

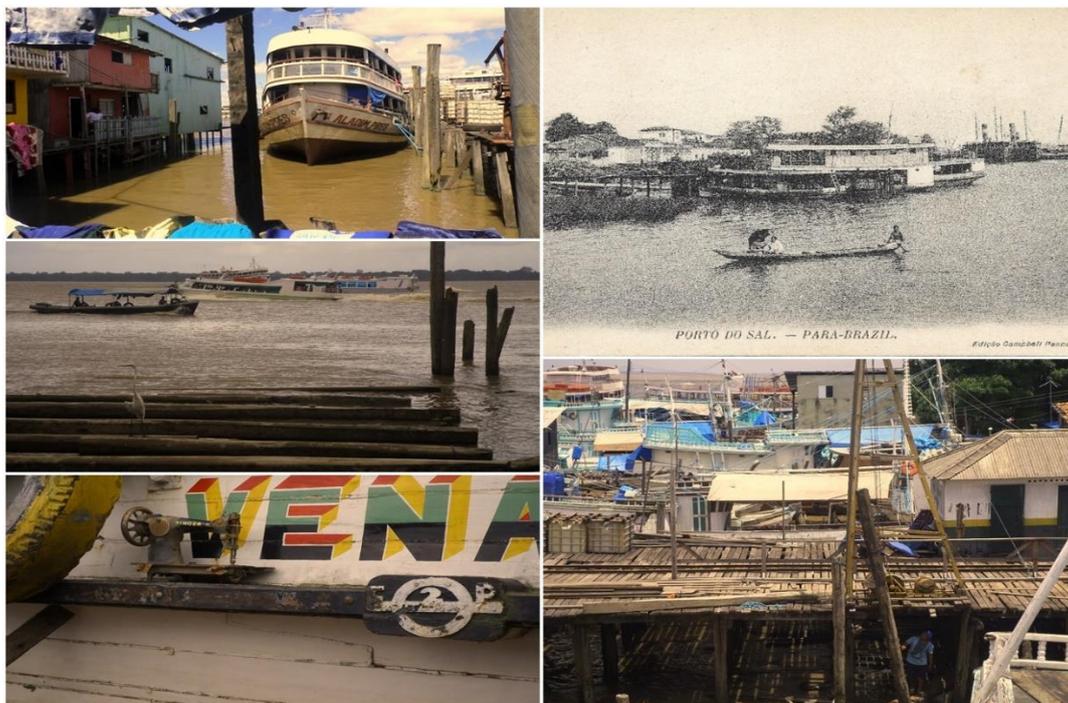


UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ANTROPOLOGIA

Sabrina Campos Costa

PORTO, ÁGUA E VIDA:
Paisagem, Sensorialidades e Transformações de uma Zona Portuária
Amazônica (Cidade Velha, Belém, Pará)

Dissertação de Mestrado



Belém-Pará
2019



Sabrina Campos Costa

PORTO, ÁGUA E VIDA:
Paisagem, Sensorialidades e Transformações de uma Zona Portuária Amazônica
(Cidade Velha, Belém, Pará)

Dissertação de Mestrado

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia, da Universidade Federal do Pará, como requisito para obtenção do título de Mestra em Antropologia com ênfase em Arqueologia.

Orientadora: Prof.^a Dra. Renata de Godoy

Belém-Pará
2019



Sabrina Campos Costa

PORTO, ÁGUA E VIDA:

Paisagem, Sensorialidades e Transformações de uma Zona Portuária Amazônica
(Cidade Velha, Belém, Pará)

Dissertação de Mestrado

Banca Examinadora

Prof.^a Dra. Renata de Godoy (PPGA/UFPA)
Orientadora e Presidente da Banca Examinadora

Prof. Dr. Diogo Menezes Costa (PPGA/UFPA)
Examinador Interno

Prof.^a Dra. Ana Claudia Duarte Cardoso (PPGAU/UFPA)
Examinadora Externa

Prof. Dr. Pedro José Tótora da Glória (PPGA/UFPA)
Examinador Suplente

Belém, 28 de Agosto de 2019

Ao meu pai, Celso (*in memoriam*), sempre me incentivando nos estudos, me ensinou que conhecimento é algo que ninguém pode nos tirar. Dois anos de saudades.

À minha mãe, Terezinha, exemplo de resiliência e mulher.

Ao meu esposo, Daniel, meu companheiro de mestrado e vida.

Agradecimentos

Agradeço à família todo o apoio recebido, o amor e a superação juntos.

Agradeço ao PPGA, que me possibilitou novos caminhos, o carinho e amizade da turma que marcou esta trajetória. Aos parceiros de publicações e eventos Camila, Ney, Daniel, Glenda, Cibelly, meu muito obrigada.

À Renata, mais que orientadora, parceira e amiga.

Ao Vadinho, Seu João, Seu Adalberto, Seu Bené, Seu Dora, Seu Rodrigo, mestre João, Dinho, José, Alex, Dona Graça, Dona Ana, Dona Célia, Lete, Coletivo Aparelho e escolinha do Ter Ser, pela construção da pesquisa e amizade com que fui acolhida.

Emerge o sol,
Como o branco boto,
A contemplar o porto,
Quem sabe de sal,
Ou de açúcar.
Ungido por água,
Tenras e barrentas,
Da baía de Guajará.
Sal e sol,
Untam morena tez,
De valente caboclo,
A carregar o fardo,
De pirarucu.
Sopra o terral,
Valente,
Agitando bandeirolas,
De tranquilas vigilengas,
Benvindas,
A colorir o cenário.
Vida vai,
E vem,
Dia vem,
E vai.
Da cabeça da ponte,
Parronca na boca,
Observa o caboclo,
O sol que se vai,
Ofertando-lhe cansado,
O dia de labuta.

Poema Porto do Sal, de Albertino Júnior.

In: Godinho, Sebastião. **Porto do Sal.** Diário do Pará. Belém 1987.

Resumo

A Amazônia é um complexo sistema de rios e águas. Na capital do Pará, 14 bacias hidrográficas são conectadas por 85 canais. Moradores das margens dos rios em Belém são considerados ribeirinhos urbanos, que, pelas condições de assentamentos informais significam para a política urbana pessoas pobres que precisam adquirir dignidade e qualidade de vida. Na história de gestão da cidade, onde 40% dos moradores vivem em áreas de baixada, seu modo de vida é associado à criminalidade, vulnerabilidade ambiental, sem arquitetura ou expressão cultural expressiva; apesar disso, formalmente são espaços de contato com o rio, pensados e recriados para o turismo e contemplação. Esta pesquisa procurou demonstrar que a paisagem é uma das formas de relacionamento do ser humano com o mundo, a partir do estudo da antiga zona portuária da Cidade Velha, situadas no entorno do Mercado do Porto do Sal e Igreja do Carmo, que possui as comunidades do Beco do Carmo, Beiradão, Menino Jesus, Porto do Sal e Palmeira; memórias e evidências do Porto Beiradão, Porto São Jorge, Porto do Sal, Porto Paysandu, Porto Vasconcelos, Porto do Alan, Porto Brilhante e Porto Palmeira. Paisagem que se constrói de manipulações e transformações do meio físico, pela experiência do afeto, da memória e da vivência pelo corpo, uma identidade pessoal e grupal, que cria camadas de registro arqueológico. O objetivo nesta pesquisa foi a compreensão das formas de organização, adaptação e sociabilidades na antiga zona portuária da Cidade Velha, tendo como foco analítico a produção material humana e as transformações da paisagem. O Porto do Sal foi registrado como um dos mais antigos de Belém. Sua história está ligada ao primeiro estaleiro da colônia, e sua vida aos produtos do interior, fábricas e comércios. Por duas vezes o Porto do Sal foi planejado para ser o principal porto de Belém, contudo acabou entrando em declínio com a abertura de estradas e ao longo dos anos, mais de 1.000 famílias, com criatividade e tecnologias sociais se tornaram moradores da orla e das estruturas de seus antigos trapiches, marcos do que eu chamei de “beirabilidade”, que nos convidam a repensar sua paisagem, cultura material, potências e inteligibilidades.

Palavras-chave:

Ribeirinhos Urbanos. Zona Portuária. Centro Histórico de Belém. Assentamentos informais. Arquitetura Popular.

Abstract

The Amazon region has a complex system of river sand waters. In the state capital of Pará, 14 river basins are connected by 85 channels. Residents of the riverside in Belém are considered urban waterfront residents, categorized as informal settlements in need of urban policies to acquire dignity and quality of life. In the city's management history, where 40% of residents live in lowland areas, their way of life is associated with crime, enduring environmental vulnerability, allegedly with no architectural significance or cultural value; in contrast, the State plans these places by the river for recreation, to tourism and contemplation consumptions. This research aims to demonstrate that the landscape is one significant way for human relationship with the world, as unraveling the study of the old portuary area of the Cidade Velha neighborhood, located around the Porto do Sal Market and Carmo Church, and its communities Beco do Carmo, Beiradão, Menino Jesus, Porto do Sal and Palmeira; memories and evidence of the Port Beiradão, Port São Jorge, Port of Sal, Port Paysandu, Port Vasconcelos, Port of Alan, Port Brilhante and Port Palmeira. Landscape that is built of manipulation sand transformations of the physical environment, through the experience of affection, memory and body experience, a personal and group identity that creates layers of archaeological record. The objective of this research was understanding forms of organization, adaptation and sociability in the old portuary area of the Cidade Velha, having as analytical focus the human material production and landscape transformations. The Port of Sal was registered as one of the oldest ports in Belém. Its history is linked to the colony's first shipyard, and its life to the interior products, factories and trades. Twice the Porto f Sal was intended to be Belém's main port, but it eventually declined with the opening of roads and over the years, over 1.000 families, with creativity and social technologies, became residents of the waterfront and the structures of its old ports, milestones of what I have called "beirabilidade", which invite us to rethink its landscape, material culture, powers and intelligibilities.

Key-words:

Urban Riverside. Portuary zone. Belém Historic Center. Informal settlements. Popular architecture.

Sumário

INTRODUÇÃO: MARGEANDO A BEIRA E ADENTRANDO OS PORTOS	11
1. A RUA: DOMÍNIOS DO ESPAÇO PÚBLICO E ÁREAS DE INFLUÊNCIA	25
PARTE I - CIDADE: FENÔMENO URBANO, MATERIALIDADE E PAISAGEM	26
PARTE II – SENSIBILIDADES, NEGOCIAÇÃO E RESISTÊNCIA EM FRONTEIRAS FLUÍDAS	31
1.1. Nascimento do bairro da Cidade	31
1.2. Aterro: A expansão territorial	34
1.3. Árvore: as coberturas vegetais	40
1.4. Ruas, Becos e Vila	44
1.5. O Mercado, “Lá no Vadinho”, “No Bené”: espaços de socialização.....	51
1.6. “No Carmo”: a praça histórica como lugar de lazer, trabalho e conflito ..	58
2. A CASA: (RE)CONSTRUÇÕES E INVENTIVIDADES	62
2.1. Baixada: centralidade e periferia na Belém metropolitana.....	64
2.2. “Endireitar”, “Arrumar” e “Dar um jeito”: adaptações e rupturas.....	68
2.3. A rampa, o muro e as agências da <i>beirabilidade</i>	82
3. A ÁGUA: A VIDA NA BEIRA	91
3.1. Porto: oportunidade e patrimônio do afeto.....	91
3.2. Paisagem aquática: cotidiano, domesticação e <i>waterfront</i>	117
CONCLUSÃO	124
REFERÊNCIAS	127
ANEXO	138

INTRODUÇÃO: MARGEANDO A BEIRA E ADENTRANDO OS PORTOS

E tu ficaste serena
Nas entrelinhas dos sonhos
Nos escaninhos do riso
Olhando pra nós escondida
Com os teus olhos de rio
Viestes feito um gaiola
Engravidado de redes
Aportando nos trapiches
Do dia a dia e memória
Com os teus sonhos de rio
E ficaste defendida
Com todas as suas letras
Entre cartas e surpresas
Recírio, chuva e tristeza
Vês o peso da tua falta
Nas velas e barcos parados
Encalhados na saudade
De Val-de-cans ao Guamá
Porto de sal das lembranças
Das velhas palhas trançadas
Na rede de um outro riso
Às margens de outra cidade
Ah, os teus sonhos de rio!
Olho de boto
No fundo dos olhos
De toda a paisagem

“Olho de Boto”, música do compositor Cristóvam José Souza Henriques de Araújo, eternizada pela gravação de 1981, na interpretação de Nilson Chaves e Vital Lima, usa da metáfora do amuleto “olho de boto”, semente com formato que remete aos olhos do característico cetáceo amazônico, para cantar uma Belém que foi, ao longo de sua trajetória, “sonhos de rio”, ou a promessa de dias melhores.

Circundada, como diz a música, “de Val-de-cans ao Guamá”, por uma orla “guajarina” e “guamaense” (Moreira, 1966), além dos seus atuais 85 canais, que ligam 14 bacias hidrográficas em 155 quilômetros de extensão (Cavalcanti, 2019), a Belém da Amazônia, desde a exploração das drogas do sertão, passando pela época da borracha, os “gaiolas¹” que faziam o comércio interno, os grandes projetos de desenvolvimento da década de 1970, à metropolização, vem sendo densamente permeada por assentamentos informais, sobretudo de migrantes do interior do estado.

¹ Seu Adalberto, 77 anos, descendente de italianos e mocajubenses, da família proprietária do Porto Beiradão, usou o termo para designar as grandes embarcações que levavam mercadorias para venda e troca nos rios da Amazônia. O interlocutor usou ainda o termo “regatão” como sinônimo de “gaiola” (Entrevista, 27/11/2018).

Uma vez estabelecidos, estes grupos de migrantes denominados por Rodrigues (2008) como “ribeirinhos urbanos²” inauguram práticas sociais que articulam conterraneidade, vizinhança e amizade, que em alguns casos chega a ser considerada parentesco, pois suas casas, “engravada[s] de redes”, passam a ser referência na capital e vão recebendo parentes, antigos vizinhos e conhecidos de sua terra natal.

“Nas velas e barcos parados”, vê-se “o peso da tua falta”, em trapiches que passam a ser a memória e ponte de acesso às suas origens, em produtos que chegam e são comercializados, em contatos com seus conterrâneos, encomendas, notícias, lazer em festas de aparelhagem, visita a sítios, balneários, festividades de santos, e casas de parentes e “chegados³”, trabalhos, e, como no caso desta pesquisa, os trapiches também se tornam local de moradia.

Entre “velhas palhas trançadas”, talvez uma referência aos tetos de palha de suas primeiras casas àquela década, ou ainda aos paneiros de palha que traziam açai, o Porto do Sal é um dos portos e lembrança desta “outra cidade”, ou a Belém de ambiguidades, onde convivem a modernidade ao lado das margens dos rios, em processos de “(des)continuidades, (re)construções e (re)estruturações” de formação do seu território (Trindade Júnior, 2016: 24).

Rios e águas são, portanto, a vocação natural da região, com destacada importância na conexão com o território, em fluxo de pessoas e mercadorias. Antonio Baena (2004) em seu “Ensaio Corográfico sobre a Província do Pará”, publicado originalmente em 1839, refere-se aos rios como “caminhos”.

São traços de uma Belém ribeirinha, que no bojo das preocupações geopolíticas mundiais com os recursos hídricos, volta a tomar corpo e foco em debates acadêmicos, em movimentos sociais como o Orla Livre⁴, nas intervenções urbanas e nas políticas públicas, especialmente com apelo ao turismo.

Neste contexto, a Cidade Velha, enquanto localidade da orla central, é um bairro emblemático para a evolução urbana de Belém e vem sendo objeto de minhas pesquisas desde 2013, durante minha graduação em Ciências Sociais, quando

² Ribeirinho, mais do que grupo étnico caboclo, denomina o perfil de um grupo social que se estabelece nas margens dos rios, com as águas articulando sociabilidade e cultura, enfim, uma cosmovisão (Neto e Furtado, 2015).

³ Ou “amigos da comunidade”, como foi algumas vezes apresentada por Vadinho.

⁴ O Movimento se define como “luta pela libertação das bordas d’água do rio Guamá e da Baía de Guajará para o usufruto do legítimo dono: a população de Belém”. Disponível em: <<https://twitter.com/orlalivrebelem>>. Acesso em: 29 jul. 2019.

busquei indagar os significados do patrimônio cultural entre seus moradores antigos (Costa et. al, 2018).

Naquela ocasião, tendo concluído que para seus moradores o maior patrimônio do bairro é a sensação de qualidade de vida, associada ao fácil acesso ao rio, às comodidades do centro da cidade e às áreas verdes, ingressei no Programa de Pós-Graduação em Antropologia com uma proposta voltada para a arqueologia urbana contemporânea, de investigação das transformações pelas quais vem passando a Cidade Velha ribeirinha.

Tendo em mente as narrativas, no intercurso da graduação, de alguns moradores do bairro acerca das ocupações à beira do rio, escolhi como campo de investigação no mestrado a antiga zona portuária da Cidade Velha⁵, que possui as comunidades do Beco do Carmo, Beiradão, Menino Jesus, Porto do Sal e Palmeira, situadas no entorno do Mercado do Porto do Sal e Igreja do Carmo.

Esta zona portuária é composta por um polígono que compreende de um lado a Igreja do Carmo, os fundos do colégio Salesiano do Carmo e o Mercado do Porto do Sal e de outro lado as margens do Rio Guamá, esta localidade representa um espaço de fronteira entre o centro e a periferia, o urbano e o rural, da relação amazônica da terra com as águas e do bairro patrimonializado onde convivem o monumental, o vernacular e o turístico ao lado de uma área considerada zona vermelha⁶ no mapa da violência urbana.

As comunidades residentes nos antigos trapiches e seu entorno, guardadas as proporções, possuem similaridades com as favelas⁷ cariocas, que segundo Zaluar e Alvito (2006) são registradas oficialmente como de “ocupação informal”, “desordenada”, “sem arruamentos”, de “habitações precárias”, “tecnologia rudimentar”, “sem sistema de esgoto, água nem energia”, “perigo e população empobrecida”, a ser “erradicada” pelo poder público.

Esta paisagem exhibe, entre os dois extremos da espacialidade, a imponência da Igreja do Carmo e do Mercado do Porto do Sal, e as memórias do Porto Beiradão, Porto São Jorge e Porto do Sal, atualmente desativados, e o Porto Paysandu, Porto

⁵ Conforme croqui em anexo.

⁶ O artigo “Distribuição espacial da criminalidade no Centro Histórico da cidade de Belém”, de Lobo e Guimarães (2013) coloca as imediações do Mercado do Porto do Sal ao lado do bairro da Campina como locais de concentração comercial, que por este fator, atraem furtos no horário de maior circulação de pessoas.

⁷ Tipo de urtiga muito agressiva, típica de regiões agrestes. A denominação passou a designar locais com difíceis condições de vida (Weimer, 2005).

Vasconcelos, Porto do Alan⁸, Porto Brilhante e Porto Palmeira, que permanecem em funcionamento.

O entorno destes portos compõe um conjunto de oficinas de reparos em embarcações e instrumentos de pesca, depósitos, bares, lanchonetes, restaurantes, pequenas mercearias⁹, barracas de venda de açaí, casas, extensões subterrâneas, anexos, edifícios, trapiches, barcos atracados ou “esperando conserto¹⁰”, vias externas e internas.

Através do olhar de profissional da gestão pública de patrimônio, cargo ao qual me dedico há mais de dez anos, na instituição que elabora a legislação e a política preservacionista do estado do Pará¹¹, venho pesquisando o bairro da Cidade Velha e as políticas de patrimônio cultural nas três esferas de governo. Desde a ocasião em que obtive os primeiros contatos com o campo, pude perceber as prioridades no tratamento deste sítio histórico de Belém, em ações públicas que, por exemplo, priorizam praças, igrejas e edificações monumentais do passado e da memória do colonizador, contemplados inclusive com recursos federais pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) das Cidades Históricas¹².

Moradores das margens dos rios urbanos de Belém representam para o poder público¹³ pessoas em situação de “extrema pobreza” e “exclusão social”, e os projetos planejados para esta parcela da população, pretendem servir para “resgate de sua dignidade” e “qualidade de vida”.

⁸ Em pesquisa desenvolvida por Véronique Isabelle (2015b) nas comunidades, foi referida também como “Ponte Igarapé-Miri”.

⁹ Localmente chamadas estivas.

¹⁰ Expressão para designar barcos deteriorados, em aparente estado de abandono, ouvida pela primeira vez através do encarregado Seu Manoel (Conversa informal, 10/03/2018), natural de Cametá, cerca de 60 anos, que trabalha e vive por temporada em grandes embarcações de linha atracadas para reparos no trapiche do Porto do Sal. Sobre estes mesmos barcos aparentemente abandonados, posteriormente conheci um homem que disse “não ser morador” da comunidade, apenas “ter ali uma casa e as embarcações esperando conserto” na praia. Assim como alguns meses depois de frequentar o Porto do Sal, percebi que em um barco em aparente estado de abandono vivia um homem, conhecido por “Surubim”, que trabalha como guardador de carro nas imediações da Igreja de Santo Alexandre.

¹¹ Na Secretaria de Estado de Cultura.

¹² Obras contempladas para restauração: Palácio Antônio Lemos - Museu de Arte de Belém, Mercado de Peixe do Ver o Peso, Casarão do Fórum Landi, Cinema Olímpia, Palacete Bolonha, Sede da Fundação Cultural do Município de Belém, Casarão do Arquivo Público do Pará, Capela Pombo, Palácio Velho; para requalificação: Praça Dom Pedro II, Praça do Relógio, Praça do Carmo, Praça Visconde do Rio Branco, Cemitério da Soledade; e revitalização: Feira Ver o Peso. Disponível em: <<http://www.http://portal.iphan.gov.br>>. Acesso em: 07 set. 2018.

¹³ BELÉM. PREFEITURA DE BELÉM. **Portal da Amazônia muda cara de Belém**. 2012. Disponível em: <<http://www.belem.pa.gov.br/app/c2ms/v/?id=25&conteudo=2747>>. Acesso em: 06 abr. 2018.

A política governamental brasileira, neste sentido, tem historicamente tratado a regulamentação das suas ocupações informais como as das favelas e áreas alagáveis via aterramento, saneamento, urbanização, reassentamento em terreno seco e modos de destruição das construções consideradas malfeitas e degradadas, “materializações da miséria”, uma “não arquitetura”, como as palafitas, e adoção de solução “digna” (Weimer, 2005).

