frequência é o Industrial, presente nos Setores 01, 02, 05, 07 e 08; o uso residencial é definido por construções de qualidade inferior e habitações sub-normais, existentes nos Setores 01 e 08; enquanto o Setor 04, onde se encontra o Complexo Ver-o-Peso, principal ponto turístico da cidade, é exaltado pela diversidade de seus espaços urbanos e composição arquitetônica, sendo chamado de “principal porta de Belém e da Amazônia” (BELÉM, 2000, p. 13).

As diretrizes e políticas de desenvolvimento ilustradas pelo PRO-Belém seguem a problemática da distribuição dos usos do solo, em que não há uma lógica de ocupação. Destacam-se a necessidade de atribuir identidade à orla através da criação de espaços com

potencial simbólico, além do intuito de aumentar o uso público da mesma, a partir da desobstrução de alguns trechos e da eliminação de barreiras visuais. Tais características estão diretamente ligadas à criação das janelas para o rio, em que se busca a retomada do contato do rio a partir de intervenções pontuais ao longo da área (BELÉM, 2000).

Para promover o desenvolvimento econômico, o Programa indica o uso turístico e de lazer da área da orla, dotando o espaço da infraestrutura necessária para esses usos; de modo que há a carência nas propostas de promover o desenvolvimento que poderia beneficiar a população que reside nas proximidades da orla, a ênfase das diretrizes de ação do PRO-Belém estão voltadas apenas a valorização turística da orla. Apesar de propor mudanças no sistema viário para adequar ao tráfego de ciclistas e pedestres, é perceptível que a busca por esta adequação não ocorreu em referência as problemáticas enfrentadas diariamente pelos residentes, mas pela possibilidade de atrair mais atividades turísticas na área.

O PRO-Belém apresenta 29 propostas voltadas principalmente a promoção dos usos de lazer e amenidades, em que podemos observar perfis diferentes de propostas que se complementam ao principal intuito deste Programa, que são: novos equipamentos públicos, a Urbanização Ver-o-Rio, reestruturação viária e requalificação do espaço urbano. Além de outros tipos de propostas que são mais pontuais, como promover a educação ambiental e transferência de equipamentos que não condizem com as propostas deste projeto.

As propostas de novos equipamentos públicos são voltadas às atividades econômicas e de transporte, abrangendo a implementação de terminais, portos e uma marina. No Setor 01, que abrange a região da orla situada na Bacia Hidrográfica da Estrada Nova - BHEN, são propostos a construção de um terminal intermodal e de um porto público concentrador de cargas, todavia, além da demanda de equipamentos voltados à atividade portuária, esta área também exige equipamentos voltados aos serviços básicos pela sua densidade populacional. Os três bairros da zona periférica que se encontram inseridos totalmente na BHEN (Jurunas, Condor e Guamá) possuem quatro aglomerados subnormais⁸, sendo que a média do número de domicílios particulares permanentes nestes aglomerados é de 31.019, representando 62% do total de domicílios particulares permanentes destes três bairros (IBGE, 2010).

⁸ Denominação do IBGE para as áreas de ocupação irregular e urbanização fora dos padrões vigentes.

A região da BHEN também está presente nas propostas ligadas ao projeto Urbanização Ver-o-Rio que tem como principal objetivo o *resgate* de espaços ao longo da orla através de intervenções urbanas (BELÉM, 2000), este projeto:

(...) denota a intenção de mudar a realidade, que ora se apresenta, e voltar a cidade para o rio, seu principal elemento configurador, incentivando assim as atividades de lazer e turismo (BELÉM, 2000, p.09)

A realidade citada é proveniente da propagação de atividades privadas pela orla desde o início da urbanização de Belém, e o resgate tão debatido ao longo do PRO-Belém é a busca pela criação de uma nova imagem à orla da cidade; com o intuito de que este espaço urbano não seja associado somente às atividades portuárias e os desdobramentos da ocupação das margens. A Urbanização Ver-o-Rio está associada a ideia de criar “janelas para o rio” inicialmente proposta no Plano Diretor do Município de Belém de 1993 (BELÉM, 1993), e tem o intuito de transformar trechos da orla ao proporcionar mobiliário urbano, equipamentos e infraestrutura. As intervenções são propostas na maioria dos setores da orla, com a criação de espaços públicos voltados ao desenvolvimento de “atividades referentes ao lazer, ao turismo ou à contemplação da paisagem” (BELÉM, 2000, p. 32).

Este projeto demonstra uma homogeneização dos usos indicados à orla de Belém, o que remete ao fenômeno da economia da cultura, que busca desdobramentos econômicos ao promover usos culturais voltados a apropriação da água na cidade (PONTE, 2015). Tal posicionamento pode ser visualizado à medida que a maioria das intervenções envolvem características ligados ao modelo do parque linear em pontos consolidados da orla de Belém, usando dos cursos d’água para a produção de lugares que promovam a cidade.

As propostas referentes à reestruturação viária tem o intuito de “abrir” o acesso pela orla da cidade, com a desobstrução de trechos e ampliação de vias existentes em face de melhorar o escoamento do tráfego na área, assim como são propostas ciclovias que incentivem o uso de bicicletas ao longo das intervenções propostas. Para suprir a demanda proveniente dos novos equipamentos também é necessária a readequação das baias para ônibus e arborização das vias (BELÉM, 2000).

Por fim, as propostas que envolvem a requalificação do espaço urbano englobam tanto a inserção de novos usos em equipamentos existentes, como a reestruturação da

infraestrutura destes. Em geral, é proposta a adequação de espaços que se encontram historicamente vinculados a cidade, como o Porto do Sal e a Praça Princesa Isabel, de maneira que as medidas de intervenção estão voltadas a proporcionar o melhor funcionamento destes à população. Contudo, tais propostas podem resultar na exclusão da população que já utilizava os equipamentos, é preciso que os novos usos destinados ao espaço sejam inclusivos a todos.

Desta maneira, observamos que o PRO-Belém apresentou lacunas ao desenvolver o diagnóstico da área, em função de estar voltado apenas às problemáticas do turismo, excluindo a realidade socioeconômica da população residente ao longo da orla.

Outro plano que tinha o aumento do turismo como principal objetivo foi o Plano de Desenvolvimento Turístico do Estado do Pará - PDT/PA, elaborado em 2001 pela Companhia Paraense de Turismo (PARATUR). O Plano incorporou o Projeto Beija-Flor, e, após a consultoria da empresa espanhola THR, foi concluído que era necessário o reordenamento territorial do turismo no Pará em vistas de melhorar a eficácia das políticas públicas e das ações de mercado (CASTRO; NASCIMENTO, 2010). Desta maneira, o PDT/PA delimitou seis pólos turísticos, ao separar o pólo Belém/Costa Atlântica e ao criar o pólo Xingu.

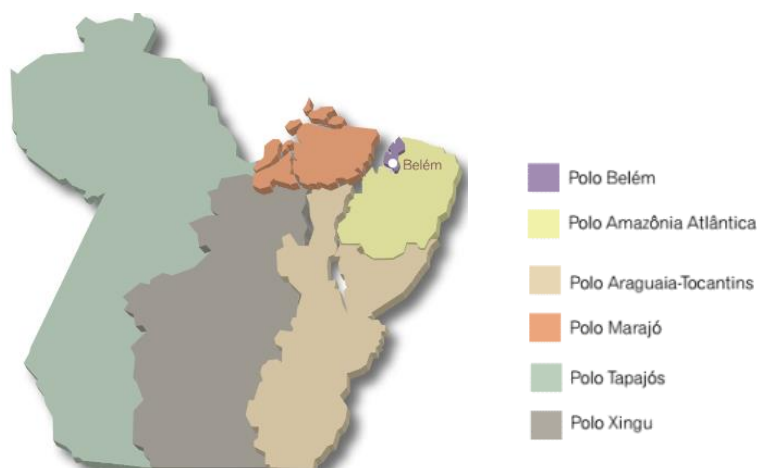


Figura 21: Polos turísticos do estado do Pará. Fonte: Ver-o-Pará, 2011

O Plano identificou os municípios com maior potencial turístico em cada pólo, com base em seus atrativos e situação da infraestrutura, para então trabalhar em cima das potencialidades de cada região e poder traçar como serão realizados os seus serviços turísticos (FIEPA, 2001). Apesar da diversidade de produtos turísticos, o diagnóstico

estabeleceu que para o Pará estar no mercado competitivo ainda é necessário fornecer a infraestrutura mínima para possibilitar o uso e fruição dos seus recursos.

Avaliação da Atratividade dos Recursos Turísticos de Belém em Função dos Mercados Geográficos

Recursos	Categoria	Mercados geográficos			
		Doméstico	Regional	Nacional	Internacional
Patrimônio histórico-arquitetônico	P			☆☆	
	C	☆☆	☆☆		☆☆
Patrimônio cultural	P			☆☆	
	C	☆☆	☆☆		☆☆
Eventos (Cirio...)	P	☆☆☆	☆☆	☆☆	
	C				☆
Gastronomia	P				
	C	☆	☆	☆☆	☆☆
Rios, praias e ilhas vizinhas (Mosqueiro, Outeiro...)	P				
	C	☆	☆	☆☆	☆☆
Porta de entrada da Amazônia	P			☆☆	☆☆
	C				
Condição de capital do Pará	P	☆☆	☆☆		
	C			☆☆	☆
Equipamentos singulares (Estação das Docas, Museu Emilio Goeldi...)	P	☆☆☆	☆☆☆		
	C			☆☆	☆

C: recurso complementar, interessante para ser visitado mas sem força para motivar uma viagem por si mesmo.
 ☆☆☆ Atrativo alto ☆☆☆ Atrativo médio ☆ Atrativo baixo

Figura 22: Análise dos recursos turísticos do pólo Belém. Fonte: FIEPA, 2001

Além da situação da infraestrutura em geral do Estado, que necessita de melhorias básicas como saneamento e mobilidade urbana, o diagnóstico do PDT/PA mostra que o perfil das empresas envolvidas com turismo é de pequeno porte e de propriedade familiar. Estas características dificultam a sua inserção no mercado competitivo, somado também ao baixo nível de compreensão do Pará como destino turístico em função da falta de uma ação de comércio que ofereça os seus produtos turísticos (FIEPA, 2001).

O Plano tem como principal objetivo transformar o Pará em um destino no mercado do turismo, tanto nacional como internacional, de uma maneira que possa incentivar a competitividade no mercado e melhorias para população de modo sustentável. E, para alcançar este objetivo, o PDT/PA se baseou em constituir a gestão do sistema turístico como um todo para elaborar um marketing eficaz e expandir a produtividade dos seus recursos (turísticos, financeiros e humanos), para então aumentar a atratividade do estado do Pará (FIEPA, 2001).

Em 2011 houve a divulgação do Plano Estratégico de Turismo Ver-o-Pará, elaborado pelo governo estadual. Em seu conteúdo há o interesse em definir o Estado do Pará como um produto no mercado do turismo. O modelo de planejamento adota duas

vertentes complementares, o Plano Operacional de Desenvolvimento e o Plano Operacional de Marketing, cuja execução está aliada a um novo sistema de gestão como define Álvaro Negrão do Espírito Santo, Secretário Adjunto do Estado do Turismo na época da implantação do Ver-o-Pará:

O Sistema Estadual de Gestão de Turismo - Segetur, instituído pela Lei nº 7.593, expressa tanto a concepção de um novo modelo de desenvolvimento turístico no Estado do Pará como delineia o arranjo institucional adequado para o trabalho integrado e articulado do Fórum de Desenvolvimento Turístico do Estado do Pará - Fomentur; da Companhia Paraense de Turismo - Paratur e da Secretaria de Estado de Turismo – Setur (PARÁ, 2011, p. 20)

A implementação de um novo modelo de gestão do turismo é justificada pela necessidade do fortalecimento institucional, em prol da eficiência e efetividade das ações do Plano Ver-o-Pará:

Isso sedimentado na visão clássica da Teoria de Sistemas, na qual há um todo constituído por componentes em interação. Tais entes desempenham, no contexto do Sistema, missões institucionais distintas, mas complementares, tendo como foco o compromisso com o aprimoramento da performance do Pará, como destino turístico, tornando-o, no horizonte temporal de 2020, destino líder da Amazônia (PARÁ, 2011, p. 20)

A principal intenção do plano é tornar o estado do Pará o principal destino turístico do Norte do país através de medidas sustentáveis, com valorização da originalidade da cultura paraense e de acordo com a identidade turística (PARÁ, 2014). E, que seja possível oferecer segurança e conforto aos visitantes, com lugares e serviços que estejam de acordo com a tendência mundial de turismo.

O plano utiliza os polos turísticos do estado do Pará para analisar quantitativamente a oferta de serviços turísticos. O resultado da análise é que há um desequilíbrio entre os polos turísticos, por exemplo, a oferta hoteleira é maior em Belém, Amazônia Atlântica e Araguaia-Tocantins, enquanto os polos com maior oferta de trade local de produtos turísticos são Belém, Tapajós e Marajó.

As diretrizes do Ver-o-Pará são dispostas em seis macroprogramas: de estruturação de produtos, de qualidade, de competitividade, de comunicação, de promoção e de inteligência de mercado e inovação. Cada macroprograma possui projetos

e ações referentes a diferentes programas, sendo dividido de acordo com os planos operacionais de desenvolvimento e de marketing.

O Plano Operacional de Desenvolvimento apresenta os Macroprogramas de Produtos que é voltado a estruturação de serviços e equipamentos turísticos, o de Qualidade que é referente ao contato direto com o visitante, através de projetos de acessibilidade, de atendimento e qualificação profissional, enquanto o Macroprograma de Competitividade trabalha com a gestão do plano e programas educacionais voltados ao contato com o meio ambiente. O Plano Operacional de Marketing possui no Macroprograma de Comunicação as ações que são voltadas a identidade turística, o Macroprograma de Promoção trabalha com o mercado do turismo, promovendo o trade local e se relacionando com a imprensa, e, por fim, o Macroprograma de Inteligência de Mercado e Inovação está voltado às práticas de pesquisa de mercado.

O Plano Ver-o-Pará foi elaborado como um instrumento de ação voltado ao desenvolvimento sustentável e equilibrado do turismo (PARÁ, 2014), com ênfase no conceito “obra-prima da Amazônia” que é a marca turística adotada pelo plano e que aliado aos novos equipamentos mencionados anteriormente remete à criação de uma nova imagem para Belém (TRINDADE JR.; AMARAL, 2006). Tais medidas fazem referência ao estado do Pará como um produto, como podemos perceber:

Um passo decisivo para definir e conceituar o produto “Pará” e apresentá-lo ao mercado, tornando-o competitivo frente a outros estados e países. (...) O potencial do Pará é enorme e o plano vem sendo desenvolvido com profissionalismo, mas o tempo de maturação de uma estratégia dessa envergadura é necessariamente longo. (PARÁ, 2014, p.04)

Portanto, visualizamos como o planejamento urbano está voltado a economia da cultura, com o intuito de inserir Belém em um mercado competitivo de cidades turísticas, e como ela passa a ser compreendida como uma mercadoria, que possui estratégias de mercado e a população de classe alta como público consumidor (VAINER, 2002).

3 USOS: MAPEAMENTO DA ORLA

Em paralelo ao esclarecimento do planejamento turístico em Belém, é necessário entender como os usos se desenrolaram na orla da cidade. Assim como na setorização realizada pelo PRO-Belém (BELÉM, 2000), o estudo realizado por Trindade Jr, Santos e Ravena (2005) propôs a divisão da orla continental de Belém em diferentes setores de acordo com os usos do solo. A caracterização (Figura 20) proposta por Trindade Jr, Santos e Ravena (2005) apresenta, através dos dados levantados sobre usos e formas de ocupação do espaço, uma subdivisão da orla em quatro zonas: norte, sul, oeste e central.

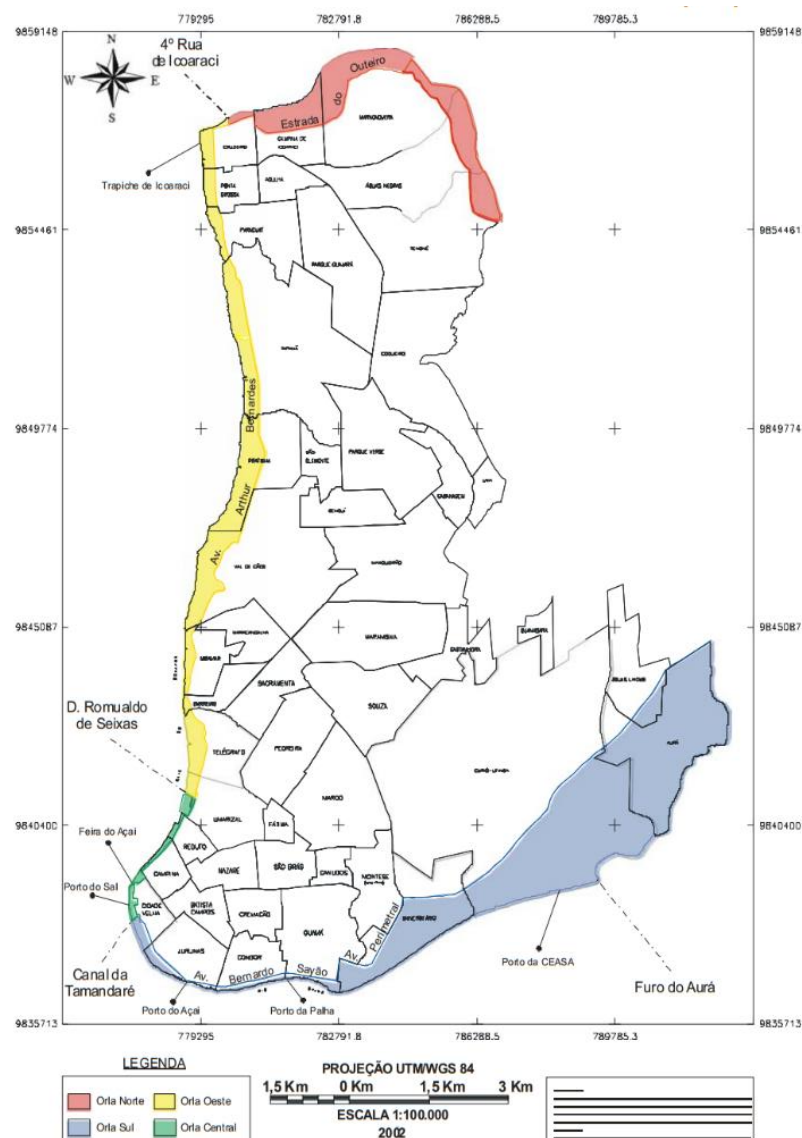


Figura 23: Subdivisão da orla de Belém. Fonte: Trindade Jr, Santos, Ravena (2005).

A orla norte está ligada à baía do Guajará, que segue com o furo do Maguari, se relacionando aos usos comerciais, de serviços e industriais, designada também como a parte do zoneamento que possui relativa preservação. Situada na região do Distrito Administrativo de Icoaraci - DAICO, essa zona apresenta aglomerados subnormais, como a Taboquinha e a Baixada de Campina de Icoaraci (IBEGE, 2010), além de constar na Zona Especial de Promoção Econômica – ZEPE Tipo 1 e Setor II, determinada pelo Plano Diretor do Município de Belém de 2008, que busca a potencialização das atividades industriais estabelecidas, bem como a implantação de novos empreendimentos (BELÉM, 2008). Esta zona é a de menor incidência do uso residencial em relação às outras da orla, e isto em função da presença do uso industrial e também pelas áreas que permanecem preservadas ambientalmente.

A orla sul é definida por um intenso processo de ocupação cujo ponto determinante foi a construção da Estrada Nova, além da presença de áreas institucionais, há usos comerciais, industriais, de serviços e de atividades portuárias, assim como áreas específicas voltadas à cultura e lazer. Nesta zona há um grande adensamento populacional principalmente em função dos aglomerados subnormais, o que caracteriza esta região como a de maior presença de favelas. Nos últimos anos, os residentes desta área presenciam o desenvolvimento de obras referentes ao projeto Urbanização Ver-o-Rio (PARÁ, 2000) e ao Programa de Macrodrenagem da Bacia da Estrada Nova - PROMABEN), que resultaram na execução do Portal da Amazônia, um equipamento público voltado ao lazer nas margens do Rio Guamá. E, no terreno ao lado do Portal da Amazônia, nas proximidades do início da delimitação da orla central, também foi realizado outra intervenção de grande impacto na área, o Parque Naturalístico Mangal das Garças.

A orla oeste possui uma dualidade de usos, há grandes áreas com usos industriais, comerciais e de serviços de maior porte, mas também há a dinâmica existente na Vila de Icoaraci, com os usos residencial e de lazer. Após obras de revitalização no início dos anos 2000, a Orla de Icoaraci presenciou um aumento nos usos voltados ao lazer, abrigando lugares como restaurantes, bares e a Feira de Artesanato do Paracuri. Esta zona também encontra-se caracterizada como ZEPE 2 – Setor III em função da sua capacidade turística, concentrando atividades comerciais de pequeno e médio porte (BELÉM, 2008).

Finalmente, a orla central é a definida com menor extensão, no entanto com maior valor histórico e cultural. Esta zona possui atividades que foram de grande importância

ao desenvolvimento da cidade, por encontrar-se na área em que Belém definiu seus primeiros padrões de ocupação. Deste modo a produção do espaço nesta zona envolve um complexo conjunto de usos do solo, sendo predominante os usos comerciais e de serviço, apresentando também um adensamento de “atividades do circuito inferior da economia e grupos socialmente excluídos” (TRINDADE JR.; SANTOS; RAVENA, 2005, p. 17). A orla central é a zona que presenciou mais intervenções nos últimos anos, como o Complexo Feliz Lusitânia, a reforma do Ver-o-Peso, a Estação das Docas e o Complexo Ver-o-Rio. Esta zona é a mais valorizada, principalmente em função de ser constituída pelo recorte do Centro Histórico de Belém e, desta forma, estar inserida onde há o adensamento de serviços e atividades comerciais.

Historicamente, a ocupação da orla da cidade apresenta uma multiplicidade de usos, sendo que estes diferentes usos podem ser observados na setorização realizada pelo PRO-Belém e por Trindade Jr, Santos e Ravena (2005). No entanto, as intervenções urbanas recentemente realizadas na orla não condizem com essa multiplicidade de usos, em função de que há uma predominância dos usos de amenidades e lazer.

3.1 INTERVENÇÕES URBANAS x USOS POPULARES

A orla da RMB que é compreendida atualmente é o resultado de diversos processos urbanos que foram construídos de acordo com relações sociais, como a migração ribeirinha ou a migração ao DAICO, e relações econômicas, com a economia portuária ou a das indústrias, que se estenderam e se estendem pelo espaço urbano. Como produto histórico-social, notamos que a orla apresenta uma multiplicidade dos usos e dinâmicas que persistem após um longo processo iniciado no surgimento do núcleo urbano de Belém, com as dinâmicas que encontramos dentre os bairros da Cidade Velha e Campina, mas, também observamos a presença dos usos que apresentam potencialidade de crescimento urbano e desenvolvimento de novas formas urbanas, como o espaço em que a rodovia Arthur Bernardes se encontra.

Esta diversidade de paisagens e lugares encontradas na orla demonstra a pluralidade que o planejamento estratégico ignora em suas ações na cidade, e a segmentação socioeconômica produzida intencionalmente por seus projetos. Como este

planejamento é voltado ao mercado, temos estas consequência em razão das estratégias do sistema capitalista, uma vez que a construção da cidade é realizada em uma relação de produto e elemento condicionador com o capitalismo (HARVEY, 1996); tanto que buscam neutralizar as características da orla que não estão associadas a produção e reprodução do espaço capitalista, como as áreas com população de vulnerabilidade social, passando a associar a imagem da orla somente ao uso das amenidades, do lazer e turismo.

3.1.1 Intervenções Urbanas

O poder público, em parceria com a iniciativa privada, executou intervenções urbanas de modo a tornar Belém um lugar mais atrativo aos visitantes, à chamada demanda solvável, com capacidade de pagamento. Desta maneira, as principais ações realizadas na orla foram realizadas pela perspectiva econômica privada e na transferência de recursos públicos para determinados segmentos considerados estratégicos do empresariado local (gastronomia, mídia, *design*, etc.), dentre elas podemos indicar as seguintes intervenções: Portal da Amazônia, Mangal das Garças, Complexo Feliz Lusitânia, Ver-o-Peso, Estação das Docas, Ver-o-Rio, Orla de Icoaraci e Orla de Mosqueiro.

Tais intervenções possuem diferenças de concepção e de efeito sobre o território, porém refletem uma postura relativamente coincidente de produzir espaços reurbanizados em que a *orla* fluvial se destinaria a usos de amenidades, lazer e consumo. Resta esvaziada a dinâmica histórica, popular, *pesada*, de carga, de fluxo de passageiros para o interior do Estado, de circuito da produção agroextrativista e da manufatura através dos entrepostos da cidade.

Do aspecto político podemos indicar que o contexto da realização das intervenções urbanas refere-se ao período entre 1995-2007 de gestão estadual do Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB) e ao período de 1997-2004 de gestão municipal do Partido dos Trabalhadores (PT). O discurso do soerguimento econômico foi utilizado como motivo para ações que se desenrolaram em razão da disputa política que ocorria entre as gestões divergentes (PONTE, 2004), como resultado a cidade recebeu intervenções pontuais ao longo da orla de acordo com o posicionamento estratégico.

Além da divergência ideológica, as gestões adotaram perspectivas distintas ao implementar os seus projetos para a cidade. Ponte (2004) identifica que enquanto a gestão estadual utilizou o discurso da revitalização urbana, a gestão municipal se pôs como agente antagônico a essa concepção e utilizou o discurso da democratização do espaço urbano como “resposta” aos projetos estaduais, com políticas sociais atreladas aos projetos, direcionadas à população de baixa renda.



Figura 24: Intervenções urbanas localizadas na cidade de Belém. Fonte: CODEM (Editado)

As intervenções realizadas pelo Governo do Estado do Pará são:

- ❖ Estação das Docas: o complexo turístico e cultural foi construído na área desativada do Porto de Belém, com requalificação de três armazéns ingleses construídos em 1912 (AMARAL, 2005), que atualmente são lugares voltados a gastronomia, música e exposições. O projeto foi descrito pelo Governo do Estado como um empreendimento que propõe o resgate da visibilidade do rio e proporciona um espaço distinto para diversas ações de cunho cultural e artístico; a Estação das Docas pode ser considerado um waterfront, isto é, um equipamento executado sob o viés da “revitalização” em áreas ociosas de zonas portuárias,

produto de políticas de desenvolvimento urbano e de dinamização da economia no modelo da chamada parceria público-privado (PONTE, 2004).

A Estação das Docas encontra-se ao lado de um dos principais pontos turísticos da cidade, o Complexo Ver-o-Peso e em seu entorno há predominância dos usos comerciais e de serviços. Por ter restaurantes e bares em seu interior voltados ao consumo da população de maior poder aquisitivo, é notória a divergência do público alvo da Estação das Docas ao que frequenta o seu entorno, uma vez que a maioria dos comércios e o próprio Ver-o-Peso são lugares mais popularizados e que abrangem várias classes sociais, sendo que a sua maioria seja de menor poder aquisitivo. Deste modo, podemos designar a Estação como um lugar elitizado que não condiz com o contexto urbano em que foi inserido, ainda que seja de acesso público, o seu uso não é democrático e representa uma enclave numa das áreas mais populares de Belém.



Figura 25: Estação das Docas. Autor: Cláudio Santos/Agência Pará, 2014.

- ❖ Parque Naturalístico Mangal das Garças: é um parque que se propõe a reunir diferentes macrorregiões florísticas da região amazônica, como os campos, matas de terra firme e matas de várzea. O projeto do parque apresenta lagos artificiais e viveiros para as 70 espécies diferentes que habitam o local, além de estruturas como o farol e o mirante que estão voltadas a contemplação da paisagem.



Figura 26: Mangal das Garças. Fonte: SECOM, 2016

- ❖ Complexo Histórico e Cultural Feliz Lusitânia: o projeto engloba edificações históricas da cidade de Belém como o Forte do Castelo, Casa das Onze Janelas, Catedral Metropolitana de Belém, a Ladeira do Castelo, Igreja de Santo Alexandre e o Museu de Arte Sacra do Pará em uma área de aproximadamente 50.000 m². O espaço representa o ponto de partida da cidade de Belém, por ter sua origem diretamente relacionada a construção do Forte do Castelo; a imagem das torres das igrejas pertencentes a este complexo é uma das mais associadas ao Centro Histórico de Belém. As intervenções realizadas com a execução do projeto levantaram diversas questões sobre a preservação das características das edificações, como o debate/embate sobre a execução do muro que engloba o Forte do Castelo e a retirada de acréscimos que descaracterizavam as construções originais, como anexos que pertenciam ao prédio do antigo Hospital Militar, atual Casa das Onze Janelas (TEIXEIRA, 2005).



Figura 27: Complexo Feliz Lusitânia. Autor: Rodolfo Oliveira/Agência Pará.

Os projetos da gestão estadual foram realizadas de acordo com a concepção dos waterfronts ou frentes d'água que, de acordo com Hoyle (1997), representam zonas urbanas orientadas a algum curso d'água (mar, rio, lago ou até cursos criados artificialmente) e que geralmente estão associadas aos espaços ociosos remanescentes de áreas portuárias; na sociedade contemporânea, estes elementos urbanos vem sendo associados ao processo de revitalização urbana, sob o discurso de devolução à cidade das frentes de água, assim como a das potencialidades do espaço urbano que anteriormente eram subutilizadas. Segundo Ponte (2004), o conceito de waterfront está associado principalmente à sua lógica operacional e o modo de legitimar a sua adoção no espaço urbano, seguindo o princípio da revitalização/requalificação/renovação para atingir o crescimento econômico da cidade.

A renovação urbana é uma característica pertinente às paisagens urbanas pós-modernas, em que se vê a necessidade de releitura dos lugares com vistas de alcançar novos grupos de consumo (ZUKIN, 2000); para atingir o seu objetivo, a cidade, como ator social, precisa promover a “articulação entre administrações públicas (locais ou não), agentes econômicos públicos e privados, organizações sociais e cívicas” (CASTELLS; BORJA, 1996, p. 152-153). A cooperação entre o poder público e setor privado na produção do espaço urbano é apontado por Harvey (1989) como um dos elementos do empresariamento urbano. Em Belém, a parceria público-privado tem como exemplo o investimento de 25 milhões na Estação das Docas, em que 19 milhões são provenientes do setor público e 6 milhões da iniciativa privada.

Outro aspecto é a execução das intervenções na escala local, em que pontualmente os empreendimentos são executados voltados ao beneficiamento de uma determinada área (HARVEY, 1989). A Estação das Docas e o Mangal das Garças são intervenções executadas na Zona de Ambiente Urbano 7 (ZAU 7), nos Setores I e III, respectivamente. As diretrizes do Setor III estão voltadas a recuperação “das áreas degradadas, livres ou ocupadas” (BELÉM, 2008, p. 58), referente às habitações e infraestrutura precárias da área, assim como é apontado a necessidade de requalificação das infraestruturas urbana e portuária; mas, o tom voltado à degradação ambiental e risco social é o que permeia as diretrizes e objetivos deste setor. No caso do Mangal das Garças, o investimento de R\$ 15 milhões não demonstrou benefícios ao seu entorno ou às necessidades da região em que foi implementado (TOMAZI, 2011).

A designação do Setor III como uma região devastada pela degradação ambiental foi o meio do Estado de legitimar a execução de intervenções de renovação urbana, a implementação da intervenção ocorreu de acordo com as medidas decididas estrategicamente com o objetivo de alcançar da melhor forma o retorno do mercado, de acordo como uma cidade-empresa (VAINER, 2002).

Enquanto a gestão estadual implementa o modelo da renovação urbana que está associado ao posicionamento estratégico em suas intervenções na orla da cidade, a gestão municipal declara que o modo de se opor ao que chamam de “posicionamento elitista” dos projetos estaduais é através de intervenções voltadas a democratização do espaço, articulando-as às demandas sociais do espaço (PONTE, 2004). Desta maneira, as seguintes intervenções urbanas são realizadas pela Prefeitura Municipal de Belém:

- ❖ Ver-o-Rio: o complexo turístico está localizado no bairro do Reduto, às margens da baía do Guajará e tem como característica principal proporcionar um espaço público de livre acesso à população, podendo ser visitado diariamente e em qualquer horário, com os serviços de venda de comidas típicas, playground para lazer das crianças, área de contemplação do rio, pedalinho e um espaço denominado Memorial dos Povos Indígenas. Com uma área de 5 mil metros quadrados, o partido arquitetônico e urbanístico está relacionado ao discurso regionalista, com a utilização de referências visuais da tradição indígena e na alusão dos brinquedos de miriti na concepção do playground (PONTE, 2010). Neste espaço o rio é utilizado apenas para fruição estética, com passarelas construídas em madeira que interligam diferentes lugares do projeto.



Figura 28: Ver-o-Rio. Autora: Tássia Barros/Comus

- ❖ Complexo Ver-o-Peso: a maior feira ao ar livre da América Latina surgiu no século XVII e até hoje é um dos principais símbolos da cultura belenense, no período entre 1998 e 2002 passou pela sua segunda grande reforma que abrangeu desde melhorias no tratamento paisagístico à medidas de qualificação profissional dos feirantes. Esta reforma foi responsável pela adoção de tendas de lona tensionada na cobertura que são elementos que se destacam no cenário do mercado. No lugar também existem outras edificações, como o Solar da Beira (na reforma houve a tentativa de transformá-lo em teatro) e o Mercado de Ferro.



Figura 29: Ver-o-Peso. Autor: Igor Mota/O Liberal.

- ❖ Orla de Icoaraci: realizada no Distrito Administrativo de Icoaraci, este foi um dos maiores projetos de revitalização da área da orla que a Prefeitura Municipal de Belém desenvolveu. A reforma da orla promoveu melhorias no calçadão e iluminação, além da construção da concha acústica e de atividade voltadas ao

beneficiamento dos artesãos que comercializam os seus produtos na Feira do Paracuri. O lugar também foi beneficiado pelo aumento do interesse turístico, sendo a intervenção de maior representatividade social e urbanística dentre as demais (PONTE, 2010).



Figura 30: Calçadão da Orla de Icoaraci. Autor: Cézar Magalhães/Diário do Pará.

- ❖ Orla da Ilha de Mosqueiro: Praia do Farol e Chapéu Virado: realizada na ilha do Mosqueiro, outro distrito administrativo do município de Belém, esta intervenção é configurada pela revitalização das orlas da Praia do Farol e do Chapéu Virado. Houve a construção do novo calçadão, áreas de contemplação, quiosques, novo mobiliário urbano, iluminação pública e redesenho viário.



Figura 31: Praia do Farol na Ilha do Mosqueiro. Autor: Cristino Martins/Agência Pará.

- ❖ Portal da Amazônia: situado nas proximidades dos bairros da Cidade Velha, Jurunas, Condor e Guamá, o projeto Portal da Amazônia é pertencente ao Programa de Macrodrenagem da Bacia da Estrada Nova (PROMABEN). Tem como proposta obras de reestruturação viária, de macrodrenagem e de áreas voltadas ao lazer e turismo ao longo de seis quilômetros nas margens do rio Guamá. Em desenvolvimento desde 2005, o Portal da Amazônia possui apenas dois quilômetros de obra executada, caracterizados pela construção de um parque linear, implementação de novas vias e reassentamento de moradias. Diversas famílias que ocupavam a área em habitações de situação irregular foram reassentadas sob a égide que seriam entregues novos blocos habitacionais, de acordo com o projeto estas estariam localizadas ao longo da nova via implementada, no entanto apenas dois blocos foram concluídos.



Figura 32: Portal da Amazônia. Fonte: Divulgação/Prefeitura de Belém.

Segundo Ponte (2004), a Prefeitura Municipal executou projetos sob o discurso da produção do lugar voltado ao encontro e à reprodução das sociabilidades; esta perspectiva é referente ao direito à cidade que, de acordo com Lefebvre (2008), é uma recusa aos processos urbanos que levam a segregação do espaço, como a prevalência dos objetivos dos agentes de maior poder sob as necessidades da população nas ações voltadas a produção do espaço urbano. Mas, utilizar deste discurso no contexto da disputa ideológica entre a gestão estadual e municipal mostra uma ação individualista mascarada com a perspectiva da coletividade, o espaço é manipulado pela gestão municipal com o

intuito principal de impor a sua resposta às intervenções estaduais e não como meio de instituir o direito à cidade a população, como Lefebvre (2008) afirma:

[...] o espaço é um instrumento político intencionalmente manipulado, mesmo se a intenção se dissimula sob as aparências coerentes da figura espacial. É um modo nas mãos de ‘alguém’, individual ou coletivo, isto é, de um poder [...] (LEFEBVRE, 2008, p. 44)

A gestão municipal buscou produzir lugares que não apresentassem a segregação socioespacial apontada nos empreendimentos da Estação das Docas e Mangal das Garças, sendo que o modo de se posicionar materialmente foi com a implementação de intervenções abertas ao público e que articulassem atividades econômicas e sociais já existentes na área (PONTE, 2004). Todavia, o modo de implementação deste posicionamento foi sob a mesma ótica da prevalência dos usos da cultura e lazer, com o rio sendo compreendido apenas pela sua capacidade de elemento paisagístico, como Ponte (2004) indica:

No caso específico, as gestões locais contemporâneas, preocupadas que estão com a eficiência da máquina pública e com a competitividade do “produto” cidade, apelam ao patrimônio natural e ao construído como elementos de construção de uma representação de cidade, para o novo projeto de desenvolvimento urbano (PONTE, 2004, p. 23)

Em ambas as gestões a paisagem da orla é compreendida de maneira similar, as intervenções foram implementadas sem levar em consideração as características do rio como elemento fundamental dos processos desenvolvidos na orla da cidade, tanto econômico como social. De acordo com Zukin (2000), esta apropriação da imagem da orla representa uma tentativa de inverter a narrativa da cidade, dos processos que a construíram, na medida em que a renovação busca uma imagem da orla sem associá-la aos seus elementos característicos, como o uso portuário e a vida nas baixadas.

3.1.2 Usos Populares

Ao longo das orla observamos lugares que foram construídos de acordo com os usos populares que tanto permeiam as dinâmicas socioespaciais das margens dos cursos d’água. A caracterização de feiras e portos continuam presentes na área da Estrada Nova, nas margens do Rio Guamá há ainda uma intensa atividade portuária, com a presença, em

média, de cem portos ao longo de 7 km entre o bairro da Cidade Velha até o bairro do Guamá segundo Chaves e Mesquita (2001 apud BELTRÃO; RODRIGUES, 2005). De acordo com estas dinâmicas, podemos indicar os principais lugares com usos populares cujas atividades se sobressaem nas dinâmicas dos espaços urbanos em que estão inseridos, como o Porto da Palha, Porto do Açaí e Porto do Sal, cada um desenvolvendo dinâmicas consistentes a bairros distintos da região; sendo que, na verdade, estes podem ser considerados como entrepostos por constituírem um conjunto de várias atividades, incluindo embarque e desembarque, atracação de mercadorias, presença de lojas, botecos, restaurantes popular, etc.

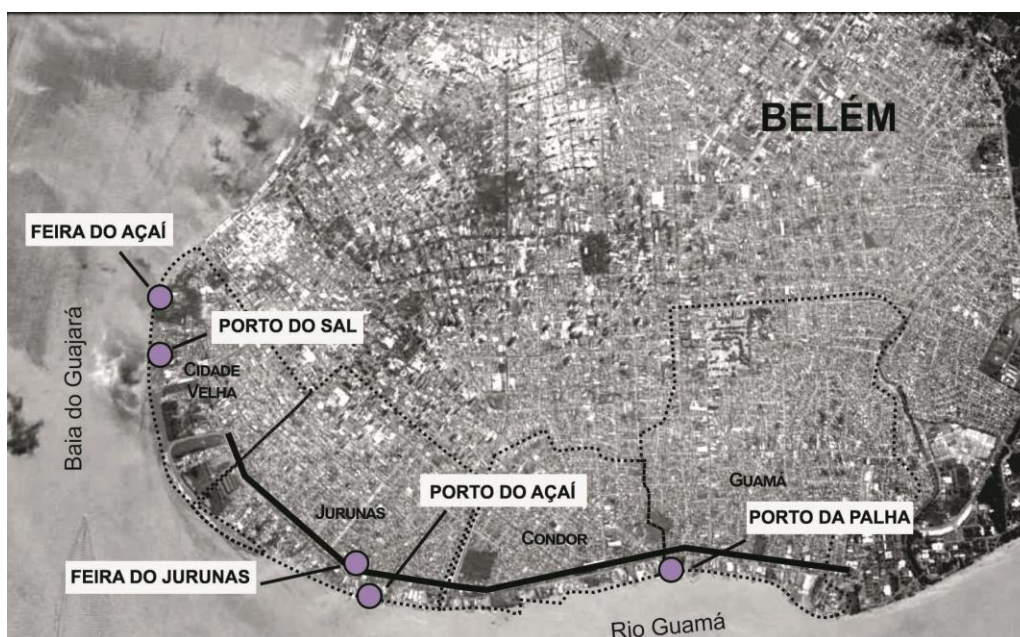


Figura 33: Equipamentos públicos voltados aos usos populares na orla de Belém. Fonte: Google Earth, 2018 (Editado)



Figura 34: Porto do Açaí na Av. Bernardo Sayão. Autor: Cezar Magalhães/DOL

O Porto do Açaí encontra-se no bairro do Jurunas, representando uma das principais portas de entrada do açaí aos produtores e comerciantes que buscam o lugar desde as primeiras horas do dia para negociar as sacas do fruto (BORGES; RODRIGUES, 2016) que é proveniente das ilhas de Belém, principalmente, da ilha do Maracujá (D-FLUVIAL, 2009; SILVEIRA, BASSALO, 2012), e municípios como Barcarena e Acará (AGÊNCIA BELÉM, 2016). Em 2015, o jornal regional Diário do Pará Online publicou uma reportagem em que mostrava as condições precárias, insalubres e sem segurança em que o porto se encontrava:

[...] o acúmulo de lixo atrai não somente insetos como animais de médio porte, como porcos. [...] Mesmo com a proximidade a um posto da Polícia Militar (PM), os assaltos na área são constantes, segundo os vendedores. Conforme relato de Benedito Almeida, 72 anos, conhecido como Cafuné, que trabalha há cerca de 38 anos no porto, várias ações e pedidos já foram feitos, mas nenhuma ação ocorreu para melhorar a segurança e infraestrutura do local (DOL, 2015, n.p.)

No mesmo ano desta reportagem foi iniciada a execução das obras de um novo porto com o intuito de duplicar a capacidade de atendimento, as condições precárias de atendimento já tinham influenciado a queda do número de consumidores, que em anos atrás chegou atingir a média de quatro mil pessoas por dia (DOL, 2015). As obras do novo equipamento iriam expandir a área atual em 700 metros, com a construção de:

[...] um novo prédio, com cobertura e design modernos, que comportará novas barracas, todas padronizadas, praça de alimentação, área para carga e descarga, área administrativa e banheiros. O porto contará também com novo trapiche e novas rampas de acesso e flutuante (AGÊNCIA BELÉM, 2016, n.p.)

Contudo, a obra, que possuía o prazo de um ano para ser concluída, atualmente encontra-se parada na execução da estrutura de fundação, dificultando o cotidiano dos trabalhadores e dos transeuntes, pois com a falta de estrutura os feirantes passaram a ocupar a avenida Bernardo Sayão (AGÊNCIA BELÉM, 2016; DOL, 2018). O modo em que encontra-se os portos públicos de Belém é uma face do descaso do poder público dentre esta parte da cidade, infelizmente a população tem apenas a opção de seguir trabalhando nestas condições, uma vez que para muitos ribeirinhos é o único modo de sustento de suas famílias. Sendo assim, não há outro meio a não ser acrescentar as intempéries ao cotidiano e continuar no ritmo em que estão acostumados, para Silveira e

Bassalo (2013), a população que tem a dinâmica das ilhas e portos em seu cotidiano são dotados de um equilíbrio desenvolvido pelas suas experiências pessoais para conseguir lidar diariamente com o balanço das águas e as constantes travessias em pontes e passarelas de madeira. É comum que a precariedade destes locais, estruturados a partir do esforço popular em realizar certo tipo de economia de base regional, seja caracterizada como intolerável e, sob o pretexto de sua melhoria, sejam produzidas remoções e a desaparecimento destes usos.



Figura 35: Degradação ambiental no Porto do Açaí. Autor: Alberto Bitar/Diário do Pará

O Porto da Palha, situado no bairro da Condor, também passa por uma situação que preocupa a população que circula pelo local diariamente, além dos trabalhadores e consumidores, há também a população das ilhas que utiliza o atracadouro do porto para adentrar na cidade e acabam passando por dificuldades na acessibilidade do lugar:

Apesar da grande quantidade de pessoas chegando e saindo, porém, as condições da madeira que compõe o trapiche não aparentavam qualquer segurança. [...] a grande maioria das embarcações encosta no trapiche para que os passageiros embarquem por cima, passando pelos telhados de um barco para o outro até que cheguem ao de destino. [...] Assim como ela, outras famílias se arriscavam circulando pelos telhados dos barcos com crianças pequenas, malas, sacolas e tudo mais que precisassem levar na viagem. A falta de estrutura para embarque e desembarque no local já resultou até na queda de pessoas idosas [...] (DOL, 2017, n.p.)

Assim como a situação do Porto do Açaí em relação ao acúmulo de lixo, Silva (2009) informa que o descaso em relação a coleta dos resíduos sólidos é perceptível tanto pelo poder público como pela própria população que utiliza o lugar, uma vez que tornou-se comum o rio Guamá ser o destino final dos resíduos produzidos no lugar. A fragilidade socioambiental é uma consequência das dinâmicas inerentes a este espaço que contribui a perpetuar o estigma que os lugares associados às práticas ribeirinhas comumente carregam em nossa sociedade, sendo que este estigma está associado a imagem moldada por um olhar externo ao cotidiano destes lugares (SILVA, 2009).



Figura 36: Dificuldade no acesso ao Porto da Palha. Fonte: Portal ORM.

O olhar do externo ao adentrar o mundo dos portos públicos de Belém pode ser compreendido pela experiência de Isabelle (2013) em face às paisagens do Porto do Sal, que por sua vez não está localizado na área da Estrada Nova, mas no bairro da Cidade Velha.

Através de uma abordagem etnográfica, somos levados a imersão dos sujeitos e relações sociais existentes neste lugar que serve para mostrar a complexidade existente nestes lugares que persistem com usos populares. Na descrição do acesso ao porto, a autora relata não ser possível “perceber com exatidão onde começa o rio pela cobertura de lixos misturados com os caroços de açaí” (ISABELLE, 2013, p. 256), o que demonstra, mais uma vez, o descaso com as condições ambientais dos portos públicos. Outra característica, também mencionada anteriormente, é a questão do equilíbrio encontrado na paisagem do Porto do Sal, de acordo com Isabelle (2013), há uma parte dos resíduos sólidos acumulados no porto que não são caracterizados como lixo, por outro lado, os

restos de madeiras e cordas são vistos como materiais de grande potencialidade para novos usos; sendo uma forma de encontrar estabilidade em meio a uma aparente desordem, “a instabilidade da paisagem pela sua constante transformação acha seu equilíbrio no movimento” (ISABELLE, 2013, p.258).



Figura 37: Movimentação dos agentes do Porto do Sal. Autora: Elaine Arruda

Além dos portos públicos, também encontramos a representação dos usos populares nas feiras livres, lugares voltados ao consumo coletivo de modo mais democrático por permitir que diversas camadas sociais tenham acesso aos produtos oferecidos (MEDEIROS, 2010).

A Feira do Jurunas está localizada na Rua Fernando Guilhon, nas proximidades do Porto do Açaí, sendo apontada por Medeiros (2010) como uma das três feiras⁹ de Belém que possui uma grande relevância nas relações econômicas e sociais do bairro em que está inserida. Pela dificuldade de realizar o cadastro de diversos feirantes pela Secretaria Municipal de Economia, não há um número certo da quantidade de trabalhadores da feira, mas no ano de 2014 haviam pelo menos 250 feirantes, de acordo com a Prefeitura Municipal de Belém (BELÉM, 2014). A feira tem o seu horário de funcionamento geralmente das cinco horas da manhã até o meio-dia e sua movimentação está fortemente vinculada aos produtos provenientes do Porto do Açaí (SOUZA, GONÇALVES, 2018).

⁹ Segundo o autor, as outras duas feiras são a Feira do Guamá, situada na Travessa Barão de Igarapé Miri, e a Feira da Terra Firme, situada na Avenida Celso Malcher (MEDEIROS, 2010).

Assim como os portos mencionados, a infraestrutura da feira também sofre pela negligência do poder público com as necessidades dos que veem neste lugar a única opção de compra de produtos alimentícios, como podemos ver na fala do morador do bairro para a reportagem do DOL, “se eu tivesse outra opção de onde comprar, eu não viria mais aqui” (DOL, 2018, n.p). Além do acúmulo de lixo, que também é resultado pela displicência dos próprios feirantes, o local sofre com problemas na estrutura de cobertura, tanto que recentemente parte da feira teve que ser isolada pelo Corpo de Bombeiros devido ao risco de desabamento (G1 PA, 2018).



Figura 38: Feira do Jurunas. Autor: Ricardo Amanajás/Diário do Pará

No bairro da Cidade Velha, a Feira do Açaí está localizada às margens da baía do Guajará, nas proximidades de duas intervenções de grande porte na orla, o Mercado do Ver-o-Peso e o Complexo Feliz Lusitânia. A feira é realizada numa via em paralelepípedos com os trilhos remanescentes do antigo bonde que trafegava pela área, sendo responsável por abastecer principalmente o Mercado do Ver-o-Peso, além de supermercados e demais feiras locais. O seu movimento ocorre de maneira mais expressiva na madrugada, encontrando o seu fim após as primeiras horas da manhã. Apesar da movimentação entre os barqueiros e feirantes terminar logo pela manhã, o lugar ainda recebe movimento pelos quiosques de alimentação que continuam funcionando e atraem um público diferente dos das primeiras horas do dia.

A feira apresenta duas formas de acesso, a Travessa Marques Pombal e a Ladeira do Castelo; o acesso com maior fluxo é o proveniente da Tv. Marques Pombal, onde

ocorre a entrada de pedestres e veículos, enquanto o acesso pela Ladeira é menor devido a insegurança do local, apesar de encontrar-se entre o Museu de Arte Sacra e o Forte do Presépio, de acordo com Sales (2014):

A rua, que serve de acesso para Feira do Açaí consubstancia-se, também, como um abismo, uma lacuna, uma barreira invisível materializada pelas diferentes políticas que (des)integraram tais espaços – se é que algum dia eles foram integrados. [...] a sensação de vazio ao andar pelo calçamento da rua, feito de paralelepípedos, é constante, sensação esta abruptamente sucumbida com a chegada à Feira do Açaí: o silêncio e a inospitalidade da rua cedem lugar ao movimento de pessoas, a sonoridade de conversas e gritos incontidos de vendedores e clientes que trabalham ali. (SALES, 2014, p. 69)

A percepção do tempo e espaço é mutável de acordo com as nossas vivências, segundo Isabelle (2013) o tempo é capaz de mudar ao atravessarmos determinados lugares, a atmosfera deste é determinada por sonoridades originadas no local que criam diferentes atmosferas. A distinção das atmosferas diferentes entre o Complexo Feliz Lusitânia e a Feira do Açaí foi possível a partir das atividades distintas que acontecem nestes lugares. A feira tem um ritmo bem destoante do restante da área em que está situada, uma vez que encontra-se entre espaços voltados a contemplação e valorizados pelo seu apelo turístico, o que faz com que a agitação da feira passe a integrar uma parcela do espaço social que alia o cotidiano e o urbano compreendido pela área do Complexo Ver-o-Peso (LEFEBVRE, 2008).

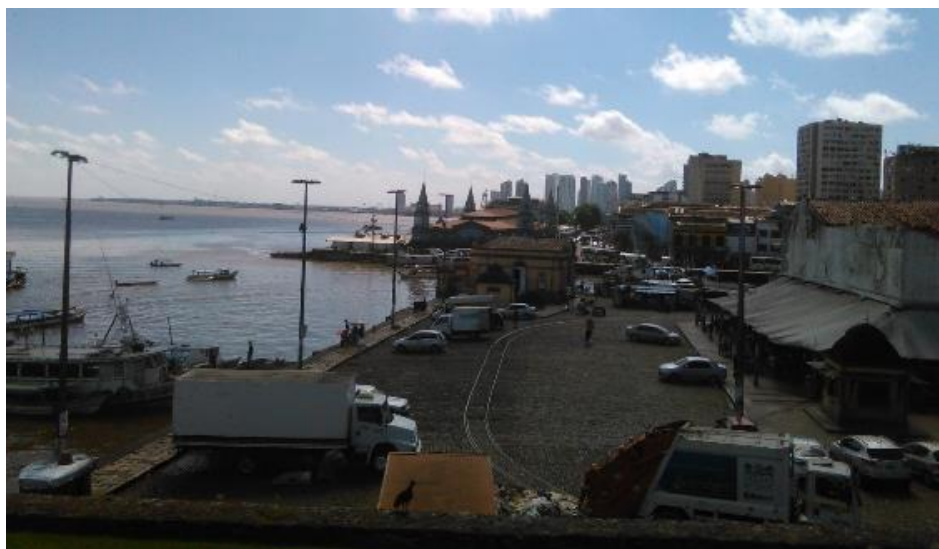


Figura 39: Feira do Açaí. Foto da autora, 2016.

3.2 DESCRIÇÃO DOS USOS DO SOLO

Carlos (2007) afirma que ao analisar o fenômeno urbano é “impossível separar a produção social do espaço da cidade da produção de um pensamento sobre a cidade” (CARLOS, 2007, p. 19), assim como Lefebvre (2008) indica a indissociabilidade entre a realidade urbana e a vida cotidiana, isto é, do urbano e cotidiano como produto e agente da produção do espaço. E é a partir destas ideias que trabalharemos com os usos do solo na orla de Belém, de maneira que esta pesquisa propõe um mapeamento das dinâmicas na orla de Belém, realizado visualizando a espacialização dos usos no território e levando em consideração a ação dos agentes sociais na produção do espaço urbano. As articulações do espaço urbano são criadas de acordo com os interesses e estratégias dos agentes sociais, e é a complexidade destas ações que são responsáveis pela constante reorganização espacial (CORREA, 1989). Deste modo, esta pesquisa pretende indicar o mapeamento das dinâmicas da orla de Belém como uma síntese das atividades e processos realizados neste espaço urbano. Pretende-se fazê-lo de modo mais central no aspecto urbanístico, abordando eventuais alterações ou permanências de usos do solo, bem como abordando a existência de impactos sobre a morfologia de parcelamento urbanístico e do entorno de intervenções.

Diferente das caracterizações propostas pelo PRO-Belém (2000) e Trindade Jr, Santos e Ravena (2005), utilizamos como recorte de análise uma área mais abrangente do espaço que compreende as margens da cidade, além do recorte temporal que é dentre os anos 2012 e 2018¹⁰, o que consequentemente contribuiu para visualizarmos articulações do espaço urbano distintas destas pesquisas citadas.

¹⁰ Este trabalho utilizou o serviço de pesquisa e visualização fornecido pelo Google Maps, desta forma o recorte temporal acompanha a disponibilidade dos dados (mapas e imagens de satélite) mais recentes existentes na ferramenta para realizar o levantamento dos usos do solo.

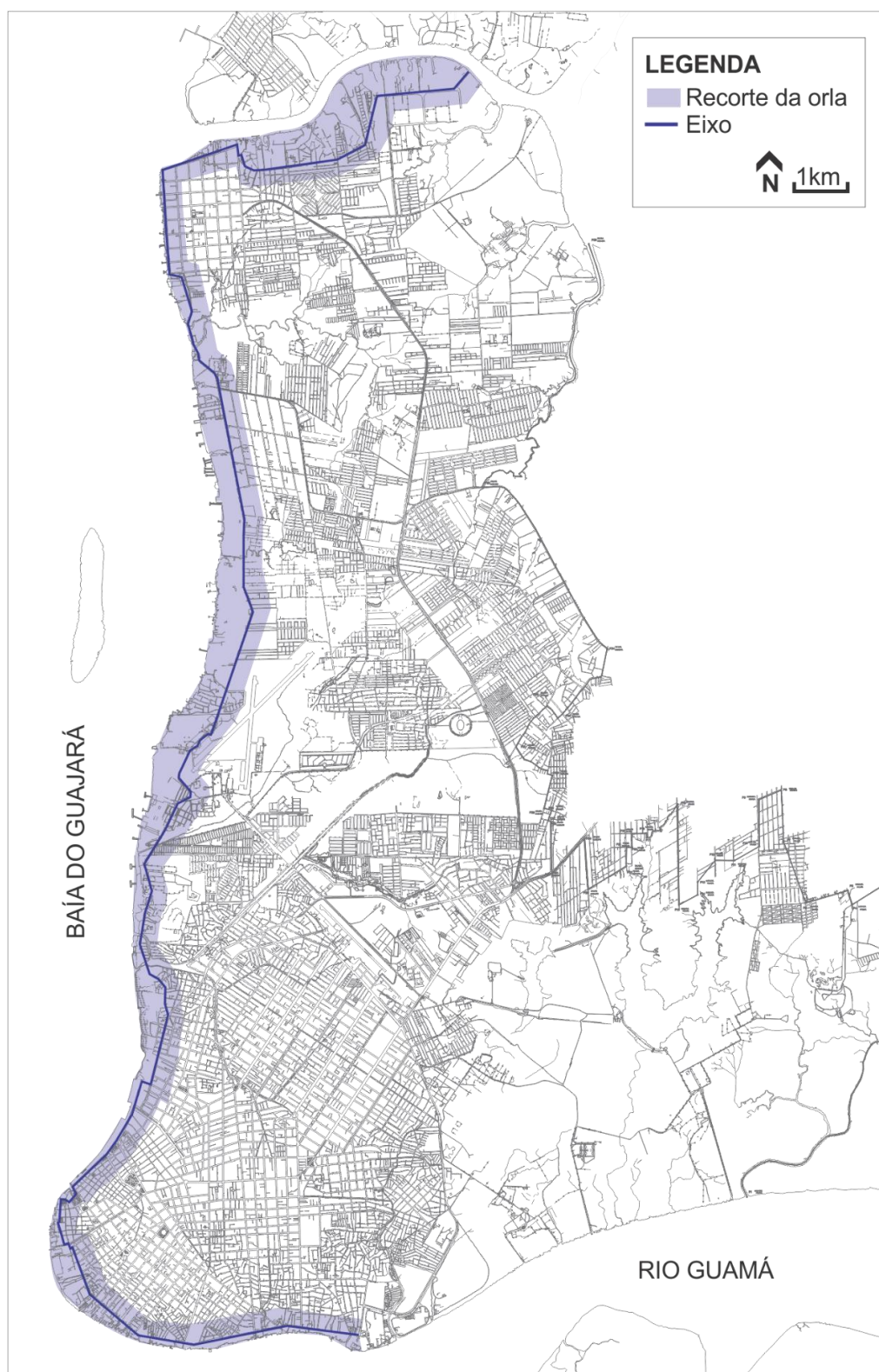


Figura 40: Recorte da orla utilizado na análise. Fonte: CODEM, 2000 (Editado)

Como observamos no tópico anterior, os usos desenvolvidos na orla apresentam grande diversidade, tanto pela sua disposição ao longo do espaço urbano como em relação aos processos que influenciaram o modo em que se encontram neste espaço. O mapeamento proposto não busca a homogeneização das dinâmicas, mas entender a persistência dos diferentes processos que tomam lugar na orla. A metodologia para desenvolver o mapeamento foi através da análise dos usos, agentes sociais e o processo histórico do espaço urbano; como Lefebvre (2008) pontua, este conjunto refere-se às práticas imbricadas no espaço complexo da orla e o intuito de desenvolver uma síntese em forma do mapeamento proposto é situar tais práticas na perspectiva espacial e temporal, de modo que possamos visualizar as relações sociais existentes.