Em Belém o poder público tende a seguir este pensamento na porção marginal dos seus cursos d’água, com propostas de criação de espaços de passeio e contemplação para o lazer, as chamadas “janelas para o rio”, a exemplo do projeto Portal da Amazônia¹⁴, o que geralmente significa, para Souza e Santana (2014) a desapropriação e remoção do centro ou intervenção urbana para construção de infraestrutura e de habitações que acabam mantendo a segregação social da cidade, contribuindo para o seu abandono por parte das famílias.

Exemplo desta postura é o fato de que desde a inauguração, no ano de 2012, do primeiro trecho do projeto Portal da Amazônia, comunidades de seu entorno têm sido atingidas diretamente, pelo remanejamento do local, ou indiretamente, pela sensação de ameaça mediante a especulação imobiliária que se voltou para as orlas da cidade.

A opinião pública reforça esta ameaça, comunicando ser “inevitável” ou “necessária” a exclusão de todo o modo informal de habitação e construções populares no centro histórico, para abertura das “janelas para o rio”, como se lê em matéria de uma das edições do jornal O Liberal (**Favelização toma conta da orla de Belém**, 2015) sobre a privatização da orla de Belém, com “portos irregulares”, “cemitérios de barcos”, “empresas” e “prédios de luxo” que apartam a orla de seu “propósito turístico”, para o qual restaria somente o Portal da Amazônia, o Espaço Cultural Feliz Lusitânia, o Ver-o-Peso, a Estação das Docas e o Ver-o-rio. A matéria chega a afirmar com veemência que o belenense é “unânime” em querer a orla para o lazer e o turismo.

A composição espacial das ocupações da orla central de Belém contém uma diversidade que para o olhar de fora representa um desafio, pois em seu emaranhado

¹⁴ O projeto, implementado pela Prefeitura de Belém, tem duas frentes de trabalho, a saber: a Macrodrenagem da Estrada Nova, que pretende resolver os problemas socioambientais da área, e a Orla de Belém, de construção de 7 km de orla para o esporte e lazer nas margens da Bacia do Rio Guamá, conectando o bairro da Cidade Velha até a Universidade Federal do Pará. Disponível em: <<http://ww3.belem.pa.gov.br>>. Acesso em: 10 jul. 2018.

é difícil conseguir distinguir o que pertence à “ética da casa e da rua”, categorias sociológicas que engendram esferas de ação social e domínios culturais institucionalizados (Damatta, 1997), e suas conexões ou vias de comunicação se dão tanto pela “rua”, quanto por “rampas”, “trapiches”, “estivas” e “saguões”.

Exemplo da dificuldade de acessar tal lógica de classificação espacial e as categorias endógenas de localização são as denominações genéricas – que as pessoas em geral utilizam – de “Beco do Carmo” para tudo o que se situa na lateral da igreja de mesmo nome, e “Porto do Sal” para tudo o que circunda o mercado de mesmo nome – ou mesmo um ou outro como denominação geral.

Não obstante terem adentrado o universo das comunidades, podemos ver tal assertiva na escolha das delimitações espaciais da pesquisa “Porto das brincadeiras no Porto-do-Sal (Belém-Pará): uma leitura antropológica das práticas da infância”, que designa de “Porto do Sal” todo o complexo que se estende da Travessa Gurupá até a Praça do Carmo, abrangendo o mercado, as áreas abertas dos trapiches, Passagem e Beco do Carmo – usadas como vias distintas – e finalmente a Igreja e Colégio do Carmo (Azevedo, 2006).

No mesmo ano, a tese “Cidade Velha e Feliz Lusitânia: cenários do patrimônio cultural em Belém” descreve o “Porto do Sal” como o mercado, casas comerciais e o porto e espaço de festas Palmeiraço, entre o Beco do Carmo e a Rua São Boaventura; e usa “Beco e Passagem do Carmo” como sinônimos para designar a lateral da Igreja do Carmo, local de “cortiços em madeira onde vivem e trabalham pessoas de classe baixa” (Miranda, 2006: 96).

Elaine Arruda (2013) optou por definir o “Porto do Sal” como complexo de portos à margem de uma paisagem insular. Véronique Isabelle¹⁵ (2015b: 119) foi a que mais se aproximou das definições de auto atribuição utilizadas nesta pesquisa, a partir dos dados registrados em campo. A autora identificou, com base em dados empíricos, que o Porto do Sal é uma localidade que reúne entre os principais portos “as pontes Santa Efigênia, Palmeiraço, o Porto Brilhante, as pontes Igarapé-Miri e Vasconcelos, assim como moradias em casas antigas, prédios, palafitas e, também, oficinas e comércios diversos”. Esta autora situou o “Porto do Sal” nas imediações da

¹⁵ O artigo precedeu sua dissertação de mestrado em Ciências Sociais: “Mergulhar nas águas e trilhar o Porto do Sal: Ensaio de um percurso etnográfico” (Isabelle, 2015a).

Praça e Igreja do Carmo, entre a beira do rio e a Rua São Boaventura, indo do Beco do Carmo até a ponte Santa Efigênia, sem limites demarcados.

Mais recentemente, Elisa Arruda (Kunz, 2017: 25) se referiu como espaços referenciais para entender o funcionamento do lugar a metalúrgica Santa Terezinha, os portos em atuação, denominados Palmeiraço, Brilhante e Vasconcelos, porém delimitando sua pesquisa no Porto do Sal, “zona portuária que ladeia a Cidade Velha”, com o Beco do Carmo como sua entrada, a partir da lateral da Igreja do Carmo; beco este que possui entradas laterais que afunilam até chegar ao rio.

Entre os visitantes das comunidades, é possível ainda ouvir a nomenclatura “Malvina” para a comunidade residente imediatamente aos fundos do Mercado do Porto do Sal. O nome teria sido associado ao lugar por conta do clima de tensão, violência e substâncias ilícitas presentes nos primeiros anos de ocupação do espaço¹⁶, em referência à guerra das Malvinas, ocorrida na década de 1980.

A partir deste contexto, e do preceito de que a arqueologia é a ciência que pesquisa o funcionamento e transformações da sociedade, a partir de artefatos, ecofatos e biofatos associados à apropriação humana no passado ou presente (Funari, 2006: 14), esta pesquisa teve como foco analítico as questões: Qual a biografia da paisagem da antiga zona portuária do bairro da Cidade Velha? Como as pessoas vivem e se relacionam com esta zona portuária? Que elementos materiais caracterizam suas transformações?

Baseio-me na concepção da cidade como um objeto, com usos, relações sensíveis, significações, que mediam ordens próximas ou distantes, e tem morfologia material, lugar onde se projetam formas e estruturas sociais e mentais, obra de “agentes” históricos; e no campo de pesquisa faz interface entre cidade, campo e natureza, expandindo-se e criando espaços “rurbanos” (Lefebvre, 2001).

A paisagem é uma das formas de relacionamento do ser humano com o mundo. Nela se vive, se alimenta, se abriga, se desloca; nela satisfazemos necessidades físicas, sociais e simbólicas. Com a paisagem se constrói, juntamente e através do corpo, sua identidade pessoal e grupal.

Considerada subdisciplina da Arqueologia (Sousa, 2007) e interesse de estudo de áreas como geografia, arquitetura, geologia, planejamento urbano, história,

¹⁶ Segundo informou Dinho, comerciante e administrador informal do Mercado do Porto do Sal (Conversa informal, 21/02/2018).

história da arte, entre outras, a paisagem está associada a termos como “meio ambiente”, “espaço” e “lugar”, e por este motivo acabamos por não alcançar uma definição específica e bem amarrada para o termo. Longe de ser um problema, este fato colabora para a viabilidade de sua aplicação em uma diversidade de métodos e perspectivas (Tilley e Cameron-Daum, 2017), que incluem, por exemplo, experiências diferentes com a paisagem ao longo do tempo e do desenvolvimento do modelo econômico capitalista (Walsh, 1995).

Anita Synnestvedt (2006) aposta na paisagem pelo valor patrimonial da presença de atividade humana através do tempo, resultando em mudanças pela formação de camadas arqueológicas até o presente.

Autores como Hamilakis e Anagnostopoulo (2009), Hamilakis (2013) e Pellini (2014; 2016) enfatizam o papel da vivência pela relação corporal humana, com seus sentidos, memórias e construções subjetivas de afeto.

Cardoso (2011) a partir das conclusões dos estudos de Fernando Braudel, propôs, a partir da experiência com ambientes fluídos e de trocas, o termo “arquiteturas de superfície de contato”, para designar a convivência entre a construção tradicional e aquelas de materiais temporários (como carrinhos¹⁷, paneiros, pranchas, etc.) associados aos eventos que transcorrem nestes ambientes. Neste sentido, a antiga zona portuária guamaense apresenta construções mais sólidas e outras “arquiteturas” com caráter de fluidez e transformação baseadas em eventos do trabalho, da moradia, das redes de sociabilidade, das trocas e afetividades que marcam o modo de vida neste lugar.

Um elemento desta paisagem portuária da Cidade Velha que considero como fundante é a água. Em princípio acostumados com uma lógica da terra, ou que é necessário uma territorialidade para existir, precisamos na zona pesquisada compreender sua “aguabilidade” (Miranda, 2018) e “ribeiridade¹⁸” (Furtado, 2002),

¹⁷ Modo como moradores chamam carros feitos em madeira ou metal usados para transporte e comercialização de mercadorias, como bebidas e alimentos. Lúcia, dona de um bar ao lado da entrada do Porto Beirão, por exemplo, adaptou um carrinho a uma geladeira, que usa para a venda ambulante de bebidas em ocasiões festivas. Há carrinhos na frente das casas de muitos moradores em toda a área pesquisada, representando uma renda, especialmente em períodos de festividades pelo bairro.

¹⁸ Característica dos “povos das águas”, expressões e tecnologias do fazer cotidiano de grupos sociais com *ethos* baseados em ecossistemas aquáticos (Furtado, 2002). Neste sentido, Lourdes Furtado, juntamente com Maria Cristina Maneschy, utilizaram o termo ribeiridade pela primeira vez em 2002, para contemplar o modo de vida do ribeirinho (Neto e Furtado, 2015).

ou seja, os portos ou sua ocupação às margens/beira como a referência que constrói a sua caracterização como um “lugar antropológico” (Augé, 1994).

Ambiente de beira ou margem do rio este caracterizado, portanto, como um espaço fluído de continuidades e rupturas com as águas, de um passado ressignificado que emoldura o lugar, usado e apropriado no presente de acordo com a identidade ribeirinha, e onde se expressam afetividades, agências, tensões.

Assim, meu objetivo geral nesta pesquisa foi compreender as formas de organização, adaptação e sociabilidades na antiga zona portuária da Cidade Velha, tendo como foco analítico a produção material humana e as transformações da paisagem. Os objetivos específicos foram agrupados em três pontos principais:

a) Identificar que relações se desenvolveram com a antiga paisagem portuária da Cidade Velha, considerando as dimensões das narrativas, memórias e sensorialidades de seus principais atores sociais,

b) Caracterizar e analisar a produção e os usos simbólicos desta antiga zona portuária, através de seus elementos materiais do passado e presente,

c) Dar inteligibilidade às lógicas de organização socioespacial das comunidades residentes nesta paisagem.

Durante a realização desta pesquisa, a revisão bibliográfica foi conduzida concomitantemente com levantamento documental, principalmente no repositório UFPA 2.0, nos *sites* do Fórum Landi, da Prefeitura de Belém, *blogs* e redes sociais sobre a história de Belém, em jornais entre os séculos XIX e XXI da hemeroteca digital da Biblioteca Nacional e dos *sites* dos principais jornais locais e setor de obras raras da Fundação Tancredo Neves.

Foram realizados ainda levantamentos de mapas e material audiovisual na base de dados da Companhia de Desenvolvimento e Administração da Área Metropolitana de Belém (Codem), na Brasileira Fotográfica do *site* da Biblioteca Nacional, *sites* do Instituto Moreira Salles e do Itaú Cultural, redes sociais de memorialistas, artistas e “historiadores por *hobby*” locais, *site* do Centro de Memória da Amazônia, e da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Pará, *Youtube*, cartões postais, relatórios e álbuns oficiais, fotografias e desenhos feitos pelas comunidades no acervo da biblioteca do Mercado do Porto do Sal.

Foram analisados os filmes “Jacaré¹⁹”, do norte-americano Charles E. Ford, datado de 1942, “Um Dia Qualquer²⁰”, de Líbero Luxardo, de 1965, e um registro do Sindicato das Trabalhadoras Domésticas de Belém²¹, datado de 29 de janeiro de 1994, assim como algumas gravações feitas pelas próprias comunidades, veiculadas em um grupo de *WhatsApp*. Realizei filmagens em 2 ocasiões²², e captações de sons das comunidades em 6 ocasiões²³.

Das visitas a campo para observação direta e indireta (Bernard, 2017a) mais ou menos sistemáticas, e conversas informais no período de 02 de abril de 2017 a 04 de janeiro de 2019 e entrevistas semiestruturadas²⁴ (Bernard, 2017b) durante os meses de outubro e novembro de 2018, foi possível o mergulho no “olhar, ouvir e escrever”, expressão cunhada por Roberto Cardoso de Oliveira (1996), assim como o desenvolvimento de uma etnografia arqueológica (Edgeworth, 2006; Castañeda, 2008; Hamilakis e Anagnostopoulo, 2009), com descrição e análise acerca dos elementos materiais e paisagísticos associados ao modo de vida presente nesta antiga zona portuária da Cidade Velha.

Esta zona portuária é parte do sítio arqueológico que testemunha o surgimento de Belém. Assim, inspirada pelas leituras da Arqueologia Etnográfica²⁵, as incursões em campo foram conduzidas com mapeamento das atividades do cotidiano, registro dos seus atores sociais, suas motivações e a cultura material com a qual se relacionam (Godoy, 2016).

O processo de desativação e transformação desta paisagem portuária convidou às caminhadas de aproximação e estranhamento, associadas ao “olhar de perto e de dentro” (Magnani, 1996) a fim de identificar aspectos da dinâmica urbana e produzir um levantamento espacial especialmente focado nos usos atuais, distinguindo espaços públicos e privados, e aqueles que transitam entre as duas categorias (Godoy, 2016). O método de “imaginabilidade”, ou visibilidade de Lynch (1997), para identificação de características na paisagem que conferem aos objetos

¹⁹ Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=7S79oSEJ7kY>.

²⁰ Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=Ny0qHNtl4xA>.

²¹ Que se situava na entrada entre os portos Beiradão e São Jorge, registrando seu aspecto de anos atrás. O vídeo foi encomendado por Seu Adalberto (Entrevista, 27/11/2018).

²² Tomadas em 03 e 10 de março de 2018, pelo lançamento e cortejo da biblioteca móvel do Porto do Sal.

²³ Entre 03 de março e 16 de abril de 2018, início do período de maior intensidade das visitas a campo, quando busquei me aproximar das percepções da paisagem e seus moradores.

²⁴ Em anexo.

²⁵ Durante a disciplina de Antropologia Urbana, cursada em 2017.

físicos a evocação de memórias, orientação, conexão com o familiar, conferindo uma imagem ambiental, foi possível através da prática do desenho e narrativas entre os interlocutores locais, por ocasião das entrevistas e conversas informais com eles realizadas ao longo dos últimos dois anos de pesquisa.

A partir das percepções das comunidades estabeleci “manchas”, “trajetórias”, e o que “é” ou “não é” do “pedaço”, sistema de oposições com significado de recorte espacial e sobretudo experiência concreta e compartilhada de sociabilidade básica e densa, representativa e estável para “em casa” *versus* “fora de casa” (Magnani, 2002), e que dialoga com a proposta de oposição de “rua” e de “casa” (Damatta, 1997), complementando-as.

Para a pesquisa precisei exercitar a “observação do familiar”, um centro histórico que teve de ser tratado como “exótico” (Velho, 2013), visto que apesar de minha trajetória profissional com patrimônio, e raízes familiares associadas a um município paraense pesqueiro – Vigia – a área de estudo significou o constante confronto de categorias de análise das formas construídas e paisagens socialmente apropriadas. Neste sentido, os registros fotográficos (Andrade, 2002) contribuíram sobremaneira na compreensão da lógica de ordenamento do espaço, modos de construir e (res)significar objetos e materiais.

Inicialmente recebida com certo estranhamento pelas comunidades, optei por fazer as fotografias quando estava acompanhada de algum interlocutor ou frequentador habitual, concentrando-me nas casas, objetos, trapiches, embarcações, e elementos da paisagem como ponto focal. Aliados aos meus próprios registros, conversei e observei as fotografias e desenhos nos quais as crianças representam as suas comunidades.

Ora sozinha, ora acompanhando atividades de artistas e pesquisadores do local, ora acompanhada de meu esposo, procurei vivenciar o campo em dias, horários, e situações diversas. Às vezes em dias consecutivos, quando havia alguma programação especial (oficinas artísticas, cortejos culturais, aniversário da escolinha Ter Ser²⁶, festa junina, jogo do Brasil na Copa do Mundo), ou com intervalos maiores (de uma semana, um ou mais meses), experimentei e registrei a paisagem durante as diferentes estações, observando que modificações se faziam presentes nas atividades

²⁶ Projeto de educação não formal que acontece há cerca de dois anos, nas noites de terça e quinta, na comunidade do Porto do Sal ou na Praça do Carmo, com atividades construídas em diálogo com as crianças e adolescentes.

rotineiras ou especiais de moradores e frequentadores, seus objetos associados e a própria constituição do espaço (volumetria, materiais de construção, incidência de luz, chuva, seca, maré baixa, maré alta, ventos, vazios, entre outras características).

Minhas vivências em campo se iniciaram em uma manhã de domingo, dia 02 de abril de 2017. Era a 16ª edição do projeto Circular²⁷, e estimulada pela realização de atividades no Mercado do Porto do Sal, fui visita-lo. Estava relativamente movimentado, com crianças, um grupo de filmagem e algumas pessoas vestindo uma camiseta com a inscrição “Aparelho²⁸”. Nesta manhã fiz uma primeira caminhada ao lado do jovem José, morador local, na comunidade do Porto do Sal e Palmeira.

Sendo “vista” nas minhas perambulações que se seguiram no mercado e adjacências nos dias posteriores, e abordada com a curiosidade da comunidade que vem recebendo artistas e pesquisadores, as pessoas perguntavam-me veladamente com o olhar sobre o que eu teria a oferecer, parecendo esperar, mais do que uma pesquisa, alguma atividade artística ou de escuta de suas memórias, fator que me motivou a pensar em uma pesquisa engajada com as causas locais, uma Antropologia da Ação (Low, 2011), com algo que pudesse lhes dar de retorno. Depois de algumas semanas “sendo vista” andando nas comunidades, passei confortavelmente para a categoria de “conhecida” do mercado e da comunidade do Porto do Sal.

No Beco do Carmo a aproximação foi diferente. Através do bar da Lúcia, logo no início da rua, ao lado do Porto Beiradão, onde passei algum tempo conversando e observando o frenesi de horários de almoço ou mais calmos. Ao me permitir ser observada em uma manhã de bastante movimento da rua, adentrei no Beco do Carmo na condição de “freguesa”.

“Amiga das meninas do Coletivo Aparelho” foi a próxima categoria de análise com a qual foi associada, quando um dos moradores mais antigos do Beiradão me viu circular pela frente do restaurante Dona Alice com minha orientadora e nos convidou para conhecer sua casa. Mostrar sua casa, então, me pareceu um voto de confiança e aproximação da vida do círculo de pessoas mais próximas.

²⁷ Projeto que desde junho de 2014 vem articulando a abertura, em um dia de domingo, de museus, espaços culturais, e empreendimentos do bairro da Cidade Velha, com programações artísticas, culturais, ambientais e educativas, com objetivo de estimular a utilização do Centro Histórico de Belém, e a economia criativa. Disponível em: <<http://www.projetocircular.com.br>>. Acesso em 14 set. 2018.

²⁸ O Aparelho é resultante de 5 anos de pesquisa e ocupação da artista Elaine Arruda com os metalúrgicos navais na Oficina Santa Terezinha, nas imediações do Mercado do Porto do Sal. A partir de 2015, o coletivo passou a desenvolver atividades de educação não formal na forma de arte e cidadania. O projeto administra um boxe no mercado, onde fundou uma biblioteca comunitária. Disponível em: <<https://www.aparelho.org>>. Acesso em 14 set. 2018.

E de fato foi. Dona Graça, dona da fruteira de mesmo nome no mercado, logo me acolheu como uma pessoa que chega na comunidade e merece estar no círculo de frequentadores habituais. A comerciante costuma receber os frequentadores do mercado de modo bastante atencioso, ritualizando sua prática de conquista do cliente e misturando-a com a conquista de uma amizade. Sentada nos bancos da frente do mercado, Dona Graça passou muitas horas de conversa comigo sobre os mais diversos assuntos, e do alto de seus 35 anos de comerciante ela foi sutilmente me apresentando às pessoas e ao mundo para o qual o mercado serve de porta.

Para as crianças das comunidades, no entanto, eu sou classificada como parte das “meninas do Coletivo Aparelho”, usando um pouco da confiança que “as meninas” conquistaram de buscar em casa e andar com as crianças durante as atividades. Apesar de ter me posicionado como “pesquisadora da universidade”, entre os adultos passei a ser considerada “artista”, tal qual “as meninas”, ou ainda “professora”, até que ao final do ano de 2018, depois de ser estranhada como “o Outro” e etnografada pelas comunidades, percorrendo suas categorias de análise da minha pessoa, adentrei para a condição de “amiga da comunidade”, com acesso amigável a quase todos os lugares.

Recebida com o apreço dos que querem o ouvido amigo porque desejam compartilhar suas histórias, o campo abriu as portas e me convidou a entrar, ensinando como pesquisá-lo, pensando junto com eles a melhor forma de partilha e saboreio na mesa da refeição e no banco do cafezinho na hora do descanso.

Assim, contextualizada minha vivência da pesquisa de campo, meu convite à partilha do texto final se inicia com a exposição de “A Rua”, a reflexão de que, contrariando a vocação natural da relação com as águas, sua organização socioespacial foi implementada através do padrão de ocupação de aterros, canalizações e drenagens, tornando a Cidade Velha menos suscetível à várzea e alagadiços em suas fases de urbanização; a progressiva substituição e diminuição das coberturas verdes do bairro; as formações históricas e nomenclaturas de suas principais ruas; como se distribuem internamente seus espaços classificados localmente em tipologias urbanas como “beco”, “comunidades”, “praça”, “área

multiuso”, “mercado”, “igrejas”, “comércios” que distinguem, pelos elementos materiais e sociabilidades, os seus “pedaços²⁹” dos “não-lugares³⁰” das comunidades.