A orla (Figura 42) da Região Metropolitana de Belém detém uma diversidade de dinâmicas socioespaciais. Nesta pesquisa, trabalhamos com o recorte¹¹ que abrange mais de 19 bairros da RMB, com uma média de trinta e dois quilômetros que atravessam diferentes realidades socioeconômicas, como a dos bairros mais densos do território e os com o metro quadrado mais elevado do mercado imobiliário. Com diversos agentes sociais que apresentam percepções distintas das paisagens urbanas inerentes ao espaço urbano da orla, cada um com sua ideia de orla de acordo com o seu cotidiano e suas vivências; e os desdobramentos da ação destes atores no espaço determinam diferentes usos de solo, que por sua vez são desenvolvidos neste espaço, assim como desenvolvem o espaço (LEFEBVRE, 2008).

¹¹ Nesta análise, o recorte de orla utilizado é o compreendido pelo espaço das margens do rio Guamá e baía do Guajará desde o bairro do Guamá até o bairro da Maracacuera no Distrito Administrativo de Icoaraci. A extensão do recorte em direção ao interior do continente foi formulada a partir do traçado do sistema viário nas proximidades do curso d'água, sendo que na maioria das vezes foi definida com base em vias coletoras e arteriais, como a Avenida Bernardo Sayão e Rodovia Arthur Bernardes, porém, houve momentos em que para seguir com a proposta de análise foram levadas em consideração as vias de hierarquia mais baixa, uma vez que a prioridade era a característica de acesso mais próxima ao curso d'água.

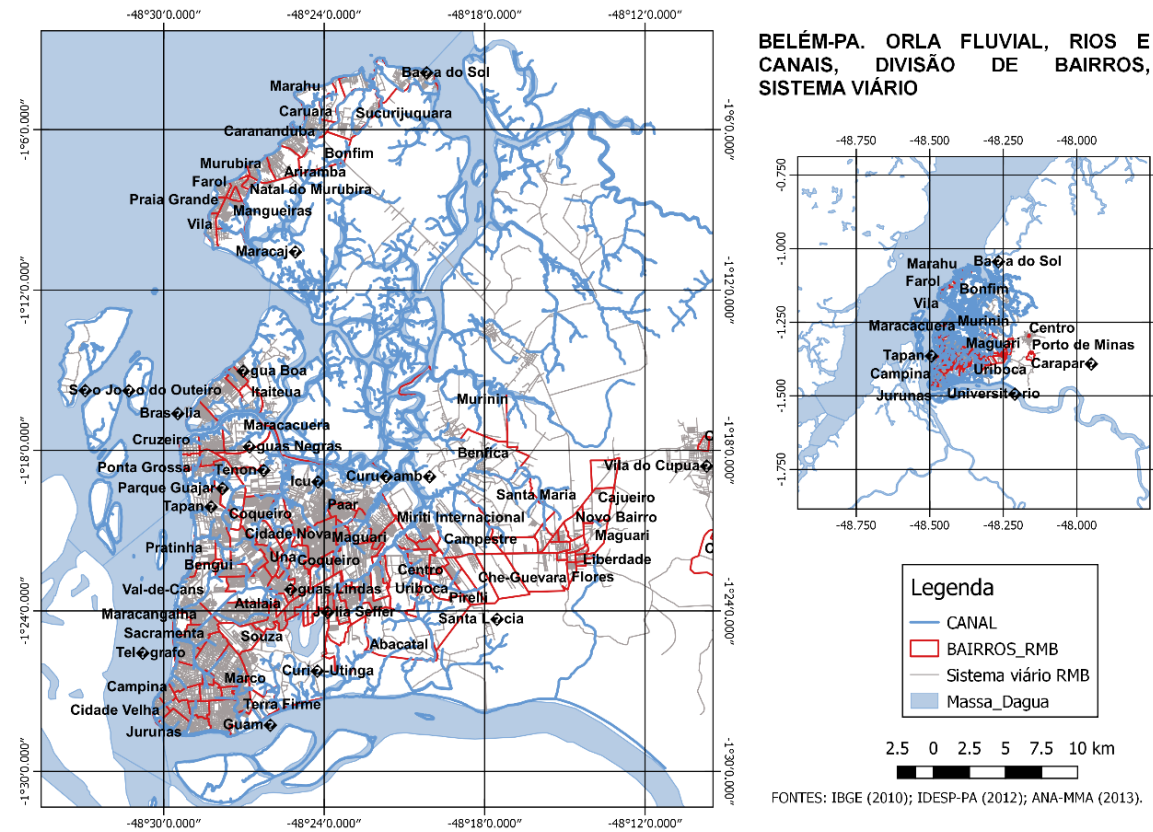


Figura 41: Síntese da divisão geral da orla da Região Metropolitana Belém: bairros, sistema viário, rios e canais. Fonte: IBGE; IDESP-PA; ANA-MMA.

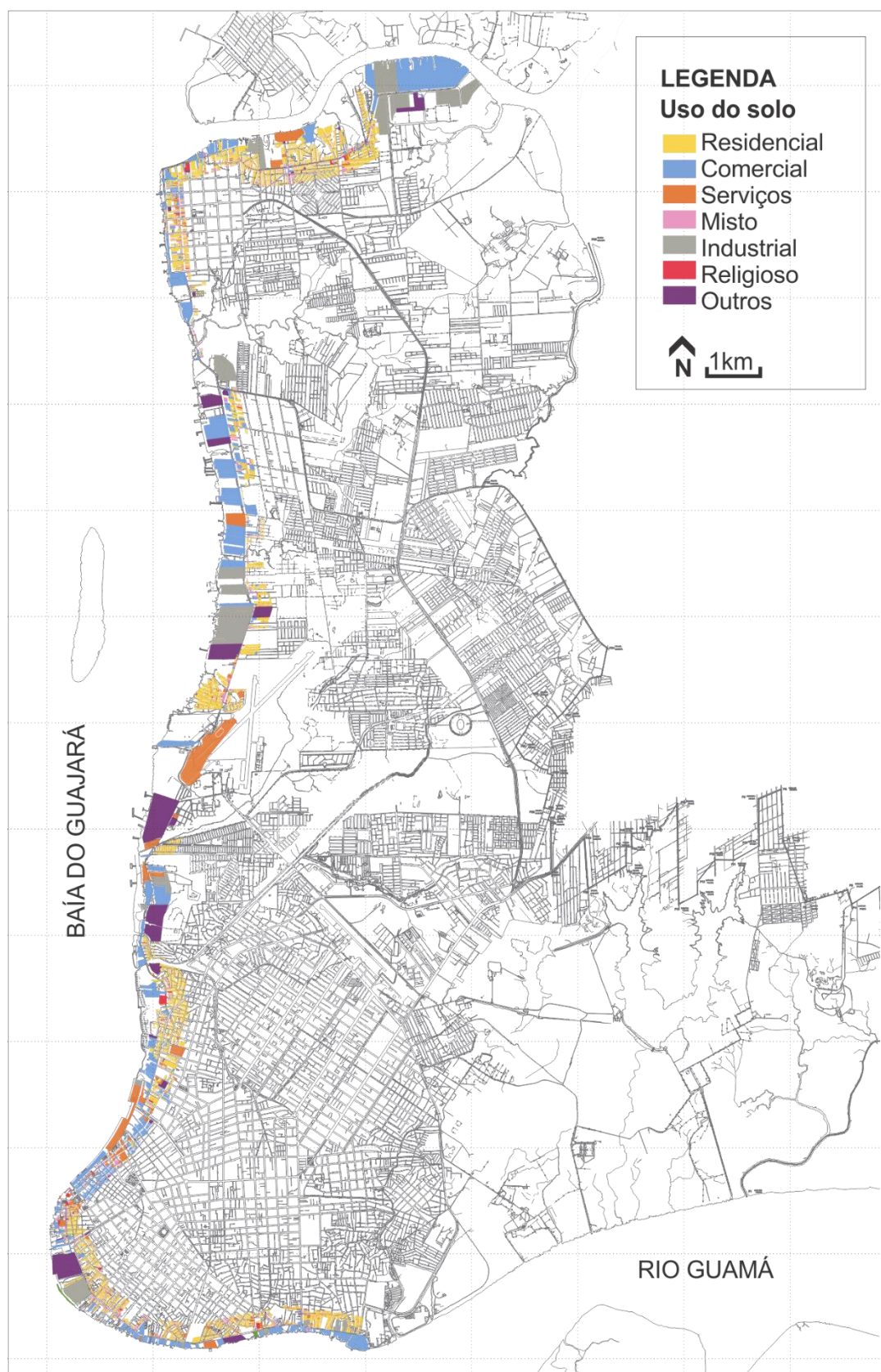


Figura 42: Usos do solo predominantes por área na orla da RMB dentre os anos 2012-2018. Fonte: CODEM, 2000; Google Maps, 2018 (Editado)

A região da Estrada Nova (abrangendo os bairros Guamá, Condor e Jurunas), ao sul da cidade, está associada a presença maciça dos usos comerciais, principalmente pelas estruturas portuárias e pelas habitações que encontram-se em aglomerados subnormais. A paisagem nesta área encontra-se sob a ação do projeto de macrodrenagem urbana e passa por transformação, porém, ainda existem parcelas desta área que é possível visualizar as residências em estruturas palafíticas sob os canais, com o acesso à avenida Bernardo Sayão sendo realizado por travessia de pontes de madeira ou alvenaria.

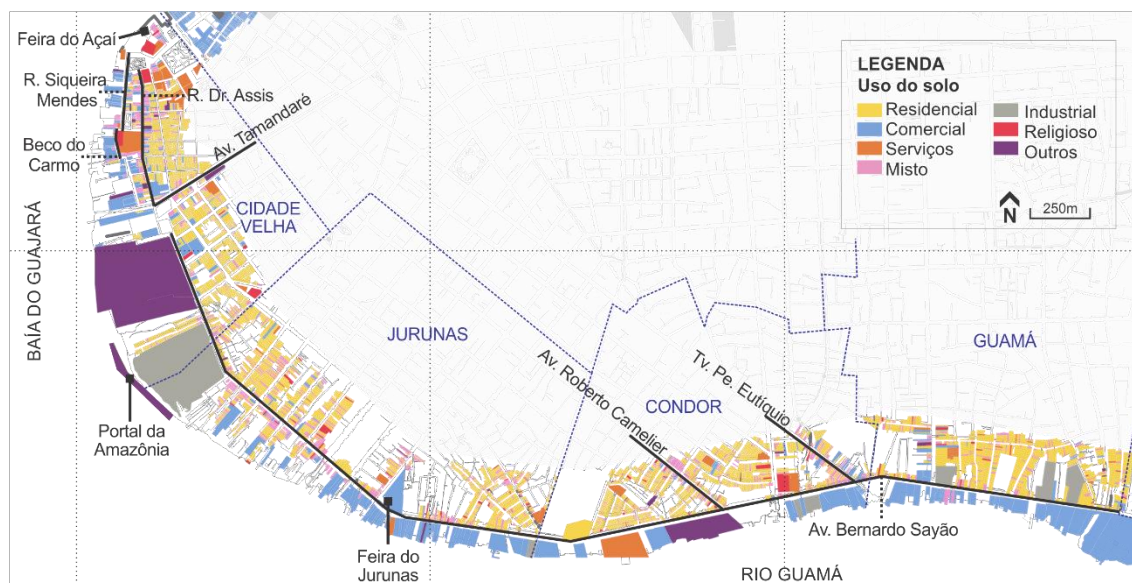


Figura 43: Usos do solo da Estrada Nova. Fonte: CODEM, 2000; Google Maps, 2018 (Editado)



Figura 44: Avenida Bernardo Sayão com usos comerciais (à esquerda) e estruturas palafíticas (à direita).
Fonte: Google Maps

Em algumas vias coletoras perpendiculares à Av. Bernardo Sayão, como a Travessa Padre Eutíquio e a Avenida Roberto Camelier, o uso misto, neste caso com os usos residencial e comercial no mesmo lote, surgem com maior frequência pela função dessas vias de fornecer acessibilidade do eixo sul a porção mais interior do continente. Neste contexto, o uso misto se associa com a criação de estratégias de reprodução social

de famílias, domicílios e mesmo dos empreendimentos locais, mais do que em relação a qualquer papel de intensidade de uso da terra ou da suposta escassez de espaços para edificação. No bairro do Jurunas, ainda na região da Estrada Nova, continua a dinâmica das baixadas, com o uso misto surgindo em maior frequência na área entre a Feira do Jurunas e o entorno do Portal da Amazônia, apresentando também diversas das vias em paralelo com este uso do solo.



Figura 45: Usos mistos no entorno do Portal da Amazônia (à esquerda) e na Tv. Padre Eutíquio (à direita). Fonte: Google Maps

A Cidade Velha pode ser descrita como a “superfície terraceada que surgiu o núcleo inicial da cidade” (PENTEADO, 1968, p. 54), após atravessar a Avenida Tamandaré há a concentração dos usos que comumente estão na área central das cidades: os serviços e as atividades econômicas. Compreendida pela análise pitoresca feita pelo deslocamento (PANERAI, 2006), a apreensão da paisagem urbana da área histórica de Belém, com seus sobrados bem próximos às vias no traçado irregular, mostra que o espaço produzido, diferente do processo de ocupação da Estrada Nova, apresenta o acesso aos lotes mais próximos do curso d’água sendo realizado por vias estreitas, enclausuradas pela urbanização do Século XVIII e XIX; logo não há a percepção de um eixo que divide o lado do uso comercial e o do uso residencial, como acontece nas baixadas da Estrada Nova.



Figura 46: Cruzamento na rua Dr. Assis com uso residencial, religioso e de serviços. Fonte: Google Maps

O caso do Centro Histórico de Belém (definido e tombado pela Lei Municipal n.º 7709 em 1994) exprime um tipo particular de morfologia urbana, tanto pela óbvia ausência do automóvel como condicionante do traçado e de sua consolidação secular, quanto pelas diretrizes de parcelamento com vias nos eixos Norte-Sul e Leste-Oeste, próprias de cidades e bases militares do empreendimento colonial português (SANTOS, 2001). Note-se que este trecho da cidade exhibe massas compactas e contíguas de edificações e quadras de dimensões atualmente consideradas restritas.

O arruamento nesta parcela foi iniciado pela abertura da Rua Dr. Assis realizada em paralelo à primeira rua de Belém (PENTEADO, 1968), atualmente conhecida por Rua Siqueira Mendes, e esta termina na quadra que abriga a Igreja Nossa Senhora do Carmo, o que faz com que o acesso nessa área seja feito através do Beco do Carmo. Dentre as atividades econômicas desenvolvidas ao longo deste percurso, nota-se usos recentes como a associação dos lugares que possuem atracadouros com restaurantes e ambientes com programação noturna voltada aos jovens da classe média belenense. Há uma distribuição de diversos usos nesta área da Cidade Velha, os usos misto, residencial e comercial aparecem com frequência ao longo da Rua Dr. Assis. Em paralelo ao bairro histórico, persiste um assentamento precário no chamado Beco do Carmo, que foi objeto de propostas de qualidade e viabilidade urbanística duvidosas, principalmente no período da ditadura militar de 1964-1985; como atesta o Plano Diretor da Grande Belém (CODEM; BNH; DS, 1975) de 1975, com sua ideia de um alpendre em balaústres para contrapor à então incipiente *favela* ribeirinha do local e sua indesejável presença para uma visão mais cosmética da cidade.

Outro ponto importante é a movimentação da Feira do Açaí, situada ao final da Travessa Marques de Pombal, onde ocorre a principal entrada do fruto que movimenta o comércio paraense durante as primeiras horas do dia; este ponto da orla tem grande importância econômica e carrega uma dinâmica socioespacial que atrai, ainda que de forma tímida, turistas e fotógrafos locais que buscam registrar os movimentos dos paneiros e barqueiros na feira. Mas esta dinâmica encontra-se isolada nesta área, as movimentações iniciam e terminam neste lugar, o máximo de interferência na paisagem do seu entorno é a circulação dos caminhões à espera da mercadoria nas proximidades da Praça do Relógio, de maneira que este lugar ainda permanece sem diálogo aparente com o restante da paisagem da Cidade Velha.

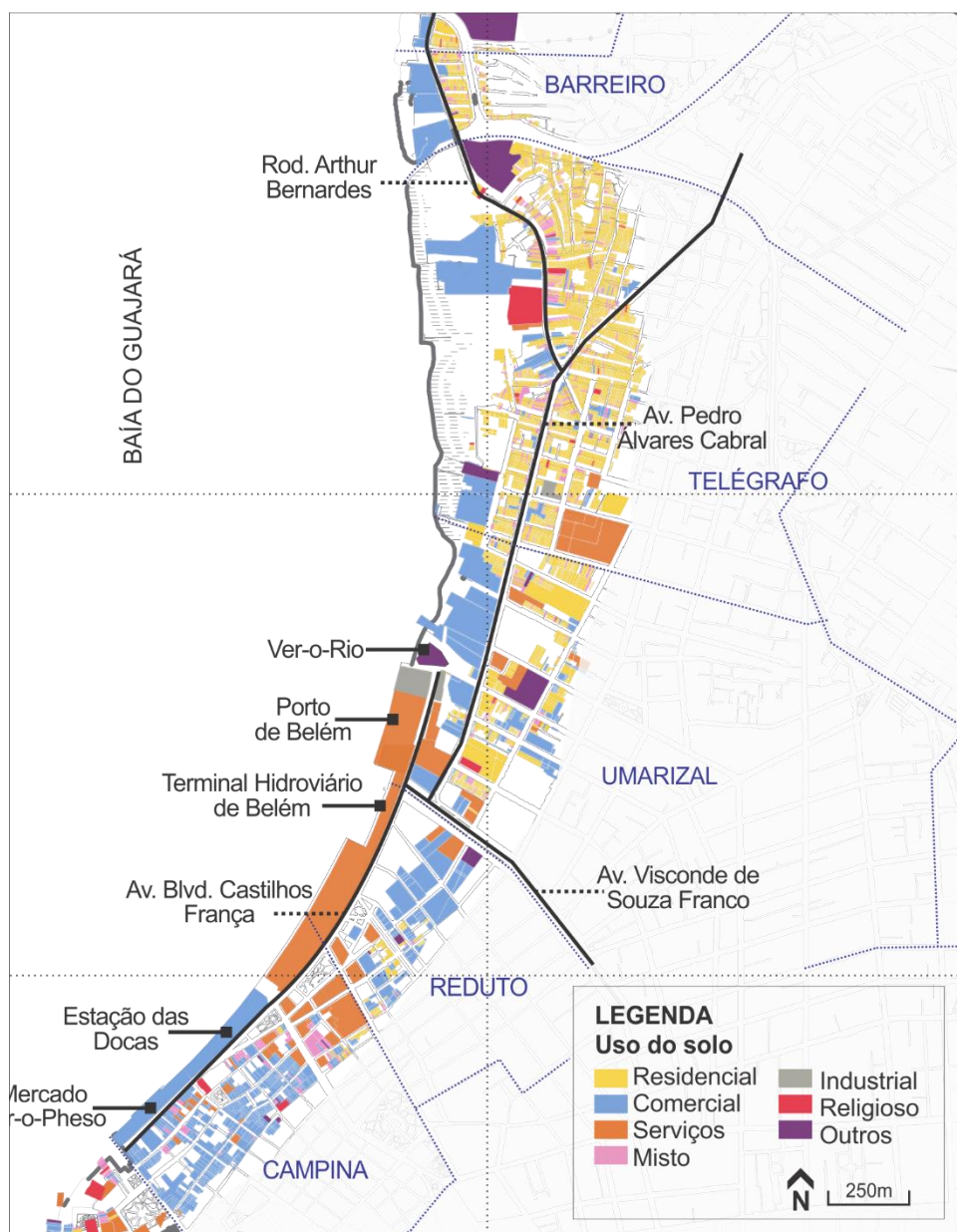


Figura 47: Usos do solo das áreas centrais da orla. Fonte: CODEM, 2000; Google Maps, 2018 (Editado)

A diversidade de usos da Cidade Velha, embora possua nítida maioria de edificações de uso predominantemente residencial, dá lugar à predominância do uso comercial à medida que adentramos no bairro da Campina, como ao longo da Avenida Boulevard Castilhos França que abriga dois dos principais pontos turísticos da cidade, o Mercado e Complexo do Ver-o-Peso e a Estação das Docas, bem como o Terminal Hidroviário de Belém. Após cruzar a Avenida Visconde de Souza Franco, a via segue nomeada como Avenida Marechal Hermes até o Complexo do Ver-o-Rio, nesta área há os serviços da Companhia das Docas do Pará (CDP) e usos industriais. O bairro da

Campina é a área de comércio da cidade, enquanto o bairro do Reduto ainda carrega dinâmicas provenientes da época em que era um bairro industrial, tanto pela presença de grandes lotes comerciais como pela área residencial que estão relacionadas às antigas vilas operárias. Na transição da Boulevard Castilhos França à Marechal Hermes podemos observar o surgimento de novos elementos na paisagem urbana, os edifícios dos bairros nobres da cidade que surgem por trás dos empreendimentos localizados na orla.



Figura 48: Paisagens urbanas distintas, à esquerda temos os usos comerciais no bairro da Campina, e à direita temos a visão dos edifícios na transição entre os bairros do Reduto e Umarizal. Fonte: Google Maps

No bairro do Umarizal é possível visualizar esta transição entre os usos comercial e residencial em sua forma urbana, os lotes comerciais seguem até o final da Avenida Marechal Hermes, que tem o seu traçado limitado pelo prolongamento dos lotes da Avenida Pedro Álvares Cabral, enquanto as quadras com predominância de uso residencial continuam na mancha que acompanha a via e depois continua pela Rodovia Arthur Bernardes, passando por áreas de alta densidade populacional, como os bairros do Telégrafo e do Barreiro.



Figura 49: Uso residencial nos bairros do Telégrafo (à esquerda) e do Barreiro (à direita). Fonte: Google Maps

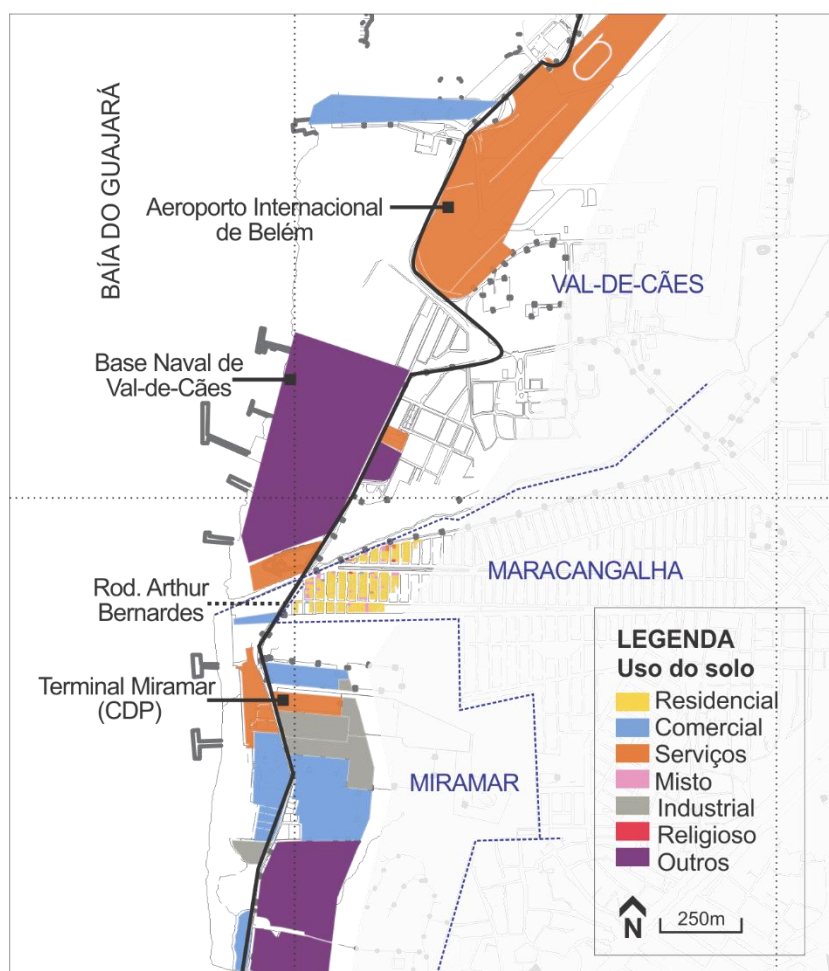


Figura 50: Usos do solo ao longo da rodovia Arthur Bernardes. Fonte: CODEM, 2000; Google Maps, 2018 (Editado)

Dos bairros em contato com a orla, o bairro de Miramar é o de menor densidade e apresenta, ao longo da Rodovia Arthur Bernardes, os usos comerciais e industriais, bem como o Terminal Miramar da Companhia das Docas do Pará. Este bairro também tem áreas de atracação e transbordo de combustíveis e estruturas como o Centro de Tecnologia das Centrais Elétricas do Norte do Brasil (CT-Eletronorte). Situada entre Sacramento, Barreiro e a Pratinha (e articulando áreas de bairros como a Maracangalha e o Benguí), esta região combina usos classificáveis como pesados a estruturas militares (como a Base Naval de Belém) e voltados a saúde (como o Hospital da Rede Sarah, em sua sede local). Em meio às áreas verdes está localizado o bairro da Maracangalha, constituindo uma mancha residencial dentre as áreas de grandes lotes não-residenciais, em menção às áreas ocupadas pela Base Naval de Val de Cães e pelo Aeroporto Internacional de Belém.

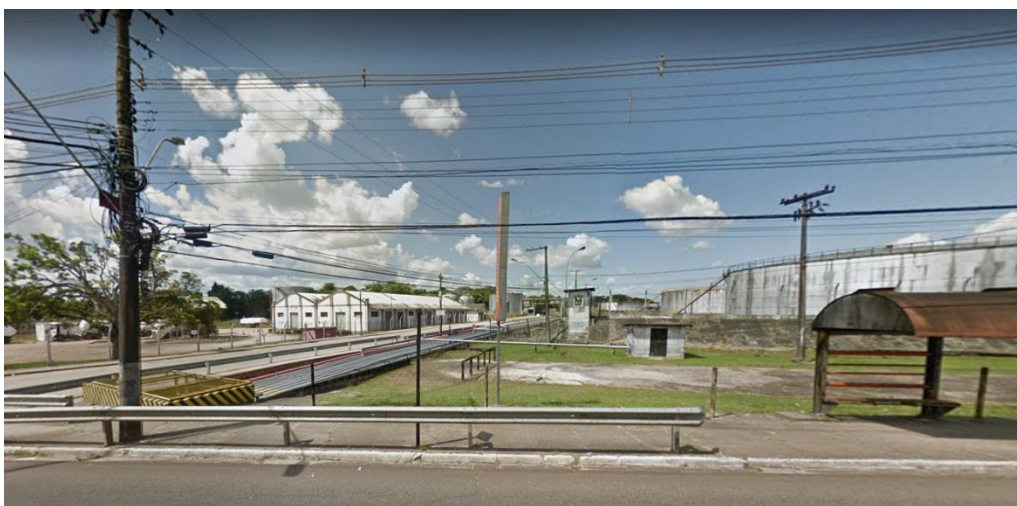


Figura 51: Usos industriais ao longo da rodovia Arthur Bernardes no bairro do Miramar. Fonte: Google Maps

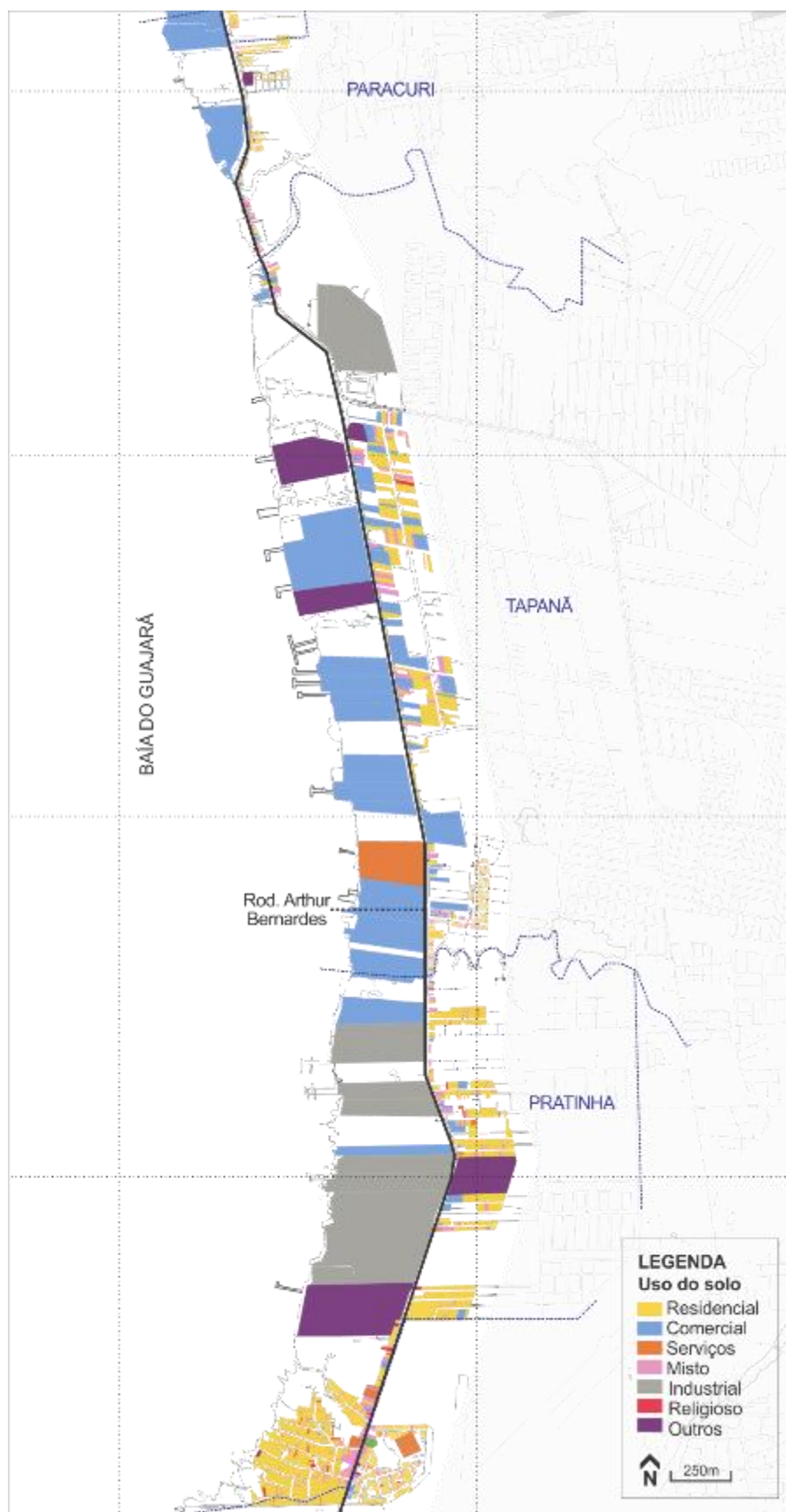


Figura 52: Usos do solo ao longo da rodovia Arthur Bernardes na área do DAICO. Fonte: CODEM, 2000; Google Maps, 2018 (Editado)

A paisagem volta a ter contato com o uso residencial no bairro da Pratinha, sendo que no início do recorte do bairro há o contato das vias predominantemente residenciais com o curso d'água, proporcionando uma paisagem inédita dentre as indicadas nesta. A Pratinha combina extensos assentamentos precários a estruturas de monitoramento da navegação e formação de profissionais da área (no caso do Centro de Instrução Almirante Brás de Aguiar, CIABA) a condomínios fechados, como o Condomínio Alto de Pinheiros, área de classe média. A dinâmica da via como eixo entre os usos comercial e residencial volta a tomar lugar à medida que a Rodovia Arthur Bernardes adentra o bairro e segue pelos bairros Tapanã e Paracuri; nestes bairros, continua a divisão entre os usos comerciais e industriais em uma lateral da via e usos residencial e misto do outro lado.



Figura 53: Uso residencial no bairro da Pratinha. Fonte: Google Maps



Figura 54: Rod. Arthur Bernardes como eixo entre os usos comercial e residencial, no bairro do Paracuri (à esquerda) e do Tapanã (à direita). Fonte: Google Maps

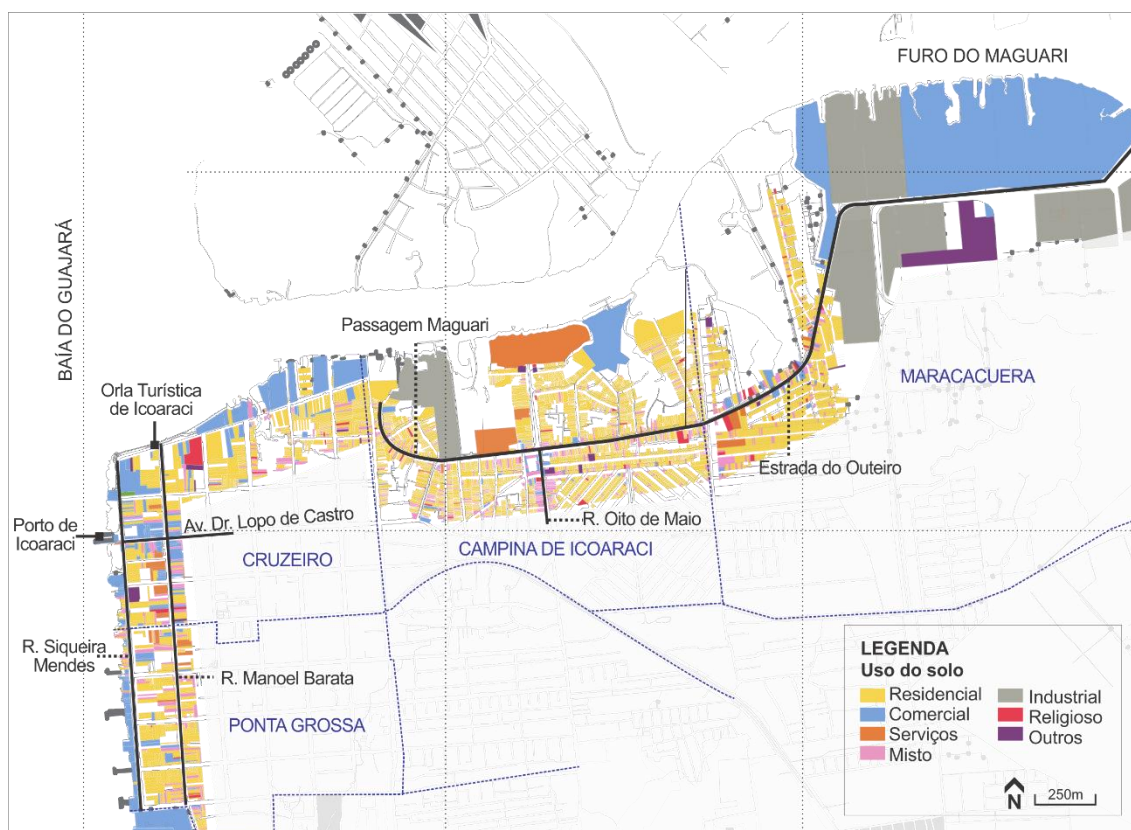


Figura 55: Usos do solo na orla do DAICO. Fonte: CODEM, 2000; Google Maps, 2018 (Editado)

Seguindo adentro do Distrito Administrativo de Icoaraci (DAICO), na Rua Siqueira Mendes, os usos continuam divididos em comercial e residencial, mas nesta área há a predominância de atracadouros de pequeno porte que permitem uma melhor abertura da visão do rio. A atividade portuária encontra-se distribuída ao longo da orla, no bairro do Cruzeiro encontramos estaleiros ao Norte/Leste e o Porto de Balsas mais ao Sul/Oeste. Na área entre os bairros Ponta Grossa e Cruzeiro surgem os usos residencial e misto destoando dos usos comerciais que predominam na área mais próxima à água, sendo que após essa zona distinta dá-se lugar ao Porto de Icoaraci e ao calçadão da orla de Icoaraci, com restaurantes e bares para atender a população que busca lazer nesta área. Em paralelo, o uso misto é notável na Rua Manoel Barata até culminar na área comercial no cruzamento com a Avenida Dr. Lopo de Castro.



Figura 56: Imagens da rua Siqueira Mendes, à esquerda temos os usos comerciais e residenciais no bairro da Ponta Grossa, e à direita, o calçadão da orla no bairro do Cruzeiro. Fonte: Google Maps

Na região mais ao Norte, após os quiosques da orla de Icoaraci, há o retorno de grandes áreas de uso comercial que continuam até atingir o ponto em que a via principal encontra-se mais ao interior do continente, inicialmente como Passagem Maguari e depois como Estrada de Outeiro. Nesta área encontramos uma forte presença de uso residencial que encontra-se ocupando cada vez mais as proximidades da margem. Todavia, em meio a predominância de uso residencial há duas áreas que destoam, na Rua Oito de Maio, com elevada frequência de uso misto, e em uma parte da Estrada de Outeiro, que apresenta usos diversos já na região do bairro da Maracacuera, que por sua vez, apresenta usos comerciais e industriais na parte mais ao Leste da orla.



Figura 57: Imagens dos usos no DAICO, uso misto no bairro da Campina (à esquerda) e uso industrial no bairro da Maracacuera (à direita). Fonte: Google Maps

3.3 PROPOSTA DE SETORIZAÇÃO DAS DINÂMICAS NA ORLA

A cidade como produto histórico-social (CARLOS, 2007) revela no espaço urbano a materialização das ações dos agentes sociais ao longo dos tempos. Como exemplo desta característica temos a valorização da orla que ocorreu em função das atividades econômicas que foram realizadas em seu espaço urbano e que por décadas representou a principal fonte de renda da sociedade belenense. O espaço urbano obteve seu reconhecimento no momento em que houve a compreensão do impacto e relevância dos objetos nele produzidos (LEFEBVRE, 2008), o que Carlos (2007) designa de *movimento cumulativo*:

Expressão e significação da vida humana, a cidade a revela ao longo da história, como obra e produto que se efetiva como realidade espacial concreta em um movimento cumulativo, incorporando ações passadas ao mesmo tempo em que aponta as possibilidades futuras que se tecem no presente da vida cotidiana (CARLOS, 2007, p. 20)

Neste movimento, os agentes determinam as constantes transformações do espaço urbano, sendo que, para Côrrea (1989), tais agentes são: 1) os proprietários dos meios de produção; 2) os proprietários fundiários; 3) os promotores imobiliários; 4) o Estado; 5) os grupos sociais excluídos. E, com a indicação das relações sociais dos agentes da orla poderemos entender a sua produção de espaço, uma vez que o espaço “se conhece reconhecendo-se” (LEFEBVRE, 2008, p. 44), assim como a “cidade pode ser entendida, dialeticamente, enquanto produto, condição e meio para a reprodução das relações sociais” (CARLOS, 2007, p. 21). Portanto, esta pesquisa apresenta uma proposta de setorização de acordo com as características do sistema multidimensional que é a orla da RMB, levando em consideração, sobretudo, a relação entre espaço e tempo na sua construção. Portanto, são propostas *dinâmicas* de acordo com a diversidade de arranjos e relações que ocorrem na orla.

Segundo Carlos (2007), na análise da cidade existem três planos que estão interligados, o econômico, o social e o político; e, para indicar os agentes da orla convém explicar que no âmbito político, ou seja, na cidade construída de acordo com o poder do Estado, a ação destes é realizada de acordo com um marco jurídico, que por sua vez deveria se manter neutro por sua responsabilidade em regular a atuação dos agentes, no

entanto, ele acaba agindo segundo os interesses dos agentes dominantes (CÔRREA, 1989).

Os agentes dominantes são os detentores de maior poder na produção de espaço urbano – proprietários dos meios de produção, proprietários fundiários e promotores imobiliários -, e como denominador comum eles apresentam a capacidade de se apropriar de uma renda da terra (CÔRREA, 1989). O espaço é comercializado em parcelas na sociedade capitalista (LEFEBVRE, 2008), e a sua manipulação pelos agentes representa a percepção de determinado espaço como lugar de determinadas práticas cotidianas ao longo do tempo.

A realidade urbana e a vida cotidiana compõem o que é a cidade, logo o seu crescimento é formulado por um processo de diferentes momentos destas duas dimensões. Ao longo do desenvolvimento da RMB, o espaço da orla passou por diversos momentos que o construíram como conhecemos nos dias atuais; ainda que este movimento esteja em constante reorganização espacial, visualizar determinados momentos que o compuseram é necessário para entendermos o espaço concebido atualmente, uma vez que “o tempo é fundamental para compreender o território como objeto físico” (LAMAS, 2004, p.111). Com o passar do tempo, observamos que a orla deixa apenas de ser espaço de convergência das dinâmicas sociais e econômicas e passa em si própria a ser imbuída de significado e valores. Pela reprodução dos interesses capitalistas notamos que o espaço passa a ser subordinado principalmente à ação da elite detentora de poder, como os proprietários fundiários e os promotores imobiliários.

As transformações que ocorreram na orla atribuíram ao seu espaço um significado, o espaço valorizou-se e tornou-se algo além do lugar em que ocorrem as relações sociais. Essa valorização desenvolveu-se em determinado tempo no espaço da orla, e deste mesmo modo observamos outras ações na orla com o seu *tempo vivido*, como a relações sociais que envolve os usos populares e a população ribeirinha, pois o espaço urbano concentra uma diversidade de agentes que coexistem se movimentando nos seus próprios tempos (SANTOS, 2001). Estes agentes podem até coexistir no mesmo espaço, mas cada um tem a sua relevância na estruturação da cidade, e é notável que os detentores de menor poder aquisitivo apenas seguem as determinações impostas pelas elites que comandam a reprodução do espaço urbano.

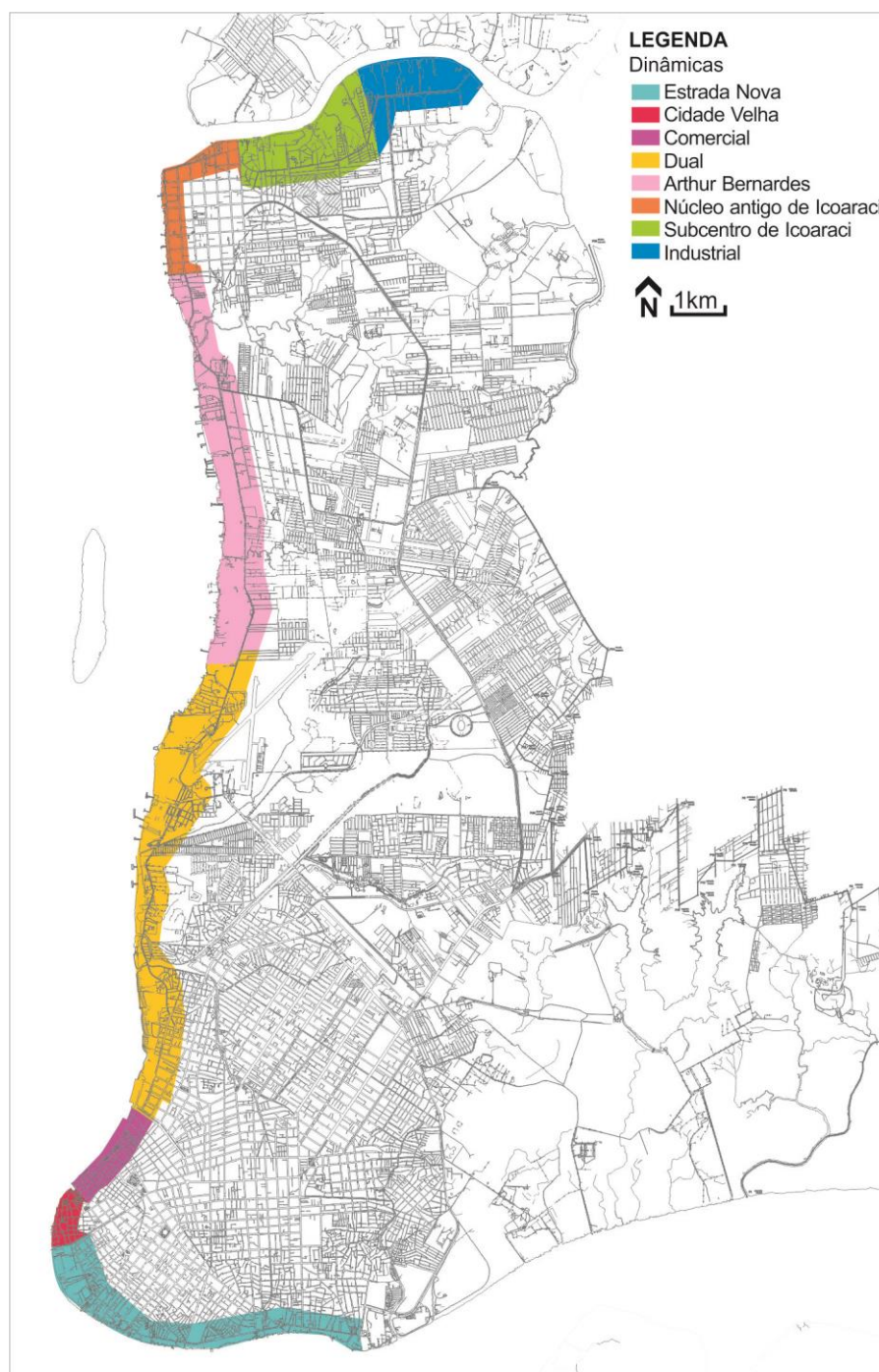


Figura 58: Dinâmicas socioespaciais orla da RMB. Fonte: CODEM, 2000; Google Maps, 2018 (Editado)

3.3.1 Dinâmica da Estrada Nova

Na Estrada Nova, a dinâmica espacial está relacionada ao fenômeno urbano das baixadas, tanto pela situação da habitação como pelo uso portuário, que teve início no processo de ocupação da Av. Bernardo Sayão após a criação do dique e da via em questão; desta maneira, os principais agentes são os proprietários industriais e de empresas comerciais, além da população residente com seus aspectos econômicos e condições de vida urbana.

A criação do eixo que conecta a região ao centro da cidade proporcionou condições para que os proprietários dos meios de produção passassem a ocupar o espaço ao longo do seu percurso (PENTEADO, 1968). Como Côrrea (1989) aponta:

Os grandes proprietários industriais e das grandes empresas comerciais, são, em razão da dimensão de suas atividades, grandes consumidores de espaço. Necessitam de terrenos amplos e baratos que satisfaçam requisitos locacionais pertinentes às atividades de suas empresas [...] (CÔRREA, 1989, p. 13)

A área proporcionalmente menos ocupada, embora alagável, e ainda relativamente disponível no eixo sul da cidade revelou-se apropriada para desenvolver as atividades destes agentes, por encontrar-se às margens do rio Guamá, de onde a mercadoria chegava, e por ser próximo ao centro de Belém, para realizar a distribuição da mesma; era, ainda, uma área de acesso fluvial navegável para embarcações de pequeno e até médio porte.

Na década de 1960, de acordo com Penteado (1968), ao longo dos bairros da zona sul da cidade (Jurunas, Condor e Guamá) existiam diversas indústrias de beneficiamento de madeira, também conhecidas por estâncias, uma indústria de látex com 250 empregados, indústria de óleo de coco, fábrica de sabão e fábrica têxtil. O autor menciona que havia poucos lugares associados ao artesanato, mas que, por outro lado, era expressivo o número de bares e botequins, além de clubes ligados ao esporte e atividades sociais como reuniões dos grupos da prática folclórica dos “bois”.

Dos bairros mencionados, Jurunas e Condor são bairros com características de várzea, enquanto o Guamá apresenta partes de várzea e outras de baixo terraço, sendo que por estas condições foi realizado a execução do dique que originou a Estrada Nova (PENTEADO, 1968). Ao longo das décadas, a área que apresentava uma recente ocupação passou a ser altamente adensada, como podemos observar na Tabela 02, com a

predominância de construções conhecidas por “barracas”, um reflexo do baixo poder aquisitivo dos seus habitantes.

Entre as décadas de 1950 e 1960, Belém passou por uma mudança na dinâmica de seus bairros, o núcleo mais antigo da cidade, principalmente o bairro da Cidade Velha, lidava com uma queda em sua população. A dinâmica demográfica aumentava em direção ao bairro do Jurunas, com a duplicação do seu número de habitantes. Outros bairros que também apresentaram crescimento demográfico eram essencialmente populares, destoando dos bairros já estabilizados em suas edificações e estrutura, como Nazaré e Batista Campos. É importante ressaltar que em parte essa expansão populacional se deve à criação de limites formais dos bairros, que anteriormente eram reconhecidos apenas como zonas rurais (PENTEADO, 1968).

ANO BAIRRO	1950	1960	1996	2000	2010
Cidade Velha	9.837	12.125	11.998	12.025	12.128
Condor	1.828	12.447	40.430	42.038	42.758
Guamá	13.885	23.400	93.061	102.124	94.610
Jurunas	14.904	29.969	65.002	62.740	64.478

Tabela 2: Série histórica da população. Fonte: IBGE, 2010; PENTEADO, 1968.

Atualmente nota-se a estabilização da população de bairros como o da Condor, Cidade Velha e Jurunas, tendo como exceção o Guamá, que teve um decréscimo em sua população na última década. De acordo com o Censo Demográfico 2010 do IBGE, a Condor é o 12º maior bairro em número de habitantes, enquanto os bairros vizinhos, Jurunas e Guamá, são o 7º e o 1º, respectivamente.

Além dos usos comerciais e industriais, as baixadas são caracterizadas pelas condições habitacionais que surgiram por um processo de urbanização com lacunas que resultou em precariedade socioambiental (LEÃO, 2013). À margem da sociedade, os habitantes das baixadas, que são procedentes do meio rural, convivem com duas particularidades que envolvem a questão habitacional, a realidade econômica da população e o aspecto legal em que se deu a ocupação do espaço (SUDAM; DNOS; PARÁ, 1976).

A área da baixada da Estrada Nova corresponde a ZAU 5 do Plano Diretor do Município de Belém de 2008 que é, como mencionamos anteriormente, caracterizada, sobretudo, pela alta densidade populacional com núcleos de população com menor poder

aquisitivo e carência de infraestrutura aspectos (BELÉM, 2008); em face à estas características, o poder público demonstrou objetivos como a complementação e ampliação da infraestrutura básica através da requalificação de áreas de urbanização precária.

Há mais de uma década o poder público desenvolve e implementa o Projeto Portal da Amazônia que abrange intervenções urbanísticas ao longo da Av. Bernardo Sayão; então, de maneira recente, o Estado é o responsável pelas mudanças de maior porte que estão ocorrendo neste espaço. O Estado atua de acordo com a dinâmica da sociedade nas ações referente a organização espacial, sendo que o modo mais coerente de atuação é a implantação de infraestrutura básica a população (CÔRREA, 1989), entretanto, é comum a disposição de instrumentos que beneficiam outros agentes, como os proprietários dos meios de produção e promotores imobiliários. Além de que o desenvolvimento das obras do Portal da Amazônia já aponta mudanças, como a proliferação de usos mistos nas proximidades da requalificação viária executada.

3.3.2 Dinâmica Cidade Velha

O recorte que abrange parte do bairro da Cidade Velha e Centro Histórico de Belém¹² apresenta uma dinâmica associada a relação complexa dentre os diversos usos do solo que se desenvolvem na área responsável por abrigar as origens do núcleo urbano da cidade de Belém, sendo a soma dos fragmentos de realizações que ocorreram tempos atrás e das que ocorrem atualmente (SANTOS, 2013). Este espaço vem se transformando desde o século XVII¹³, através de um movimento cumulativo que ocorre há mais tempo do que nas outras parcelas da cidade, passando por diversos períodos determinantes para a reorganização espacial através da ação de agentes sociais que executaram funções diversas (CÔRREA, 2016). A influência dos cursos d'água no processo de estruturação da cidade condicionou diferentes formas de desenvolvimento de atividades econômicas, além de práticas de territorialização com os usos portuários, militares e comerciais (PONTE, 2015).

¹² A delimitação da poligonal que compreende o Centro Histórico de Belém foi instituída pela Lei do Patrimônio Histórico - Lei nº 7.709, de 18 de maio de 1994 (BELÉM, 1994).

¹³ A pesquisa utiliza os dados a partir da ocupação portuguesa no território que atualmente conhecemos por Belém do Pará.

A área é constituída por uma diversidade de usos, com a predominância do comercial e residencial, e uma parte em que há a concentração de serviços. A dinâmica nesta parte da orla é referente às marcas que as gerações passadas deixaram na cidade, uma vez que os “traçados que se adicionam, se superpõem, entram em conflito, se interrompem e ressurgem” (PANERAI, 2006, p. 11), logo, os usos que se dispõem no espaço urbano são resultado de um longo processo de continuidade/descontinuidade (CARLOS, 2007).

Apesar da continuidade da presença de uso comercial às margens dos cursos d’água, como na dinâmica da Estrada Nova, há uma grande diferença entre os espaços urbanos, que ocorre devido, sobretudo, ao recorte temporal que resultou nas dinâmicas indicadas nesta pesquisa. Os usos que persistiram no espaço mostram morfologicamente as marcas das mudanças e do que resistiu articulados entre os períodos de transformação espacial de acordo com os interesses dos agentes sociais (CARLOS, 2007). Para Corrêa (2016) existem cinco perspectivas de análise do tempo ao estudar a organização espacial, sendo uma delas focada nas formas remanescentes do passado, designada de “herança”:

A organização do espaço é, salvo as criações atuais sem passado, o resultado de um maior ou menor acúmulo de formas herdadas do passado recente e remoto. Diversos momentos do tempo estão aí incorporados por meio de heranças do passado. (CÔRREA, 2016, p. 03)

A permanência das formas se dão em função das forças explicadas por três processos fundamentados na inércia, resignificação e refuncionalização, Corrêa (2016) explica que as duas últimas combinadas estão associadas à paisagem criada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN ao dispor sobre o patrimônio, em que a resignificação é sobre o lugar continuar com as funções de tempos passados e com significados associados a arranjos atuais, enquanto a refuncionalização está relacionada a valorização de formas antigas em funções novas. A organização espacial está voltada a sociedade do consumo e a ideia do lugar como patrimônio é vendida de acordo com as necessidades do capital; de acordo com Ponte (2007), a ideia de reocupar esta área da cidade é amplamente difundida pela classe cultural da população uma vez que, além do apelo histórico-cultural, esta encontra-se dentre as áreas centrais de Belém, o que dota o espaço de expressivo valor fundiário e infraestrutura urbana razoável, assim como dispõe de acessibilidade às outras áreas da cidade. Para o autor, neste processo de reocupação há

a possibilidade de ocorrer o processo de gentrificação pela mudança na população residente, o que causaria mudanças nos padrões socioeconômicos da área.

3.3.1 Dinâmica Comercial

A área da orla predominantemente comercial também herdou arranjos de formas e funções que permaneceram no espaço vivido atualmente, o uso comercial começou a tomar lugar com o desenvolvimento das trocas comerciais na orla. A dinâmica Comercial compreende os bairros da Campina e do Reduto, sendo que este último atualmente encara uma estagnação em sua população onde antes representava uma das áreas mais relevantes de Belém.

BAIRRO	POPULAÇÃO		DENSIDADE (2010)
	2000	2010	
Campina	5.407	6.156	59 hab/ha
Reduto	6.998	6.373	77 hab/ha

Tabela 3: Dados dos bairros da Campina e Reduto. Fonte: IBGE, 2010

Como afirma Lefebvre (2008), as relações de produção se encontraram subordinadas ao tempo em si, de modo que o espaço em que antes era o local da produção das relações sociais, tornou-se onde há a reprodução destas. Em função dos desdobramentos relacionados, principalmente aos usos portuários, a área foi dotada de valor e reconhecida como o centro da cidade:

Dentro da aglomeração ‘belemense’, não constitui tarefa difícil distinguir a área central, que corresponde ao ‘coração da cidade’: toda a população sabe apontá-la, pois é comum se ouvir dizer a expressão ‘ir ao comércio’, como designativa do centro de Belém, e, nunca ‘ir à cidade’ ou ‘ir ao centro’. Nisto, o belemista reconhece, prontamente, que o centro da cidade é onde se localiza o comércio que é, sem dúvida, a mais expressiva de todas as atividades que se desenvolvem na capital do Pará (PENTEADO, 1968, p. 215)

De acordo com Hassenpflug (2007), determinar o centro de uma cidade é parte fundamental para defini-la, uma vez que a cidade como obra social reflete o importante

significado da centralidade determinada, o que denota grande valor às relações socioeconômicas desenvolvidas neste espaço urbano. Ao longo do processo histórico a cidade presenciou diversas formas de reprodução do espaço social, atualmente vemos o desenvolvimento de espaços urbanos voltados ao consumo e ao mercado do “citytainment”, como denomina Hassenpflug (2007).