A seção subsequente, “A Casa” se desenvolve em torno da estratificação social e construção da baixada como estigmas sociais associados aos modos informais de morar durante a evolução urbana de Belém, onde pode identificar arranjos locais adaptativos e sistemas de relações que articularam arquitetura e formas de criação de cultura material com uma paisagem de beira que registram marcos de distintas épocas e servem como elemento fundante de uma “beirabilidade”.

Por fim, a paisagem que emerge do Rio Guamá; o Porto do Sal e a relação entre as comunidades e os trapiches ao longo do tempo trazem no capítulo final, “A Água”, um panorama de como as políticas de domesticação da água influenciaram comportamentos e relações com os rios e canais urbanos; uma paisagem que absorve narrativas, afetos, ponte de encontros com a terra natal, e dissensos sobre privatizações e *waterfront*³¹.

Mantendo o título da dissertação, optei por elaborar, em um segundo volume, com o subtítulo de “Ontem e Hoje”, uma compilação de imagens, mapas, fotografias e desenhos da antiga zona portuária e seu entorno, em diálogo com este volume, mas principalmente se apresentando como material independente. Com notas explicativas, foi pensado para ser entregue para as comunidades. Organizadas por números e uma sequência com narrativa própria, as figuras de modo geral serão citadas nos capítulos da dissertação, sempre que oportunas.

²⁹ Termo usado por Magnani (2002) para designar os pertencimentos dos indivíduos quanto às redes de relações de um determinado lugar, seja o residente, usuário ou o frequentador, que se conhecem de alguma maneira ou exercem uma sociabilidade básica no espaço intermediário entre a casa e a vida pública.

³⁰ Categoria desenvolvida por Marc Augé (1994) para designar os espaços onde acontecem as relações efêmeras, sem laços, pertencimento e identidade local, distinguindo dos “lugares antropológicos”.

³¹ Designação de intervenções urbanas de “revitalização de objetos espaciais degradados com a incorporação de determinados elementos naturais, e cujo o objetivo é reafirmar a relação existente entre a cidade e as águas, conforme sugere a própria palavra inglesa, *water* (água) e *front* (frente)” (Amaral, 2005: 140).

1. A RUA: DOMÍNIOS DO ESPAÇO PÚBLICO E ÁREAS DE INFLUÊNCIA

PARTE I - CIDADE: FENÔMENO URBANO, MATERIALIDADE E PAISAGEM

O espaço usualmente é seara do campo de estudo da Geografia, e que, nos últimos anos, tem sido um tema inter e transdisciplinar, adentrando os domínios da Antropologia e Arqueologia (Sousa, 2007).

Na Antropologia, em sua vertente urbana, Gilberto Velho (2013), um dos autores referenciais no Brasil, tratou como a disciplina, nas últimas décadas, passou a estranhar a si mesma enquanto sociedade, para então compreender o fenômeno urbano das grandes metrópoles, onde se formam uma estrutura social heterogênea, de processos inacabados, que se metamorfoseiam.

Roberto Damatta (1997), outro antropólogo referencial neste campo do urbano, convida-nos a tratar da “casa” e “rua” como categorias sociológicas de análise, inseridas na sociedade enquanto estrutura que se opõe hierarquicamente e que assumem uma função social, formando conjuntos em espaços morais que só possuem sentido quando em contraste. A casa e a rua são predominantemente

entidades morais, esferas de ação social, províncias éticas dotadas de positividade, domínios culturais institucionalizados e, por causa disso, capazes de despertar emoções, reações, leis, orações, músicas e imagens esteticamente emolduradas e inspiradas (Damatta, 1997: 14).

Trazendo a temática para a Arqueologia, a questão urbana surgiu a partir das reconstruções demandadas no período posterior à Segunda Guerra, e tem se aproximado das transformações da cidade, do salvamento arqueológico mediante impactos gerados por obras, do estudo da segregação, do conflito, do envolvimento da comunidade, da história e da arquitetura, do cunho étnico; confunde-se com restauro, tem gerado cartas do potencial arqueológico, levantamentos de espaços como engenhos, e inserção política (Costa, 2014). Na Arqueologia brasileira, Symanski (2009), em revisão bibliográfica, aponta que a ciência conheceria os estudos da herança histórica na década de 1960, a partir do “treinamento como pré-historiadores” pelo Programa Nacional de Pesquisas Arqueológicas³². Na década seguinte, a arqueologia seria utilizada como um apêndice em projetos de restauração de arquitetura histórica, e em meados do século passado, ganharam fôlego novas temáticas, pesquisas de grupos subalternizados, projetos de restauração em

³² Coordenado por Betty Meggers e Clifford Evans, ligados ao *Smithsonian Institute*.

conjuntos urbanos. Na virada do século, a cidade passa a ser pesquisada como conjunto de sítios arqueológicos articulados no que o autor chamou “arqueologia do capitalismo”: sítios onde se expressam relações de consumo, poder, gênero, identidades, além do “papel estruturador do ambiente construído e das paisagens”, conferindo à paisagem contribuições originais e revitalizando a arqueologia histórica brasileira (Symanski, 2009: 8).

Um ponto comumente questionado na Arqueologia Urbana e do Presente é como seria aceitável o fazer arqueológico do “tempo contemporâneo” ao pesquisador ou ainda “sem escavação”³³, que a difere de outras ciências (Tramasoli, 2017). A fundamentação teórica aqui empreendida buscou em Sousa³⁴ (2007) o “estudo da paisagem” na Arqueologia, como aquela subdisciplina que vem progressivamente permitindo compreender a mente humana através de estudos sobre a subjetividade, identidade, conexão emocional com o espaço, simbolismo, intencionalidade e significado, ou seja, uma abordagem fenomenológica³⁵.

Relacionar-se com a paisagem implica ainda vivenciá-la por processos multissensoriais, sinestésicos³⁶, cinestésicos³⁷, pelas habilidades senso-motoras e pelo afeto, através de nossos corpos e a materialidade (Hamilakis, 2013). Neste sentido, através da paisagem construímos “sensorialidades” e “experiências mnemônicas” em práticas cotidianas de agir e se perceber no mundo (Hamilakis e Anagnostopoulo, 2009; Pellini, 2014; 2016). A beleza das paisagens, portanto, está na superposição de histórias “desaparecidas”, das vivências afetivas e senso de comunidade das pessoas; e como elemento resultante de processos humanos, as paisagens com eles são construídas e destruídas, possuem uma biografia, envelhecem e se transformam (Bezerra, 2009).

Estas concepções de paisagem se complementam e abrem a oportunidade para o pesquisador de experimentá-la e de buscar, nas diferentes informações e

³³ Para além da estratigrafia, resultante apenas do que está sob a superfície, há a evidência, “fornecida pela paisagem palimpsestal das cidades” (Tramasoli, 2017: 195) ou uma estratigrafia de cima do solo (Costa, 2014).

³⁴ A arqueologia inicialmente estava focada em temas como “territorialidade, acessibilidade aos recursos, comportamento humano, interação social, trocas de informações, variabilidade tipológica e estilo da cultura material” na arte, rituais, sepultamentos (Sousa, 2007: 292).

³⁵ Algumas das bases para a concepção fenomenológica da paisagem podem ser observadas em Hamilakis (2013).

³⁶ Agrupamento espontâneo, de origem neurológica, de sensações produzidas pelos órgãos dos sentidos.

³⁷ Relacionado ao movimento corporal, localização espacial, equilíbrio corporal, e às atividades práticas resultantes da fisiologia humana. Também chamada propriocepção.

registros, sua materialidade em termos de artefatos, manipulações e transformações do meio físico. O processo de pesquisa possibilita sobretudo experimentar as percepções e sensações que a paisagem nos fornece, tanto quanto aos seus atuais usuários, que permanecem transformando a materialidade e concedendo-lhe novas funções, vocalidades e camadas de registro arqueológico.

Para Smith (2014), termo paisagem foi aplicado inicialmente em dinâmicas de organização social, provimento de recursos, descarte, migração, assentamento e urbanismo, ampliando-se para relações que ultrapassam o aspecto econômico e abrangendo esferas como a paisagem social, ritual e política. Constitui, assim, uma paisagem de porção interior e outra exterior, cada qual com uma fenomenologia particular de interações, mapeadas nas experiências cotidianas. O estudo da paisagem, deste modo, torna-se pertinente para o desenvolvimento do urbanismo como uma ferramenta de compreensão da construção e disposição de cultura material no ambiente e as transformações humanas dos espaços.

A Arqueologia também se beneficiou sobremaneira com o reconhecimento de que entre indivíduos e coisas por eles produzidas existem “múltiplas agências”, as qualidades, processos, intenções conscientes, ações, resultados não planejados ou categorias descritivas nos quais agem questões de gênero, idade, classe, etnia (Dobres e Robb, 2014), resultante do próprio processo cognitivo humano (Robb, 2010), onde incidem questões de variabilidade, negociação, contradições e conflitos, que promovem uma ordenação social (Langebaek, 2003; Lima, 2011). Tramasoli (2017) não se utilizou propriamente do termo agência, mas “vida social” que os diversos entes, de diferentes naturezas, exercem uns sobre os outros em temporalidades diversas.

Trazendo a reflexão para a Amazônia, Schaan (2009) propõe que evidências arqueológicas indicam que, mais do que pela adaptação, a região foi constituída pela ação antrópica, através do manejo e transformação de suas paisagens em “arquiteturas permanentes” desde suas sociedades pré-colombianas. A arqueologia da paisagem, assim, permite a construção de conhecimento sobre estratégias políticas, econômicas e simbólicas da ação assertiva sobre o meio ambiente.

Compreendendo assim a paisagem como um artefato, ao ponto em que é produzida material e simbolicamente pelo ser humano, e tendo ainda a função de abrigar relações sociais, no enfoque teórico-metodológico para o estudo desta Arqueologia da Paisagem e do Presente, Quetzil Castañeda (2008) é um dos autores

que argumenta em favor do uso de uma etnografia arqueológica, aplicada a diversos contextos, sendo ênfase e interesse deste autor a força dos processos contemporâneos de identidade, do turismo, da política cultural e de construção de nações. Matt Edgeworth (2006) também defende a etnografia arqueológica, sugerindo por sua vez a inclusão da etnografia como estratégia para desvendar a própria prática do arqueólogo e do processo de construção do conhecimento.

Outra importante contribuição para a compreensão de uma paisagem é apresentada por Hamilakis e Anagnostopoulo (2009), que sugerem envolvimento do pesquisador com seus diversos públicos e usuários para se ter uma perspectiva holística da coexistência entre passado e presente, que considere a combinação do envolvimento sensual e sensorial das pessoas com o mundo, e suas construções mnemônicas, corporificadas em coisas, artefatos, paisagens terrestres e aquáticas.

No sentido de considerar as multivocalidades do campo de pesquisa, considere as ponderações Dobres e Robb (2014) de buscar fragmentos das biografias individuais e reconhecer formas de organização como distinções de gênero, modos de subsistência e partilha social, acessíveis por dados etnohistóricos, direcionando-os ao estudo de caso da antiga zona portuária da Cidade Velha.

Esta combinação de fontes documentais e cultura material para a compreensão das biografias e trajetórias grupais contribuiu para a construção de modelos analíticos com clareza contextual e temporal, e variabilidade a partir da pequena escala, como sugere Johnson (2010). Todas estas abordagens convidam o arqueólogo para uma postura enquanto antropólogo, e podem ser consideradas promissoras, a partir da observação do poder social, organização e estratificação no âmbito desta pequena escala, especialmente em contextos históricos, melhor registrados por fontes documentais, segundo Ana Cristina de Sousa (2007).

“Nós trabalhamos com a rua em que todos circulam, com a fachada que todos admiram ou ignoram, com o mundo que faz parte da vida de tantas pessoas”, definiu Tramasoli (2017: 203). Ou como ponderou Cornelia Eckert (2009), a paisagem da cidade, dos lugares de pertença, indiferente ao desaparecimento de alguns dos seus referenciais materiais de fundação de identidades grupais sobre o espaço – como remoção de bairros antigos, destruição para renovação urbana – torna-se memória de um cotidiano afetivamente significativo.

Contribuições estas que se coadunam com a concepção fenomenológica de uma paisagem que produz e reproduz a cultura humana, onde atuam processos

socioculturais, servindo simultaneamente de arena política e de identidade, pertencimento, significado e relação emocional.

Assim, recomenda González-Ruibal (2012) que a Arqueologia seja engajada, dialogue com as outras ciências em pé de igualdade, ultrapasse os limites temporais, seja multitemporal, participativa, pública, e criativa, incorporando as múltiplas vozes e discursos, inclusive os conflitos, levantando questões mais socialmente relevantes, pela reivindicação da materialidade e criação de sua própria teoria.

PARTE II – SENSIBILIDADES, NEGOCIAÇÃO E RESISTÊNCIA EM FRONTEIRAS FLUÍDAS

1.1. Nascimento do bairro da Cidade³⁸

O desenvolvimento do núcleo urbano de Belém, no século XVI, a partir de seu Forte, ocorreu de modo mais contundente a partir de sua face norte, onde surge sua primeira rua, e ao final da qual alguns anos depois da fundação da cidade, se instalam o Convento e Igreja do Carmo. Ao longo do rio Guamá foram concedidas as primeiras Cartas de Data e Sesmaria. “Os engenhos construídos durante o século XVII na faixa litorânea de Belém, ficavam agrupados na parte da cidade que ia da Travessa de São Mateus³⁹ ao convento de São Boaventura” (Cruz, 1973b: 150-151).

Em uma espécie de prolongamento da primeira rua, a do Norte⁴⁰, descendo na lateral da construção dos carmelitas, um caminho margeando o rio levava então ao Convento de São Boaventura, outra obra edificada no mesmo século no bairro da Cidade. Deste modo, descreve Ernesto Cruz, que apesar de Francisco Caldeira não ter trazido padres em sua frota e Belém ter crescido lentamente e com poucos moradores até o final do século XVII, as igrejas levantadas nos bairros da Cidade e Campina serviram de atração de famílias para suas proximidades, onde levantaram casas de taipa, próximas ao rio. A Belém colonial era composta de densa vegetação, de tal sorte que fatigava os colonos no adentramento de seu território, entrecortado por “um igarapé longo e tortuoso, que os naturais chamavam de *PIRY* [descendo de] onde posteriormente foi construído o Convento de São Boaventura e depois o Arsenal de Marinha”, e desembocado perto do Forte, na atual Doca do Ver-o-Peso (Cruz, 1973b: 39).

Esta Belém colonial, de acordo com Eidorfe Moreira (1966) não seguiu um planejamento urbano, tendo direção e traçado desenvolvido com inspiração no tipo de aldeamento concêntrico, ou a partir do que Antonio Baena (2004) chamou de “cotovelo” em sua geografia, onde foi implantado o Forte, e um padrão de ocupação com poucas construções até meados do século XVII.

³⁸ A Cidade Velha do presente.

³⁹ Atual Padre Eutíquio.

⁴⁰ Chamada hoje de Siqueira Mendes.

Segundo alguns modelos identificados por Costa (2014) de formação do espaço urbano da história das cidades, podemos observar em Belém influências, por exemplo, da ocupação com traços retilíneos, de proximidade com o recurso hídrico, praças que reuniam os poderes militares, políticos e religiosos, ruas à beira, que conectavam pontos das extremidades do território – como a ligação criada entre o Convento de Santo Antônio e o Forte e deste ao Convento de São Boaventura, pontos que tiveram baterias e fortificações ao longo de sua trajetória – e ruas que se abriram em linhas perpendiculares ao rio, geometria regular e simetria.

Podemos observar, na planta de visão geral da cidade (Figura 1), considerada como possivelmente o seu registro mais antigo, o “cotovelo” que o Forte ocupou, e os assentamentos que se consolidaram a partir dele como núcleo irradiador. Com quadras e vias de um traçado mais ou menos retilíneo, a separação pelo Piri das áreas que iriam originar os bairros Cidade Velha e Campina é evidente. O espaço teve desmatada sua floresta, que próximas à orla possuíam já poucos exemplares; ao fundo, no entanto, a mata permanecia densa.

No bairro da Cidade, figuravam representativos, além do Forte, o Convento e Igreja em homenagem à Nossa Senhora do Carmo, a Igreja de Santo Alexandre, as capelas de Santo Cristo da Irmandade dos Soldados, a do Rosário dos Homens Brancos, a de São Boaventura, e a de São João. O bairro era pantanoso, sem calçamento, de habitações térreas e modestas, e dividia-se do bairro da Campina a partir da atual Avenida 16 de Novembro, por onde passava o Piri (Moreira, 1966; Baena, 1969; Cruz, 1973b). Foi a realização de uma série de obras de aterramento e drenagem que tornou possível que as áreas alagadiças entre o Piri, e os igarapés Comédia dos Peixes Boi⁴¹ e Reduto originassem os atuais bairros da Cidade Velha, Campina e Reduto.

Contudo, foi o período da *Belle Époque*, que segundo Nazaré Sarges (2010) durou de 1870 a 1912, quem trouxe os avanços em tecnologia, expansão e urbanização da cidade responsáveis pelas maiores transformações na paisagem de Belém, assim como a introdução de uma estética, sensibilidade e modo de vida entre a classe mais abastada, bem como o disciplinamento e controle daquela menos favorecida. Sua classe dominante foi constituída por grandes proprietários de terra,

⁴¹ Posteriormente chamado São José, era localizado entre os fundos do Convento de São Boaventura e a Avenida 16 de Novembro.

militares e altos funcionários da burocracia portuguesa, assentados na dominação da força de trabalho indígena e, em menor escala, africana.

Para elevar Belém à condição de cidade moderna, fazia-se necessário mais do que um patrimônio edificado e uma nova arquitetura; este projeto deveria implicar sobretudo a melhoria das condições de vida de sua população, com inovações e empreendimentos do poder público, em forma de concessão ou financiados pela elite local (Soares, 2008). Tais transformações implicaram em escolhas da forma urbana e padrões de ocupação importados da Europa. Se havia desde o século XVIII projetos de aproveitamento dos cursos naturais da água, e o potencial da frente ribeirinha da cidade, veremos, neste capítulo, como a evolução para uma Belém metropolitana atravessou a existência, uso e transformação de uma de suas mais antigas zonas portuárias.

Escolhi por utilizar, a partir desta parte da dissertação, nomenclaturas que mobilizam os sistemas de classificação e narrativas das comunidades. Esta postura foi motivada pelo texto de Mauricio Costa (2006) que discutiu como representações, às vezes hiperbólicas, foram criadas por organismos oficiais para Belém, em torno da imagem de “cidade-monumento” ou a “metrópole da Amazônia”, no intuito de servirem como *slogans* para o turismo; ao lado desta evocação de passado exemplar, existem outras percepções, nativas, sobre o espaço público na cidade.

Dentro desta proposta de classificação nativa, o termo “favela” passou por fases de significado, sendo a mais recente uma categoria de análise das Ciências Sociais. Neste sentido, outro referencial que tomo adiante veio da identificação de Fernanda Piccolo (2006) sobre a gramática nativa de uma favela na zona norte carioca, em que termos como “rua” e “comunidade”, são construções sociais que estabelecem fronteiras. Em Belém, a correspondente da favela é a “baixada” (Trindade Júnior, 2016), que tem sua correspondência na localidade pesquisada.

Para situar então as classificações nativas e as fronteiras atribuídas em processos mnemônicos e afetivos, minhas categorias de análise se tornaram a partir deste capítulo, “aterro”, “árvore”, “comunidade”, “mercado”, e assim por diante.

1.2. Aterro: A expansão territorial

Construída a partir de uma ponta de terra em formato de vértice, onde hoje é seu Forte, como vimos anteriormente, Belém cresceu inicialmente na periferia do rio – a fase denominada ribeirinha por Eidorfe Moreira (1966). Esta fase perdurou até meados do século XVIII, quando a ocupação acompanhou o Rio Guamá e a Baía do Guajará como vetores de expansão, não de modo contínuo, devido à presença ao sul de igapó e do Piri de Jussara (Santos, 2016; Trindade Júnior, 2016). O Piri foi chamado na bibliografia local de igarapé, alagadiço, pântano, igapó, lago, aparecendo com a grafia de Piri ou Piry.

Baena (2004) descreve que o Piri era visto como fonte de doenças. Por este motivo, o Major Engenheiro Gaspar João Gerardo Gronfelts, observando a conexão do Piri tanto com o Rio Guamá⁴², quanto com a baía do Guajará⁴³, elaborou uma proposta de aproveitamento das áreas alagadas como vocação natural para desenvolvimento de uma Belém com ares de Veneza. A proposta (Figura 2) foi apresentada em 1771 como sugestão ao Governador Fernando da Costa Ataíde Teive, e foi sucedida de outras propostas para a cidade nos anos consecutivos.

O Piry em si, afirma Ernesto Cruz (1973b), é um capítulo da evolução histórica de Belém e o plano de Gronfelts, de aformoseamento da cidade, o conjugaria com os igarapés do Reduto e Cruz das Almas⁴⁴ e entradas no Arsenal de Marinha, no Ver-o-Peso e na Casa de Pepe (no largo do Palácio da Residência⁴⁵), podendo ser considerado como o maior plano de transformação urbana para a cidade. Que, no entanto, acabou não acontecendo.

De território composto por um conjunto de rio, baía e cursos d'água, e baixas cotas topográficas – onde o Piri reforçava a defesa do território ao mesmo tempo em que dificultava a urbanização e povoamento das terras firmes próximas – durante o processo de ocupação de Belém o plano escolhido acabou se tornando de urbanização através de sucessivos aterramentos, drenagens e saneamentos (Penteado, 1968b; Cruz, 1973a; Arruda, 2003; Pinheiro *et al.*, 2016). Para o bairro da Cidade Velha, este plano significou praticamente extinguir o Lago do Piri e sua rede

⁴² Onde atualmente se encontra o final da Avenida Tamandaré.

⁴³ Na atual Doca do Ver-o-peso.

⁴⁴ Localizado na Avenida Visconde de Souza Franco.

⁴⁵ Atual Palácio Lauro Sodré.

de conexões, restando atualmente uma pequena extensão canalizada na Avenida Almirante Tamandaré, como pode ser comparado nas Figuras 24 e 25.

Se o plano de Gronfelts jamais foi concretizado, restou para o presente plantas elaboradas pelo engenheiro que indicam, por exemplo, a pequena extensão das terras no entorno da Igreja do Carmo, a partir das quais podemos ter noção dos aterramentos que se fizeram necessários para a criação da zona portuária da Cidade Velha. Ressalte-se que o local é composto de baixadas, definidas como “áreas com cotas inferiores a quatro metros quanto ao sítio continental” (Arruda, 2003: 27), nas porções de planície de inundação, constantemente alagadas ou sujeitas às inundações, correspondendo em Belém a cerca de 40% do seu espaço urbano mais adensado (Trindade Júnior, 2016).

Sobre o tamanho, o Piri possuía originalmente 1.320 metros de largura por 660 de comprimento – praticamente o mesmo tamanho da cidade na época, com 1.500 metros de comprimento e 750 metros de largura. O Piri começou a ser drenado em 1779, e “esta obra representa um marco na conquista de espaço para a expansão urbana da cidade”, unindo os dois bairros onde hoje estão o Palácio Lauro Sodré (Figura 3) e a praça Felipe Patroni (Santos, 2016: 4), ou seja, a Cidade Velha e a Campina.

No intuito de continuar a expansão e produção do solo, o Piri então passou por uma segunda fase de drenagem, em 1803, segundo as ordens do Governador Dom Marcos de Noronha e Brito (Conde dos Arcos), quando terminou de ensecá-lo, alcançando o polígono hoje compreendido pelo Arsenal de Marinha, a Igreja da Trindade e o Ver-o-Peso, e resultando na abertura das atuais avenidas Tamandaré, Padre Eutíquio e 16 de Novembro (Penteado, 1968b; Cruz, 1973a; Baena, 2004). O ensecamento do Piri foi justificado por ser um terreno baixo, sob influência das águas do preamar, fazendo-o encher duas vezes ao dia; além disso faltava na cidade local para pasto do gado vindo de Joanes para consumo dos moradores da capital (Cruz, 1973a).

Posteriormente, há uma terceira grande intervenção na Primeira Léguas Patrimonial, momento em que, segundo Euler Arruda (2003), um Plano Urbanístico, de 1897, do engenheiro da Câmara Manoel Nina Ribeiro, capitaneado pelo intendente Antônio Lemos, considerou o Piri sob a perspectiva de intervenção por acréscimos. Esta foi a solução proposta para a construção da nova zona portuária, no entorno do Ver-o-Peso e a construção de um Cais de Saneamento para a Cidade Velha.

Na virada do século XX, a *Port of Pará*⁴⁶ se tornou a empresa responsável pela construção de portos e cais de saneamento na cidade⁴⁷, desde a desembocadura do Rio do Oriboca com o Rio Guamá, passando pelo Forte do Castelo, até a ponta do Mosqueiro. A proposta da *Port of Pará* dividia-se na criação de dois Cais de Saneamento: o primeiro, ilustrado na Figura 88, na orla da Cidade, abrangeria a área entre o Arsenal de Marinha e a Igreja e Largo do Carmo⁴⁸, e outro para aterramento da doca do Ver-o-Peso, fechando o Piri, e tornando o cais contíguo até o Reduto (Arruda, 2003; Furtado, 2015).

Estas duas propostas, no entanto, não foram realizadas. Com o advento da Primeira Guerra Mundial e a crise da borracha, o porto deixou de ser rentável, e tanto a *Port of Pará* não tinha mais condições de continuar com as obras⁴⁹, quanto o movimento portuário declinara, e com ele, a expectativa da conclusão de tal empreendimento urbano (Furtado, 2015). O assunto será tema de maior discussão no Capítulo 3.

Neste contexto, a primeira drenagem em áreas de baixada do século passado foi então uma grande obra de proteção da orla, originando as vias Estrada Nova e Arthur Bernardes, na década de 1940. Na ocupação de terras de cotas topográficas mais altas, circunscritas dentro da 1ª Léguas Patrimonial, a próxima fase de drenagem e aterramento se inicia após a II Guerra Mundial, no sentido do interior de Belém, tanto a partir da orla do Rio Guamá, quanto da baía do Guajará, ocasião em que a faixa de proteção das margens fluviais, de três metros, dobrou de largura, como medida de proteção adotada pela engenharia local para contenção de cheias – fato que acabou contribuindo para as ocupações irregulares (Pinheiro *et al.*, 2016).

A partir desta grande intervenção urbana, a orla passa a ser intensamente ocupada e privatizada, em especial por empresas industriais e comerciais, com incentivo da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM). Estes fatores, agregados a uma certa condescendência da prefeitura de Belém e da

⁴⁶ Apoiada por acionistas norte-americanos, é fundada em Portland (Estados Unidos) no ano de 1906, por Percival Farquhar, empreendedor regional que obteve a concessão do porto de Belém no ano anterior (Arruda, 2003).

⁴⁷ Concessão da construção e exploração pelo prazo de 65 anos, podendo ser estendido até 90 anos, quando completada a segunda parte das obras, sendo que o primeiro trecho deveria ser entregue ao final do ano de 1913 (Furtado, 2015).

⁴⁸ “A área seria conquistada por aterro dragado do rio Guamá” (Arruda, 2003: 96).

⁴⁹ A empresa havia recém inaugurado o cais (atual Companhia das Docas do Pará), em 1909, e o novo *boulevard*, desde a Marechal Hermes, em 1912 (Furtado, 2015).

Marinha, responsáveis por áreas de orla, acabou permitindo uma ocupação que fez desaparecer da paisagem urbana esta conexão com as águas (Santos, 2016).

Neste sentido, as áreas de várzea, o Piri, segundo Jordana Maciel da Silva (2018), foram quase totalmente suprimidos do centro. O Piri é definido na oceanografia como um arqueolagado de águas provenientes da Baía do Guajará e Rio Guamá, inserido na Bacia do Tamandaré, e encontra-se delimitado ao norte pela Rua Primeiro de Março, ao sul pela Rua Veiga Cabral, a leste pela Rua Gama Abreu e a oeste pela Rua Doutor Malcher, representando, em seu comprimento, a Avenida Almirante Tamandaré do tempo presente.

A falta de registros confiáveis dos aterramentos realizados na cidade, aliadas à característica de cidade plana, geraram em Belém uma indefinição sobre a cota topográfica estabelecida como terreno e acrescido de marinha⁵⁰, que considera, desde levantamento técnico realizado em Belém na década de 1990, de 2,36 a 4 metros de altitude, o que corresponde às áreas de várzea ou baixadas da cidade. Estas divergências possuem implicações sobre direitos de propriedade⁵¹ e duplicidade de tributação, tanto de Imposto Predial Territorial Urbano da prefeitura, quanto de taxa de ocupação da Secretaria de Patrimônio da União, ressalta Jordana Silva (2018).

Estes dados históricos, portanto, acabam corroborando as informações de práticas atuais da área em estudo. Durante as pesquisas de campo, as minhas observações, os relatos dos moradores e entrevistas indicaram o uso recorrente da prática de aterramento. A primeira vez em que tive contato com o assunto foi em junho de 2017, quando Seu João⁵², vendedor ambulante, e um dos mais antigos moradores do Porto Beiradão, fez questão de mostrar a mim e minha orientadora como aterrou o fundo do rio para construção de sua casa em alvenaria e madeira. Em outra ocasião, quando visitava o mesmo porto no período de inverno, indaguei a Seu Bené se as

⁵⁰ Definidas a partir da legislação de 1818 da coroa portuguesa, as “áreas de marinha” são originárias das sesmarias, como aquelas não destinadas à exploração, adentrando horizontalmente 33 metros da linha de preamar média do ano de 1831, em locais sob a influência das marés em ao menos 5 centímetros, abarcando quase a metade da 1ª Légua Patrimonial de Belém (Silva, 2018).

⁵¹ A área foi concedida à câmara de Belém em 1627 por Francisco Coelho de Carvalho, Capitão Geral do Estado do Maranhão e Grão Pará, pela doação de sesmaria, e a 1ª Légua Patrimonial foi demarcada no início do século XVIII, e vem sendo cedida para uso pela prefeitura. A Secretaria de Patrimônio da União no entanto, não reconhece a doação da sesmaria (Silva, 2018).

⁵² Vindo de Irituia há cerca de 47 anos, o morador é da família da primeira geração de ocupantes do porto. Sua forma de construir será melhor discutida no próximo capítulo.

casas enchiam com a maré alta, e ele me respondeu sorrindo que além de ser tudo palafita, o rio só chega até a ponta da ponte – visto que a praia foi toda aterrada.

Em entrevista, Dona Célia, nascida em 1933, e moradora da Rua São Boaventura, comentou que ao lado da Igreja do Carmo havia apenas um descampado, com uma praia sobre o rio Guamá. Ainda menina, seu pai não deixava que entrasse no Beco do Carmo, pelas condições da rua, enlameada. “As pessoas chamavam palha de arroz... Que eles despejavam [...] depois que eles fizeram isso, aí já foram jogando já aterro. Já pra... melhorar a rua” (Dona Célia, Entrevista, 25/10/18). Ao representar a sua localidade de pertencimento, a moradora, como mostra a Figura 27, não se identifica com o Beco do Carmo nem com as comunidades do entorno dos portos, mas sendo de família antiga do Porto do Sal, se identifica apenas com as construções que lhes são mais imediatas.

Seu Adalberto, nascido em 1940, pertencente à família proprietária de um dos portos particulares da área pesquisada, relatou situação semelhante, sobre a instalação da fábrica de café Líder, localizada ao lado do mercado:

Ali era o armazém de um senhor, um português. Aí vendeu pro Líder. Aí de frente, onde tem o Palmeiraço, ali era cheio de aninga⁵³, ali era aberto, era do Seu... Seu... Seu Chico, dono da [metalúrgica] Santa Terezinha, e dos Moreira. Ali ele botava negócio de... de feijão, que ia sobrando, ele ia aterrando lá (Seu Adalberto, entrevista, 27/11/18).

A rua e a beira, portanto, foram gradativamente aterradas⁵⁴, originando os portos Paysandu, Beiradão, Vasconcelos, Brilhante, Palmeira. Onde se localiza o Mercado do Porto do Sal, as modificações mais recentes no terreno parecem ter sido semelhantes. Em registro do filme Jacaré (Ford, 1942), com o mercado recentemente inaugurado (Figura 14), pode-se notar sua construção nas margens do rio, e o antigo porto público em madeira estendendo-se pela praia até alcançar profundidade suficiente para as embarcações maiores. Uma imagem anterior da localidade, identificada na Figura 12, mostra um grande descampado, que parecia ser a praia antes da construção do mercado.

⁵³ Área de aninga (*Montrichardia linifera*), planta típica de locais alagados da Amazônia, que vem sendo pesquisada por suas propriedades repelentes contra o mosquito *Aedes aegypti*. Disponível em: <<https://revistagalileu.globo.com/Ciencia/noticia/2017/06/planta-amazonica-e-nova-arma-contra-o-mosquito-da-dengue.html>>. Acesso em: 02 jun. 2017.

⁵⁴ “Em geral aterram-se quintais com detritos da construção civil e dos domicílios, incluindo os caroços do fruto do açaí, muito consumidos localmente, para produção artificial de solo firme com o tempo”, no entanto as “áreas de alagamento mais permanentes costumam ser deixadas alagadas para construção de pontes e estivas” (Pinheiro *et al.*, 2016: 207).

Ao longo dos anos, mais de 1.000 famílias⁵⁵ se tornaram moradores da orla e das estruturas de seus antigos trapiches. Estas famílias passam por um estigma⁵⁶ social enquanto moradores da baixada, são apontados como “invasores/obstáculos” do bairro, e mesmo aqueles estabelecidos há décadas não são reconhecidos⁵⁷ por muitos dos moradores da Cidade Velha, inclusive os do entorno mais imediato.

As divergências de propriedade⁵⁸ e gerenciamento entre SPU e Prefeitura favoreceram a ocupação de terrenos situados na orla de Belém, especialmente os do centro – tanto por camadas de migrantes quanto por comerciantes e empresários do setor imobiliário e de entretenimento – ao mesmo tempo em que tornaram esta paisagem invisibilizada pelo poder público. Na localidade pesquisada, as extensões das casas continuam crescendo gradativamente, e à medida em que as famílias aumentam, o avanço em novos pavimentos segue o mesmo fluxo, tornando maiores as comunidades.

Vadinho⁵⁹, 45 anos e morador há cerca de 25 anos do Porto do Sal, descreveu que desde que chegou acompanhou a comunidade modificando as estruturas do trapiche municipal – de madeira, em formato de “L” invertido – e as áreas do entorno – constituídas por uma praia – pelo gradativo aterramento, primeiro com caroços de açai, depois com restos de construção. Deste modo, o esforço coletivo da comunidade resultou em terreno por consolidação dos aterros onde antes era água e praia, instalando ali suas residências, com lavanderias e quintais ao fundo. Dona Irá, a moradora mais antiga, por exemplo, plantou no seu quintal um taperebazeiro (*Spondiasmombin L.*), que já adulto abrigava um balanço para as crianças.

Se o antigo trapiche municipal se tornou a comunidade do Porto do Sal, ao longo dos anos a ponte⁶⁰ mudou de lugar, sendo mais recentemente na ponta do

⁵⁵ Seu Adalberto estima cerca de mil casas no Beco do Carmo; Vadinho estima 20 no Porto do Sal.

⁵⁶ Tal estigma associa às ocupações uma aura de desordem pública, aliadas aos índices de criminalidade em áreas de assentamentos informais de modo geral, mascarando o problema urbano da habitação de interesse social e infraestrutura e criando uma qualificação da pobreza e exclusão social, vistos que não se encerram nem na lógica do mercado nem tampouco no assistencialismo da “provisão” habitacional, mas cujo cerne está na formação histórica e processo de urbanização diferenciados da região Norte (Pinheiro *et al.*, 2016).

⁵⁷ Um dos maiores pontos de conflitos e tensões, observada por autores que pesquisaram recentemente o bairro (Sanjad *et al.*, 2009; Leão, 2011; Fernandes, 2014; Costa e Chagas Júnior 2018).

⁵⁸ “A municipalidade detinha a propriedade, os foreiros ou enfiteutas detinham a utilidade e os ocupantes detinham a posse efetiva” (Mourão apud Trindade Júnior, 2016: 107).

⁵⁹ Vadinho é natural da localidade de Ganhoão, no município de Chaves, no Marajó. Sua importância na comunidade será melhor discutida no item 1.5.

⁶⁰ Denominadas ainda de estivas, é modalidade construtiva adaptada à condição física de Belém, com baixa cota topográfica e conjunto de cursos d’água. Definida como “pontes estreitas, em geral em madeira”, usada na “ocupação irregular de áreas alagáveis” e que “nos anos 1980, foram incorporadas

antigo “L”, englobando os quintais das casas; espaço este que se tornou uma fundamental área de uso comum da comunidade, onde seus barcos ficam fundeados, os trabalhadores das oficinas locais executam reparos em embarcações de terceiros, a comunidade acessa o rio, a praia⁶¹, toma banho, pesca, admira o pôr do sol, e tem ali seu lazer, em comemorações, brincadeiras das crianças, recebendo visitantes. O assunto será aprofundado no item 1.5, sobre os espaços de socialização.

No período em que antecedeu a entrevista de Vadinho, no final do mês de outubro de 2018, fui duas ou três vezes em sua residência, até que ele estivesse de folga para conceder a entrevista. Pude, neste interim, acompanhar as mudanças que se processavam por um novo e rápido aterramento e construção de um muro. Estas modificações estavam sendo conduzidas pela família Colares, proprietária de um edifício, um depósito e conjunto de pontos comerciais vizinhos à comunidade – em um movimento conflituoso, a família notificou a comunidade para retirada das estruturas de suas lavanderias e quintais, sob alegação de que o terreno seria seu.

Abandonada pela prefeitura, que não concretizou nenhuma ação para a localidade desde a reforma do mercado (Soeiro, 2018), a área do antigo trapiche municipal se tornou alvo de disputa e o muro construído desde a praia pela família Colares impediu a saída dos esgotos domésticos, resultando em doenças e riscos de mortes para a comunidade do Porto do Sal⁶².

No primeiro semestre de 2018, caminhando pelas comunidades, já havia observado também que o Porto Brilhante aumentava sua extensão via aterramento. Logo, neste contexto da antiga zona portuária da Cidade Velha, há um processo de aterramento das margens do rio sendo conduzido pelos moradores que foram ali se instalando, além dos proprietários dos portos, cujo processo permanece continuamente até a atualidade.

1.3. Árvore: as coberturas vegetais

Daí a pouco, num céu sem nuvens, surgia o sol, e avistamos, então, cercada de densa floresta, a cidade do Pará, com suas bananeiras e palmeiras, que

pela Prefeitura Municipal de Belém para atendimento à população das áreas ainda alagáveis por acessibilidade” (Pinheiro *et al.*, 2016: 191).

⁶¹ Denominação que Seu Manoel, cerca de 60 anos, encarregado de embarcação, atribuiu à faixa de areia que surge com a maré baixa ou seca, diferenciando-se da beira “por não ter árvore nem nada” (Conversa informal, 16/04/2018).

⁶² Uma matéria sobre a situação foi veiculada no programa Barra Pesada, da RBATV, no dia 21 de novembro. Disponível em: <<http://www.tvrba.com.br/populacao-denuncia-falta-de-saneamento-no-porto-do-sal>>. Acesso em: 23 nov. 18.

se destacavam magnificamente, oferecendo aos nossos olhares um espetáculo duplamente belo, já pelo tom alegre da paisagem, já pela presença daqueles luxuriantes espécimes dos países tropicais, na sua esplêndida pompa nativa (Wallace, 2004: 36).

Belém, até meados do século XVIII, possuía uma vegetação com vigor, como observou o viajante Alfred Russel Wallace – chegando em 1848, chamou Belém de “Cidade do Pará”. Havia no início da cidade, nos arredores dos bairros, densa floresta, como referido anteriormente, e como pode ser observado no mapa do século XVI (Fig. 1), Cidade Velha e Campina tinham como fronteira norte esta vegetação.

“Para cima, para baixo, e para além da cidade, tanto quanto a vista pode alcançar, estende-se a floresta virgem”, vegetação esta que o viajante naturalista compara, em seu aspecto geral, à europeia, com exceção das palmeiras (Wallace, 2004: 36-37).

Caminhando pela cidade, o viajante observou lugares que considerou como pitorescos, devido às “elegantes palmeiras” e bananeiras (*Musa sp.*) que adornavam estradas e avenidas, juntamente com plantações alternadas de laranjeiras (*Citrus sinensis*), mangueiras (*Mangifera indica*), árvores de algodão-seda (*Calotropis procera*), cafeeiros (*Coffea*) e açazeiros (*Euterpe oleracea*) (Wallace, 2004).

Podemos perceber em seu relato que antes de ser “cidade das mangueiras”, Belém foi a cidade de outras espécies vegetais, em especial dos açazeiros, taperebazeiros (*Spondias mombin* L.) e mungubeiras (*Pseudobombax munguba*), como apontou Moreira (1966).

Possivelmente pela ampla cobertura verde da Belém oitocentista, Wallace chega a decepcionar-se pelo clima da cidade não ser tão quente quanto imaginara. Baena (1969) afirmou que nos oitocentos, o frescor de Belém estava associado à presença de sua vegetação, rios e chuvas.

Foi entre as décadas de 1850 a 1860, o período considerado de transição para a *Belle Époque*, quando Belém veio a se tornar “cidade das mangueiras” (Soares, 2008). Deste período foi publicada, em 1867, por Conrad Wiegandt, 12 litografias com o tema “Panorama do Pará”, de J. L. Righini, e que continha uma imagem registrando a aparência dessa Belém das palmeiras (Figura 4).

Em seu primeiro relatório, cobrindo os anos de 1897 a 1902, Lemos descreve sua predileção pelo plantio da mangueira para arborização urbana. Chegando a utilizar a amendoeira (*Prunus dulcis*), a samaumeira (*Ceiba pentandra*) e a mutambeira (*Guazuma ulmifolia*), a experiência provou-lhe que a mangueira era a

melhor opção, pelo rápido desenvolvimento, sombra e capacidade de renovação, e assim Lemos não foi o idealizador do início de sua plantação na cidade, mas quem recomendou a sua adoção em larga escala. Em 1904, por exemplo, a Estrada das Mungubeiras⁶³ teve substituída suas mungubeiras por mangueiras (Cruz, 1971).

O planejamento paisagístico foi uma das maiores preocupações de Antônio Lemos, e seu projeto envolvia vegetação, ajardinamento, arborização e calçamentos como conjunto integrante do embelezamento e modernização da capital, visando um ideal de civilização. “O processo de transformação da paisagem urbana de Belém se fez em grande parte a partir do remodelamento e construção de jardins e praças públicas” e principalmente “manutenção do aspecto higiênico e salubre do espaço urbano” (Soares, 2008: 64-65).

Sua inspiração fora o paisagismo da Inglaterra, com aspecto de natureza domesticada:

A paisagem natural local – ou melhor, a natureza nativa – não representava os padrões de beleza a serem seguidos. Um padrão importado de outros ambientes naturais era o exemplo de civilização procurado, e, portanto, a *paisagem não-organizada* deveria ser extinta, ou no mínimo disfarçada para elevar o *status* da cidade perante as demais capitais brasileiras. Não se deve pensar que as plantas amazônicas não fossem utilizadas, mas o que prevalecia era o ordenamento e organização da natureza *selvagem*, uma espécie de domesticação no ambiente construído, inspirado nos jardins europeus (Soares, 2008: 65).

Essa inspiração na Inglaterra buscava aliar questões estéticas à sensação de campo, em uma paisagem construída no meio urbano, “lançando mão de métodos como a terraplanagem, drenagem, irrigação, entre outras tecnologias” para sua melhoria física, unindo o conceito de pitoresco e assimetria dos jardins ingleses à arquitetura eclética da época e entre as principais áreas verdes de Belém estavam “as praças Batista Campos, República, Frei Caetano Brandão, Trindade, Carmo, Justo Chermont, Visconde do Rio Branco, Santa Luzia e Sant’Ana, e o Bosque Municipal” de acordo com Soares (2008: 66-67).

Posteriormente a Lemos, Belém manteve sua cobertura vegetal de mangueiras e samaumeiras centenárias, chegando até o presente e sendo inclusive tombadas pelo Estado (Dphac/Secult, 1990).

⁶³ A atual Avenida Almirante Tamandaré.

Quanto às margens e áreas de várzea de Belém, sua cobertura vegetal foi relativamente mantida até a década de 1960. Progressivamente estas margens foram ficando somente com aningais e pouca ou nenhuma árvore. Na metade dessa década, Eidorfe Moreira (1966) já apontava que Belém não vivia mais sob a sombra da floresta, e sim a modificara de tal sorte que a vegetação de capoeira a substituíra, e era possível ver os sinais de empobrecimento do solo, diminuição ou desaparecimento de cursos d'água e mudança no regime pluviométrico.