Deste modo, uma identidade é construída atrelada ao processo histórico de formação da orla, esta área encontra-se no Setor I da ZAU 7, caracterizado pelos “atributos históricos, paisagísticos e culturais, por desempenhar tradicionalmente as funções de centro comercial, administrativo, de serviços e portuário” (BELÉM, 2008, p. 56), mas apesar do recorte da dinâmica da Cidade Velha também estar atribuído ao Setor I da ZAU 7, acreditamos que os recortes desenvolveram dinâmicas a partir de particularidades que os diferenciam nesta análise, em razão do espaço ser fragmentado e articulado (LEFEBVRE, 2008) e com isso possibilitar diversas análises seguindo diferentes escalas de observação (SANTOS, 2013). Por exemplo, temos a localização do Porto de Belém que influenciou a ação dos proprietários industriais e de grandes empresas em se instalarem nas proximidades, o que acabou promovendo a propagação dos usos comerciais na área, além de alguns núcleos residenciais.

Conforme Penteado (1968), o “novo centro comercial”, representado pela abrangência da Av. Presidente Vargas, não apresentava continuidade com o centro do núcleo urbano original apesar de estarem ligados pelas vias principais que cortavam as margens da cidade, além de que o novo centro dispunham de diversos arranha-céus diferente do “velho centro” que detinha um número limitado de edificações nesta tipologia. O autor também continua afirmando que o novo centro atende uma “freguesia especial” e que esse aspecto justificava a diversidade de escritórios e consultórios de profissionais liberais que ocupavam áreas de duas ou três salas para fornecer mais conforto a essa população.

[...] oferecendo outro conforto [...] para as respectivas clientelas, que pertencem a níveis sociais muitas vezes completamente distintos dos encontrados entre os que procuram os citados profissionais no centro antigo. (PENTEADO, 1968, p. 262)

A importância do novo centro as classes de maior poder aquisitivo foi determinante para a sua consolidação no espaço urbano, na verdade, de modo dialético, a centralidade foi incumbida de significação à esta parcela da população no momento em

que foi instituída como *novo centro* da cidade de Belém, como afirma Gottdiener (1985), a organização e reorganização do espaço é determinada pelas necessidades da sociedade capitalista.

A dinâmica dos usos residenciais e os não-residenciais diverge dentre os bairros do Reduto e do Campina, além de mudar ao longo dos anos. O processo de verticalização iniciou na década de 1940 na Av. Presidente Vargas (OLIVEIRA, 2007), e os prédios, além de receber usos comerciais e de serviços, eram responsáveis pela expressiva função residencial. Nesta área, neste determinado momento da urbanização da cidade, os diferentes usos dialogavam entre si por manter a vitalidade da vida noturna, à medida que havia grande movimento dos restaurantes, bares e hotéis no “luxuoso” centro da cidade (PENTEADO, 1968).

O processo de urbanização no bairro do Reduto foi diferente, Penteado (1968) pontua que este é “um bairro de desenvolvimento espontâneo” (p. 277) em função do traçado urbano irregular. Mas, além disso, o Reduto nos mostra exemplos de segregação socioespacial pela diferença entre as áreas residenciais, uma vez que na parte próxima às áreas de várzea demandava intervenções para aplicação da regularização fundiária enquanto que nos níveis mais altos já havia melhorias na urbanização, o que o autor justifica pela diversidade dos valores dos terrenos e condições da população que habitava ambas as áreas.

Atualmente, os processos urbanos do Reduto mostram desdobramentos diferentes de tempos atrás, uma vez que as pequenas áreas habitacionais e os grandes lotes comerciais associados aos fenômenos sociais da vida cotidiana resultaram numa vizinhança com atmosfera de insegurança, como descreve a reportagem a seguir:

A segurança também é um ponto que preocupa a funcionária pública Lúcia Lauzide, 68 anos, que há 31 mora no Reduto. “É assalto o tempo todo. A minha casa já foi invadida e saqueada e tive de instalar câmeras e cerca elétrica”, revela. “Uma vizinha minha teve o carro levado semana passada!”, conta a moradora. Mas, apesar dos problemas, Lúcia não se vê morando em outro lugar (DIÁRIO ONLINE, 2017, n.p)

Como Jacobs (2014) explica, as paredes cegas e a falta de movimentação pelas calçadas fazem com que a rua se torne insegura. Mas, obviamente, ressaltamos que há diversos outros agentes que desenvolvam a insegurança do lugar, como o descaso em políticas públicas para tratar os males sociais e a quantidade de lotes sem uso aparente.

De toda forma, esta área da orla urbana carrega os estigmas de um passado industrial que também resultou em espaços ociosos em função do declínio na economia da zona portuária de Belém ao longo das décadas. Conforme Ponte (2004), desde a década de 1960 a decadência da região portuária de Belém é considerada uma problemática de desenvolvimento urbano, resultando na mudança da economia das antigas estruturas portuárias. As construções pertencentes aos portos, que antes presenciavam o fluxo de matérias-primas e bens de consumo, tornaram-se espaços ociosos alvo de projetos políticos que se deleitam do discurso do uso da paisagem em função da estética e do crescimento econômico, como o Complexo Estação das Docas.

3.3.2 Dinâmica Dual

Os bairros deste recorte apresentam determinadas diferenças em sua caracterização, de modo breve podemos indicar que o bairro do Umarizal é o mais elitizado, não somente na escala desta análise, mas em relação a toda de cidade de Belém; sendo que este processo de elitização tornou-se mais expressivo a partir da década de 1990, representado principalmente pelo expressivo aumento de sua verticalização (OLIVEIRA, 2007). O bairro do Telégrafo pode ser intitulado como um bairro com características que representam a transição entre os seus bairros vizinhos, o Umarizal e o Barreiro, possuindo maior número da tipologia de casas com arquitetura característica de vilas operárias e de vilas residenciais. Enquanto o Barreiro já constitui um bairro com evidente ocupação de assentamentos precários e aglomerados subnormais.

A dualidade dentre os usos do solo é percebível entre os usos comerciais e industriais nas margens da baía do Guajará sendo recortados por manchas de uso residencial ao longo do espaço urbano, determinando a característica principal da dinâmica desta área da orla urbana. Diferente da dinâmica da Estrada Nova, em que havia um eixo proeminente separando os usos, nesta parte da cidade há a disposição de lotes grandes voltados aos usos pesados em meio a áreas de bairros com altos índices de adensamento populacional, como o Barreiro.

Acreditamos na designação desta dinâmica apesar das diversas realidades urbanas neste recorte da cidade, uma vez que é evidente que a utilização de uma área mais abrangente no desenvolver da caracterização da orla possibilitou a proeminência da

associação destas realidades urbanas com uma dinâmica distinta, diferente das caracterizações citadas anteriormente que utilizaram outro recorte de abrangência que acabou por possibilitar resultados distintos.

Os bairros presentes no recorte apresentam, com exceção de Miramar, manchas residenciais que pautam a dualidade proposta nesta dinâmica, na verdade o próprio bairro Miramar é representado pelos usos comerciais e industriais que condiz com o outro lado da dinâmica. Como podemos ver na Tabela 03, os usos residenciais aparecem em bairros de realidades distintas, como o Umarizal com o maior valor do rendimento nominal mediano mensal dos domicílios particulares permanentes, (com rendimento domiciliar total), de acordo com o Censo 2010 do IBGE, e o Pratinha com o menor rendimento, ou em relação a densidade populacional, com o Barreiro, sendo o bairro mais adensado dos que compõem o recorte da orla, e o Miramar que é o menos adensado. Neste recorte também estão presentes dois aglomerados subnormais denominados de Bacia do Una-Telégrafo e Bacia do Una-Barreiro, que têm os processos urbanos atrelados aos cursos d'água intra-urbanos que são o Canal do Jacaré, Canal do Una e Igarapé São Joaquim.

BAIRRO	POPULAÇÃO (ANO 2000)	POPULAÇÃO (ANO 2010)	DENSIDADE - hab/ha (ANO 2010)	RENDIMENTO – R\$
Umarizal	30064	30.090	113	de 3.900 até 7.000
Telégrafo	8.767	42.953	182	de 1.530 até 2000
Maracangalha	27.767	30.534	153	de 1.530 até 2000
Barreiro	24.446	26.003	273	de 858 até 1.1000
Val-de-cães	5.481	7.032	8	de 1.530 até 2000
Miramar	36	515	3	de 1.530 até 2000
Pratinha	17.974	22.589	69	De 858 até 1.1000

Tabela 4: Características dos bairros inerentes a Dinâmica Dual. Fonte: CODEM, 2000; IBGE, 2010.

A maioria encontra-se entre os bairros mais adensados da orla, se não levarmos em consideração os bairros da Estrada Nova, mas, no caso dos bairros desta dinâmica, o adensamento se dá em tipologias habitacionais bem distintas uma das outras.

O bairro do Umarizal é conhecido como o da população de alto poder aquisitivo de Belém e é responsável por grande parte da paisagem verticalizada na orla urbana. Em Belém, o processo de verticalização iniciou na década de 1940 na Avenida Presidente Vargas, de acordo com Oliveira (2007), sendo que nas últimas décadas atingiu o Umarizal, o que contribuiu para o aumento das taxas de densidades construídas por apresentar prédios de até 40 pavimentos. A mudança na paisagem desta área vem como resultado da ação combinada entre os promotores imobiliários e o Estado, em que o aumento do gabarito das construções realizadas só foi possível com a mudança da legislação¹⁴ que discorria sobre os índices de aproveitamento do solo (OLIVEIRA, 2007). Segundo Côrrea (1989), a estratégia dos promotores imobiliários voltada a demanda solvável tem grande impacto espacial, uma vez que as estratégias destes agentes estão relacionadas ao “a) preço elevado da terra e alto status do bairro; b) acessibilidade, eficiência e segurança dos meios de transporte; c) amenidades naturais ou socialmente produzidas” (CÔRREA, 1989, p. 23).



Figura 59: Verticalização presente no bairro do Umarizal. Autora: Mara Hermes, 2012

¹⁴ “O entendimento para a grande subida mais recente dos gabaritos, especialmente a dos últimos dez anos, está relacionado com as estratégias das construtoras e incorporadoras, de trabalhar perante os políticos, para modificar a legislação que limitava os índices de aproveitamento dos terrenos em até três vezes a sua dimensão, passando, após a legislação, de 1999 (Lei Complementar de Controle Urbanístico), da Prefeitura Municipal de Belém, que estabeleceu um índice básico de aproveitamento de quatro, podendo chegar até seis vezes o tamanho do terreno, dependendo da zona de localização do imóvel” (OLIVEIRA, 2007, p. 08). Embora a outorga onerosa tenha sido estrategicamente esvaziada em sua efetividade, a disputa em torno dos potenciais construtivos continuou na cidade.



Figura 60: Vista aérea da Boulevard Castilho França com a expressiva verticalização da área no ano de 1976. Fonte: IPHAN

As ações dos promotores influenciaram o surgimento das áreas elitizadas no Umarizal em função do processo iniciado pela revitalização da Avenida Visconde de Souza Franco que contribuiu para valorização dos terrenos, além da proximidade a baía do Guajará e suas amenidades físicas (OLIVEIRA, 2007). Deste modo, o Umarizal é um lugar voltado a população detentora do poder econômico na orla de Belém, com estratégias dos agentes que cada vez mais estão voltadas aos interesses dessa população.

Ainda como reflexo das atividades comerciais desenvolvidas na orla, na década de 1920 houve o surgimento da Vila da Barca que corresponde a uma comunidade tradicional localizada no bairro do Telégrafo, em uma área de baixada constituída em sua maioria por casas construídas na tipologia de palafita entranhando-se sob a Baía do Guajará (MENEZES *et al.*, 2015). Segundo a descrição de Souza (2011), a Vila da Barca:

[...] constituiu-se em espaço de moradia tanto para trabalhadores de uma fábrica de beneficiamento de castanha, localizada no bairro do reduto (PINHEIRO *et al.*, 2007b), quanto para famílias provenientes dos interiores do Estado do Pará, agricultores e ribeirinhos, que buscavam comercializar agrícolas, em geral, enviados por familiares para serem vendidos em Belém (SOUZA, 2006). A Vila da Barca tornou-se um lugar estratégico para essa finalidade [...] (SOUZA, 2011, p. 132)

A localização próxima ao principal ponto de trocas comerciais tornou esta localidade em um lugar estratégico, deste modo, a Vila da Barca se desenvolveu frente a ocupação destes moradores que buscavam comercializar as suas mercadorias (SOUZA,

2011), sendo um assentamento que há décadas carrega aspectos da cultura ribeirinha amazônica dentro da área urbana (MENEZES *et al.*, 2015). Em função de corresponder a uma baixada de ocupação palafítica, a Vila da Barca teve desdobramentos urbanos que resultaram em alta degradação socioambiental pela carência de serviços públicos. Como o poder público valoriza em primeiro lugar a produção de espaço urbano das áreas altas da cidade (OLIVEIRA, 2007), a Vila da Barca somente tornou-se alvo principal das políticas públicas Belém através do Projeto de Habitação e Urbanização da Vila da Barca, projetado pela Prefeitura de Belém no ano 2000 (SOUZA, 2011).



Figura 61: Palafitas na Vila da Barca. Fonte: Palmquist/Ascom/MPF-PA/Divulgação

O projeto de intervenção urbanística é assinado pelo Cooperativa de Profissionais do Habitat do RJ Ltda, escritório de arquitetura e urbanismo do Rio de Janeiro, com a colaboração de empresas locais, em que o partido foi a desconstrução dos blocos habitacionais para a “implantação de nova paisagem urbana” em forma de sobrados em alvenaria. Menezes et al (2015) aponta que as ações voltadas a melhorar as condições habitacionais da comunidade desencadeou conflitos pelo partido arquitetônico que não dialoga com as práticas dos habitantes, na verdade, a solução adotada é uma representação de modelos utilizados em cidades como São Paulo e Manaus, o que justifica a lacuna em “reproduzir relações espaciais consolidadas pela população” (MENEZES et al, 2015, p. 245).



Figura 62: Projeto habitacional da Vila da Barca. Fonte: CoOperativa

Em 2007 ocorreu a entrega de 136 unidades habitacionais de um total de 680 unidades (BELÉM, 2013), sendo que mais de uma década depois, somente 20 unidades habitacionais foram entregues a mais (MPF, 2018), o que demonstra a insuficiência do Estado em ações voltadas aos grupos de menor poder aquisitivo, além dos resultados insatisfatórios na parte do projeto executada, como podemos ver no relato do procurador da República Felipe de Moura Palha e Silva:

‘Outro agravante é que a população não foi ouvida na época da implementação do projeto, o que, somado à falta de transparência e às falhas de comunicação com as famílias, tornou extremamente alta a insatisfação dos moradores com o poder público’ (MPF, 2018, n.p)

A atuação do poder público no espaço urbano reflete a dinâmica da sociedade em que está introduzido, dessa forma o projeto de requalificação urbana da Vila da Barca também almeja a valorização da área com a implementação de restaurantes e quiosques de produtos regionais, de modo que o lugar esteja em conjunto com o projeto da Urbanização Ver-o-rio (CÔRREA, 1989; SANTOS, 2012). O projeto, além de estar voltado à habitação social, apresenta outros interesses que estão mais articulados aos agentes dominantes que buscam a valorização fundiária, representando a estratégia de usar a pobreza urbana e degradação ambiental para justificar as ações destes agentes no espaço urbano.

Na área desta dinâmica estão designadas duas zonas distintas, a ZAU 4 e ZAU 5. Do início do bairro do Umarizal ao final do perímetro dos bairros Miramar e Maracangalha está traçado o recorte da ZAU 5, que dispõe sobre áreas de várzea ocupadas

de modo precário e com alta densidade populacional, e que busca aplicar a regularização fundiária e a requalificação urbana dos espaços inerentes à orla (BELÉM, 2008). Enquanto a parte do Val-de-Cães e Pratinha estão no da ZAU 4 que, de acordo com o Plano Diretor vigente (BELÉM, 2008), é caracterizado principalmente nestes bairros pela carência de equipamentos públicos, presença de núcleos industriais e, sobretudo na Pratinha, expressivo uso residencial. Sobre os usos encontrados nesta parte da orla fluvial, são indicados como diretrizes o fortalecimento dos núcleos industriais e a contenção das ocupações do entorno dos cursos d'água, como igarapés e canais de drenagem.

Esta área é a parte da orla que apresenta uma forte dualidade desde as designações na legislação ao desenvolvimento na morfologia urbana, mas ainda assim, é possível apontar as similaridades em que cada arranjo espacial está articulado entre si para formar a dinâmica, como um lugar dentro do lugar.

3.3.3 Dinâmica Arthur Bernardes

Ao adentrar o território do Distrito Administrativo de Icoaraci (DAICO), se aproximando do Furo do Maguari ao Norte da RMB, observamos mais quatro dinâmicas que se desenvolvem no espaço urbano da orla. Mas antes de caracterizá-las, se faz necessário indicar o processo de formação do DAICO para conseguirmos visualizar o contexto das particularidades de cada dinâmica, como podemos observar no Quadro 01. O processo de urbanização do espaço em que se encontra Icoaraci foi iniciado com a caracterização do terreno que inicialmente correspondia a fazenda dos frades Carmelitas à categoria de vila, situada em um terraço de cinco metros de altitude banhado pela baía do Guajará e pelo furo do Maguari (PENTEADO, 1973).

1ª fase		2ª fase		3ª fase	4ª fase
Doação de terras a Sebastião Gomes de Souza	Transformação das Fazendas Pinheira e Livramento em lazareto e depois em povoado	Povoado elevado à categoria de Vila do Pinheiro	Transformação em Distrito do Município de Belém	Integração do Distrito à RMB	Instalação do Distrito Industrial de Icoaraci
século XVIII	século XIX	2ª metade do século XIX	1950	1950-1970	1970-dias atuais
	Surgimento do núcleo urbano: traçado ortogonal	- Rede comercial: relação trapiche-cidade-entorno - Ligação ferroviária à Belém	- Núcleos afastados com características rurais	Melhorias na infraestrutura e serviços urbanos	- Crescimento demográfico - Ocupação das áreas periféricas

Quadro 5: Linha do tempo da formação do DAICO. Fonte: DIAS, 2007.

A dinâmica decorrente da parcela mais adensada industrialmente das margens da baía do Guajará ocorre ao longo da Rodovia Arthur Bernardes, que inicia ainda no bairro do Telégrafo mas somente a partir da área do bairro da Pratinha que age como eixo de divisão entre os usos pesados e residencial; além destes bairros, a dinâmica abrange os bairros do Tapanã e Paracuri, onde a rodovia. Aberta na década de 1940, a via conecta a cidade de Belém com o DAICO, que tem as origens de ocupação datada no século XVIII, sendo responsável em influenciar no desenvolvimento do espaço urbano por proporcionar a integração dos territórios e, conseqüentemente, de infraestrutura urbana e equipamentos públicos (DIAS, 2007).

Segundo Dias (2007), a ocupação da rodovia por indústrias ocorreu após a década de 1970, mas a configuração espacial destes bairros teve início muito antes, a gleba pertencente ao bairro do Tapanã foi incorporada à configuração da Vila Pinheiro em 1889 e nas primeiras décadas do século XX, a Pratinha já era considerada um núcleo afastado com características rurais. Conforme o desenvolvimento da vila ocorria, os núcleos afastados passavam a ser adicionados à malha urbana. Ao passar do tempo, conseqüentemente, também foram incorporados aos fenômenos urbanos e passaram por mudanças no uso do solo por absorver a população que migrava para trabalhar no distrito (DIAS, 2007).

Esta dinâmica abrange o Setor I da ZEPE 1 (Zona Especial de Promoção Econômica), que é uma zona qualificada pelas suas atividades industriais pelo Plano Diretor de Belém. Este setor é caracterizado por “atividades industriais de pequeno e médio porte, com potencial de impacto ambiental significativo e por empreendimentos de impacto urbano” (BELÉM, 2008, p. 76), enquanto o restante do recorte é caracterizado como ZAU 4, sendo a Rodovia Arthur Bernardes o limite entre os zoneamentos.

BAIRRO	POPULAÇÃO		DENSIDADE (2010)
	2000	2010	
Tapanã	51.917	66.669	66 hab/ha
Paracuri	8.767	9.934	39 hab/ha

Tabela 5: Dados dos bairros do Tapanã e Paracuri. Fonte: IBGE, 2010

A área apresenta potencialidades referentes à ocupação dos espaços ociosos pelo uso residencial e o incentivo à potencialização das atividades industriais consolidadas no espaço urbano, de modo que acredita-se que a via continuará como o eixo ordenador nesta organização espacial, sendo o lugar onde as estratégias dos agentes vão continuar se materializando seguindo vetores de ocupação diferentes, de acordo com as diretrizes de cada zoneamento (BELÉM, 2008). Contudo, a expressividade das indústrias da Rod. Arthur Bernardes influenciou no desenvolvimento de ocupações irregulares, a produção do espaço urbano em prol da consolidação deste polo industrial foi um dos vetores da reprodução das relações sociais no espaço, conforme afirma Carlos (2007) ao designar o plano social inerente a análise da cidade, “a cidade produzida como prática sócio espacial [...] elemento central da reprodução da vida humana” (CARLOS, 2007, p. 21). Neste espaço podemos observar de um lado os interesses dos proprietários industriais sendo beneficiados pela ação do Estado e de outro a falta de ação do poder público em promover a ocupação habitacional e regularização fundiária, que é um dos objetivos da área de acordo com o Plano Diretor (BELÉM, 2008), em uma área que apresenta grande necessidade de políticas urbanas que atinjam a população que vem crescendo cada vez mais nos últimos anos, principalmente em relação ao bairro do Tapanã.

3.3.1 Dinâmica Núcleo Antigo de Icoaraci

Ao final da Rodovia Arthur Bernardes, na fronteira entre os bairros do Paracuri e Ponta Grossa, surge o parcelamento ortogonal que faz parte da dinâmica Núcleo Antigo de Icoaraci. Abrangendo parte dos bairros Ponta Grossa e Cruzeiro do DAICO que atualmente apresenta uma estagnação no seu crescimento populacional, mas ainda representam o segundo e o terceiro bairro, respectivamente, com maior densidade situado na orla de Icoaraci.

Segundo Dias (2007), o traçado foi realizado em paralelo as margens da baía do Guajará e do furo do Maguari, correspondendo a parte do núcleo urbano que originou sua ocupação. O autor também dispõe que no século XIX houve o fortalecimento da atividade comercial, que se desenvolveu seguindo a relação trapiche-entorno-cidade, em que uma extremidade concentrava as mercadorias e na outra ocorria a distribuição dos produtos em algum nível de elaboração. E, ao passar a ter papel de destaque, formulou a rede comercial que foi de grande importância no processo de produção de espaço do DAICO.

BAIRRO	POPULAÇÃO		DENSIDADE (2010)
	2000	2010	
Ponta Grossa	12.442	13.245	104 hab/ha
Cruzeiro	11.369	11.644	75 hab/ha

Tabela 6: Dados dos bairros da Ponta Grossa e Cruzeiro. Fonte: IBGE, 2010

Desta maneira, a dinâmica estabelecida corresponde aos processos que ocorrem na área mais antiga da orla no distrito, que atualmente adotou novas significações, assim como em outras áreas da orla da RMB, associadas a valorização dos usos de lazer e amenidades; tanto que esta parte abrange a área do projeto de revitalização da orla, em que houve a execução de obras voltadas ao consumo do espaço e desenvolvimento turístico. Os novos significados podem ser percebidos pela requalificação de alguns dos antigos casarões, construídos com projetos arquitetônicos europeus como residência de veraneio da classe de alto poder aquisitivo no período da borracha (DIAS, 2007), que com a revitalização da área foram requalificados em bares e restaurantes.

3.3.2 Dinâmica Subcentro de Icoaraci

Seguindo o furo do Maguari temos a dinâmica Subcentro de Icoaraci, cuja ocupação ocorreu somente após a consolidação do núcleo urbano e das atividades que se desenvolveram neste espaço. De acordo com Dias (2007), num primeiro momento, a expansão do núcleo urbano evitava a ocupação das margens dos cursos d'água que adentravam o continente e das áreas de várzea pela dificuldade em superar as limitações fisiográficas do terreno, no entanto, com o crescimento demográfico, em função do aumento das atividades comerciais e industriais, a expansão atingiu estas áreas. Então, na segunda metade do século XX houve a construção de pontes e aterramento da várzea que promoveram a integração do distrito.

Na verdade, de acordo com o autor, o bairro da Campina de Icoaraci tornou-se um lugar de atração populacional décadas antes, quando os trabalhadores do matadouro do Maguari passaram a residir na área após a sua instalação em 1913.

BAIRRO	POPULAÇÃO		DENSIDADE (2010)
	2000	2010	
Campina de Icoaraci	27.082	26.722	112 hab/ha

Tabela 7: Dados do bairro da Campina de Icoaraci. Fonte: IBGE, 2010

Deste modo, a Campina de Icoaraci se desenvolveu como resultado do desenvolvimento das atividades do núcleo mais antigo do distrito e ao longo do processo de produção de espaço urbano foi abrigando a população de menor poder aquisitivo que estava associada à essas atividades. Atualmente, o bairro é o que possui a maior densidade populacional dentre os bairros do DAICO que compõem a orla da RMB, ainda que os números populacionais estejam decaindo segundo o Censo 2010 do IBGE, e consolidou o seu próprio centro com usos comerciais e serviços em contraponto ao centro da parte antiga do distrito. Nesta área, também é notável que a ocupação não iniciou às margens, mas acompanhando a abertura das vias, de modo que determinou uma distribuição distinta dos usos ao longo da margem, com grandes áreas vazias.

Esta dinâmica corresponde ao Setor II da ZAU 3, em que é caracterizada pelo eixo de comércio e serviços e conjuntos residenciais populares, tendo como objetivo a

intensificação do aproveitamento dos lotes e a complementação da infraestrutura que atualmente é precária, bem como a implantação de melhorias no sistema de transporte coletivo (BELÉM, 2008).

3.3.3 Dinâmica Industrial

Situada na região do bairro da Maracacuera, a dinâmica Industrial é a última estabelecida nesta setorização proposta. A atividade industrial no DAICO tem suas origens na crise da borracha, pois, segundo Dias (2007), para atenuar a situação econômica da região foi iniciado o trabalho com usinas de beneficiamento de sementes de oleaginosas que logo, pela infraestrutura de exportação que Belém possuía, fomentou a instalação de diversas atividades voltadas ao beneficiamento de produtos na Vila do Pinheiro.

BAIRRO	POPULAÇÃO		DENSIDADE (2010)
	2000	2010	
Maracacuera	9.819	13.681	19 hab/ha

Tabela 8: Dados do bairro da Maracacuera. Fonte: IBGE, 2010

Depois houve a consolidação das indústrias seguindo o processo de formação do espaço urbano em função dos benefícios da localização geográfica, atraindo grandes contingentes populacionais que impactou e construiu o que conhecemos por DAICO nos dias atuais. Em 1981 houve implementação do Distrito Industrial de Icoaraci (DII) após grandes transformações na região amazônica, como os incentivos estatais¹⁵ e o Projeto Grande Carajás (DIAS, 2007); contudo, Gama et al (2013) aponta que a sua criação foi um movimento precipitado do poder público com vistas de um futuro investimento na área. Atualmente, o DII apresenta 49 empresas registradas, porém, somente 31 estão funcionando (FIEPA, 2018).

A área está inserida no Setor II da ZEPE 1 em que há a preocupação com os impactos ambientais e na contenção dos assentamentos habitacionais precários, tendo

¹⁵ “A instalação de indústrias no distrito de Icoaraci está relacionada às políticas implementadas a partir dos Planos de Desenvolvimento criados para a Amazônia (PDAs), quando políticas de incentivos e isenções fiscais começam a promover a instalação das mesmas em extrativa e de beneficiamento dos recursos naturais do espaço urbano metropolitano paraense, de forma isolada” (DIAS, 2007, p. 128).

como uma das diretrizes a adequação da infraestrutura urbana, como o sistema viário e segurança (BELÉM, 2008). O DAICO é um território em expansão urbana que continua atraindo novos habitantes, como podemos ver com o seu crescimento populacional (Tabela 8), mas sem promover a distribuição de serviços públicos. Os lotes subutilizados das áreas industriais acabam por atrair àqueles que não tem acesso à moradia, sendo um reflexo da falta de políticas públicas que atendam às demandas sociais. Além da ocupação informal, a área apresenta problemas que já fizeram algumas empresas paralisarem as suas atividades:

A área industrial, apesar de ser importante para a economia de Belém e do Estado, sofre com problemas de infraestrutura e segurança. Dificuldades para chegar ao local, invasões de terrenos e assaltos são só alguns dos problemas listados pelas empresas e foram tema de reunião realizada nesta sexta [...]

“Já tivemos aqui muitas indústrias que paralisaram suas atividades, mas temos condições de juntos fortalecer o Distrito Industrial e temos ainda mecanismos para trazer novos investimentos para cá, pois muitos investidores nos procuram em busca de locais para se instalar”, explicou José Conrado Santos, presidente do Sistema FIEPA (FIEPA, 2018, n.p)

Com as prioridades do poder público na sociedade em que vivemos estarem voltadas a produção do capital, provavelmente as demandas das empresas para continuarem o seu funcionamento serão atendidas, para não que ocorra perda de investimentos no estado. No entanto, não podemos concluir a mesma eficiência para as carências de infraestrutura dos habitantes desta área, que necessitam de melhorias em sua qualidade de vida.