Em estudo do mesmo período, Antonio Penteado (1968b) constatou que Belém ainda era uma “cidade verde” tanto quanto “cidade das mangueiras”, no entanto, sua cobertura vegetal guarnecia os terrenos dos bairros mais afastados ou estavam circunscritas no eixo central – do túnel de mangueiras – enquanto outras zonas da cidade estavam completamente desprovidas de arborização.

Se a Praça do Carmo conseguiu conservar sua cobertura verde, com as mangueiras, não podemos fazer a mesma afirmativa sobre a antiga zona portuária do bairro. Esta localidade manteve os aningais até as mudanças resultantes de sua ocupação enquanto espaço residencial. Esses aningais são vistos ainda em locais como o Parque Naturalístico Mangal das Garças, nas imediações da área pesquisada.

Nas ruas, a situação é semelhante. Na Rua São Boaventura, Gurupá, Passagem do Carmo, que são as ruas de acesso à localidade pesquisada, praticamente não restou nenhuma arborização.

No porto Beiradão, por exemplo, até a década de 1990, é possível identificar castanholas, aningais e plantas de várzea em um vídeo de uma festa no Sindicato das Trabalhadoras Domésticas e Serviços Gerais de Belém (Carvalho e Franco, 1994), que ficava ao lado deste porto. No Porto Palmeira, existe uma mangueira, logo na sua entrada; no Porto do Sal, somente uma árvore⁶⁴; no Porto Brilhante, bananeiras e algumas árvores de pequeno porte, talvez totalizando duas ou três; duas mangueiras resistem no Porto Vasconcelos, juntamente com outras duas árvores de menor porte.

Segundo um interlocutor local, o “patrão mandou cortar” uma das poucas árvores da localidade, mas a comunidade estava resistindo. Sob sua sombra, uma

⁶⁴ Cortada pela família Colares, por conta do conflito relatado anteriormente.

mesa com banco (Figura 5) serve de local de descanso, comemorações de aniversários, almoços, churrascos, pesca, brincadeiras⁶⁵.

Outras árvores que existem na localidade praticamente se restringem em terrenos particulares, no Colégio Salesiano do Carmo, e na Rua São Boaventura, como o pertencente ao restaurante Na Maré – na beira do rio, onde há principalmente palmeiras – no Porto Santa Efigênia, e na casa de espetáculos Insanu Marina Club.

As árvores, portanto, mesmo que poucas, servem de locais de socialização entre adultos ou crianças das comunidades.

Seu Adalberto, durante sua entrevista, indicou uma possibilidade de análise, quando mencionou que “conforme foi surgindo... por exemplo, lá do lado tem o Paysandu, né... Lá tinha muito aningal... então... conforme o Paysandu foi fazendo, os aningais desapareceram todinhos” (Seu Adalberto, Entrevista, 27/11/18).

Em sua fala, podemos interpretar que esta pouca presença de cobertura vegetal nas ruas e nas comunidades não parece ser fenômeno recente, e sim estar associada à própria sobrevivência dos moradores, que podem as ter derrubado, tanto para usar em suas construções, como para transformar áreas anteriormente alagadas em terra firme, pela prática do aterramento.

1.4. Ruas, Becos⁶⁶ e Vila⁶⁷

Entrar em contato com a paisagem da zona portuária em transformação do bairro da Cidade Velha é um convite à caminhada pelas ruas que margeiam rios, pela confluência, no bairro, da Baía de Guajará e o Rio Guamá.

Caminhando a partir da Rua Siqueira Mendes, desde o Forte, logo se percebe uma igreja alinhada com nosso campo de visão, e caminhando na sua direção encontra-se a Praça do Carmo, um dos acessos à área pesquisada. Na faixa da praça

⁶⁵ Na dissertação “Porto das brincadeiras o Porto-do-Sal (Belém-Pará): uma leitura antropológica das práticas da infância, Alexandre Mauricio Azevedo (2006) identificou este porto como um dos pontos preferidos das crianças para a prática de empinar papagaio, por exemplo.

⁶⁶ Na placa indicativa de endereço afixada na confluência com a Igreja do Carmo, a nomenclatura é apresentada como Beco do Carmo. Entre os moradores, há um crescente movimento de apropriação de “beco” como símbolo de identidade, como ouvi de Dona Ana (Conversa Informal, 03/03/18): “Moro no Beco do Carmo!”. Este movimento parece ter sido iniciado a partir da última reforma da Igreja do Carmo, cujas obras incluíram jovens bolsistas desta comunidade como mediadores culturais, resultando no *blog* “Beco do Carmo – Nosso patrimônio afetivo”. Entre pessoas de fora da comunidade, entretanto, é comum ouvir “Passagem do Carmo” como uma forma respeitosa de referência.

⁶⁷ Termo ouvido com Vadinho, morador do Porto do Sal, como referência à rua interna da comunidade.

de frente para a Travessa Dom Bosco, está a Igreja do Carmo, fechada entre mangueiras e imóveis.

À medida em que nos aproximamos da igreja é possível observar, na esquina, uma curvatura na calçada, uma placa de endereço, a “Casa Cultural de Jah da Amazônia⁶⁸” pintada em um tom marcante de verde e a descida que caracteriza o Beco do Carmo (Figura 7) com o início do seu revestimento em paralelepípedos.

O Beco do Carmo se estende até a lateral do Mercado do Porto do Sal, de onde a rua segue com a denominação de São Boaventura. Na porção posterior do mercado encontram-se as comunidades Porto do Sal e Palmeira.

Vindo na direção contrária, um segundo ponto de acesso é pelo final da Avenida Almirante Tamandaré, nas imediações do Arsenal de Marinha, onde chega-se à Rua São Boaventura, que é composta quase que exclusivamente de edificações comerciais⁶⁹ – estâncias, oficinas de metalurgia, escritórios, bares e casas noturnas, lojas de gêneros alimentícios, bebidas, ferragens, entre outros produtos.

Neste caminho é possível identificar, ao fundo, a fachada posterior da Igreja do Carmo, em amarelo uma Igreja da Assembleia de Deus, e ao lado esquerdo, uma parte da fachada da fábrica de café Líder, antes do mercado. O acesso utilizado para o Porto Palmeira⁷⁰ é feito por uma passagem localizada entre o mercado e a fábrica de café.

Um terceiro ponto de acesso é pela Travessa Gurupá, que termina em frente ao mercado. Visualizamos a fachada do mercado desde a metade da quadra anterior da rua. Ao lado esquerdo desta via de acesso, antes do mercado, vê-se a loja de ferragens Fortaleza, e à direita, e a loja Mazagão⁷¹.

O quarto acesso, uma vez que falamos aqui da beira ou margem, é justamente pelas águas do Rio Guamá, através da praia e trapiches dos seus portos.

No Beco do Carmo, parte da via é composta de paralelepípedos, parte em piçarra e restos de construção. A descida desde a Praça do Carmo é íngreme e lisa, e frequentemente se torna escorregadia.

⁶⁸ Conhecido como Bar do Jamaica.

⁶⁹ Segundo informações dos trabalhadores do mercado e moradores do entorno, há apenas duas residências em toda a rua, onde residem Seu João e Dona Célia.

⁷⁰ Também conhecido como Palmeiraço, termo associado à função de casa noturna que exerce, geralmente recebendo festas de aparelhagem.

⁷¹ Que já teria sido a Casa do Pirarucu (Lete, Conversa Informal, 07/12/17).

As calçadas são estreitas e ocupadas por cadeiras, barracas, carrinhos, entulho, sofás velhos, etc., se tornando pouco convidativas para o uso no deslocamento. Assim, os moradores acabam sendo obrigados a caminhar pela rua, entre os trechos dos paralelepípedos remendados por restos de preparo de massa de cimento.

O beco possui do lado da beira do rio casas, bares, comércios, uma igreja pentecostal, um edifício familiar de três andares e seis portos, a saber: Paysandu, São Jorge⁷², Beiradão, Vasconcelos, Alan, Brilhante, seguindo a ordem da descida da rua desde a Igreja do Carmo.

Observada pelo outro lado, a rua segue pela parede da Igreja do Carmo, pelos fundos do Colégio Salesiano do Carmo e sua quadra de futebol, posteriormente uma pracinha, o comércio Atacadão Castanho e se estende até a lateral do mercado. À medida em que se desce pela rua, o mercado, ao final, vai surgindo proeminente na visão do pedestre.

As paredes do colégio foram utilizadas como suporte para a instalação de pequenas barracas de comércios e serviços, que ali oferecem produtos como o açaí, uma assistência técnica de celulares, e estiva⁷³, e são bastante demandadas. As estivas chegam a se manter em funcionamento até o período da noite, às vezes com pessoas sentadas ouvindo música com uma caixa de som. E a barraca do açaí é particularmente movimentada no horário de almoço.

Nas paredes da quadra de futebol do colégio, existe uma pequena praça, com dois bancos, uma calçada parcialmente em cerâmica e outra em grama, desenhos em grafite e plantas que pendem da parede. A praça é mais utilizada como estacionamento de automóveis (Figura 51).

Por fim, na interseção do Beco do Carmo com a Rua São Boaventura, em frente ao Atacadão Castanho, existe uma espécie de haste, que Dona Célia (Conversa informal, 21/02/18), moradora de 84 anos da frente do mercado, afirmou ser exatamente os restos de um poste (Figura 9), que adornava toda a orla do Porto do Sal. Este último exemplar perdeu ao longo dos anos a parte da luminária, que a moradora comparou com as pinhas do mercado.

⁷² Em ruínas.

⁷³ Termo usado localmente para designar mercearia.

A história do Beco do Carmo remonta à época subsequente da fundação de Belém. Os relatos históricos indicam que a primeira rua de Belém, a Rua do Norte, foi construída em 1621, a partir do Forte, e margeando o rio até alcançar a floresta. A outra extremidade desta Rua do Norte foi o local escolhido pelo capitão-mor Bento Maciel Parente para construção de sua residência, tendo posteriormente doado suas terras e benfeitorias à ordem dos Carmelitas Calçados. No final do século XIX, esta rua trocou de nome, passando a homenagear o padre cametaense Manoel José de Siqueira Mendes, pela sua dedicação à educação, à política e ao jornalismo (Cruz, 1973b; Valente, 1993).

Na lateral da Igreja do Carmo descia a Rua de São Boaventura⁷⁴ (Figura 10), décima rua criada no bairro da Cidade Velha, e que ia até o Beco do Cano⁷⁵. Sua abertura está associada ao início da colonização, em 1617, quando desembarcaram em Belém quatro religiosos capuchos (Cruz, 1973b).

“O caminho de São Boaventura começava no término da rua do Norte (Siqueira Mendes) e se prolongava até o Convento dos Religiosos da Conceição da Beira e Minho”, caminho este descrito como paradisíaco, “pois não havia casa da beira do rio até a construção do Mercado do Porto do Sal [...], que interrompeu a vereda” (Valente, 1993: 43). Antonio Baena (2004) utiliza a denominação de Rua de São Boaventura para designar essa que compôs uma das 35 ruas da Cidade Velha no início do século XIX.

A São Boaventura, neste sentido, teve sua abertura em função do convento⁷⁶ e capela erigidos em 1706 pelos religiosos no sítio Porto do Tição, terreno de 132 metros com fundos para o igarapé Comedia dos Peixes-boi⁷⁷, doado por José Velho no largo que os capuchinhos denominaram Bagé. O largo⁷⁸ era situado ao lado do rio Guamá, perdurando na cidade até a metade do século XIX. Devido ao fato do convento não ter autorização do rei de Portugal, a Ordem teve suspensa sua permissão missionária em 1758, quando a Coroa toma propriedade da edificação para

⁷⁴ Franciscano italiano do século XIII.

⁷⁵ Situa-se nas nascentes do Piri, e era recoberto por aningais. Atualmente é visto como final da avenida Tamandaré (Valente, 1993; Brito, 1997). Cano foi “nome alusivo a um grande tubo que despejava ali águas pluviais e esgoto, o qual deve ter desaparecido com a abertura do canal da Tamandaré”, sendo por vezes confundido com o Beco do Cardoso (Brito, 1997: 91).

⁷⁶ Antônio Baena (2004) trata o convento como “pequenino hospício”. Foi o quinto a ser erigido em Belém (Pará, 1886).

⁷⁷ Depois se tornou igarapé São José.

⁷⁸ Em 1907, ainda se chamava Bagé (Cruz, 1971). Hoje são praças Carneiro da Rocha e 11 de Junho, divididas pela Rua do Arsenal.

instalação de um hospital militar; plano este que acabou sendo substituído pela sua transformação em 1761 em Arsenal de Marinha do Pará⁷⁹ (Baena, 2004).

Na praia de entorno do antigo hospício, cerca de 30 anos mais tarde, o Governador e Capitão General do Grão Pará e Rio Negro, Dom Francisco de Sousa Coutinho, mandou erigir a Ribeira das Naus, com cais de pedra e guindaste, servindo de primeiro estaleiro de Belém, momento em que adquire bastante projeção (Cruz, 1973b).

Sua melhor descrição consta em um manual de informações sobre o Pará para seus imigrantes, datado de 1886, em que o Arsenal de Marinha aparece como uma das principais edificações públicas, em construção elegante e espaçosa de um ou dois pavimentos, com pouco mais de 39 mil metros quadrados, em 13 prédios diversos, sendo “323 metros de comprimento, pelo lado de terra, e 144 em sua maior largura”, onde do antigo hospício havia restado somente a capela, no prédio da secretaria (Pará, 1886: 185). O relato nos sugere a conexão direta do Arsenal, ainda no final do século XIX, com o Rio Guamá, sem os acréscimos de terreno que originaram, na atualidade, o Parque Naturalístico Mangal das Garças e a casa de espetáculos Mormaço.

Nas suas imediações, foi instalado um antigo convento, o Asilo Bom Pastor, que foi administrado por uma congregação religiosa feminina, acolhendo meninas órfãs e abandonadas; mudando para administração dos jesuítas, trocou de nome para Asilo Padre Guido Del Toro (Brito, 1997).

A Rua São Boaventura chegou a contar com construções militares defensivas, chamadas Projeto Bateria de Campanha, atribuído ao governo de Francisco de Souza Coutinho, que em torno de 1793 construiu um conjunto de baterias do Arsenal de Marinha até a Igreja do Carmo (Figura 87), que vieram se somar à bateria de Santo Antônio e fortalezas já existentes em Belém. A Bateria do Arsenal ficava na margem do Rio Guamá e a Bateria do Carmo localizava-se na margem, lateral e frente da Igreja e Convento do Carmo (Arruda, 2003).

⁷⁹ Alguns marcos na sua história são a existência, até o final do século XVII, de uma das quatro forcas perenes de Belém; a existência de um bonde com trajetória de cerca de 7 km, ligando o Arsenal de Marinha ao matadouro; a recepção de D. Pedro II, em sua visita à cidade, em 1876, com uma banda de música; a prisão de D. Macedo Costa; e a tomada pelos cabanos, tendo ali falecido Antônio Vinagre (Pará, 1886; Cruz, 1971; Rego, 1979; Valente, 1993).

As bases de pedra escurecidas dos fundos do Colégio Salesiano do Carmo (Figura 8) remontariam a esta época em que fazia fronteira com o rio, segundo observou Cybelle Miranda (2006).

Contando já com o aterro, porém ainda em diálogo com o rio, nas Figura 13 observamos as pilastras do cais, construído já no século passado entre o Mercado do Porto do Sal e a Igreja do Carmo, e inaugurado durante o governo do interventor Abelardo Leão Condurú como uma das 39 obras consideradas mais significativas da prefeitura de Belém (Pará, 1939).

Ao longo dos séculos, este caminho, portanto, foi seccionado pela construção do Mercado do Porto do Sal e pelo Asilo Bom Pastor. A Rua de São Boaventura, no trecho entre a Igreja do Carmo e o Mercado do Porto do Sal, posteriormente passou a ser chamada de Beco do Carmo (Valente, 1993).

Uma possível indicação do período deste processo de criação das comunidades, portanto, do Beco do Carmo enquanto fracionamento da rua São Boaventura, pode vir das memórias do português Eugênio Leitão Brito, que chegando em Belém com 13 anos, em 1931, viveu e trabalhou na Cidade Velha por 14 anos:

Construíram e alargaram uma passagem (que me parece que em outros tempos não existia) entre a rua acima mencionada [São Boaventura] e o Largo do Carmo, ao lado da igreja, em terreno roubado do rio, tudo muito precário, a que deram o nome de “Beco do Carmo” (Brito, 1997: 90).

Retomando à história de abertura de vias no bairro, a Barroca⁸⁰ foi a sétima rua de Belém, iniciando no Mercado do Porto do Sal, fazendo confluência com a Dr. Assis e seguindo em direção à Ângelo Custódio. Aberta em 1650, manteve esta denominação durante um século, quando se modificou para Gurupá⁸¹ (Valente, 1993).

Eugênio Brito, tendo sido colaborador de jornais da cidade, bem como diretor e presidente do Grêmio Literário Português, escreveu em seu livro de memórias que o bonde⁸² da linha Bagé circulava do Ver-o-Peso ao Arsenal de Marinha, pela Rua Dr. Assis, tendo em ruas como a Gurupá seus terminais.

⁸⁰ Uma alusão à rua de mesmo nome no Bairro Alto de Lisboa (Valente, 1993).

⁸¹ Este município havia sido ocupado por um forte construído pelos holandeses, que, derrotados por Bento Maciel, substituiu o nome da fortificação de Mariocay por Santo Antônio de Gurupá, homenageando posteriormente a rua (Valente 1993).

⁸² Os bondes circularam até cerca da década de 1950 (Penteado, 1968a) e a linha Bagé tinha como ponto final a confluência da Av. Tamandaré com a Rua Dr. Assis (Cruz, 1967).

A formação da Avenida Tamandaré é da época do ensecamento do Piri promovido pelo Conde dos Arcos, quando extensas estradas foram abertas, entre elas as atuais 16 de Novembro, Padre Eutíquio e Almirante Tamandaré, sendo que na última foram plantados “taperebazeiros, laranjeiras e mungubeiras”, além de espécies de flores (Cruz, 1973b: 292), como vimos anteriormente.

Chamada de Passeio Público, ou Estrada das Mungubeiras, a via levava, segundo Penteado (1968b), das imediações do Arsenal de Marinha ao Largo da Pólvora. Ernesto Cruz (1992), no entanto, especificou que o Passeio Público ia da estrada do Piri à atual 16 de Novembro, me parecendo corresponder à atual Rua Óbidos; e que a Avenida Tamandaré (Figura 11) antes se chamava Estrada do Arsenal, depois Estrada das Mungubeiras, posteriormente Magalhães Barata.

O nome Tamandaré foi uma homenagem a Joaquim Marques Lisboa, personalidade da Marinha de Guerra do século XIX, tendo se tornado seu patrono pelos feitos durante a Cabanagem e revoltas no Maranhão, em Pernambuco e na guerra do Paraguai; recebeu do imperador o título de Marquês de Tamandaré. A conformação atual da avenida, com 6 quilômetros, data de 1944, e foi obra de dique projetada pelo engenheiro alemão Bernal Swab (Rego, 1979).

No entorno da Praça do Carmo, há a Travessa D. Bosco, que primeiramente teve o nome da Igreja e Largo aos quais faz fronteira. A mudança de nome foi em homenagem ao sacerdote católico italiano fundador da Ordem dos Salesianos, que empregava e dava assistência espiritual à menores abandonados; foi canonizado em 1943 por Pio XII (Cruz, 1992).

Vimos deste modo que “às ruas da Cidade Velha foram dados nomes de municípios paraenses”, de acordo com Cruz (1973b: 51), no ano de 1840, quando havia em Belém apenas 35 ruas. Foi solicitado à Câmara Municipal que aos nomes atribuídos às ruas fosse dada a preferência àqueles mais antigos, acrescentando as numerações das casas, relata Ernesto Cruz (1992) em sua obra sobre as ruas de Belém. Dessas nomenclaturas originais das ruas da área de pesquisa, portanto, manteve-se somente a de São Boaventura – e apenas para parte da rua original.

E assim Belém contrariou sua topografia com a adoção de traçados retilíneos nas ruas, sugerindo o teor psicológico de firmeza nas decisões de expansão urbana, pois mesmo trechos outrora alagados atualmente não apresentam curvas nem desvios de suas vias (Moreira, 1966). Estava determinado um padrão exterior de ocupação do espaço.

Quanto às vias internas das comunidades, estas possuem suas denominações específicas enquanto “becos”, que não cheguei a aprofundar na pesquisa, tive, contudo, conhecimento através do cadastro dos empréstimos da biblioteca comunitária.

1.5. O Mercado, “Lá no Vadinho”, “No Bené”: espaços de socialização

Com sua peculiaridade de uma extensa orla, não faltavam em Belém casas e entrepostos com quintal para o rio.

Ernesto Cruz (1971) ponderou que entre 1841 e 1842, o presidente da Câmara Municipal observou que por estas casas com quintais com acesso ao rio chegavam embarcações com gêneros que sonegavam impostos, o que representava um entrave para a arrecadação de rendas públicas. Para prover um espaço de troca e obter recursos para os serviços públicos, solicitou-se ao rei de Portugal a cobrança de tributo das drogas do sertão comercializadas, e deste modo surgiu a primeira Casa do Haver-o-Peso de Belém, no século XVII (Chaves e Gonçalves, 2013).

Na Cidade Velha, o entreposto com o comércio pelo rio na Cidade Velha remonta à desembocadura do Piri. Este antecedente dos mercados em Belém considera que

[...] a primeira feira livre em Belém, de pequena proporção [...] ocorria nas imediações do Forte do Castelo (antigo Forte do Presépio), próxima ao local onde hoje está a feira do açai e a atual Doca do Ver-o-Peso. Depois, em pontos estratégicos, outras foram surgindo à medida que a cidade se expandia (Chaves e Gonçalves, 2013: 4).

Os mercados mais recentes, porém, são obras governamentais da primeira metade do século XX, entre as administrações de Magalhães Barata e José da Gama Malcher.

Belém, deste modo, passou por um período de investimentos em mercados públicos – com referência na modernidade – com área de abrangência em portos e feiras. Inserindo-se neste contexto, e “lugar de matrizes coloniais e ecléticas”, o Mercado do Porto do Salcomeçou a ser construído em 1933, e foi inaugurado no ano seguinte. Seu projeto foi do engenheiro de ascendência alemã Ricardo Schimandek, e sua estrutura de concreto armado, material escasso à época. E durante sua inauguração, o “comércio local era intenso naquela área, tendo impacto sobre a

economia da cidade por influência do porto existente, ponto de entrada dorsal para ser beneficiado na cidade” (Chaves e Gonçalves, 2013: 10).

O mercado, único na Cidade Velha, foi inaugurado, segundo placa instalada no local, com a denominação de Mercado do Guamá, em alusão ao rio que banha o bairro. Devido às atividades do porto que lhe era contíguo, acabou adquirindo a denominação de Mercado do Porto do Sal, como ilustra a sua placa de reforma, concluída na administração de Augusto Rezende, em 1990.

Apresenta características ecléticas, tendo na fachada adornos em forma semelhante a flores e molduras sinuosas no telhado, onde há pinhas; encontra-se encardido em algumas partes e em amarelo vivo em outras. Seu frontão é escurecido e sujo; sua tinta descasca como escamas de peixe e há paredes pichadas. Vidros na entrada e saída permitem intensa entrada da luz solar, complementados por claraboias no telhado. Seu vigor está ilustrado nas Figuras 13 e 14, quando alguns anos depois de inaugurado foi ali construído um cais até a Igreja do Carmo.

No Porto do Sal contemporâneo, seu mercado é composto de boxes de comercialização de peixe (1), carne (1), açaí (2), frutas (1), bares (5), lanchonetes (2), restaurantes (7), barbeiro (1), salão de beleza (1), descartáveis (1), mercearia (5), assistência técnica em eletrônica em geral (1), depósito (1), armarinho (1), biblioteca comunitária (1), banheiros (2) e uma sala de administração.

Feiras e mercados, segundo Silva e Castro (2013: 121) são geridos pela

[...] Secretaria Municipal de Economia (SECON), órgão responsável pela criação, funcionamento, controle e sistematização de dados sobre o volume de produtos disponíveis para comercialização, bem como as formas de ocupação dos espaços, de acordo com a quantidade de trabalhadores (permissionários) e tipos de equipamento (barracas, boxes, loja, tabuleiros e outros), seguindo legislação específica (Decretos PMB nº 26.580/1994 e nº 26.579/1994).

Um aspecto interessante do mercado me atraiu a atenção a partir do relato de Dona Graça, comerciante da frutaria de mesmo nome há cerca de 20 anos: seu uso atual. Na sua opinião, o mercado deveria ser exclusivo para a venda de gêneros alimentícios, como frutas, verduras, carne e peixe; este seria inclusive um motivo de discordância entre os comerciantes, visto que a SECON permite a comercialização aos domingos pela manhã, e somente Dona Graça abre o mercado e sua barraca neste dia, por ser uma das poucas nesta categoria. Por conta disso, Dona Graça tem

“a chave do mercado”, e se tornou parceira do Coletivo Aparelho, que ali costuma realizar atividades de arte educação e performances aos finais de semana.

Compartilha de opinião semelhante Dona Célia, moradora de 84 anos das imediações do mercado. Para ela, a existência de venda de bebida alcoólica e a presença de restaurantes não apenas distorce a função do mercado como resulta em transtornos para os moradores, uma vez que sua casa “é invadida pelo cheiro de comida” (Dona Célia, Conversa Informal, 21/02/18).

O mercado agrupa assim pequenos comércios e serviços, mas possui muitos boxes vazios. O “modelo” de comércio “original”, quer pela aparência física, quer pelo tipo de venda, teria um último exemplar na parte posterior do mercado. Do tipo “estiva”, ou venda de “secos e molhados”, o boxe se tornou uma espécie de atração que todos indicam como parte da história do mercado, como vemos na Figura 15.

Certa vez, Débora, uma das integrantes do Coletivo Aparelho com quem mais conversei durante o campo, contou que a prefeitura cobra uma taxa de 5 reais mensais pelo boxe, porém o pouco movimento de clientes em geral torna o retorno do empreendimento pouco atrativo, resultando no fechamento dos boxes. Por esse fato, muitos boxes do mercado encontram-se em desuso.

Atualmente, talvez os aspectos que mais chamam a atenção do visitante do mercado estão no telhado e no espaço não comercial do prédio. Primeiramente, no topo do mercado, ressalto o enorme mastro de barco instalado sobre seu telhado, com iluminação que, ligada pela noite, pode ser vista desde o final da comunidade do Porto do Sal. O mastro ou mastarel da Figura 16 foi resultado de uma intervenção artística de abril de 2017 entre o mestre João, carpinteiro naval do Porto Vasconcelos e morador do Porto Beiradão e a artista visual Elaine Arruda.

Como segundo aspecto que chama a atenção no mercado, indico a existência de uma biblioteca comunitária, gerenciada pelo Coletivo Aparelho, ocupando um dos boxes internos, e voltada para assuntos como literatura e filmes infantis, literatura paraense, livros didáticos e materiais para concursos públicos. Na Figura 20, um garoto morador de uma das comunidades assume o protagonismo da voz durante uma atividade do Coletivo. A imagem é bastante simbólica de como as crianças e jovens das comunidades têm começado a assumir um papel de protagonistas nas atividades de educação não formal do Coletivo Aparelho e da escolinha do Ter Ser, pois eles registram as atividades com câmeras profissionais do Aparelho, eles “puxam” o cortejo da biblioteca móvel, eles decidem as atividades que querem

desenvolver na escolinha – como a criação de um jornalzinho da comunidade, torneio de futebol na Praça do Carmo, oficina de capoeira, brincadeira de “pôlice e ladrão”, entre outras.

Este processo de atuação de artistas, estudantes e profissionais nas comunidades tem contribuído na formação psicossocial de jovens e crianças, sobretudo na sua estima: observando desenhos do início da atuação do Coletivo Aparelho, em 2016, e depois uma oficina no dia 11 de junho de 2017, percebi que inicialmente as crianças e jovens desenhavam a Cidade Velha patrimonializada⁸³, ou seja, igrejas, azulejos, casarões, e no ano seguinte estavam retratando seus próprios referenciais, ou seja, o rio, os barcos, “a vista do sol da minha janela”, “eu no futuro” (um homem no barco), “um mostro com sangue”, a “Ilha das Onças”, “meus amigos”, “barco encalhado no meio do oceano”, segundo suas falas.

E o terceiro e talvez mais relevante aspecto do mercado é o fato do mesmo servir como uma “porta” para a comunidade Porto do Sal, por onde a maioria das pessoas se locomove. É comum ver pessoas sentadas conversando, jogando dominó, jovens usando a antena de *internet* do mercado para jogar e ver vídeos no celular, assim como trabalhadores passando por dentro do mercado com produtos de venda ambulante ou encomendas das oficinas⁸⁴. Estas atividades podem ser vislumbradas na Figura 14, uma imagem retirada do Filme Jacaré, citado anteriormente: o viajante (de chapéu) desce da embarcação e atravessa com um imenso jacaré em um carroto que homens empurram à sua frente.

Seus restaurantes, todos praticamente localizados na porção externa do mercado, atraem um bom movimento durante a semana, pois oferecem refeições a preços acessíveis aos trabalhadores do entorno. Em uma das vezes em que ali almocei para vivenciar o mercado, ouvi uma negociação entre dois clientes e o prestador de serviço de frete: este último dizia que seu serviço tinha muitas vantagens, pois os barcos de Icoaraci, “não pode deixar nada que levavam”, enquanto ali “podia deixar a mercadoria que era seguro”, além disso, ele oferecia como “serviço extra”

⁸³ O processo de patrimonialização na Cidade Velha inicialmente valorizou, pelo tombamento, igrejas e espaços museais, tendo nas imediações da área pesquisada, como bens tombados, o complexo da Igreja, Colégio do Carmo, e Palacete Velho, e o Palacete Pinho. No ano de 2012, foi tombado todo o conjunto arquitetônico e paisagístico dos bairros Campina e Cidade Velha (Brasil, 2012).

⁸⁴ Vivenciei uma ocasião em que estava com Vadinho na frutaria de Dona Graça e trabalhadores desceram da vila do Porto do Sal com um reboque tão grande que quase foi atropelando todos que estavam dentro do mercado. Parecia ser reboque de um iate e tinha quase a mesma largura da via interna do mercado. Eles iam gritando “sai da frente!!!”.

trazer encomendas para o cliente, de carne, peixe e outros gêneros alimentícios do interior para onde fazia o frete.

A localidade do entorno do mercado é bem servida de oficinas de reparos em embarcações e instrumentos de pesca, oficinas de construção de bateadeira de açai e reparos em geral, restaurantes, lanchonetes, barracas de venda de açai, mercearias, bares.

A metalúrgica Santa Terezinha tem ali um papel igualmente importante. Nela, por volta da década de 1940, chegou uma encomenda de um equipamento que servisse para despolpar o açai. Um aprendiz encarou o desafio e estava criada a bateadeira de açai⁸⁵.

Sobre a diversidade de oficinas, Vadinho (Entrevista, 03/11/18) relatou que são

uma faixa de... de 2, 4, 8 oficinas. Oficina mecânica, oficina de máquina de açai... oficina de veleiro, né, que costura...as pessoas são muito gente boa. Muito chegados. Do outro lado [da vila do Porto do Sal] tem muitas empresas de... de barcos, entendeu? Que eles guardam as mercadorias... é depósito de mercadoria.

Vadinho mesmo construiu sua metalúrgica no térreo de sua casa. E o espaço em frente à oficina, na rua, é local de trabalho e também de lazer e encontro da comunidade. Para indicar a área onde as crianças correm e andam de bicicleta, onde a comunidade faz churrascos, festa junina, se reúne, e onde acontecem ações pedagógicas de educação não formal do Projeto Ter Ser, as pessoas simplesmente usam “lá no Vadinho” (Figura 17).

Quando perguntei pessoalmente ao Vadinho como chamava o espaço em frente à sua oficina, ele definiu como espaço cultural.

Esse espaço é oficina, é espaço de trabalho, é espaço cultural, aqui, entendeu? Que as pessoas vêm aqui me pedir pra fazer eventos, fazer um cinema, aqui... aí eu libero, entendeu? Ajeitei, tá mais ou menos aqui... A comunidade, quando precisa, vem aqui... aí eu libero, entendeu? (Vadinho, Entrevista, 03/11/18).

Este conjunto de oficinas que se misturam às casas (Figura 28) proporcionam uma percepção espaço-temporal diferenciada. As ruas da antiga zona portuária são repletas de movimentos, cheiros e sons, e os mais contundentes são de marteladas, soldagem, e corte em metal. Os barulhos se misturam e complementam os da maré,

⁸⁵ A informação me foi dada pelo antropólogo e prof. Dr. Romero Ximenes, da UFPa, que ouviu de um orientando seu, e, sendo amigo pessoal do proprietário da metalúrgica, confirmou a veracidade do fato.

que às vezes traz também seus sons derivantes de ondas, motores de embarcações que por ali circulam, motosserras e instrumentos de trabalho nos barcos em conserto.

O trabalho nas oficinas segue um ritmo diferenciado, o do prazo da entrega, portanto é comum funcionarem e emitirem sons fortes até 19 ou 20 horas, mesmo em dias de semana. Seus sons parecem “competir” com os das festas de aparelhagem que acontecem no Porto Palmeira⁸⁶, onde enormes estruturas (Figura 19) dão ritmo e movimento noite adentro.

Na entrada da comunidade do Porto do Sal e uma parte do mercado existem alguns bares, e um deles é dotado de bilhar, onde trabalhadores e moradores travam disputas animadas, com fregueses e transeuntes servindo de torcida. Este bar foi parte da Casa Macapá, especializada em alimentos salgados, sobretudo mantas de pirarucu⁸⁷, que ficavam expostas em ganchos ainda existentes na frente da loja.

Casa Macapá também é uma casa antiga, que era desses Colares, né? Casa Macapá é mais a pioneira, né... na industrialização moderna, mesmo, na época de 60, foi a Pesca Amazônia e o Guaraná Garoto, e a Fábrica Leal. Foi as 3 que sacudiram mesmo. E a outra, que tava parando, foi o Estaleiro Bagé. Que tá só os casarões lá... ali, não tem o Arsenal? Aquele casarão? Ali era lindo! Ali foi o primeiro estaleiro de Belém, era... Bagé. era de inglês. Morreu os herdeiros, acabou. Isso tudo também... eles faziam grandes festas lá, isso também tu guarda muita lembrança. Poxa! Tu olha pro lado, não tem mais nada ali disso! [...] A Casa Macapá, você chega perto do Mercado do Porto do Sal, tem um prédio, não tem? Aquilo é deles. Ali era uma loja deles. [...] Tu corre pro lado da ponte, do Porto do Sal, é deles [...] que é eles, alugam. É deles. Do Macapá (Seu Adalberto, Entrevista, 27/11/18).

O depoimento de Seu Adalberto, que vivenciou o auge do comércio no Porto do Sal, até o final da década de 1960, auxiliando seu pai em regatões e venda de combustível, demonstra o quanto a localidade era provida dos mais diversos tipos de comércios e fábricas. A Casa Macapá a que se refere foi desmembrada no atual conjunto de oficinas que Vadinho especificou na entrevista citada acima. À época do auge do Porto do Sal, de acordo com Manoel (Conversa Informal, 11/06/17), amigo de Vadinho e frequentador da comunidade, a salga destes produtos era feita no teto do comércio, que até hoje possui infiltrações de sal cristalizado.

⁸⁶ Durante a festa junina (Figura 17), presenciei a chegada de dois caminhões de aparelhagens para o Porto Palmeira. Quando perguntei ao atendente de um bar até que horas a festa da comunidade ia, ele simplesmente respondeu “até quando a aparelhagem deixar”, indicando uma competição de paisagens sonoras.

⁸⁷ Chegavam “mantas e mantas de pirarucu”, que pendiam dos ganchos, “era coisa que só, que vinham do interior para vender aqui” (Lete, Conversa Informal, 07/12/17).

Em termos de estabelecimentos comerciais, nas demais comunidades existem também pequenas estivas, venda de açaí, bares. No Beco do Carmo, por exemplo, um bar é de propriedade de Lúcia, que divide o piso térreo de sua casa entre seu bar e uma venda de açaí. Lúcia relatou se beneficiar quando há algum evento no bairro em geral, na Praça do Carmo e festas nas casas de espetáculos da Rua Siqueira Mendes, pois assim pode sair com seu carrinho para vender bebidas e melhorar sua renda.

Outro ponto referencial é o restaurante D. Alice, conhecido nas comunidades como “no Bené”. Situado no Porto Beiradão, Seu Bené é um dos pioneiros no Beco do Carmo (Figuras 69 e 70) e sua história de vida demonstra a realidade de muitos que ali chegaram. Sem dinheiro nem praticamente nenhum pertence⁸⁸, “veio parar” em Belém por conta de um acidente que quase o matou há quase 40 anos. Começou como ambulante no porto, quando contava com os serviços de transporte fluvial da Transbrasiliiana, Rodomar e Jarumã, em trapiches vizinhos, no Beco do Carmo. Atualmente Seu Bené é considerado “velha guarda” das comunidades, e seu restaurante, além de atender os trabalhadores da localidade, serve de espaço de socialização da comunidade e para atividades do Coletivo Aparelho (Figura 18).

Finalmente, entre os pontos comerciais está “o Jamaica”, outro espaço do Beco do Carmo que tem começado a atrair pessoas de fora das comunidades. Colocando mesas e cadeiras na rua, ao som de música *reggae*, vem disputando clientes com outros espaços da Praça do Carmo, com o tradicional Bar Nosso Recanto e o Bar Recanto do Carmo. Jamaica tem nos fundos do bar os vestígios do desativado Porto São Jorge e seu espaço é propriedade da família Leão, donos do Beiradão.

⁸⁸ Situação semelhante à descrita por Carmem Rodrigues (2008) dos migrantes do bairro do Jurunas.

1.6. “No Carmo”: a praça histórica como lugar de lazer, trabalho e conflito

O Largo ou Praça do Carmo surgem nas narrativas afetivas das comunidades, com um misto de nostalgia (“quando não tinha gente usando droga”), admiração (“tem sombra e é bom de sentar com a família”) e decepção (o *não-lugar* dos “moradores de lá”).

Sua história está ligada aos carmelitas, que se fixaram no Pará em 1626, com a doação do capitão-mor Bento Maciel Parente de seu terreno com sua residência, onde a Ordem Terceira do Carmo erigiu sua igreja e convento (Baena, 2004), como descrito anteriormente. As igrejas levantadas nos dois bairros coloniais serviram de atração, século XVII, para instalação de famílias. Em torno das igrejas, reuniam-se os poderes políticos, religiosos e econômicos em praças (Cruz, 1973b).

A Igreja do Carmo foi considerada por Antonio Baena (2004) como a mais representativa do bairro em termos arquitetônicos, ao lado da catedral. Com reforma projetada pelo arquiteto italiano Antônio José Landi, na década de 1760, se tornou abobadada, com fachada de pedras portuguesas, uma nave principal e uma do cruzeiro e colunas dóricas adornando os altares.

Na sua primeira configuração, em 1626, o largo era apenas um grande descampado, possuía a Igreja do Carmo e uma pequena entrada para o rio nas atuais Travessa Dom Bosco e Joaquim Távora. A Rua do Norte terminava no largo. Alguns anos depois, em 1660, a irmandade do Rosário ali já havia instalado sua Igreja do Rosário dos Homens Brancos⁸⁹ (Fernandes, 2014), identificada nas Figuras 21 e 22. A Igreja do Rosário dos Homens Brancos serviu de palco para um combate significativo, em 1835, no período da Cabanagem; posteriormente, já no século XX, sofrendo com a falta de manutenção, acabou tendo seu adro convertido no largo do Carmo (Valente, 1993). Seus vestígios e formato original podem ser vistos nas janelas arqueológicas e no piso cerâmico diferenciado na praça.

Se a Igreja do Rosário ruiu, a Igreja do Carmo se perpetuou no tempo. Começando como apenas um grande descampado, com a nomenclatura de largo, foram as alterações ao longo de sua história que lhe conferiram a mudança para a

⁸⁹ Os Jesuítas do Colégio do Pará erigiram a igreja. Reformada em 1727, a confraria do Rosário desapareceu, e a construção acabou arruinando posteriormente, até ser demolida na primeira metade do século XX (Fernandes, 2014).

denominação de Praça do Carmo (Fernandes, 2014). Para Thais Sanjad *et al.* (2009) no entanto, a praça possui atualmente pobre mobiliário urbano, sendo subutilizada.

Apesar das comunidades terem outras duas igrejas, de orientação religiosa diferente, uma Igreja Pentecostal, no Beco do Carmo, e outra Batista, na Rua São Boaventura, a Igreja do Carmo se impõe como construção mais imponente na paisagem. Sua volumetria, em conjunto com a praça, cria uma espécie de invisibilização da antiga zona portuária, não apenas no sentido físico, sobretudo pelo efeito simbólico e de território de fronteira ou “mancha⁹⁰” do Carmo e o “não-lugar” de fora do Carmo.

A praça hoje é espaço de disputas entre diversos grupos sociais (Figura 23), como as crianças⁹¹ das comunidades do Porto do Sal, Menino Jesus, Beco do Carmo e Beiradão, trabalhadores que ali possuem barracas de vendas de alimentos, frequentadores dos bares e das casas de espetáculos, moradores de rua, moradores considerados “tradicionais” do bairro, usuários de drogas, pesquisadores, *skatistas* e visitantes ocasionais dos grandes eventos ali realizados – como Carnaval e cortejos juninos. Debates sobre estes diferentes públicos e seus impactos podem ser vistos nos trabalhos de Miranda (2006); Azevedo (2006); Sanjad *et al.* (2009); Leão (2011); Fernandes (2014); Costa (2017); Costa e Chagas Júnior (2018). Em comum, trazem a reflexão de como morar nos limites de um patrimônio consagrado como a Igreja e Praça do Carmo implica, por oposição, invisibilidade e estigma para as comunidades da antiga zona portuária do entorno, considerada na contemporaneidade “incompatível” com o uso turístico pretendido para o centro histórico de Belém.

Estes sistemas econômicos e políticos do espaço, no argumento de Setha Low (2011), podem adquirir conotações racistas, sexistas e de classe. Segundo a autora, tais conotações podem se manifestarem elementos que limitam o acesso a um determinado lugar, como barreiras físicas, monitoramento e restrição de entrada em espaços que se tornam fechados; ou ainda por elementos estéticos ou simbólicos que comunicam quem é bem-vindo ou não, complementados por adequação de comportamentos pelo *design*.

⁹⁰ Categoria de análise de Magnani (2002) para denominar lugares de encontro, mas também de imprevisto, não se restringindo aos frequentadores do “pedaço”.

⁹¹ Que têm ali espaço para correr, jogar bola, se socializar com os demais moradores do bairro (Azevedo, 2006), participar de oficinas de capoeira e outras atividades promovidas, por exemplo, pelos projetos Ter Ser e Coletivo Aparelho.

Suas comunidades vivem sob constante temor de políticas de reestruturação da orla, fundamentadas na “retomada da visibilidade para o rio”, e “reapropriação cultural do centro histórico e a preservação do seu patrimônio”; pensadas desde a década de 1970, a partir do Plano de Desenvolvimento da Grande Belém, que previa para o local uma orla livre com trapiches para contemplação e circulação (Sanjad *et al.*, 2009: 10).

No centro da vida social e cultural, o conflito e as contradições permeiam toda sociedade, dando-lhe a característica da complexidade. No seu estudo sobre o bairro de Copacabana, no Rio de Janeiro, Gilberto Velho (2013) estabeleceu que a relação entre estratificação social, habitação e ideologia produz situações como a percepção do outro como em posição de inferioridade, por exemplo. Situação semelhante ao que acontece na relação dos moradores da Cidade Velha com sua zona portuária em transformação, em que contrastes são observados no mesmo espaço, onde a cultura material encontrada e a constituição da paisagem são influenciadas pelas forças ideológicas que pretendem lhe conferir uma estratificação e segregação social.

Os espaços projetados na rua ou apropriados por determinados grupos resultam da recriação do ambiente caseiro e familiar no espaço público. O tempo e espaço são articulados assim em um sistema de contrastes, e apenas podem ser sentidos pelas atividades que os ordenam por oposição, “permitindo lembranças ou memórias diferentes em qualidade, sensibilidade e forma de organização”, afirma Damatta (1997: 34).

A antiga zona portuária da Cidade Velha implica uma cosmologia que possui um ordenamento próprio, um elo de conexão com a identidade da terra natal de imigrantes, através do alimento, as relações familiares, visitas, e servindo para, como colocou Hannerz (1997) uma circulação de produtos e pessoas, uma fronteira fluída e híbrida de fluxos e contrafluxos culturais em espaços intersticiais.