3.4 PLANOS E DINAMICAS

Para melhor visualizar a relação das dinâmicas indicadas com o planejamento proposto para as áreas, discorreremos sobre as propostas e diretrizes dos principais planos, o PRO-Belém (2000) e o Plano Diretor do Município de Belém (2008). Como mencionado no capítulo anterior, as 29 propostas do PRO-Belém foram feitas de acordo com uma interface que abrange principalmente a renovação do espaço urbano voltada ao desenvolvimento de atividades turísticas e de lazer, sendo que estas propostas podem apresentar diversas faces: novo equipamento público, renovação urbana, Urbanização

Ver-o-Rio, lazer e turismo, intervenção viária, meio ambiente e configuração urbana. Desta maneira, separamos as propostas de acordo com o zoneamento das dinâmicas e indicamos quais as principais características que cada uma apresenta, como podemos observar no Quadro 02.

PROPOSTAS PRO-BELÉM

Novo Equipamento	Instalação de novos equipamentos públicos relacionados ao transporte fluvial
Renovação	Reestruturação e requalificação de espaços urbanos
Urbanização Ver-o-Rio	Execução de intervenções pontuais com o objetivo de “resgatar” e “voltar a cidade para o rio”
Lazer	Intervenções voltadas ao desenvolvimento do lazer e turismo
Viário	Reestruturação do sistema viário, como abertura de vias e criação de faixas de rolamento e ciclovia
Meio Ambiente	Elaboração de projetos voltados a preservação e educação ambiental
Configuração Urbana	Intervenções voltadas a urbanização e contenção da ocupação desordenada

Quadro 6: Características das propostas do PRO-Belém. Fonte: BELÉM, 2000

É importante indicar a indiscutível relação entre as classificações das propostas voltadas à execução de novos equipamentos, à renovação urbana, à Urbanização Ver-o-rio e ao lazer, uma vez que esta abordagem está relacionada ao principal intuito do PRO-Belém. Reconhecemos também que apesar das propostas voltadas ao projeto da Urbanização Ver-o-Rio incorporarem características que as assemelham as da renovação urbana, nesta pesquisa, elencamos estas propostas de maneira distinta uma da outra, pois o plano as trata como intervenções de um projeto distinto. Assim como a indicação das que estão associadas a promoção do lazer e turismo, apesar de parecer uma abordagem redundante pela autodeterminação que o PRO-Belém entrega, acreditamos ser importante elencar quais propostas estão associadas de forma mais expressiva à estas atividades.

DINÂMICA ESTRADA NOVA								
Propostas Pró-Belém		Novo Equipament o	Renovação	Urb. Ver-o- Rio	Lazer	Viário	Meio Ambiente	Urbanização
	1	XXXXX						
	2			XXXXX				
	3	XXXXX	XXXXX					
	4		XXXXX		XXXXX			
	5			XXXXX				
	6		XXXXX	XXXXX	XXXXX			
	7		XXXXX		XXXXX			
	8		XXXXX					
	9		XXXXX					
	10					XXXXX		
	11			XXXXX		XXXXX	XXXXX	XXXXX
	12	XXXXX						XXXXX

Quadro 7: Propostas do PRO-Belém para a área da Dinâmica Estrada Nova. Fonte: BELÉM, 2000

O espaço em que se desencadeia a dinâmica da Estrada Nova é a que apresenta mais propostas, como a implementação de dois terminais fluviais e um porto público. Nas propostas de renovação urbana há projetos para reformar lugares voltados aos usos populares, como o Porto do Açaí e a feira do Jurunas, além de projetos para adequar equipamentos existentes ao uso turístico, como equipar a Praça Princesa Isabel com um flutuante para facilitar a circulação dos passageiros. Também é indicado a necessidade de requalificar os portos particulares para passarem a atender os usos de lazer e serviços, transferindo os demais usos associados ao transporte fluvial aos equipamentos dispostos no DAICO.

DINÂMICA CIDADE VELHA								
Propostas Pró-Belém		Novo Equipament o	Renovação	Urb. Ver-o- Rio	Lazer	Viário	Meio Ambiente	Urbanização
	13		XXXX					
	14				XXXX			XXXX

Quadro 8: Propostas do PRO-Belém para a área da Dinâmica Cidade Velha. Fonte: BELÉM, 2000

DINÂMICA COMERCIAL								
Propostas Pró-Belém		Novo Equipament o	Renovação	Urb. Ver-o- Rio	Lazer	Viário	Meio Ambiente	Urbanização
	15		XXXX		XXXX			
	16					XXXX		
	17	XXXX						

Quadro 9: Propostas do PRO-Belém para a área da Dinâmica Comercial. Fonte: BELÉM, 2000

A dinâmica da Cidade Velha possui duas propostas, a primeira sobre a reestruturação do Porto do Sal com o intuito de agrupar as atividades de transporte fluvial de cargas, e a outra designada a urbanização do Beco do Bitar¹⁶, para possibilitar um meio de acesso livre ao rio pelos transeuntes. A área da dinâmica Comercial propõe requalificar a área dos galpões da CDP para construir um centro comercial voltado ao turismo, ou seja, reproduzir a fórmula já conhecida pelo Complexo da Estação das Docas – cuja inauguração foi no ano 2000, o mesmo em que o PRO-Belém foi lançado; também é proposta a reabertura¹⁷ da Rua Belém como alternativa de escoamento de tráfego.



Figura 63: Beco do Bitar na Cidade Velha. Fonte: Google Maps

DINÂMICA DUAL								
Propostas Pró-Belém		Novo Equipament o	Renovação	Urb. Ver-o- Rio	Lazer	Viário	Meio Ambiente	Urbanização
	18			XXXX				
	19					XXXX		
	20	XXXX			XXXX			
	21					XXXX		
	22	XXXX						
	23			XXXX	XXXX			
	24					XXXX		

Quadro 10: Propostas do PRO-Belém para a área da Dinâmica Dual. Fonte: BELÉM, 2000

¹⁶ O Beco do Bitar encontra-se no prolongamento da Travessa Félix Roque após a Rua Siqueira Mendes, nas proximidades da Praça do Carmo e Complexo Feliz Lusitânia.

¹⁷ Esta intervenção acabou de ser inaugurada e encontra-se como parte das obras do projeto do Belém Porto Futuro idealizado pela gestão estadual e pelo Governo Federal, com anuência e apoio institucional da Prefeitura Municipal de Belém.

Na dinâmica Dual temos a área com mais propostas voltadas à melhorias na infraestrutura da área, como as intervenções viárias que visam a criação de faixas de rolamento para Rod. Arthur Bernardes e abertura de vias. O projeto de Urbanização Ver-o-Rio que compreende esta área apresenta características únicas, pois encontra-se associado a ações de contenção do processo de ocupação das áreas de várzea; sendo esta, justamente a área que apontamos como um dos poucos exemplos em que encontramos a disposição do uso residencial na orla de Belém sem ser na tipologia de palafitas. Entretanto, mesmo com o posicionamento contra a ocupação destas áreas, o plano não oferece propostas voltadas a promoção da regularização fundiária ou sobre qualquer aspecto residencial. Enquanto, na dinâmica Arthur Bernardes encontramos propostas com o intuito de preservar o meio ambiente e promover a educação ambiental dos residentes.

DINÂMICA ARTHUR BERNARDES							
Propostas Pró-Belém	Novo Equipament o	Renovação	Urb. Ver-o- Rio	Lazer	Viário	Meio Ambiente	Urbanização
25						XXXX	
26		XXXX		XXXX		XXXX	

Quadro 11: Propostas do PRO-Belém para a área da Dinâmica Arthur Bernardes. Fonte: BELÉM, 2000

DINÂMICA NÚCLEO ANTIGO DE ICOARACI							
Propostas Pró-Belém	Novo Equipament o	Renovação	Urb. Ver-o- Rio	Lazer	Viário	Meio Ambiente	Urbanização
27			XXXX		XXXX		
28	XXXX	XXXX		XXXX			
29		XXXX		XXXX			

Quadro 12: Propostas do PRO-Belém para a área da Dinâmica Núcleo Antigo de Icoaraci. Fonte: BELÉM, 2000

O PRO-Belém não trabalha com o mesmo recorte de orla fluvial que o desta pesquisa, logo a Dinâmica Núcleo Antigo é o último item incorporado nesta indicação das propostas e que, por sua vez, apresenta o grupo de propostas mais voltado ao turismo e lazer. Desta maneira, dentre as propostas temos a realização de melhorias¹⁸ na infraestrutura turística da orla de Icoaraci através da implantação de barracas padronizadas e novo mobiliário urbano, assim como a execução da reforma da Feira de Artesanato do Paracuri.

¹⁸ Parte destas propostas foram contempladas na reforma que ocorreu na mesma gestão que formulou o PRO-Belém, a do prefeito Edmilson Rodrigues.

Enquanto o PRO-Belém (2000) demonstra preocupação em propor melhorias que contemplem o desenvolvimento das potencialidades turísticas da orla de Belém, o Plano Diretor em vigência (BELÉM, 2008) apresenta diretrizes mais voltadas às problemáticas da configuração urbana, como o intuito de ampliar a infraestrutura e trabalhar com as questões habitacionais diferentes em cada zona; sendo importante lembrar que o recorte da orla também abrange as Zonas Especiais somadas às quatro Zonas de Ambiente Urbano (ZAU 3, ZAU 4, ZAU 5 e ZAU 7). As Zonas Especiais foram determinadas pelo Plano Diretor (BELÉM, 2008) e cobrem as áreas que requerem de especificidade ao definir os seus parâmetros de regulação de usos e ocupação do solo, de modo que se encontram sobrepostas as ZAU, sendo elas: a) Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS); b) Zonas Especiais de Interesse Ambiental (ZEIA); c) Zonas Especiais de Interesse do Patrimônio Histórico e Cultural (ZEIP); d) Zonas Especiais de Promoção Econômica (ZEPE).

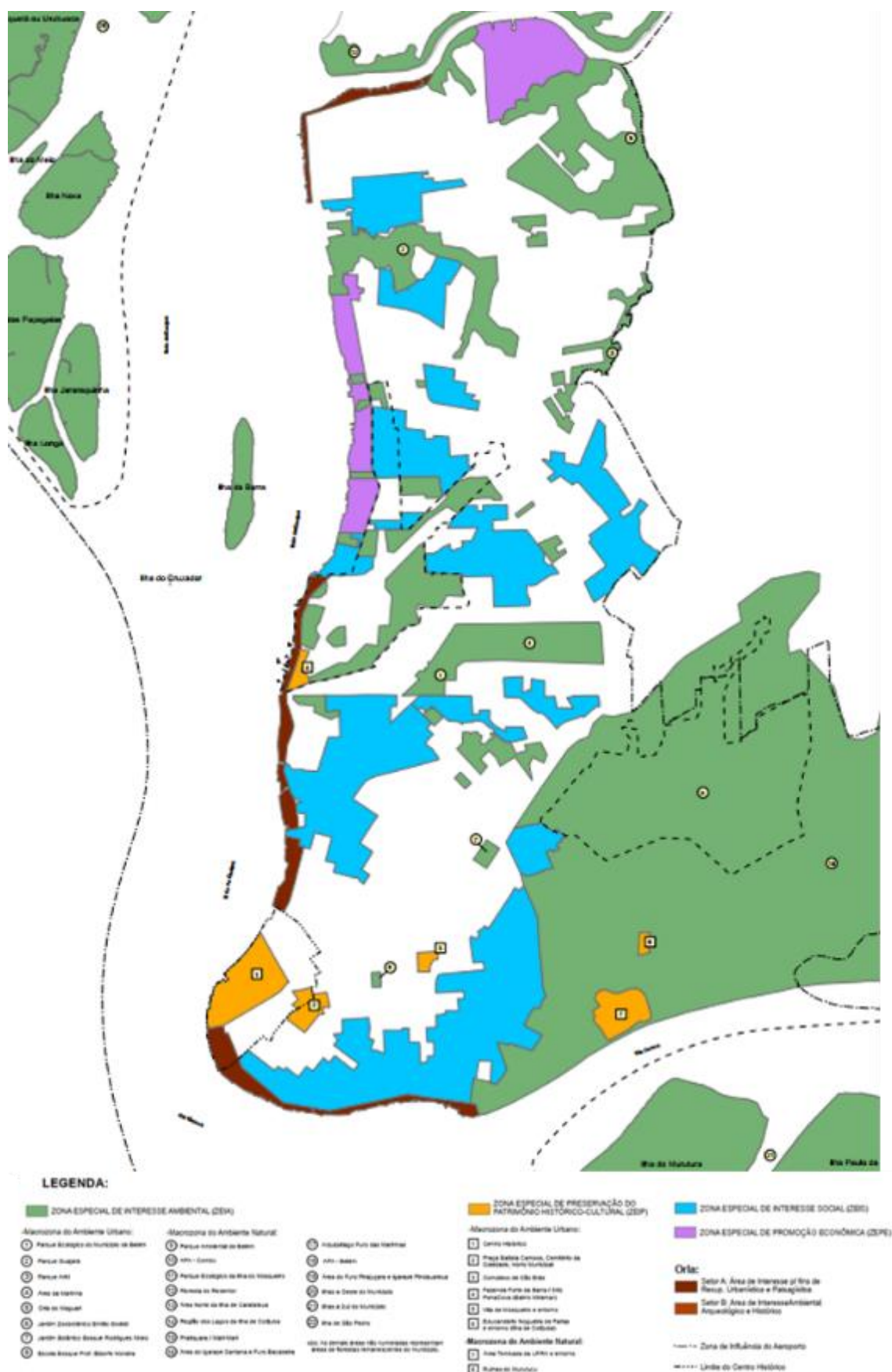


Figura 64: Zoneamento especial do Plano Diretor de Belém de 2008. Fonte: BELÉM, 2008 (editado)

DINÂMICA	ZONEAMENTO (BELÉM, 2008)
Estrada Nova	ZAU 5, ZAU 7 (III e II) // ZEIS, ZEIA
Cidade Velha	ZAU 7 (III e I) // ZEIP
Comercial	ZAU 7 (I) // ZEIP
Dual	ZAU 5, ZAU 6 // ZEIS, ZEIA, ZEIP,
Arthur	ZAU 4 // ZEIS, ZEIA, ZEPE 1
Núcleo Antigo	ZAU 3 // ZOU
Subcentro	ZAU 3 // ZEIA,
Industrial	ZAU 3, ZAU 4 // ZEPE 1

Quadro 13: As zonas em que cada dinâmica está inserida. Fonte: BELÉM, 2008

A dinâmica da Estrada Nova está inserida na ZAU 5 e ZAU 7 (setores II e III). A maior parte da área encontra-se na ZAU 5 e está diretamente relacionada a ocupação das baixadas, uma vez que os seus objetivos e diretrizes atendem principalmente as problemáticas referentes a ocupação desordenada e os núcleos habitacionais de baixa renda. A parte da área pertinente a ZAU 7 encontra-se nas proximidades da Av. Tamandaré, o Setor II é referente ao entorno do CHB e é visto como uma zona de transição entre o núcleo histórico de Belém e o restante da cidade, desta forma as diretrizes são voltadas a manutenção do conjunto arquitetônico através da preservação e conservação das edificações históricas.

O Setor III da ZAU 7 pode ser, de certa forma, compreendido como a congruência das outras duas zonas indicadas, pois é caracterizada pela ocupação e pela infraestrutura precária em meio a presença de edificações históricas; a solução encontrada pelo Plano Diretor para recuperar as áreas degradadas foi desestimular o uso habitacional e promover a requalificação urbana (BELÉM, 2008). As questões sociais e a configuração urbana da ocupação das baixadas é o que remete a caracterização da ZEIS e ZEIA na Estrada Nova, a primeira zona preocupa-se com a regularização fundiária e busca viabilizar melhores condições de vida, enquanto a ZEIA reconhece a orla da Estrada Nova como uma orla do Setor A, com urbanização que apresenta a necessidade de “recuperação urbanística, paisagística e do patrimônio arquitetônico” (BELÉM, 2008, p. 71).

Ambas as dinâmicas da Cidade Velha e Comercial estão no Setor I da ZAU 7, sendo que a primeira também abrange uma pequena parte do Setor III. A semelhança do zoneamento entende-se pela importância histórica da área inserida nestas dinâmicas, deste modo as diretrizes estão voltadas a reabilitação do núcleo histórico da cidade a partir do estímulo ao uso residencial e potencialização de equipamentos destinados ao lazer e

cultura. Por esta razão, ambas também encontram-se dispostas como ZEIP por estarem na poligonal do CHB (Lei Municipal nº 7.709/1994), apresentando construções cuja composição arquitetônica apresenta valor pela sua relevância histórica e cultural, e portanto, são reguladas por parâmetros urbanísticos e instrumentos jurídicos determinados que levam em consideração a necessidade da preservação da “memória arquitetônica e urbanística da cidade” (BELÉM, 2008, p. 74).



Figura 65: Mapa do Centro Histórico de Belém e seu entorno. Fonte: BELÉM, 1994

As características distintas da dinâmica Dual fazem com que esta reúna uma diversidade de zonas, a designação da ZAU 5 e ZEIS ocorre pela necessidade em promover ações voltadas à habitação popular para atender a população que ocupa as áreas de várzea e, mais uma vez, associado a precariedade da ocupação nestas áreas, parte da área é determinada como orla do setor A da ZEIA. Além destas questões associadas às baixadas, que são tratadas de modo similar à área da dinâmica da Estrada Nova pelo Plano Diretor, há uma área reduzida pertinente ao setor I da ZAU 6, caracterizada pela infraestrutura consolidada e incidência de atividades econômicas, e outra área definida como ZEIP, em função do lugar em que existia o sítio Pé na Cova no bairro do Miramar.

A dinâmica Arthur Bernardes abrange as problemáticas de um espaço de ocupação mais recente da RMB, deste modo encontra-se inserida na ZAU 4, que tem como principais características os terrenos subutilizados e a infraestrutura não consolidada. Mas, nesta dinâmica também encontramos a predominância do uso residencial, sendo que nas margens dos cursos d'água há expressiva incidência de ocupações precárias, o que resulta no reconhecimento de algumas ZEIS com o objetivo de promover o desenvolvimento de políticas habitacionais que atinjam esta população e a implementação de equipamentos públicos. Ainda na dinâmica Arthur Bernardes, encontramos áreas designadas na qualidade de ZEIA, como parte do Parque Guajará que adentra no recorte da dinâmica, bem como uma vasta área determinada como setor I da ZEPE 1, referente às atividades industriais já consolidadas ao longo da Rod. Arthur Bernardes.

A dinâmica Núcleo Antigo de Icoaraci corresponde ao setor I da ZAU 3, que compreende justamente a configuração urbana referente ao processo histórico do DAICO. Nesta, o Plano Diretor (BELÉM, 2008) apresenta o intuito de incentivar ações voltadas ao potencial turístico e cultural, com a reabilitação dos imóveis históricos e valorização do patrimônio imaterial. Enquanto a dinâmica Subcentro de Icoaraci está designada como setor II em função da presença de infraestrutura precária e conjuntos residenciais populares. Tanto a dinâmica Núcleo Antigo de Icoaraci quanto a dinâmica Subcentro de Icoaraci correspondem à áreas do ZEIA, com uma parte inserida como área de orla urbanizada com interesse para recuperação.

Por fim, temos a dinâmica Industrial com a maior parte da sua área inserida na ZAU 4 e no setor II ZEPE 1, em consequência às suas atividades industriais de significativo impacto ambiental e com áreas que ainda podem receber novos empreendimentos.

Com este breve repasso das propostas do PRO-Belém (BELÉM, 2000) e do Plano Diretor em vigência (BELÉM, 2008) podemos indicar a distinta perspectiva sobre reorganização espacial que ambos demonstram. O fato do plano dispor do discurso do resgate do rio à cidade já indicava que as suas propostas seriam baseadas na construção pós-modernista da renovação urbana. A relevância dos cursos d'água na produção do espaço urbano é indiscutível, mas, devido as questões pertinentes a todos este processo de organização territorial, o plano carece de propostas que ajam além do campo do desenvolvimento do turismo e lazer. Justificar tal posicionamento em função da significação do rio transmite a ideia de que esta é uma via de mão única ao uso da água

como paisagem, ainda que haja a designação de alguns equipamentos voltados a usos populares, não podemos deixar de associá-los a um posicionamento de higienização da área do que com a real preocupação com as práticas ali associadas.

As propostas do PRO-Belém veem a orla da cidade como o lugar ideal para perpetuar a ideia da *cidade ribeirinha* vendida nas mídias, com uma imagem relacionada ao perfil romântico do ribeirinho. Há uma preocupação em reestruturar o espaço urbano de acordo com as necessidades do capital, sob a perspectiva da renovação urbana que atingirá determinadas classes passíveis de consumir esta imagem, que, afinal, não compactua com a representação da cidade ribeirinha na realidade. Pois, se houvesse a preocupação em vender a cidade de acordo com a cultura ribeirinha que foi um dos elementos da sua construção, haveria propostas que abordassem a questão das habitações palafíticas, da carência de saneamento básico e de infraestrutura urbana, que atendessem a população que reside na orla da cidade.

É importante frisar que a observação exercida sobre o PRO-Belém e o Plano Diretor do Município de Belém de 2008 não é em tom de comparação, buscamos levantar as principais questões de cada um para compreender a concepção da orla na ótica destes planos. Deste modo, com o PRO-Belém (BELÉM, 2000) vemos uma orla pronta para receber novos equipamentos públicos que vão *abrir* a paisagem urbana e resgatar o rio aos consumidores das camadas médias, enquanto no Plano Diretor (BELÉM, 2008) já encontramos outras problemáticas sendo apontadas no espaço urbano da orla, sendo que tal posicionamento é plausível uma vez que este instrumento legal está voltado ao desenvolvimento das políticas urbanas no território da cidade de Belém, de modo que aborda a sua função social e a gestão democrática para garantir o básico de cidadania a população.

O Plano Diretor dispõe sobre a configuração urbana que devido ao processo de formação da orla mostra uma paisagem de ocupação precária e degradação ambiental nas áreas que não foram o foco das intervenções urbanas ao longo do desenvolvimento de Belém, uma vez que o espaço inerente às áreas centrais da cidade foi o mais beneficiado pelas políticas públicas e atualmente apresenta infraestrutura mais consolidada.

Destacamos as zonas especiais que estão voltadas a atender melhorias nas condições habitacionais da população e às de interesse ambiental no ambiente urbano. Estas se encontram relacionadas pelas práticas sociais da cultura ribeirinha e a carência

do Estado em atender suas necessidades ao longo do processo em que este espaço foi sendo produzido socialmente, que, por sua vez, resultou na ocupação precária das margens.

Apesar de abordar um prisma mais amplo sobre os desdobramentos sociais, frisamos a existência de diretrizes que favorecem a ação imobiliária ao utilizar a pobreza urbana para justificar a requalificação urbana e assim promover o reassentamento de famílias de áreas degradadas ambientalmente. Pois, como afirma Harvey (1996), o planejamento urbano é um produto do capitalismo e forma cidades que agem de acordo com este processo, agindo em momentos como condicionante e em outros como produto.

3.5 ORLA: LUGARES DENTRO DO LUGAR

Como Febvre (2000) afirma, a água é uma zona de união e, deste modo, a orla também se apresenta desta forma, uma vez que “cada paisagem é uma acumulação” (MEINIG, 2002, p. 53). A recente tentativa de mudança na dinâmica socioespacial da orla de Belém foi baseada no que a paisagem da orla significa aos agentes dominantes do espaço urbano, de acordo com Meinig (2002) é possível existir vários pontos de vista sobre a mesma paisagem, no caso da transformação da orla foi levado em consideração somente o que a paisagem da orla significa ao capital, ignorando as demais perspectivas – ainda que fosse utilizado no discurso a questão da degradação socioambiental, é notável que este elemento apenas foi utilizado para justificar as ações propostas.

Segundo Hall (1988), a natureza das intervenções que tratam a cidade como empreendimento tem como base o processo de rousificação¹⁹ da cidade, em que as medidas interventoras estão associadas a direção de um cenário voltado a atrair o público com diferentes atrações. Tratar a paisagem como cenário é um ponto que Tuan (1974) discute:

¹⁹ O termo rousificação é utilizado em associação a James Rouse, empreendedor norte-americano que fundou a The Rouse Company e foi responsável por diversos projetos embasados na urbanização empresarial. Foi um dos principais agentes no processo de requalificação urbana de Baltimore, com o Inner Harbor, e de Boston, com o Quincy Market e Boston Waterfront, que influenciou na “popularização” da parceria entre a iniciativa privada e o poder público (HALL, 1988).

A transformação axial na visão do mundo, de cosmo para paisagem pode ser rastreada na mudança do significado das palavras "natureza", "paisagem" e "cenário". No uso moderno, as três palavras compartilham de um núcleo comum de significado: cenário e paisagem são muitas vezes usados como sinônimos e ambos implicam natureza. [...] O significado de cena ou cenário é o que sofreu menos mudança. A cena é o palco, originalmente do teatro grego ou romano. Um segundo significado, agora o mais amplamente aceito, é o de paisagem ou vista, uma cena pitoresca, ou a representação pictórica de uma paisagem. (TUAN, 1974, p. 152)

O significado de cenário condiz com a nova imagem que o posicionamento estratégico tentou desenvolver em Belém. A construção deste cenário teve a execução das intervenções urbanas como alicerces, uma vez que as obras de renovação urbana foram feitas no espaço urbano tornado mais significativo da cidade, a orla. Os agentes determinaram que este lugar era o mais notável para projetar as referências da cultura paraense ao mercado turístico, com a construção de empreendimentos voltados ao consumo e lazer em lugares que carregam parte da história da cidade, como a Estação das Docas, erguida nos antigos armazéns do Porto de Belém, e do Feliz Lusitânia, no núcleo urbano que originou a capital paraense.

As intervenções urbanas realizadas encontram-se principalmente na área central da cidade, ao analisar a distribuição dos usos do solo nas suas proximidades podemos observar que a caracterização da orla fluvial continua com o forte caráter residencial e comercial, sendo que esta região da cidade apresenta bairros de alta densidade populacional.

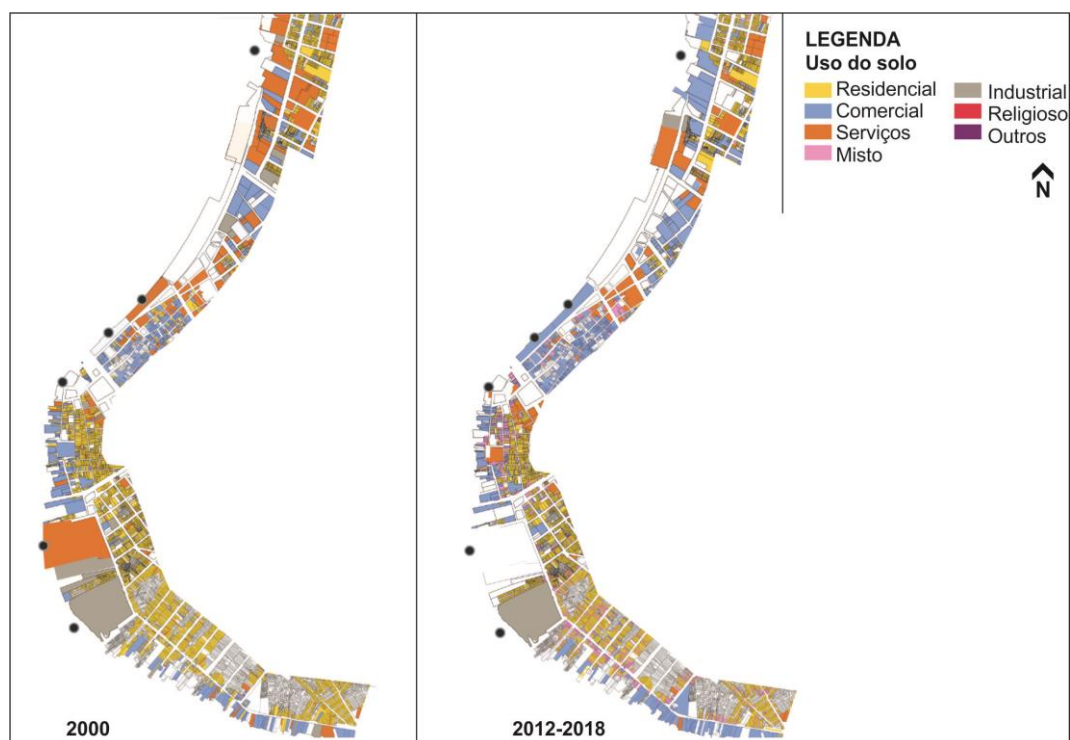


Figura 66: Usos do solo nas áreas centrais de Belém com a indicação das intervenções urbanas citadas no ano de 2000 (à esquerda) e dentre os anos 2012-2018 (à direita). Fonte: CODEM, 2000; Google Maps, 2018 (Editado)

Ao comparar os usos do solo neste recorte²⁰ da orla que recebeu a maioria das intervenções urbanas, podemos visualizar que as intervenções atuam no espaço urbano como ilhas que demonstram pouco impacto às áreas adjacentes. Mas, nota-se que as intervenções que são abertas ao público ainda influenciaram na presença de atividades econômicas em seu entorno, como o Ver-o-Rio e o Portal da Amazônia, que determinaram o aumento de restaurantes e bares voltados às camadas populares em suas proximidades. Outro exemplo, é no bairro do Umarizal, nas proximidades do Ver-o-Rio, onde houve um expressivo aumento do mercado imobiliário como podemos visualizar pela explosão de edifícios nos últimos anos, sendo que diversos são voltados a população detentora de maior poder econômico.

O impacto das intervenções, assim como a sua implementação, foi de maneira pontual, as intervenções de padrão socioeconômico mais alto, coincidentemente, anos depois apresentam empreendimentos em seu entorno voltados às classes de maior poder

²⁰ É importante frisar que o levantamento de dados do Cadastro Técnico Multifinalitário - CTM (BELÉM, 2000), que é utilizado na Figura 69 como base para os usos de solo, não indica os lotes de uso misto, uma vez que durante o levantamento de dados para o CTM foi determinado a indicação do uso predominante no lote.

aquisitivo. Após a implementação do projeto da Estação das Docas houve a inauguração do restaurante Point do Açaí em um casarão reformado em 2012, além do desenvolvimento do projeto de um bar cujo projeto é do arquiteto Paulo Chaves, enquanto nas proximidades do Mangal das Garças foi inaugurado em 2015 o hotel de luxo Atrium Quinta das Pedras. Como podemos visualizar, tais empreendimentos utilizam justificativas similares sobre a sua idealização:

Com a reforma concluída, o Casarão da Boulevard vai abrigar agora o mais novo endereço do Restaurante Point do Açaí. A intenção, porém, não é simplesmente firmar o local como estabelecimento comercial, mas sim possibilitar ao público um contato direto com parte do período mais bonito e rico de Belém. [...] “O principal motivo da reforma foi o de **resgatar** o patrimônio e devolver à sociedade”, explica Nazareno. (DIÁRIO DO PARÁ, Caderno Por Aí, 2012, grifo da autora)

A ideia de transformar o espaço em um hotel, segundo o arquiteto, [...] despontou como um presente para Belém, uma vez que permitiu um grande **resgate** do patrimônio histórico da cidade (AGÊNCIA BELÉM, 2016, n.p, grifo da autora)

O discurso do resgate é amplamente utilizado na venda destes empreendimentos para justificar a sua importância na cidade, de modo que seja possível instaurar um consenso público de que o objetivo principal destes empreendimentos seria auxiliar o crescimento da cidade. Como mencionado anteriormente, este posicionamento corresponde ao modo que o planejamento estratégico é empregado nas cidades com o intuito de auxiliar a ação dos agentes dominantes pelo incentivo da identidade local (CASTELLS, BORJA, 1996; HARVEY, 1996; VAINER, 2000).

A ideia das *janelas para o rio*, que foi amplamente divulgada e utilizada para justificar a renovação urbana na orla de Belém, resultou em aberturas na paisagem da orla em forma de empreendimentos àqueles que não tinham contato com ela em seu cotidiano. Mas, ainda é uma pequena parcela da população que foi levada em consideração nesta perspectiva, apenas a parcela de maior poder aquisitivo, que é a que consome o que estes lugares tem a oferecer, uma vez que ao projetar a cidade como mercadoria é necessário propor intervenções de acordo com o seu público-alvo (VAINER, 2000). De todo modo, não podemos generalizar que a população da cidade almejava um resgate do contato com os cursos d’água, uma vez que parte desta população vive o espaço da orla em seu cotidiano ao trabalhar e habitar nele.

Entretanto, também há as intervenções que não são consenso entre a população, como o projeto de “revitalização” do Ver-o-Peso, anunciado em comemoração aos 400 anos da cidade pela Prefeitura Municipal de Belém em 2016. O projeto apresentava mudanças drásticas na forma que o mercado ocupava a paisagem da orla da cidade, principalmente pela proposta de substituição da cobertura de lona tensionada por telhas termo acústicas, além das estruturas em alvenaria que descaracterizariam o aspecto de feira ao ar livre pelo qual o lugar é nacionalmente conhecido.



Figura 67: Representação da vista interna do projeto de reforma do Ver-o-Peso, detalhe para a modulação estrutural e a cobertura em telhas termo acústicas. Fonte: DPJ, 2016



Figura 68: Comparação entre a estrutura existente do Mercado do Ver-o-Peso (acima) e a proposta divulgada para sua reforma (abaixo). Fonte: Rafael Carvalho, 2015; DPJ, 2016

Após a recepção negativa da reforma pelas associações de feirantes e trabalhadores do Ver-o-Peso, assim como pelas organizações voltadas à proteção do patrimônio histórico, houve a realização de um referendo popular entre os moradores e os feirantes no dia 16 de fevereiro de 2016, que teve como resultado a aprovação do projeto, como podemos observar nesta reportagem:

A maioria dos moradores de Belém que participaram do referendo popular que foi realizado na última terça-feira (16) é a favor da reforma Ver-o-Peso. No total, foram registrados 646 votos a favor do projeto e 357 contra. Houve ainda 11 votos em branco e 5 nulos. [...] Na consulta feita aos feirantes, o "sim" venceu também, com 213 votos, contra 204. Houve ainda três votos em brancos e um nulo. (DIÁRIO ONLINE, 2016, n.p)

Contudo, após a movimentação criada pelas críticas de pesquisadores e cidadãos sobre o impacto da reforma na descaracterização do lugar, o projeto foi analisado pelo IPHAN e, por fim, resultou num parecer que indicava a necessidade de revisão do projeto:

Neste contexto, este Iphan acompanha os inúmeros questionamentos apresentados pela sociedade civil, e sugere que o levantamento do programa de necessidades (*briefing*) com maior participação da comunidade de usuários, seja **revisto e ajustado**, com maior envolvimento dos arquitetos autores do projeto e o acompanhamento de profissionais com experiência nas ações relacionadas à participação popular (IPHAN, 2016, p. 09)

As intervenções são voltadas ao consumo visual do espaço, sendo esta uma característica das paisagens urbanas pós-modernas que, de acordo com Zukin (2000), também fazem uso estratégico da apropriação cultural para valorizar economicamente os espaços. A paisagem pós-moderna promove a renovação de antigos lugares, mas isto é realizado de maneira ambígua; pois os espaços são modificados a favor da economia da cultura, de modo que são perpetuados apenas os atributos necessários para promover este espaço como um artefato, um produto da história da cidade.

A Estação das Docas e o Feliz Lusitânia fazem parte de lugares que passaram por revitalizações, mas ainda mantiveram parte das características que os tornam culturalmente relevantes à cidade, o que Zukin (2000) designa de espaços liminares, que, ao mesmo tempo, apresentam atrativos a economia de mercado, mas mudando o seu valor cultural e significado social. Deve ser notado que as intervenções arquitetônicas e urbanísticas da Estação das Docas e do Complexo Feliz Lusitânia não representam unanimidade no meio, por implicarem em significativo nível de alteração de monumentos.

Com similaridades a estes projetos, atualmente a cidade passa pela implementação de mais um intervenção urbana em sua orla. O projeto Belém Porto Futuro está sendo anunciado como uma revitalização da área portuária pela parceria da Prefeitura Municipal de Belém e o Ministério da Integração Nacional (e o futuro Governo do Estado do Pará), as obras contemplam a execução de um parque urbano que integrará a Praça General Magalhães com a Praça Futuro, que será construída junto com área para estacionamento e praça de alimentação.



Figura 69: Representação gráfica das novas áreas da intervenção urbana Belém Porto Futuro. Fonte: Divulgação/DOL

O Porto Futuro representa uma das intervenções urbanas mais recentes que seguem o modelo de waterfront, ao exaltar a revitalização de um antigo espaço utilizado pela economia portuária com a proposta de usos voltados ao lazer:

O prefeito Zenaldo Coutinho frisou que o projeto contempla a área retroportuária de Belém, que historicamente foi se distanciando da atividade econômica portuária [...] A expectativa com o projeto é impulsionar o desenvolvimento econômico regional e a integração logística, gerando mais empregos e renda para a população. Além de ser um empreendimento com arquitetura moderna e inovadora, a obra prevê ainda, para a segunda etapa, a implantação de uma bacia de escoamento das águas pluviais do rio, que alagam parte da cidade em época de chuvas fortes, servindo como prevenção a enchentes [...] O ministro Helder

Barbalho ressaltou a importância do empreendimento. “Que possa efetivamente representar um novo ponto de encontro para as famílias de Belém e para as famílias paraenses. Que tenhamos um espaço valorizado, urbanizado, com a garantia de segurança e a oportunidade de turismo e lazer para nossa capital”. (AGENCIABELÉM, 2018, n.p)

É utilizada também a justificativa das obras de drenagem urbana para impulsionar a venda da imagem de que este empreendimento é o ideal a ser realizado na área de entorno do Centro Histórico de Belém. Na divulgação do projeto é propagada a imagem de um projeto que encontra-se no modelo de outros realizados em cidades como Boston e Barcelona, que é o da renovação urbana.

Contudo, a experiência da cidade de Boston, na década de 1950, foi um marco pela agressividade que a operação urbana foi realizada no bairro operário de West End (MOREIRA, 2015). Já na década de 1980, a experiência em Barcelona é considerada como o resultado do amadurecimento da ideia após revisão crítica e metodológica para não ocorrer uma renovação “arrasa-quarteirões”, que carrega profundas consequências sociais (ZANETTI, 2005).

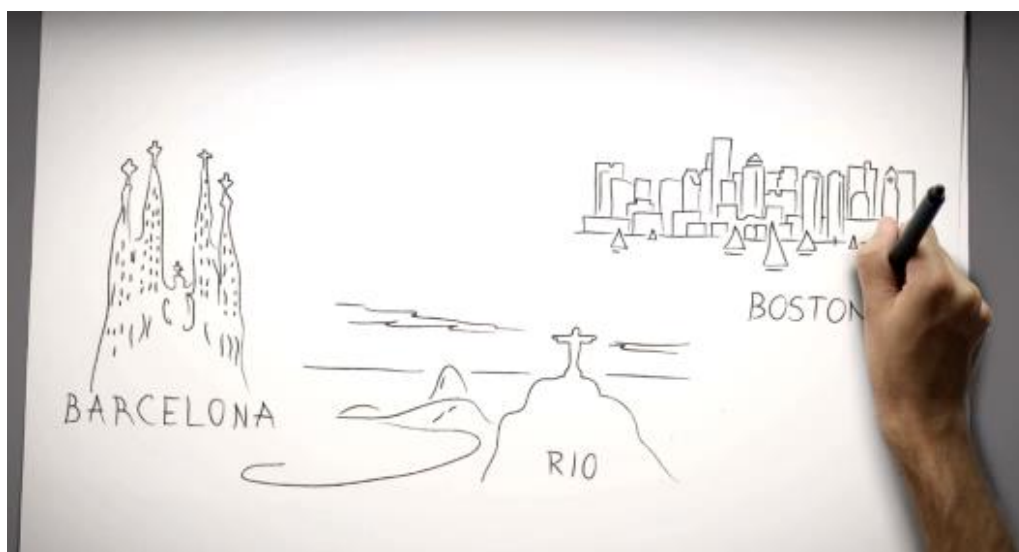


Figura 70: Imagem capturada do vídeo de lançamento do Porto Futuro. Fonte: SEP, 2018

Reunir tais modelos de operação urbana para comparar ao que será executado em terras belenenses levanta questionamentos sobre o planejamento adotado pelos realizadores deste projeto. Pois, é bem expressiva as diferenças entre os contextos políticos, socioculturais e econômicos destas cidades com Belém, como afirma Del Rio (1993), estes modelos tem sua origem a partir de idealizações que surgiram em outros países com necessidades socioculturais e características de urbanização diferentes das do

Brasil. Ao associar a imagem do Porto Futuro com as intervenções executadas nos centros urbanos destas cidades, logo pensamos na contextualização da execução de cada uma, bem como nas consequências à cidade.

Ainda que Boston não tenha sido um exemplo do emprego do planejamento estratégico, pois esse surgiu apenas décadas depois, o modo em que a renovação urbana foi realizada foi amadurecendo até o que encontramos em Barcelona e na cidade do Rio de Janeiro, também vista como exemplo na divulgação do Porto Futuro. Segundo Del Rio (1993), o modelo urbanístico de revitalização deve seguir uma ação integrada entre “os interesses do capital, da boa administração pública e das comunidades em geral” (DEL RIO, 1993, p. 63) para encontrar êxito na sua implementação nas áreas centrais das cidades. Deste modo, a parceria entre o poder público e a iniciativa privada, assim como a compreensão da cidade como empreendimento para atrair investimentos, são medidas que tem que estar associadas ao agente social, que apesar de não estar dentre os agentes dominantes, é de extrema necessidade para o planejamento a longo prazo, por configurar a população atingida diretamente no processo de revitalização.

Mas, como vimos anteriormente, as operações realizadas pelo poder público normalmente não levam em consideração os questionamentos das comunidades, como no caso do Portal da Amazônia, além de não trabalharem com o planejamento a longo prazo ao promover transformações urbanas. Muitas vezes as obras a longo prazo não são concluídas pela mudança no cenário político, o que dificulta o processo de transformação urbana e acaba por resultar em resultados desfavoráveis à população pelo descaso na continuidade das etapas planejadas. São frequentes, nestes processos, a produção de novas frentes de expansão imobiliária e a reocupação pelas elites locais de espaços tomados como degradados no âmbito físico e social, sob o argumento do desenvolvimento econômico.

Outro exemplo de como o poder público detém um descaso em face às necessidades da comunidade é a falta de políticas públicas voltadas aos lugares de uso popular, como os portos públicos e as feiras livres existentes na orla de Belém. Para Silva e Peixoto (2015), o abandono destes lugares pela prefeitura tem como objetivo o sucateamento destes equipamentos para que a sua remoção seja justificada num futuro próximo, de modo que o espaço que estes ocupam na orla deem lugar a empreendimentos lucrativos. A criação de lugares *modernos* onde havia espaços voltados a usos populares é um dos resultados do processo de gentrificação, que segundo Furtado (2014) pode ser

considerado um dos elementos do processo de organização do espaço urbano, uma vez que pertence ao constante processo de estruturação e reestruturação urbana.

Neste processo não há espaço para os usos populares e as comunidades que estão atreladas a eles, como podemos perceber diante aos relatos destacados nesta pesquisa sobre as condições dos portos e feiras. As dinâmicas inerentes a esses espaços permanecem internalizadas aos sujeitos que a integram, de modo que a sua compreensão é mutável ao transpassar o seu espaço. Sob uma perspectiva externa, acaba por resultar em uma paisagem distinta da vivenciada pelos agentes, uma vez que o contexto destes lugares está de acordo com a rede de interações estabelecida pelos seus agentes.

O conceito polissêmico de paisagem é descrito, também, como sendo um fenômeno interdisciplinar e complexo que abarca o sujeito, no entanto, está para além dele, encompassando-o no espaço-tempo (ISABELLE, 2013, p. 254)

A autora discorre sobre como os agentes são fundamentais na compreensão da paisagem, em função destes serem essenciais à resolução do ritmo da paisagem. A paisagem é compreendida de acordo com a dinâmica socioespacial em que seus agentes estão relacionados, e estes são tanto os que constroem a paisagem, como os que estão inseridos no cotidiano do lugar em questão. No caso dos portos e feiras, devido a estigmatização das práticas da cultura ribeirinha, a imagem passa a ser construída por uma perspectiva negativa em função da condição social que está inserida (SILVA, 2009). As estratégias de reprodução social e econômica e suas manifestações territoriais, que extrapolam as cidades e as articulam, são qualificadas como pouco importantes quando se trata do uso e da microeconomia popular urbana.

Jameson (1985) explica que a questão da pós-modernidade pode ser entendida na nossa sociedade do consumo na reestruturação de elementos existentes no momento em que ocorreram rupturas entre períodos, de modo que podemos observar isto em elementos que antes eram considerados secundários e passaram a adotar papel de destaque. Utilizamos esta perspectiva para visualizar a imagem que foi adotada nos empreendimentos desta nova fase do mercado turístico em Belém, como o uso de elementos que exaltam o regionalismo ao fazer alusão ao barco e a cultura ribeirinha, que sempre estiveram presentes na construção da paisagem da cidade.



Figura 71: Elementos ribeirinhos utilizados como decoração do hotel de luxo ATRIUM. Autora: Geizane Azevedo, 2015



Figura 72: Memorial Amazônico da Navegação no Mangal das Garças. Autora: Alessandra Fratus, 2017

Tais elementos se mantiveram em segundo plano no desenvolvimento da imagem belenense, era algo inerente à paisagem e não era considerada como algo a ser exaltado simbolicamente; principalmente tendo a classe dominante tão focada em exaltar a vinculação ao colonizador europeu. Contudo, atualmente encontramos o oposto desta mentalidade, tanto em intervenções urbanas como no conceito arquitetônico de empreendimentos, afinal, o espaço é tratado pelos detentores do poder como um meio funcional para reproduzir ações voltadas ao consumo (LEFEBVRE, 2008).

A transformação da percepção do espaço de objeto em uma logo é uma característica do pós-modernismo, como aponta Jameson (2011), é o modo que a sociedade do espetáculo passa a tratar o espaço e a sua reprodução, sendo que o mais relevante é o modo em que a imagem do espaço é exposta ao mercado. As medidas voltadas ao consumo visual pela circulação de imagens são realizadas como um modo de

controle social, como um elo entre os meios de consumo que encontram-se difusos, de maneira que as imagens sejam capazes de mapear cultura e poder (ZUKIN, 2000).

Segundo Zukin (2000), o consumo visual molda a paisagem da cidade de acordo com os meios de consumo. A paisagem pode ser compreendida e descrita de diferentes maneiras dada a diversidade dos agentes que a vivenciam, os elementos adquirem significações através das associações de cada agente, o que torna a paisagem composta não apenas pelos elementos visíveis (MEINIG, 2002), portanto, o que representa a um agente ou a uma camada da população, pode não ser similar a outro agente ou camada. Na realização da renovação urbana na orla de Belém temos intervenções realizadas somente sobre a perspectiva do capital, que geram paisagens voltadas aos seus objetivos e não condizem com as das camadas populares, que na maioria das vezes já reconheciam a paisagem antes da intervenção como pertinente ao seu cotidiano.

Na sociedade do consumo temos cidades que contribuem cada vez mais com a segregação socioespacial:

O 'sistema' do pós-moderno (que afirma não ter um) é não codificado e mais difícil de detectar, mas suspeito que ele culmina na própria experiência do espaço da cidade – a cidade pós-urbana, renovada e gentrificada [...] (JAMESON, 2011, p. 189)

Na mudança da paisagem urbana, é importante que seja discutido se a transformação vai criar espaços abertos ou segregadores aos habitantes, de modo que seja levado em consideração o seu significado social; como Lefebvre (2008) afirma, o espaço deve promover o encontro e não a segregação. No entanto, o posicionamento estratégico adotado é embasado justamente na questão da renovação urbana e do enobrecimento do lugar, o que tem como consequência a redefinição do significado social de lugares históricos para se ajustar ao mercado (ZUKIN, 2000).

O enobrecimento, de acordo com Zukin (2000), depende do processo de apropriação cultural que, por sua vez, abrange a formação de novos produtos culturais, o que neste caso seriam os elementos regionalistas que mencionamos anteriormente. Ainda de acordo com a autora, as articulações são feitas de acordo com os padrões de consumo e produção, e estas não são determinadas pelo desejo do consumidor, mas pela necessidade de controle social.

As paisagens criadas mostram a visão dos agentes quanto a esse espaço que possuem atrativos econômicos pelas suas amenidades naturais e centralidade (CORREA, 1989), de modo que a manipulação do espaço continuará sendo realizada de acordo com as necessidades do capital, como podemos observar em futuros empreendimentos como o Porto do Futuro, que está sendo executado no bairro do Reduto. Nos dias atuais, encontramos o regionalismo sendo exaltado, os elementos que eram secundários passaram a ser o ponto de partida da venda desta imagem, é a Belém do *Paris n'América* dando lugar ao *Pará, obra prima da Amazônia*.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A importância da orla para Belém do Pará revela-se como um elemento urbano que foi construído ao longo do desenvolvimento da cidade, desde os primórdios da ocupação portuguesa nas margens do rio Guamá e baía do Guajará. Dentre os diversos usos que foram apropriados no espaço da orla, foi o uso portuário que demonstrou-se fundamental, não apenas para a relevância e construção da significação da orla, mas também no processo de urbanização da cidade, em função de ter se tornado uma área com adensamento de atividades comerciais e de serviços (PENTEADO, 1968).

Para entender o processo histórico da ocupação da orla de Belém procuramos, no primeiro capítulo, compreender a sua significação como produto e meio de produção do espaço urbano. A significação da orla é resultado de um conjunto de processos, e dentre estes podemos indicar as relações sociais associadas a cultura do povo ribeirinho, que migrou de suas comunidades, com sua própria identificação aos cursos d'água, e passou a ocupar as zonas periféricas de Belém. O elemento da cultura ribeirinha no desenvolvimento da orla nos levou à discussão de como a sua percepção apresenta uma dualidade sobre o modo que as suas práticas sociais se desenvolvem no meio urbano. Para o ribeirinho, o domínio da água é feito, principalmente, pela construção de suas palafitas sob o rio e pela habilidade de se locomover com suas embarcações, porém, na dinâmica do meio urbano, estas características resultam em uma configuração espacial de degradação ambiental, uma vez que estes encontram-se à margem do direito à cidade (LEFEBVRE, 2011).

O primeiro capítulo também aborda como a evolução da economia portuária foi de extrema relevância no próprio desenvolvimento urbano de Belém. Nota-se que a compreensão do lugar da orla na configuração espacial da cidade é proveniente de processos complexos que envolvem aspectos históricos e físicos, cuja dinâmica constitui os valores sociais referentes aos usos do solo (McHARG, 1971), como os processos relacionados à fase atual do sistema capitalista (HARVEY, 1996). O referencial teórico utilizado buscou entender como o espaço urbano se transforma, foi abordado como a era do capital financeiro tem a especulação imobiliária como principal elemento na esfera do espaço urbano (JAMESON, 1998), sendo o meio em que ocorre a valorização da terra

urbana efetivamente associado aos fundamentos da economia da cultura e ao planejamento estratégico (ARANTES, 2008; PONTE, 2010).

Em relação a discussão levantada sobre o espaço em transformação, é apresentado pelo segundo capítulo uma revisão da literatura sobre o planejamento urbano nacional e regional. A exposição sobre os planos que abrangem a orla de Belém relatou como esta é compreendida de acordo com os seus usos do solo pelos agentes dominantes, em um recorte temporal desde o Plano Diretor do Município de Belém de 1993 até o Plano Estratégico de Turismo Ver-o-Pará, realizado em 2011.

Nas últimas décadas a orla enfrenta novas dinâmicas que remetem ao seu processo de formação como lugar, encontramos na orla uma dualidade por ser um espaço urbano que abrange as áreas centrais e as zonas periféricas da cidade, cada uma com sua própria apropriação em relação aos principais cursos d'água de Belém. E, em face à esta realidade, presenciamos uma transformação do espaço urbano após a implementação de um posicionamento estratégico no planejamento urbano.

No segundo capítulo temos como a elaboração dos planos voltados ao crescimento do mercado turístico adotam uma perspectiva singular sobre as diretrizes que concerne ao espaço da orla. A setorização do PRO-Belém (BELÉM, 2000) mostra os diferentes usos que existem ao longo da orla, contudo, as suas propostas possuem um tom único, o de proporcionar os usos voltados ao lazer e turismo. São designadas intervenções voltadas aos usos de amenidades em áreas que enfrentam problemas urbanos de primeira necessidade, como a falta de saneamento básico e infraestrutura; desta maneira, é importante salientar a possibilidade de planos como o PRO-Belém contribuírem com a segregação espacial, ao tratarem a economia da cultura como elemento principal de transformação urbana. Para Castells e Borja (1996), a transformação urbana exige que apesar da conscientização das necessidades da sociedade globalizada, que busca o crescimento econômico em frente a sensação de crise, é necessário que os atores urbanos se associem para também promover o desenvolvimento social e cultural.

O terceiro capítulo foi construído baseado na proposta de setorização a partir do levantamento dos usos de solo e do entendimento da ação dos agentes sociais, resultando em oito dinâmicas que coexistem no espaço de acordo com processos históricos e de apropriação distintos. Dentre as questões levantadas pela setorização nota-se, sobretudo, o poder da economia da cultura na reprodução do espaço, como observamos nas orientações do planejamento urbano voltadas à orla, além da questão das intervenções

urbanas e o que elas representam numa cidade que cresceu de acordo com os usos da água inerentes a cultura ribeirinha.

Como o terceiro capítulo aborda os usos do solo, se fez necessário salientar os desdobramentos dos usos populares desenvolvidos na orla da cidade. Os portos públicos são considerados as portas de entrada do que vem das ilhas à Belém, mas atualmente encontram-se negligenciados, sendo que o poder público não demonstra preocupação em atender às demandas e necessidades da população relacionada a esses usos. Em relação as *janelas* que desejam abrir ao rio, nota-se que esta idealização dos agentes dominantes busca voltar a cidade em direção ao rio para usufruir a água como paisagem, e assim, promover a movimentação do capital com os seus simbolismos rentáveis. Enquanto na perspectiva dos que vêm do rio até a cidade, dos ribeirinhos que se locomovem diariamente ao continente para estudar ou trabalhar, há uma barreira ao adentrar o continente, uma vez que a cidade se mostra fechada à eles, tanto pela situação dos portos e terminais públicos, como pela segregação socioespacial desenvolvida pela sociedade e poder público.

Portanto, a confluência sobre as realidades da orla de Belém mostra as diferenças que emergem na produção do espaço urbano, neste confronto são evidenciadas as contradições pertinentes a essas realidades, com as tensões criadas pela movimentação dos agentes sociais, pelas disputas territoriais, além das potencialidades referentes às atividades econômicas, que tem um relevante ponto neste processo. A orla representa a confluência de fenômenos que aparentemente são desconexos, mas que ao entendermos o caráter dialético em que as relações espaciais e sociais se relacionam (GOTTDIENER, 1985), visualizamos como estes estão relacionados a valorização e significação da orla.

As complexidades inerentes à orla da cidade de Belém revelam como as paisagens de poder (ZUKIN, 2000), construídas pela ação em conjunto do poder público e da iniciativa privada, não deveriam se sobrepor às paisagens do cotidiano, construídas pela população que vivencia o espaço urbano da orla (tanto os residentes como os transeuntes). Na argumentação utilizada pelo poder público é utilizada a degradação ambiental e violência urbana para justificar a criação de lugares elitizados que excluem a “inconveniência” das apropriações espaciais das classes de menor poder aquisitivo, como as suas ocupações habitacionais e usos populares.

Nesta construção encontramos intervenções que não apenas apresentam apelo turístico, mas que reforçam o caráter segregador da produção de espaço urbano em função dos interesses da população de maior poder aquisitivo. A orla é constituída pela sobreposição de seus diversos momentos históricos, sendo um espaço urbano com expressiva historicidade relacionada à ocupação da população de menor aquisitivo, dos habitantes de comunidades ribeirinhas que vieram à Belém em busca de qualidade de vida e encontraram na orla um lugar para reproduzir as suas práticas socioespaciais.

Contudo, dentre as diversas *orlas* que compõem a orla da RMB, o Estado volta os seus investimentos somente à orla turística, como podemos notar com os planos e ações com o intuito de vender a imagem de Belém ao mercado turístico, ignorando a condição da população que reside nas outras orlas de Belém, à medida que não proporcionam o direito à moradia nas áreas com famílias reassentadas e também pela falta de saneamento básico nas baixadas.

Sobre as intervenções urbanas, ainda que não tenham tido grande impacto no entorno, foram realizadas menosprezando o contexto urbano, assim como incitam possibilidades de gentrificação com os desdobramentos da economia da cultura nas próximas décadas. As políticas públicas não deveriam atingir apenas a orla turística, mas deveria alcançar as outras orlas inerentes a orla da RMB, como a orla das baixadas, com a sua carência de serviços básicos, a orla industrial, que atrai habitantes para um espaço urbano que não possui serviços urbanos adequados, e a orla histórica, que possui construções sendo requalificadas para usos que não condizem com a sua estrutura.

Atualmente, a orla turística encontra-se sobreposta às outras orlas, sendo a que recebe a maior atenção dos agentes sociais dominantes por uma idealização que a receita da economia da cultura é a resposta para o soerguimento da economia local. Contudo, a orla da RMB é um lugar híbrido, com vários lugares dentro dela, onde há uma diversidade de agentes que reorganizam o espaço pela apropriação deste, ainda que alguns se encontrem à margem do direito à cidade.

Diversos momentos tornaram a orla no espaço que é atualmente, que reúne, além da migração ribeirinha, influências residuais da colonização portuguesa, da cultura extrativista, da implementação das áreas industriais, entre outros períodos que atribuíram significações à ela. A implementação das intervenções urbanas não foi responsável pela mudança dos usos do solo da orla, pois, esta característica é intrínseca a um longo

processo de desenvolvimento socioespacial. A orla continua sendo o espaço da movimentação do açaí, das baixadas, das caçambas levando mercadoria ao centro da cidade, além de outras realidades que persistem ao longo do tempo, neste sistema multidimensional vinculado ao confronto entre o cotidiano e o urbano.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGÊNCIA BELÉM. **Quinta de Pedras inaugura na Cidade Velha.** Disponível em: <http://agenciabelem.com.br/clipping/detalhes/101470> Acesso em: 09 ago. 2018.