Cabe acrescentar aqui que esta “rua”, como categoria oposta à da “casa”, aparece na localidade pesquisada com as denominações de “rua”, “passagem”, “beco”, por vezes associadas à “ponte”, “vila”. “Rua” enquanto conjunto de espaços do domínio público, assim, estabelece fronteiras e interdições nas comunidades. A “rua” enquanto esfera da ação social oposta à “casa” de Damatta (1997) significa nesta zona portuária o plano macro, seria a demarcadora do “pedaço”, a área de influência da comunidade, mais do que via de acesso ou simples “trajeto” para a casa.

Esta perspectiva foi demonstrada por Azevedo (2006); Arruda (2013); Isabelle (2015b; 2015a); e Kunz (2017), em que a esfera de ação ou localização pertencente a um porto, como o Porto do Sal, assume uma “mancha”, tornando-se bem maior do que sua localização geográfica, e passando a identificar ruas próximas, referencial paisagístico, de comércios e serviços. Em uma busca rápida por exemplo, pelo *site* Olx, não raro encontramos apartamentos para alugar na Rua São Boaventura ou no Porto Palmeira como localizados “no Porto do Sal”.

Se a “rua” em si me pareceu inicialmente uma categoria intuitiva, a classificação segundo a “gramática nativa” mostrou que as casas muitas vezes avançam simbólica e materialmente por sobre a rua, em suas expansões, anexos, quintais e pertences das famílias. O fato de terem os assentamentos informais, no caso da comunidade Beiradão e Menino Deus, se constituído a partir de um grupo de famílias e aparentados que, assim como a comunidade do Porto do Sal, tiveram de promover estratégias de fixação no território, ousou dizer que na concepção local a categoria de análise “comunidade” faz parte da esfera do particular, e não da vida na sua esfera pública.

Enquanto a “rua”, “a vila” ou o “beco” são os lugares do “de fora” e do “chegado” ou “amigo da comunidade”; a “comunidade” e a “casa” são os lugares da família consanguínea ou estendida por compadrio, vizinhança e conterraneidade. Eu, por exemplo, mesmo tendo, ao longo de dois anos de trabalho de campo, adentrado para a categoria local de “amiga da comunidade”, somente me foi convidado e permitido conhecer a casa de dois moradores, Seu João e Seu Rodrigo, como abordarei adiante. Por este motivo, optei por agrupar o termo “comunidade” juntamente com a categoria “casa” no capítulo que discorrerei a seguir.

2. A CASA: (RE)CONSTRUÇÕES E INVENTIVIDADES

Partindo da casa enquanto categoria de análise, e levando em consideração a gramática local de classificação entre o espaço da esfera pública e aquele onde se realiza a vida privada, tomei como proposta para este capítulo que “comunidade” faz tanto parte da vida doméstica quanto a “casa”.

Na casa existem os espaços de “arruados”, que são os elementos que “fazem a ponte entre o interior e o exterior – como as janelas, varandas, salas de visitas, cozinhas, entradas de serviços, dependências de empregadas e quintais”, observando-se que no desenho da casa urbana brasileira o uso de áreas sociais da casa são comparáveis às praças e subúrbios da cidade (Damatta, 1997: 52), que na localidade pesquisada são lugares de descanso, encontro, conversa, lazer.

Estas relações que se estabelecem com a cultura material, ou as coisas, são a zona de conforto da arqueologia. Neste sentido, o retorno do interesse pelas coisas como objeto de estudo oferece a oportunidade dos arqueólogos se fazerem ouvir como ciência, em movimento de “dentro para fora”, mais do que apenas apoiar-se em categorias de análise de áreas como a História e Antropologia (Tramasoli, 2017).

Como suporte teórico desta pesquisa, como vimos no capítulo anterior, tenho me utilizado da Arqueologia da Paisagem, a paisagem urbana contemporânea, sua materialidade, propriedades mnemônicas, sensoriais e de afeto. A paisagem, segundo Ana Cristina de Sousa (2005: 295), atua configurando as sociedades, “imprimindo valores, normatizando e influenciando comportamentos, legitimando e naturalizando desigualdades, bem como exprimindo resistências”.

Se eu faço parte desta paisagem contemporânea e urbana, eu também sou o “Outro” na arqueologia. Passei por esta experiência de ser etnografada pelas comunidades, como descrito anteriormente. A aproximação entre sujeito e objeto, e de espaço-tempo pode contribuir no sentido de ver o “Outro”, para além de apenas meu antagônico, mas sobretudo como meu diferente (Tramasoli, 2017).

Faz-se necessário que todos pratiquem um “estranhamento” e arqueólogos devem adotar a perspectiva em que também seja validada a “reflexividade” e “inteligibilidade” do “Outro”, pois evidenciam formas de existência que ultrapassam

nossa postura de predominantemente “abrirmos os olhos⁹²” em campo, mas não o vivenciar em outras formas de cognição. Outras versões desta realidade complexa, como as artísticas, políticas, de eventos de rupturas, nos auxiliam a confrontar intelectual e mesmo emocionalmente o familiar (Tramasoli, 2017).

A etnografia arqueológica, para Castañeda (2008) pode contribuir neste intuito de abrir-se para formas de existência de comunidades, na formulação de seus direitos, na reflexão sobre os usos do passado, para ampliar e questionar noções de pertencimento e de significados do patrimônio cultural. A reflexividade crítica do presente, em que convivem bens patrimoniais ou icônicos com áreas humildes também é defendida por Hamilakis e Anagnostopoulo (2009).

Uma paisagem possui a natureza dupla de ser estruturada por processos socioculturais e principalmente, ao constituir os mesmos, produz e reproduz a cultura humana, tendo ainda a função de contestação do poder político (Sousa, 2007: 295). Na paisagem, o tempo não é linear, com uma sucessão de eventos, mas a Arqueologia pode se entrelaçar às coisas e temporalidades de memórias que trazem narrativas simultâneas, misturadas, superpostas, mesclando os tempos passado e presente, assim como suas evidências estão emaranhadas, por exemplo, em construções de diferentes épocas convivendo nas cidades (Tramasoli, 2017).

Deste modo, se é na comunidade que se encontra o primeiro amparo, que se constrói a nova vida na cidade, se recebe as pessoas mais próximas, é no interstício entre a paisagem, a rua e a comunidade que se manifesta o “meu pedaço”. Pois a comunidade e a casa são espaços de relações “entrecortadas”, de “solidariedades ‘naturais’ de segmentos e classe social” que hierarquizam criando teias de relações de familiares e amigos, em redes institucionalizadas, “instrumentos conscientes e positivamente valorizados de navegação ou estratégia social” (Damatta, 1997: 73-74).

Adentremos a partir de agora as comunidades, com “entre-vistas” nas casas e materialidades resultantes de contínuos movimentos, agências e experiências deste grande laboratório urbano da vida na beira do rio.

⁹² A modernidade, para Tramasoli (2017) significou o predomínio da visão em detrimento dos outros sentidos do corpo, que resultariam em percepções subjetivas, sem validade científica, por exemplo. Perspectiva semelhante a de Hamilakis (2013).

2.1. Baixada: centralidade e periferia na Belém metropolitana

Inicialmente, em sua fase pioneira, Belém teve um crescimento urbano em função dos rios, inclusive no traçado de suas primeiras ruas; no entanto, com o período de penetração da cidade, os ocupantes preferiram as terras centrais, as quais eram também mais favoráveis agricolamente e não se apresentavam tão alagadas e insalubres como as terras costeiras (Moreira, 1966).

Neste sentido, o processo de ocupação urbana em Belém, de acordo com Penteado (1968), historicamente se deu pela ocupação das melhores terras, em sítios de terra firme, pela camada da população com maior poder aquisitivo, enquanto as áreas alagadiças próximas aos rios e igarapés foram ocupadas pela população de baixo poder aquisitivo.

Karol Soares (2008) fez um abrangente estudo sobre as formas de morar do período de maior crescimento econômico de Belém, a época da borracha e defende que as residências sempre participaram de uma estratificação social na cidade, ou seja, suas localizações vêm contribuindo com a representação ou condição social do morador, seja para o socialmente elevado ou degradante – o que complementa as colocações de Penteado (1968).

Mesmo com todo o enriquecimento, as oportunidades e a circulação de dinheiro na Belém que se modernizou com a *Belle Époque*, suas benesses chegaram apenas àqueles residentes em seu núcleo central,

onde haviam sido realizadas novas melhorias e intervenções urbanas, como no caso da viação, telefonia, água encanada, luz elétrica, etc. Serviços urbanos que, em grande parte de caráter privado, eram condizentes com taxas que nem todos poderiam pagar, de modo que apenas as famílias mais abastadas acabavam podendo usufruir dessas novas melhorias (Soares, 2008: 64).

Entre as melhorias, estava a organização do espaço e introdução de um conceito paisagístico urbano diferente de um projeto de cunho regional, como visto no capítulo anterior. A remodelação das praças, por exemplo, ampliou-se ao seu entorno, visto que “casas não seriam mais vistas como simples habitações, mas um dos principais símbolos de modernidade”, o que significou retirar do núcleo central aquelas que não se coadunavam com “a nova estrutura urbana, camuflada pelo discurso de

comprometimento com o bem-estar de todos, visto a falta de higiene e de salubridade encontradas nas casas populares” (Soares, 2008: 70).

Nazaré Sarges (2010) aponta que é na Belém da *Belle Époque* que se iniciou o processo de valorização do bairro da Cidade Velha, pela atração de atividades comerciais. Famílias residentes ali começaram a se transferir para outros pontos onde puderam construir rocinhas⁹³, em localidades dos atuais bairros de Nazaré, Batista Campos e Umarizal, que, por sua vez, empurraram seus habitantes populares para a periferia.

Tratar esteticamente das residências, segundo o pensamento da *Belle Époque*, conciliaria combate à insalubridade e doenças e afastamento das camadas pobres, consideradas moralmente e produtivamente degradadas por culpa de suas casas, que lhes incentivava comportamentos considerados antissociais, como promiscuidade, vícios e ócio. Assim, a modernização urbana foi associada às políticas de saúde que levaram as camadas populares à segregação rumo às áreas periféricas, com pouca urbanização, e em áreas alagáveis, no entorno de matagais. Sua retirada das áreas centrais foi concretizada pela demolição, conduzida pelo poder público, em conjunto com um mercado imobiliário crescente (Soares, 2008).

Contudo, não podemos entender elite e camadas populares como dois núcleos isolados entre si, uniformes interiormente e opostos um ao outro exteriormente. Não devemos pensar que os projetos de reforma urbana constituíam planos criados pelas elites em favor exclusivamente das elites. Não há como dizer que os discursos sobre a “cidade ideal” excluía de seu projeto os pobres da cidade, que compunham a maioria da população cidadina. Tampouco podemos afirmar que a implementação desses projetos significou efetivamente o desaparecimento desses sujeitos do centro da cidade. Ao contrário, os planos de modernização do espaço urbano não só admitiam a inevitabilidade da presença e circulação das camadas mais pobres da população pelos espaços centrais da cidade, como impuseram normas de controle e disciplinarização para os habitantes “em geral” (Furtado, 2015: 45).

A modernização de Belém, ainda segundo Sarges (2010: 150), seguiu o conceito positivista de progresso, antitradicional, mais subordinada “às necessidades econômicas do que aos objetivos práticos, [...] ao atendimento das necessidades básicas da população”. Os fluxos migratórios provocados pela grande seca ocorrida na região nordeste entre as décadas de 1870 e 1880, associadas ao desemprego e

⁹³ Espécie de casa de campo ampla, avarandada, sem forro, de meio terreno, cercada de áreas para plantio de hortaliças e árvores frutíferas, onde viajantes como Wallace, Bates e Agassiz se hospedaram (Cruz, 1973; Sarges, 2010).

pauperização⁹⁴ da população, e caos das finanças públicas após o declínio da economia da borracha, agravaram a questão da habitação e sua distribuição no espaço urbano.

Mesmo com todos os rigorosos preceitos legislativos do poder público desde a época do intendente Antonio Lemos, as casas belenenses nunca deixaram de ter suas características regionais e servirem como documentos importantes” de uma arquitetura que se valeu das tradições construtivas e dos materiais da região, especialmente as casas populares, que mantiveram padrões de simplicidade, adaptabilidade e criatividade⁹⁵, com resquícios de padrões afroindígenas (Soares, 2008).

O período da borracha corresponde a uma divisão da dinâmica econômica e do espaço urbano que Eidorfe Moreira (1966) denominou de fase ribeirinha – primeira fase de crescimento da cidade, até o século XVIII – e parte da fase de penetração no território – de meados do século XVIII ao século XIX. Em sua classificação, a fase seguinte e final seria a da continentalização de Belém, que duraria até o presente. Trindade Júnior (2016) dividiu esta última fase da dinâmica urbana de Eidorfe, fracionando-a no período de metropolização, iniciado na década de 1960, a partir da construção da Rodovia Belém-Brasília.

A fase da evolução urbana iniciada com a abertura da Belém-Brasília, pautada pela integração nacional e pelas correntes migratórias, convergiu em ambiguidades no espaço urbano da cidade, quando sua modernização passou a conviver com o *déficit* habitacional e a favelização, desestruturação de “relações, modos de vida, de hábitos e de valores, enfim, de conteúdos sociais marcados por temporalidades específicas” (Trindade Júnior, 2016: 24).

O autor coloca que ao lado da nova fronteira econômica que Belém passou a vivenciar, novos assentamentos passaram a reconfigurar o espaço urbano, pelo empobrecimento da população e expropriação do trabalhador do meio rural, sem transição para o emprego formal. A ocupação sistemática das baixadas foi a estratégia que esta camada social sem qualificação encontrou para obter meios mínimos de sobrevivência, ocupando inicialmente as áreas periféricas centrais – o que

⁹⁴ Antigas famílias proprietárias das casas aviadoras deslocaram-se para a economia da castanha e madeira (Sarges, 2010).

⁹⁵ Simplicidade, adaptabilidade e criatividade são características que denotam a forma plástica da “arquitetura popular” segundo Weimer (2005), termo usado em preferência ao de “arquitetura vernacular”.

compensava a pouca infraestrutura – e entrando em conflito com os grupos dos autointitulados proprietários das baixadas (Trindade Júnior, 2016).

Eidorfe Moreira (1966) observou, ainda nesse contexto histórico da década de 1960, a Belém que crescia sem um planejamento urbano, através do “improvisado natural” do povo, “espontâneo e descuidado”. Apesar disso, o autor ressaltou que o que tornava Belém a mais tropical das capitais era seu conjunto da obra, mais pela sua “natureza” do que pela sua feição arquitetônica, natureza essa com a dominância de cor e luz, temperatura e umidade, vegetação e água.

A perspectiva de Eidorfe Moreira pode parecer um pouco romântica atualmente, quando Belém é considerada com altos índices de “precariedade habitacional”, aliada às suas “deficiências sanitárias”, se estendendo por toda a área metropolitana locais considerados baixadas, aqueles “precárias e alagáveis, de baixas cotas altimétricas e habitadas por populações pobres”; a baixada é a expressão local de “um tipo de favela recorrente nas várzeas dos rios urbanos da região”, cuja vulnerabilidade aos alagamentos⁹⁶ faz a Região Metropolitana⁹⁷ ter “um dos piores quadros de precariedade dentre as metrópoles brasileiras”, com mais da metade de sua população vivendo nestas áreas (Brandão e Ponte, 2014: 4).

Como sinônimo das baixadas, vemos na literatura sobre Belém o termo “assentamento precário”, que se entende como aquelas “áreas urbanas de ocupação juridicamente irregular⁹⁸, com deficiências de infraestrutura e serviços urbanos e população pobre” (Pinheiro *et al.*, 2016: 189). No caso da Cidade Velha, a área do Beco do Carmo e entorno são consideradas com expressivo número de moradores com baixa ou nenhuma renda, entre 10 a 15% do total do bairro (Lobo e Guimarães, 2013).

A localização das *baixadas* se refere a centralidades econômicas das áreas urbanas, como bairros de classe média e agrupamentos comerciais; situadas a pequenas distâncias relativas destas áreas, as *baixadas* são identificadas

⁹⁶ “Pela proximidade com os cursos d’água locais, as baixadas são, invariavelmente, sujeitas ao fenômeno do alagamento, que representa o mais expressivo tipo de risco ambiental urbano [...] de maior recorrência temporal e abrangência espacial” (Pinheiro *et al.*, 2016: 207).

⁹⁷ Composta pelos municípios de Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Isabel do Pará e Castanhal, tem apenas 65,19% dos domicílios recebendo serviço de água encanada e destes, menos de 10% possui serviço de esgotamento sanitário. Ao mesmo tempo, contam com 40 bacias hidrográficas (Brandão e Ponte, 2014).

⁹⁸ Nos termos da legislação federal de uso e ocupação do solo, ou Código Florestal Brasileiro, ou por estarem em situação de instabilidade frente ao mercado de terras, às atividades exercidas no espaço, ou ao Estado (Pinheiro *et al.*, 2016).

como estratégias de acessibilidade ao mercado de trabalho e ao abastecimento (Pinheiro *et al.*, 2016: 207).

Belém, neste contexto, constitui-se, segundo Maurício Costa (2006), de áreas centrais dotadas de áreas periféricas; assim como outra peculiaridade de sua dinâmica territorial é que áreas periféricas também possuem núcleos centrais – onde estão concentrados os comércios, serviços, e a infraestrutura.

Diante do exposto, o termo “baixada” acabou por adquirir, no espaço urbano amazônico, conotação espacial, social, econômica e cultural, tal qual a “favela”. No entanto, a baixada não está no alto do morro ou apenas na periferia da cidade, ela se manifesta na ocupação das margens dos seus rios e canais urbanos.

2.2. “Endireitar”, “Arrumar” e “Dar um jeito”: adaptações e rupturas

– Tu tá sozinha?

– Tô – respondi ao homem que descansava sentado, visivelmente depois de uma festa. Havia garrafas, latas de cerveja, pratos e copos descartáveis em pequenos “montinhos” varridos juntos, e pendiam de cordas de algodão bandeirinhas e paneiros enfeitados com fitas coloridas.

– Tu não podes andar assim... aqui é como que... área vermelha – ele me alertou. – Já te apresentaram o Vadinho? Vadinho é quem protege... assim que foi com as meninas, elas chegaram, apresentaram pra ele e agora podem andar soltas no Carmo e tudo ali.

Assim foi minha terceira incursão em campo, em uma manhã de domingo, no início de junho de 2017, quando, aproveitando o movimento resultante de uma atividade do Coletivo Aparelho, havia certa movimentação no mercado e na comunidade do Porto do Sal. Alguns dias depois, voltei para a festa junina da comunidade, ocasião em que Dona Graça me apresentou a Vadinho, morador e liderança da comunidade.

Chegando pelo mercado, a primeira comunidade encontrada é a do Porto do Sal. Imediatamente atrás do mercado, há dois bares (Figura 33), o *Point* do Sal – que também funciona como restaurante – e o Bar do Jorge, assunto do capítulo anterior. Funcionou ali a Casa Macapá, e no presente, o antigo comércio foi dividido, cedendo espaço a uma série de pequenos negócios, que se distribuem até a metade da rua, onde há uma área aberta, “no Vadinho”, que serve de espaço cultural da comunidade.

Do espaço cultural, a rua bifurca, para a direita, seguindo o fundo da antiga Casa Macapá, contornado pelo edifício Raimundo Colares, de três pavimentos – e que no térreo possui uma metalúrgica. Na esquerda da bifurcação, a comunidade do Porto do Sal segue em chão cimentado, posteriormente em madeira, com três níveis, avançando sobre o rio. As casas, em alvenaria, madeira ou mistas, quase todas com dois pavimentos, foram construídas de modo cada vez mais próximo, à medida em que se avança na rua, cerrando a vila, sem saída, em uma última casa que avança por cima do rio e se une a outra, pertencente ao Porto Palmeira, onde mora Seu Dora.

A Metalúrgica Gêmeas e casa de Vadinho, são uma das poucas construções de três pavimentos. “No Vadinho” (Figura 17), espaço que a comunidade utiliza, em frente à oficina, há grafites coloridos nas paredes, mesas de trabalho com ferramentas, uma bigorna, estruturas metálicas com toldo, freezer horizontal, canteiros de plantas. O espaço é constantemente rearranjado com os objetos ali depositados ou transitoriamente guardados, que vão desde carrinhos, ferragens, timão e peças de embarcações, bicicletas, roupas estendidas, cadeiras, isopor, churrasqueira, galões e toneis de água, escadas, grades, carrinhos de mão, entre outros materiais, sintetizando em apenas um lugar a maior característica da paisagem pesquisada: o seu constante movimento, fluidez e transformação.

As costas da comunidade Porto do Sal, fronteira com o edifício Colares, têm terreno com chão em terra, coberto de plantas rasteiras, até a margem do rio. As casas da comunidade têm ali seu fundo e quintal. Um muro separava do Porto Brilhante até os aterramentos recentes, e desde o final do ano passado, como visto anteriormente, a família Colares também promoveu um aterramento, derrubando o muro que separava seu edifício do espaço do Porto Brilhante, e construindo um outro muro em tijolo de concreto separando seu terreno e os fundos das casas da comunidade do Porto do Sal.

Na margem do rio, o trapiche do Porto do Sal, em arruinamento (Figura 64), fornece o acesso para as embarcações de vários portes que ficam encostadas para reparos e funciona, segundo moradores, para observação do poente do sol e banho, também para acessar embarcações de conhecidos e parentes, para atravessar o rio e ir para as ilhas, levando alimentos, bebidas e churrasqueira para passar o dia e banharem-se.

De ocupação relativamente recente, as comunidades da localidade pesquisada surgiram mais ou menos no mesmo período, por volta da década de 1970.

A década de 1970 foi marcada pela aceleração do processo de urbanização, configurado por um movimento de periferização urbana que também atingiu o Centro Histórico de Belém, principalmente na área correspondente ao Porto do Sal, cuja dinâmica que atende atividades comerciais voltadas, principalmente, para as populações ribeirinhas, diferencia-se significativamente das atividades desenvolvidas no núcleo central do bairro da Cidade Velha (Brito, 2007: 58).

Segundo reportagem do jornal O Liberal (**Cidade Velha: Porto do Sal continua em total abandono**, 1989), a comunidade do Porto do Sal teria iniciado a ocupação a partir de 1987, a partir da deterioração da ponte original. Com exceção da fachada do mercado, todo o restante do porto, segundo a matéria, teria perdido suas características, inclusive a placa de identificação do período de construção da obra. À época da reportagem, já haviam se instalado no trapiche 60 pessoas e inclusive o barco “Comandante” (Figura 32), na entrada do trapiche, servia, na ocasião da matéria, como residência de uma família de três pessoas.