_____. **Ver-o-Rio recebe programação em homenagem ao Dia do Índio.** Disponível em: <http://agenciabelem.com.br/Noticia/110762/ver-o-rio-recebe-programacao-em-homenagem-ao-dia-do-indio>. Acesso em: 25 mar. 2018.

AGÊNCIA BRASIL. **Famílias aguardam há mais de dez anos conclusão de projeto habitacional em Belém.** Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2017-02/familias-aguardam-ha-mais-de-dez-anos-conclusao-de-projeto-habitacional-em> Acesso em: 12 ago. 2018.

AGÊNCIA PARÁ. **Espaços culturais são opção de lazer durante feriado da Semana Santa.** Disponível em: <http://www.agenciapara.com.br/Noticia/122918/espacos-culturais-sao-opcao-de-lazer-durante-feriado-da-semana-santa>. Acesso em: 14 maio 2016.

_____. **Música paraense será destaque no Reveillon do Pará na Estação das Docas.** Disponível em: <http://www.agenciapara.com.br/Noticia/107839/musica-paraense-sera-destaque-no-reveillon-do-para-na-estacao-das-docas>. Acesso em: 14 maio 2016.

_____. **Mosqueiro e Cotijuba: roteiros turísticos que unem beleza e história.** Disponível em: <http://agenciapara.com.br/Fotos/90836>. Acesso em: 25 maio 2016.

ALBUQUERQUE JÚNIOR, D. **Nos destinos de fronteira: história, espaços e identidade regional.** Recife: Bagaço, 2008.

AMARAL, M. D. B. **A Guerra das Águas: concepções e práticas de planejamento e gestão urbana na orla fluvial de Belém (PA).** 232 f. 2005. Dissertação (Mestrado) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos. Universidade Federal do Pará.

ARANTES, O. B. F. **Uma Estratégia Fatal: a cultura das novas gestões urbanas.** In: ARANTES, Otilia Beatriz Fiori; MARICATO, E.; VAINER, C. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis/RJ: Vozes, 2000.

ARANTES, P. F. **O Grau Zero da Arquitetura na Era Financeira.** Novos Estudos, n. 80, março 2008, p. 175-195.

ARCHITIZER. **Vila da Barca – Habitação social em Belém/PA**. Disponível em: < <https://architizer.com/projects/vila-da-barca/>> Acesso em: 27 ago. 2018

AZEVEDO, G. **Hospedagem em Belém: Hotel Atrium Quinta das Pedras**. Disponível em: < <http://www.mineirosnaestrada.com.br/belem-hotel-quinta-de-pedras/>> Acesso em: 22 jun. 2018

BAENA, A. L. M. **Ensaio corográfico sobre a Província do Pará**. Brasília: Senado Federal. (Edições do Senado Federal, 30), 2004.

BELTRÃO, J.; RODRIGUES, C. **Quando o sabor da ribeira aponta a instituição de identidade(s) em espaço urbano**. In: TRINDADE JR., S.; SILVA, M. (orgs.) Belém: a cidade e o rio na Amazônia. Belém: EDUFPA, 2005.

BELÉM, Prefeitura Municipal. **Lei Complementar de Controle Urbanístico – LCCU. Lei Complementar nº 02, de 19 de julho de 1999**. Belém: PMB, 1999.

_____. Lei Municipal. **Lei do Patrimônio Histórico**. nº 7.709, de 18 de maio de 1994.

_____. **Plano Diretor Urbano do Município de Belém. Lei nº 7603 de 13 de janeiro de 1993**. Belém: CEJUP/PMB, 1993

_____. **Plano Diretor Urbano do Município de Belém. LEI Nº 8.655, de 30 de julho de 2008**. Belém: Secretaria Municipal de Urbanismo, 2008.

_____. **Política de Recursos Hídricos do Estado do Pará** / Secretaria de Estado de Meio Ambiente. Belém: SEMA, 2012.

_____. **Programa de Reabilitação Urbana e Ambiental da Bacia da Estrada Nova – PROMABEN Relatório de Impacto Ambiental**. Tomo 01/03, 2007.

_____. **Plano Plurianual 2006-2008**. Belém: PMB, 2005.

_____. **Plano Plurianual 2010-2013**. Belém: PMB, 2009.

_____. **Plano Plurianual 2018-2021**. Belém: PMB, 2017.

_____. **Prefeitura segue cronograma de ações na Vila da Barca**. Assessoria de Comunicação, 2013. Disponível em: <http://ww3.belem.pa.gov.br/www/mais-noticias/prefeitura-segue-cronograma-de-aco-es-na-vila-da-barca/> Acesso em: 07 jun. 2018.

BELTRÃO, J.; RODRIGUES, C. **Quando o Saber da Ribeira Aponta a Instituição de Identidade(s) em Espaço Urbano**. In: TRINDADE JR., S.; SILVA, M. (orgs.) Belém: a cidade e o rio na Amazônia. Belém: EDUFPA, 2005.

BRASIL. Presidência da República. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Lei Complementar nº 14, de 08 de junho de 1973**. Estabelece as Regiões Metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. Brasília: s. n., 1973

_____. **Lei Nº 12.651, de 25 de Maio de 2012**. Dispõe sobre o Código Florestal. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12651.htm>. Acesso em 23 de set. de 2017

BUENO, M. **O Imaginário Brasileiro sobre a Amazônia**: uma leitura por meio dos discursos dos viajantes, do Estado, dos livros didáticos de Geografia e da mídia impressa. 187 f. 2002. Dissertação (Mestrado) – Geografia Humana. Universidade de São Paulo.

CARDOSO, A.; LIMA, J. **Tipologias e padrões de ocupação urbana na Amazônia Oriental: para que e para quem?** In: CARDOSO, A. C. D. (Ed.). O rural e o urbano na Amazônia. Diferentes olhares e perspectivas. Belém-PA: EDUFPA, 2006, p. 55-98.

CARDOSO JR., J.C. C. **Planejamento Governamental e Gestão Pública no Brasil**: elementos para ressignificar o debate e capacitar o Estado. Brasília: IPEA, 2011.

CARLOS, A. F. A. **O Espaço Urbano: Novos Escritos Sobre a Cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007.

CARVALHO, R. **Mercado Ver-o-Peso em Belém: um mix de cheiros, sabores e crenças**. Disponível em: < <https://www.essemundoenosso.com.br/mercado-ver-o-peso-belem/> > Acesso em: 22 ago. 2018

CASTELLS, M.; BORJA, J. **As Cidades como Atores Políticos**. Revista Novos Estudos. São Paulo, Cebrap, n.45, jul. 1996, p.152-166.

CASTRO, C.; NASCIMENTO, F. **Regionalização do Turismo no Estado do Pará**. Anais do XVI Encontro Nacional dos Geógrafos. Porto Alegre: 2010.

CHAVES, C. E. **Ribeirinhos no Jurunas**: estudos sobre migrantes em Belém-Pará. Belém: DEAN/CFCH/UFPA, 2001 (Relatório de Pesquisa).

CHOAY, Françoise. **O Urbanismo**. Utopias e realidades - uma antologia. 3 ed. São Paulo: Perspectiva, 1965. (Coleção Estudos).

CODEM (Companhia de desenvolvimento da área metropolitana de Belém/Prefeitura Municipal de Belém). **Cadastro Técnico Multifinalitário**. Belém: CODEM/PMB, 2000. 3 CD-ROMs. [Mapas temáticos, ortofotos.]

_____; BNH - Banco Nacional de Habitação e DS - Desenvolvimento e Sistemas. **Plano de Desenvolvimento da Grande Belém - PDGB**. Belém: Codem/BNH/DS, 1975

CORBIN, Alain. **O território do vazio: a praia e o imaginário ocidental**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

CORRÊA, Roberto L. A **Periodização da Rede Urbana da Amazônia**. In: PORTELLA, J. R. (Ed.). Revista Brasileira de Geografia Urbana/Fundação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas – ano 49, n. 3 - Rio de Janeiro: IBGE, 1987.

_____. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1995.

_____. **O Interesse do Geógrafo pelo Tempo**. Boletim Paulista de Geografia, v. 94, 2016, p. 1-11.

COSGROVE, Denis. **Observando la Natureza: el Paisaje y el Sentido Europeo de la Vista**. Boletín de la A.G.E, nº 34, 2002.

COSTA, M. O.; DOURADO JUNIOR, O. C.. **Análise da Aplicabilidade da Outorga Onerosa do Direito de Construir e sua Influência na Retenção Especulativa de Imóveis em Belém/Pa**. Revista Eletrônica de Direito da Faculdade Estácio do Pará, v. 1, p. 1-20, 2016.

CRUZ, Ernesto. **História de Belém**. Belém: Editora da UFPA, 1973. 2 v

CUNHA, Euclides da. **Um Paraíso Perdido: Reunião de Ensaios Amazônicos**; seleção e coordenação de Hildon Rocha. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2000 (Coleção Brasil 500 anos).

DIÁRIO DO PARÁ. **Presente à história de Belém**. Belém, 02 mar. 2012, Caderno Por Aí, p. 8-9.

DIAS, M. B. **Urbanização e Ambiente Urbano no Distrito Administrativo de Icoaraci, Belém-PA**. 314 f. 2007. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-graduação em Geografia Humana. Universidade Federal do Pará.

DIEGUES, A. **As Ciências Sociais e as sociedades marítimas e insulares**. In: _____. Ilhas e mares: simbolismo e imaginário. São Paulo: Hucitec, 1998. p.42-57.

D-FLUVIAL. **Demanda Potencial e Formação de Rede Rodofluvial na Região Metropolitana de Belém**: I Relatório de atividades, II Relatório técnico do projeto, III Relatório técnico do projeto. Belém: UNAMA, 2009.

DOL-Diário Online. **Maioria dos moradores aprova reforma no Ver-o-Peso.** Disponível em: < <http://m.diarioonline.com.br/noticias/para/noticia-359295-maioria-dos-moradores-aprova-reforma-no-ver-o-peso.html>> Acesso em: 10 ago. 2018.

_____. **Festa marca os 144 anos de Icoaraci.** Disponível em: < <http://www.diarioonline.com.br/noticia-259170-.html>> Acesso em: 22 jun. 2018.

_____. **Helder inicia as obras do Belém Porto Futuro.** Disponível em: < <https://www.diarioonline.com.br/noticias/para/noticia-493797-.html>> Acesso em: 26 jun. 2018.

_____. **Sujo e inseguro, Porto do Açaí está abandonado.** Disponível em: < <http://www.diarioonline.com.br/noticias/para/noticia-324396-.html>> Acesso em: 26 ago. 2017.

_____. **Obra do Porto do Açaí se arrasta há 3 anos e traz riscos aos feirantes.** Disponível em: < <https://www.diarioonline.com.br/noticias/para/noticia-535675-obra-do-porto-do-acai-se-arrasta-ha-3-anos-e-traz-riscos-aos-feirantes.html>> Acesso em: 27 agos. 2018

_____. **Prefeitura ignora problemas da feira do Jurunas, em Belém.** Disponível em: <<https://www.diarioonline.com.br/noticias/para/noticia-477819-.html>> Acesso em: 27 agos. 2018

DPJ Arquitetura e Engenharia Ltda. **Revitalização da Feira do Ver-o-Peso: Projeto Básico.** Contrato N° 119/2014-SEURB. Belém: 2016

FARIAS, R. S. S. **Planejamento e Gestão Participativos em Belém-PA:** o Congresso da Cidade (2001-2004). 142 f. 2004. Dissertação (Mestrado) – Planejamento Urbano e Regional. Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

FEBVRE, L. **O Reno:** história, mitos e realidades. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

FIEPA - Federação das Indústrias do Estado do Pará. **Resumo do Plano de Desenvolvimento Turístico do Estado do Pará.** Belém: FIEPA, 2001.

_____. **Distrito Industrial de Icoaraci terá plano de melhorias.** Disponível em: < <https://www.fiepa.org.br/post/distrito-industrial-de-icoaraci-tera-plano-de-melhorias> >. Acesso em: 02 ago. 2018.

FOLHA DO NORTE. **Belém Antiga.** Disponível em: < <https://www.facebook.com/belemdopassado/posts/1600545676833300> > Acesso em: 25 ago. 2017.

FÓRUM LANDI. **Bolevar Castilhos França 2**. Disponível em: <<http://www.forumlandi.ufpa.br/biblioteca-digital/foto/bolevar-castilhos-franca-2>> Acesso em: 25 ago. 2017.

FRATUS, A. **Mangal das Garças: passeio imperdível em Belém do Pará**. Disponível em: <<https://www.topensandoemviajar.com/2017/06/05/mangal-das-garcas-imperdivel-belem-para/>> Acesso em: 23 ago. 2018

FURTADO, L. **Sem barco, como pescar?** In: XIMENES, T. et. al. Embarcações, homens e rios na Amazônia. Belém: UFPA, 1992.

G1 PARÁ. **Portal da Amazônia terá pista interditada para programação especial**. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pa/para/noticia/2013/08/portal-da-amazonia-tera-pista-interditada-programacao-especial.html>> Acesso em: 06 nov. 2017

_____. **Reforma do Ver-o-Peso deve ser adiada para 2017**. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pa/para/noticia/2016/04/reforma-do-ver-o-peso-pode-ser-adiada-para-2017.html>> Acesso em: 25 nov. 2017

GEOTÉCNICA Consultores; CODEM - Companhia de Desenvolvimento e Administração da Área Metropolitana de Belém e SEPLAN - Secretaria Estadual de Planejamento do Estado do Pará. **Planos Diretores para Áreas Urbanas de Belém**. Belém : Geotécnica, 1980.

GOOGLE EARTH. **Mapas**. Disponível em: <<https://www.google.com/earth/>> Acesso em: 25 mai. 2018.

GOOGLE MAPS. **Street View**. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps>>

GOTTDIENER, M. **A Produção do Espaço Social**. São Paulo: EDUSP, 1985.

GOULART, J. ;TERCI, E. ;OTERO, E. **Planos diretores e participação política: políticas públicas de planejamento entre o empresariamento e o estatuto da cidade**. Rev. Adm. Pública — Rio de Janeiro 50(3):455-476, maio/jun. 2016.

HALL, Peter. **Cidades do amanhã**. Uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX. São Paulo: Perspectiva, 1988. (Coleção Estudos, 123).

HASSENPFUG, Dieter. **Sobre centralidade urbana**. Arquitectos, São Paulo, ano 08, n. 085.00, Vitruvius, jun. 2007. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/08.085/235>>.

HARVEY, D. **Do Gerenciamento ao Empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio**. São Paulo: Espaço & Debates, n. 39, pp. 48-64, 1996.

HENRIQUE, M.; MORAIS, L. de. **Estradas Líquidas, comércio sólido: índios e regatões na Amazônia (século XIX)**. Revista de História, São Paulo, n. 171, p. 49-82, jul.-dez., 2014.

HOYLE, B. **The New Waterfront: principles, perceptions and practice in the UK and Canada**. In: Mediterrâneo nº 10/11, Universidade de Lisboa, Jan/Dez, 1997.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo 2000. Rio de Janeiro, 2000. **Aglomerados Subnormais**. Disponível em: < www.censo2010.ibge.gov.br/agsn/>. Acesso em: 06 jan. 2017.

_____. **Aglomerados Subnormais. Levantamento de Informações Territoriais. Referências Básicas**. Segundo Encontro Nacional de Chefes de Agências do IBGE. Angra dos Reis: 2009.

_____. **Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro, 2010.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Caracterização e Quadros de Análise Comparativa da Governança Metropolitana no Brasil**: arranjos institucionais de gestão metropolitana (Componente 1). Relatório de Pesquisa. Rio de Janeiro: IPEA, 2015.

_____. **Funções Públicas de Interesse Comum nas Metrôpoles Brasileiras**: transportes, saneamento básico e uso do solo. Brasília: IPEA, 2014.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Parecer Técnico**. N. 084/2016, de 09 nov. 2016.

_____. **Boulevard Castilhos França (Cartão Postal)**. Arquivo Central do IPHAN - Seção Rio de Janeiro (ACI-RJ).

ISABELLE, V. **Mergulhar nas Águas e Trilhar o Porto do Sal**: ensaios de um percurso etnográfico. Iluminuras, Porto Alegre, v. 14, n. 34, ago/dez. 2013.

JACOBS, J. **Morte e Vida das Grandes Cidades**. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2014.

JAMESON, F. **The Cultural Turn**: selected writings on the postmodern 1983-1998. Londres: Verso, 1998.

_____. **Pós-modernidade e Sociedade do Consumo**. In: Novos Estudos CEBRAP, São Paulo, n.º12, pp. 16-26, jun. 1985.

_____. **O Fim da Temporalidade**. In: ArtCultura, Uberlândia, v. 13, n. 22, p. 187-206, jan.-jun. 2011.

HERMES, M. **Olhar Belém.** Disponível em: <
https://www.flickr.com/photos/m_hermes/6865803923> Acesso em: 19 jun. 2018

LAMAS, J. M. R. G. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade.** Lisboa: Calouste Gulbenkian, 2004.

LIMA, J. J. **Notas sobre o Plano Diretor do Município de Belém de 1993.** Belém: 1994.

LEÃO, M. **Projeto Portal da Amazônia: Contradições na Orla de Belém/PA.** Disponível em: <http://xvienanpur.com.br/anais/?wpfb_dl=264>. Acesso em: 12 dez. 2016.

_____. **Remoção e Reassentamentos em Baixadas de Belém: Estudos de caso de panos de reassentamento (1980-2010).** 165 f. 2013. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal do Pará.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e Política.** Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2008.

_____. **O Direito à Cidade.** São Paulo: Centauro Editora, 2011.

LIRA, T. de M.; CHAVES, M. do P. S. R; **Comunidades Ribeirinhas na Amazônia: Organização Sociocultural e Política.** INTERAÇÕES, Campo Grande, MS, v. 17, n. 1, p. 66-76, jan./mar. 2016.

LOUREIRO, V. **Amazônia, Estado, Homem, Natureza.** Belém: CEJUP, 1992

MANGAL DAS GARÇAS. **O Parque Naturalístico Mangal das Garças espera sua visita!** Disponível em: < <http://www.mangaldasgarcas.com.br/nossos-espacos/>> Acesso em: 25 out. 2017.

MANTHORNE, K. **O Imaginário Brasileiro para o Público Norte-Americano do Século XIX.** Revista USP, Brasil, n. 30, p. 58-71, 1996.

Mc HARG, I. L. **Design with Nature.** New York: American Museum of Natural History, 1971.

MEINIG, D. **O olho que observa: dez versões da mesma cena.** Espaço e Cultura, n. 13, 2002.

MENEZES, T.; PERDIGÃO, A.; PRATSCHKE, A. **O Tipo Palafita Amazônico: Contribuições ao Processo de Projeto de Arquitetura.** OCULUM Ensaios, v. 12, p. 237-254, 2015.

MESQUITA, E. P. **Migrantes ribeirinhos estabelecidos no Jurunas.** Belém: DEAN/CFCH/UFPA, 2001 (Relatório de Pesquisa).

MMA – Ministério do Meio Ambiente. **Projeto Orla:** fundamentos para gestão integrada / Ministério do Meio Ambiente, Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. – Brasília: MMA, 2006.

MPF - Ministério Público Federal. **Prefeitura se compromete a fazer novo cadastro para urbanização de bairro de palafita em Belém (PA).** Assessoria de Comunicação, 2018. Disponível em: < <http://www.mpf.mp.br/pa/sala-de-imprensa/noticias-pa/prefeitura-se-compromete-a-fazer-novo-cadastro-para-urbanizacao-de-bairro-de-palafita-em-belem-pa>> Acesso em: 07 jun. 2018.

MONTE-MÓR, R. L. de M. **Planejamento Urbano no Brasil:** emergência e consolidação. Etc, espaço, tempo e crítica, Revista Eletrônica de Ciências Humanas e Sociais e outras coisas, n.1, vol. 1, 2007.

MONDOBELÉM. **Ver-o-Rio.** Disponível em: <https://mondobelem.wordpress.com> Acesso em: 25 out. 2017.

MOREIRA, E. **Belém e sua Expressão Geográfica.** Belém: Imprensa Universitária, 1966.

OLIVEIRA, J. M. G. C. **A Verticalização nos Limites da Produção do Espaço: Parâmetros Comparativos entre Barcelona e Belém.** IX Colóquio Internacional de Geocrítica. Porto Alegre, 2007.

ORM NEWS. Mangal das Garças, em Belém, completa 10 anos de existência. Disponível em: < <http://www.ormnews.com.br/noticia/mangal-das-garcas-em-belem-completa-10-anos-de-existencia>> Acesso em: 30 ago. 2017

_____. **Porto da Palha aguarda revitalização.** Disponível em: < <http://www.ormnews.com.br/noticia/porto-da-palha-aguarda-a-revitalizacao>> Acesso em: 29 ago. 2018

PANERAI, P. **Análise Urbana.** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006.

PARÁ, Governo do Estado do. **Plano Ver-o-Pará:** Relatório de Implantação 2012-2014. Disponível em: <<http://setur.pa.gov.br/relatorio-de-implementacao-2012-2014>>. Acesso em: 07 set. 2016.

PENTEADO, A. **Belém – Estudo de Geografia Urbana.** 2º vol. Belém: Universidade Federal do Pará. Coleção Amazônica, Série José Veríssimo. 1968

_____. **O Sistema Portuário de Belém.** Belém: Universidade Federal do Pará. Coleção Amazônica, Série José Veríssimo. 1973.

PIZARRO, Ana. **Amazônia: as vozes do rio.** Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012.

PONTE, J. **A Orla de Belém: intervenções e apropriação**. 212 f. 2004. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional. Universidade Federal do Rio de Janeiro.

_____. **Cidade e Água no Estuário Guajará**. 318 f. 2010. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional. Universidade Federal do Rio de Janeiro.

_____. **Belém do Pará: cidade e água**. In: BÓGUS, L.; RIBEIRO, L. C. Caderno Metrôpoles. São Paulo: EDUC, 2015.

_____. **Cidade e água: Belém do Pará e estratégias de reapropriação das margens fluviais**. *Arquitextos*, São Paulo, ano 08, n. 085.02, Vitruvius, jun. 2007 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.085/237>>. Acesso em: 20 nov. 2017.

_____; RODRIGUES, R. M. **Governança metropolitana e políticas urbanas na Região Metropolitana de Belém: padrões, efeitos e desafios**. In: CARDOSO, A. C.; LIMA, J. (Ed). Belém: transformações na ordem urbana. 1 ed. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2015. p. 268-304

PONTE, M. **Rede intraurbana de água e esgotamento sanitário na cidade de Belém: aspectos históricos, políticos e econômicos da estruturação sanitária**. 118 f. 2003. Dissertação (Mestrado) - Planejamento Urbano e Regional. Universidade Federal do Rio de Janeiro.

PORTAL CULTURA. **Rádio e TV Cultura terão especiais para aniversário de Belém**. Disponível em: <http://www.portalcultura.com.br/node/48197> Acesso em: 25 nov. 2017

ROLNIK, R. **10 anos do Estatuto da Cidade: Das lutas pela reforma urbana às cidades da copa do mundo**. Disponível em: <<https://raquelrolnik.files.wordpress.com/2013/07/10-anos-do-estatuto-da-cidade.pdf>> Acesso em: 28 de set. de 2017

SABOYA, R. **Planejamento Estratégico de Cidades**. Disponível em www.urbanidades.arq.br. Acesso em: 19 de jan. de 2018

_____. **Outorga Onerosa do Direito de Construir**. Disponível em www.urbanidades.arq.br. Acesso em: 19 de ago. de 2018

SAMPAIO, Dida. **Jurunas, o Porto do Tráfico na Amazônia**. Favela Amazônia. Estadão. Disponível em: < <http://infograficos.estadao.com.br/especiais/favela-amazonia/capitulo-5.php>> Acesso em: 25 set. 2017.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. - (Coleção Milton Santos; 1).

_____. **Técnica, Espaço e Tempo**. São Paulo: Edusp, 2013.

SANTOS, C. S. **Requalificação Urbana da Paisagem de Várzea da Vila da Barca-Belém/Pará e suas Consequências Socioambientais**. 131 f. 2014. Dissertação (Mestrado) – Gestão de Recursos Naturais e Meio Ambiente. Programa de Pós-graduação em Geografia. Universidade Federal do Pará.

SANTOS, Paulo Ferreira. **Formação de cidades no Brasil colonial**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2001.

SAULE JR., N.; UZZO, K. **A trajetória da reforma urbana no Brasil**. In: SUGRANYES, A.; MATHIVET, C.(org.). *Cidades para todos: propostas e experiências pelo direito à cidade*. Santiago, Chile: HIC, 2010. p. 259-270.

SEP – Secretaria dos Portos da Presidência da República. **Belém Porto Futuro**. Disponível em: < <https://youtu.be/wl4J3OpHayA> > Acesso em: 08 ago. 2018

SILVA, E. R. **O Planejamento Estratégico sem plano: uma análise do empreendedorismo urbano no Brasil**. Revista de Geografia e Ordenamento do Território, n.º 2 (Dezembro). Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território, 2012.

SILVA, M. G. **Porto da Palha: Percepções e imagens estruturantes das narrativas de (in)sustentabilidade**. In: XII Encuentro de Geógrafos de América Latina, 2009, Montevideo. 12do Encuentro de Geógrafos de América Latina, 2009. v. 1

SILVA, S. B. **Belém e o Ambiente Insular**. Belém: Universidade Federal Rural da Amazônia, 2010.

SILVA JÚNIOR, J. J. **Minicurso: o Laudêmio e sua Juricidade**. TV Justiça – Supremo Tribunal Federal: 2012.

SOARES, E. **Cartão postal do Porto of Pará**. Disponível em: <<http://www.lilileiloeira.com.br/peca.asp?ID=62247>> Acesso em: 25 ago. 2017.

SOUZA, A. K. **Vila da Barca, das Palafitas ao Conjunto Habitacional: Análise sobre a (in)permanência dos moradores na área**. 203 f. 2011. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-graduação em Serviço Social. Universidade Federal do Pará.

SPIRN, A. W. **The Poetics of City and Nature: Towards a New Aesthetic for Urban Design**. In: ALANEN, A; MORRISON, D. (Eds.). *Landscape Journal*. Special Issue: Nature, Form, and Meaning. vol. 7, n. 2, 1988. p. 108-126.

SUDAM- Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia; FADESP- Fundação de Amparo e Desenvolvimento da Pesquisa. **Transporte fluvial nas ilhas da área metropolitana de Belém. Relatório Final**. Belém: 2001.

SUDAM; DNOS; PARÁ, Governo do Estado. **Monografia das baixadas de Belém: subsídios para um projeto de recuperação**. 2. ed. Belém: SUDAM, 1976. 2 v.

SWYNGEDOUW, E. **Privatizando o H2O. Transformando águas locais em dinheiro global**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v. 6, n.1, p. 33-54, mai. 2004.

TEIXEIRA, Luciana G. **The Porto of Pará: o Porto da História Amazônica**. Disponível em: < www.xienanpur.ufba.br/ >. Acesso em: 10 nov. 2015.

TOMAZI, Vicente T. **Urbanização turística litorânea e grandes projetos urbano promovidos por investimentos públicos em Belém (PA) e Fortaleza (CE) entre 1990 e 2010**. 2011. 139 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo.

TRINDADE Jr., S. C.; AMARAL, M. D. B. **Reabilitação Urbana na Área Central de Belém-Pará: concepções e tendências de políticas urbanas emergentes**. Curitiba: Revista Paraense de Desenvolvimento, 2006.

TRINDADE JR., S.; SANTOS, E.; RAVENA, N. **A cidade e o rio: espaço e tempo na orla fluvial de Belém**. In: TRINDADE JR., S.; SILVA, M. (orgs.) Belém: a cidade e o rio na Amazônia. Belém: EDUFPA, 2005. p. 12-43.

TUAN, Y. **Topofilia: um estudo de percepção, atitudes e valores do meio ambiente**. São Paulo: DIFEL/Difusão Editorial SA, 1974.

VAINER, C. **Pátria, Empresa e Mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano**. In: ARANTES, O.; MARICATO, E.; VAINER, C. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis/RJ: Vozes, 2000. p. 75-103. (Coleção Zero à Esquerda).

VILLAÇA, Flávio. **Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil**. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (org.) O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: EdUSP, 1999. p. 169 – 243.

XIMENES, Tereza. **O barco na vida do ribeirão**. In: _____. et al. Embarcações, homens e rios na Amazônia. Belém: UFPA, 1992. p. 53-72.

ZANETTI, V. Z. **Planos e Projetos Ausentes: desafios e perspectivas da requalificação das áreas centrais de São Paulo**. 400 f. 2005. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo.

ZUKIN, S. **Paisagens Urbanas e Pós-modernas: mapeando cultura e poder**. In: ARANTES, A. A. (org.). O Espaço da Diferença. Campinas: Papius Editora, 2000.

_____. **Paisagens do Século XXI: notas sobre a mudança social e o espaço urbano.** In: ARANTES, A. A. (org.). O Espaço da Diferença. Campinas: Papirus Editora, 2000.