No relato de Vadinho, esta ocupação teria iniciado entre as décadas de 1970 e 1980. Chegado em Belém ainda criança, Vadinho morava no Jurunas e ia ajudar seu pai, que trabalhava como carpinteiro no Porto Tamandaré, local que ainda possui um estaleiro onde se faz serviços de manutenção. Aprendendo o ofício, Vadinho decidiu abrir seu negócio, no Porto do Sal, primeiramente em um ponto, depois, do outro lado da rua, construiu oficina e residência. Ele disse ter chegado ali para trabalhar com um senhor, e aprendendo o ofício, montou ali sua própria metalurgia, passando a viver na comunidade.

Acho que 70... cheguei pra cá eu tinha o quê? Vinte anos [...] aí eu comecei a trabalhar, fui empregado dum senhor aí, ajudando... aí depois não deu mais certo, resolvi montar o meu negócio mesmo. Aí, graças a Deus, foi levando, e tamo aqui, né? Na luta ainda, ajudando a comunidade, que isso aqui é... é muuuuito difícil, é muito complicado, mas... tamo aqui, entendeu? [...] Cheguei no Porto do Sal, aqui era só ponte. Aqui era uma subida aqui [na área em frente à sua casa, onde estávamos]. A ponte ia emboooooora [em direção ao rio]. Vinha por lá [pelo mercado] aqui [na área de sua casa] tinha uma subida. Aqui dobrava [atrás da Casa Macapá], tudo era ponte, isso aqui. Terminava láaaaaa no final, passando esse barco [Venino Pantoja, de 38,2 metros de comprimento] onde o rapaz tá andando lá [apontando]. Muito bonita a ponte. Tinha um coreto lá na frente... assim, tipo chalé, muito bonito. Na época encostava muito barco aqui... era muito forte, vendiam pirarucu, essas coisas. A Casa Macapá... (Vadinho, Entrevista, 03/11/18).

Quando perguntado se a comunidade já existia quando começou a trabalhar na localidade, Vadinho explicou que a comunidade tinha a metade do tamanho atual. Por ter chegado entre o final dos anos de 1990 e o início desse século, a comunidade era relativamente recente, e mesmo passando por dois episódios de incêndio, não deixou de crescer.

Já tinham começado a invadir já. Não ia nem na metade [do que é hoje]. Ixi... muito, muito... da metade pra cá. Tudo de madeira. Aí foi que pegou fogo. Na época, pegou fogo. Levou quase tudo. Aí depois fizeram outra já. Já avançaram mais. Pegou fogo duas vez. Teve uma mais recente, uns dez anos, oito anos, que teve a última. Só que eu ainda tinha a oficina aqui do lado [lado oposto de onde é hoje]. Só que o fogo chegou até a... primeira, segunda casa, aqui [indicando a segunda casa depois da sua]. Levou tudo isso aí. Ah...foi uma tristeza. Pessoal perder tudo assim. Pessoal já não tinham quase nada. Muito triste. A partir do segundo [fogo] já foi aumentando [a comunidade]. Aumentou bastante. Tá aumentando ainda. Ainda tão fazendo. De vez em quando vão aumentando... vão fazendo pra lá [avançando sobre o rio]. Assim vai. Não foi muito demorado não, depois desse, o primeiro [fogo] demorou uns 4 a 5 anos, já teve o outro. Foi quase um perto do outro, entendeu. Depois disso não, graças à Deus, não teve mais esse acontecimento. Aí tá aí como é que está (Vadinho, Entrevista, 03/11/18).

Quanto ao incêndio, pela sua fala os sinistros parecem ter estimulado o recomeço pelo aumento da comunidade. O último incêndio relatado por Vadinho foi noticiado no portal ORM: “Foram quase duas horas de trabalho intenso de combate ao fogo que consumiu completamente uma vila de casa no Porto do sal [...] tendo iniciado na tarde de domingo”, no dia 15 de outubro de 2006, quando “foram necessários 12 equipes do Corpo de Bombeiro para controlar a situação” (**Incêndio no Porto do Sal já foi controlado, mas famílias perdem tudo**, 2006). O incêndio teria começado e consumido, além das casas, duas embarcações.

Segundo as memórias de Vadinho, a ponte do Porto do Sal se estendia desde o mercado até a sua casa.

O vigamento daqui, da primeira [obra] eu nem fiz vigamento. Eu aproveitei o vigamento do final da ponte. Terminava ali, ó, naquela viga [ainda existem algumas vigas na lateral esquerda da comunidade, uma delas do outro lado de sua casa], a ponte daqui, na época. No começo, né. Não tinha essa ponte de madeira pra lá [a atual extensão da vila]. Era até aqui [na sua casa] a ponte. Vinha do mercado pra cá, só, entendeu? Aí pra cá, tudo era rio [...] quando eu construí a casa, aqui, fiz a fundação, apareceu a escada aqui. Onde era o final da ponte, do porto, mesmo aqui do... do mercado. Bem aqui embaixo ela tinha uma descida, uma rampa, a escada, beem embaixo da minha casa. Apareceu ela.

O vigamento a que se refere é aquele do cais construído na década de 1930 (Figura 13). Algumas vigas ainda podem ser vistas na comunidade. Assim como Vadinho aproveitou estruturas da antiga ponte, como as pilastras e a escada, é possível que a Casa Macapá tenha também se utilizado de algumas estruturas, pois as pilastras ainda existentes estão todas de um mesmo lado da comunidade. A outra escada que havia na ponte, mais próxima do mercado, para embarque na maré cheia, também desapareceu.

No Porto do Sal, a antiga ponte se tornou, portanto, a rua da comunidade, tendo assim o trapiche mudado de lugar ao menos duas vezes. De acordo com as fontes documentais, as atividades do Porto do Sal funcionaram por um período no trapiche aos fundos do edifício Colares (Figuras 62 e 63) e mais recentemente passou a funcionar em outro trapiche, nos quintais e área de uso comum das comunidades.

A respeito dos barcos que estavam fundeados na beira, Vadinho comentou que pertencem aos moradores da própria comunidade do Porto do Sal, visto que usam a beira, o trapiche e o terreno de uso comum como parte de suas casas.

Esses barcos são pra consertar. Às vezes o pessoal não dão... não consigam, vai se acabando, entendeu? Muitos... não sei se já viu que tem uns ali [na beira] que tá se acabando lá. O pessoal largo aí pra ajeitar, aí não ajeitam (Vadinho, Entrevista, 03/11/18).

Além dos barcos e do trapiche, os usos do espaço conquistado por aterramento promovido pelos moradores do Porto do Sal incluem varais, quintais, lavanderias, puxadinhos. Para entender melhor a relação da comunidade com o que é seu “pedaço”, pedi então que Vadinho imaginasse que eu meu esposo, que me acompanhava no momento da entrevista, não conhecêssemos a comunidade. Pedi que nos explicasse como é, o que tem no Porto do Sal, que Vadinho desenhasse a comunidade. Ele, assim como os outros dois interlocutores entrevistados, optou que eu mesma fizesse o desenho, de acordo com suas explicações (Figura 28).

Deixa eu te começar contar... o Porto do Sal a gente chega... a referência é o mercado, né... chega no Mercado do Porto do Sal, “onde é o Mercado do Porto do Sal?” do mercado, “você quer conhecer o Porto do Sal? A vila Porto do Sal? A vila Malvina, como é conhecido... você quer ir ver alguma coisa? Veio fazer algum serviço de oficina, um conserto de máquina de açai... ou um veleiro?” Tem muita gente que trabalha com veleiro aqui... e “você pode seguir direto” (Vadinho, Entrevista, 03/11/18).

Percebe-se que a “mancha” ou grande referência sempre é o mercado, e o conjunto de oficinas que trabalham com embarcações ou bateadeiras de açai, diretamente dependentes do acesso e circulação na beira do rio. A comunidade do Porto do Sal, segundo sua estimativa, tem cerca de 20 casas; se considerarmos que cada uma abriga uma família de 5 pessoas, temos vivendo na comunidade cerca de 100 pessoas.

Vadinho faz benfeitorias na comunidade e está sempre sendo demandado, seja pela atenção com as crianças, pelos projetos do Coletivo Aparelho e Ter Ser, seja pelas comemorações dos adultos. Tendo acompanhado a história e o crescimento da comunidade, Vadinho relatou que no início o espaço era desorganizado, não havia uma preocupação com o lixo, e a criminalidade estava associada às drogas. A cada evento promovido neste espaço cultural em frente à sua casa e oficina, Vadinho foi “mandando ajeitar” o trajeto da rua desde o mercado, assim como a comunidade frequentemente foi “arrumando” a rua, suas casas e quintais com capinação, limpeza, “jogando cimento” (Figuras 36 e 47), plantio de vegetação, entre outras melhorias.

O Porto do Sal é... é... é bom, é bom de morar, entendeu, é tranquilo. Já foi muito difícil aqui, entendeu? Em relação à... à droga, essas coisa, entendeu? [...] Mas... mas é muito bom de morar aqui. Muito tranquilo, entendeu? Até porque eu conheço muita gente... criança... a gente ajuda muito... depois que eu vim morar pra cá, eu procurei melhorar as coisa aqui, entendeu? Ajeitar, organizar... isso aqui era muito desorganizado, era lixão, era tudo... as pessoas... o que eles queriam era isso... quanto mais ruim pra eles aqui, era melhor, pra eles esconderem as drogas, assim... entendeu? a gente vai... não vai chegar de primeira, a gente vai... devagar, entendeu? Vai levando devagar, vai tirando devagar as coisas... taí né? Hoje em dia tá melhor, tranquilo, você não... aqui ninguém mexe com ninguém... ninguém rouba ninguém... antigamente ninguém podia entrar pra cá que... as pessoas... tinha muito onda de assalto, roubo... hoje em dia é mais falado, mas não é o que acontece (Vadinho, Entrevista, 03/11/18).

Sua fala demonstra a esperança daqueles que vivem na localidade, que, às suas custas e esforço da coletividade foram melhorando as condições do espaço para que pudesse abrigar suas famílias com o mínimo de dignidade possível. Na ocasião da entrevista, a comunidade havia criado canteiros com plantas, tendas, para abrigar as atividades da escolinha do projeto Ter Ser. E uma intervenção estava sendo planejada para melhoria dos quintais, transformando-os em um parquinho infantil.

Quanto ao Beco do Carmo, este também teve sua ocupação “iniciada em meados da década de 1970, com migrantes da região do Baixo Tocantins [...] que

ocuparam uma área abandonada pela empresa de navegação Rodomar” (Sanjad *et al.*, 2009: 8).

Nas memórias de Seu Adalberto (Entrevista, 27/11/18), da família Leão, proprietária de algumas construções do Beco do Carmo e parte da ponte do Beiradão, a área contava com apenas três casas, do Seu Artur, do seu cunhado e de sua irmã, além de suas oficinas – pelas Figuras 37 e 38, fontes documentais, há indicação que possivelmente até a década de 1960⁹⁹. A empresa de navegação Boa Esperança comprou as propriedades do Seu Artur, vendendo depois para a empresa de navegação Rodomar, que manteve as casas e ali colocou um vigilante. Como pagamento de um débito, a Rodomar vendeu para o Banco do Brasil e este posteriormente vendeu para a prefeitura. As ocupações, segundo sua memória, teriam acontecido mais ou menos ao mesmo tempo, na primeira metade da década de 1980. Nos anos 2000, quando adquirida a área pela prefeitura, todos os moradores foram despejados:

quando a prefeitura comprou, a prefeitura colocou eles pra fora. Colocou eles pra fora. Tava tudo limpo. Tinha até vigia. Depois começaram a invadir [...] começaram a invadir tudinho. Ali deve ter umas... umas 1.000 casas. Tem até prédio lá! Mas aquilo ali é da prefeitura [...] estão até hoje lá. Aí eles vieram encostando: tem o Bené, tem a ponte, aquela do lado dali tudo é invasão (Seu Adalberto, Entrevista, 27/11/18).

Perguntado se as ocupações começaram então pela comunidade Menino Jesus, que foi “encostando” no trapiche Beiradão, Seu Adalberto explicou:

Até ali é nosso. Alugado pra Arapari. O resto é invadido. E é da prefeitura. [...] Do Paysandu, vem, vem, vem, tem o Jamaica, vem dois boxes, tem o poste, vem, aí tem aquela ponte [do Beiradão]. E na ponte tem dois negócios de oficina. Até ali é nosso. Dagora, passou pra aquele lado, tudo é invasão. São 45 metros de frente por 206 [metros de comprimento] eles invadiram tudinho (Seu Adalberto, Entrevista, 27/11/18).

A área atual de propriedade da família Leão foi dividida entre Seu Adalberto e seus irmãos, e compreende atualmente o bar do Jamaica, as oficinas da entrada do Porto Beiradão, e a ponte restante¹⁰⁰ tem parte alugada para a empresa de navegação Arapari e outra parte para o Porto Vasconcelos. O lado esquerdo da ponte do Beiradão

⁹⁹ Havia poucas construções no Beco do Carmo até a década de 1960. Na década seguinte, fontes fotográficas (Figura 39) mostram um início de ocupação do beco, e a praia ainda estava evidente, sem aterramentos.

¹⁰⁰ A outra ponte era o Porto São Jorge, atualmente em ruínas, localizada atrás do Bar do Jamaica.

seria todo resultado das ocupações. Seu Adalberto contou que no início tentaram demarcar, fizeram outra ponte substituindo a antiga, chamaram polícia e conseguiram impedir a ocupação do Beiradão, porém depois que alugaram tudo para empresa Arapari não foi mais possível conter a instalação das famílias.

Importante ressaltar, assim, que os moradores consideram a “beira da rua” do Beco do Carmo como uma comunidade mais ou menos autônoma, compreendendo toda a extensão da rua, desde a Igreja do Carmo, até o Mercado do Porto do Sal. E há as comunidades dos moradores da “baixada”, ou seja, as áreas conquistadas por aterramento desde a “beira do rio” até a “beira da rua”, que correspondem às comunidades Menino Jesus (Figuras 41 a 43) e Beiradão (Figura 40).

No Porto Beiradão, pela especificidade do aterramento que lhe conferiu uma espécie de rua subterrânea¹⁰¹, as casas mais próximas do antigo cais, até a curvatura bastante inclinada da ponte, adquiriram dois pavimentos. Ao final, a “rua”, que na verdade é o trapiche do Beiradão, bifurca em três, e se nota do lado esquerdo, casas com dois pavimentos, com pinturas mais recentes e coloridas (Figura 72); no meio, o acesso à oficina da empresa Arapari é fechado por uma cerca em madeira; e do lado direito funciona um posto também alugado para a Arapari, com a mesma entrada da oficina, se estendendo até a grade do Porto Paysandu (Figura 74).

Espaço observado somente no porto Beiradão, as casas da porção anterior da ponte desenvolveram um andar térreo subterrâneo (Figura 50). Seu João (Conversa Informal 10/06/17), aparentado dos primeiros ocupantes, como apresentado anteriormente, relatou que assim a casa se divide em duas, usada de acordo com a estação do ano: no inverno, a “casa de cima”, para ver-se livre de animais peçonhentos trazidos pelas águas; e no verão, a “casa de baixo”, mais fresca, já que a maioria das residências é de pé direito bem baixo e telhados de fibrocimento, esquentando bastante nesta época do ano. Algumas das casas, porém, têm andares independentes, com aparentados habitando na “casa de cima” (genitores) e na “casa

¹⁰¹ Na Cidade Velha, enquanto as imediações do antigo Piri estão na parte mais baixa da cidade, o largo do Carmo está situado em uma de suas partes mais altas. Entre a confluência da Trav. Dom Bosco com o Beco do Carmo, e ao encontro das águas do Rio Guamá, está uma das diferenças mais abruptas da cidade: a primeira, com cota de 7,5 a 8 metros, e a segunda, com cota de 2 a 2,5 metros (Penteado, 1968). Tal diferença é bastante evidente quando se acessa o Beco do Carmo. O declive da rua é acentuado de tal sorte que as comunidades que ali se instalaram e promoveram seu aterramento acabaram por criar uma área de terra que fez desaparecer o antigo cais e cujo desnível propiciou a existência de um andar subterrâneo no antigo Porto Beiradão.

de baixo” (filhos, ou netos) ou ainda arranjos multifamiliares, quando um dos pavimentos é alugado a terceiros.

O Beco do Carmo todo, segundo narrativa de Seu Adalberto, seria em quase sua totalidade da prefeitura de Belém. Se o Beco do Carmo, porém, é considerado uma comunidade em si, dos moradores da “beira da rua”, aqueles residentes no Beiradão e na Menino Jesus são, neste sentido, comunidades independentes. A Menino Jesus começou com estruturas de palafitas, avançando sobre o rio, mais ou menos a partir da metade do Beco do Carmo, onde terminam as propriedades da família Leão, de acordo com a falada Seu Adalberto.

Logo, entre o Porto Beiradão e o muro do Porto Vasconcelos, uma família ocupou, portanto, não apenas parte da ponte do primeiro porto, como também aterrou uma antiga área de aningal, criando esta comunidade que chamam de Menino Jesus. A comunidade, atualmente, tem acesso tanto pelo Porto Beiradão quanto por uma estreita passagem no Beco do Carmo.

A comunidade Menino Jesus, segundo Seu João (Conversa Informal, 14/04/18), morador considerado da “velha guarda” do Porto Beiradão, é formada quase completamente por familiares seus. Seu João contou que veio morar na Menino Jesus à princípio e somente um tempo depois seu sogro lhe concedeu o terreno onde construiu sua residência atual, transferindo-se para o lado esquerdo do Porto Beiradão. Há, no entanto, alguns moradores que não são seus parentes, como a família de Seu Rodrigo, migrante do município de Moju e casado com Dona Maria, vinda do estado do Maranhão.

Esta comunidade foi ocupada inicialmente por Seu Domingos, que trabalhou como vigilante no Porto Beiradão – sogro de Seu João. O processo de ocupação do espaço foi conflituoso, de acordo com Seu Bené (Conversa Informal, 07/12/17), morador e dono de um restaurante neste porto. Seu Bené conta que a área de aningal era fechada por um muro, para evitar as ocupações, estratégia que obviamente não funcionou, pois a família do próprio vigilante, quem deveria resguardá-la de possíveis ocupações, foi a primeira a se estabelecer nas imediações da ponte.

A comunidade é de grande porte, possivelmente a maior de todas na localidade, possui uma bifurcação e não chega até a beira do rio; parte da beira está ocupada por uma grande oficina de conserto de redes e equipamentos de pesca, com

entrada pelo Porto Beiradão e alugada pela família Leão para o Porto Vasconcelos, com o qual a comunidade Menino Jesus faz fronteira, dividida por um muro.

De modo geral, moradores e trabalhadores reconhecem um sistema de divisão de duas ou cinco comunidades. Duas comunidades quando se referem, à grosso modo, como “Beco do Carmo” e “Porto do Sal”, sendo estas as referências acionadas para “pessoas de fora” ou quem não tem familiaridade com suas divisões internas. Cinco comunidades quando se referem ao sistema de divisão “Beco do Carmo”, “Beiradão”, “Menino Jesus”, “Porto do Sal” e “Palmeiraço”. Há, ainda, subdivisões dentro das comunidades, em “becos” com nomenclaturas próprias.

Em sua grande maioria, as casas da localidade pesquisada são construções em madeira. Uma parte tem o piso suspenso do chão, sobretudo as que se encontram sobre as águas, que são do tipo palafitas. Há trechos, no entanto, onde os pisos são altos – às vezes com um degrau para acesso desde a rua – indicando áreas que foram alagadas no passado e que foram posteriormente aterradas, como foi o caso da comunidade Menino Jesus. Algumas das famílias optaram em fazer casas mistas com partes em alvenaria, em especial no pavimento térreo ou no local dos banheiros.

Tomando como suporte a comunicação do ambiente e suas edificações sobre nossos sentimentos (Lengen, 2008), que criam uma imagem ambiental (Lynch, 1997), posso afirmar aqui que não há uma unidade na volumetria de construções desta paisagem. O tamanho das construções, com diferentes alturas e volumes, e sua complexidade de formas criam sensações ora de fobia pela baixa¹⁰² ou alta¹⁰³ luminosidade, ora de surpresa e contraste¹⁰⁴, algumas vezes parecendo uma paisagem caótica, tamanhas as informações visuais, olfativas, sonoras e de texturas que desafiam nossos sentidos e percepções.

É uma paisagem que oferece um misto de ruídos, calor, umidade, deposições no chão¹⁰⁵, sobreposições de construções, cheiros de alimento no fogo, água servida caindo das casas, solda em metal, roupas balançando em varais, tecnobrega. À medida em que nos aproximamos da beira, entramos em contato com o frescor do vento, movimento de carga e descarga nos portos, a maré, o *frenesi* de embarcações

¹⁰² Nas partes mais adensadas da comunidade Menino Jesus, por exemplo (Figura 48).

¹⁰³ Como nos Portos Brilhante e Palmeira (Figuras 80 e 82).

¹⁰⁴ Pela existência da Igreja do Carmo, do mercado, e de três edifícios (Figura 54).

¹⁰⁵ De plásticos, papéis, entulhos, madeira, materiais de construção, metal, etc.

cruzando o rio, o cheiro da lama da praia e de madeiras banhadas pela água do rio, onde disputam espaço com materiais descartados¹⁰⁶.

As casas em geral são estreitas, o que frequentemente resulta em um segundo pavimento. No Beco do Carmo, quase todas as casas possuem esta configuração. A Menino Jesus é também quase toda composta de residências de dois e até três pavimentos nas laterais da comunidade – em sua maioria de madeira – e casas ao centro mais modestas, de apenas um pavimento (Figura 49).

Cada espaço parece ser precioso¹⁰⁷, pois aproveita-se o terreno em sua totalidade, em geral com casas geminadas ou com poucos centímetros dividindo umas das outras. Ocorre ainda intervalos um pouco maiores entre as casas, que servem de novas ruas ou passagens – cerradas por portas – entre as casas “da frente da rua” e “as de fundo”, formando pequenos aglomerados, em geral “puxadinhos” de familiares e agregados aparentados ou conterrâneos.

Algumas casas de madeira possuem varanda, sacadas (Figura 48). Outras possuem pátios. Muitas famílias usam a via de circulação como pátio e extensões das casas. As sacadas, varandas e pátios são espaços de transição, fronteira do público e privado e o primeiro local de socialização, haja vista terem função de receber, descansar, contemplar; local coberto para secar roupas; armazenamento de coisas diversas¹⁰⁸; colocação de itens de alimentação suspensos¹⁰⁹; pátios podem servir inclusive de jirau¹¹⁰ e local para armazenamento de água em toneis e baldes, assim como varandas e pátios comumente também se tornam lavanderias.

Nem todos os pátios e varandas recebem luz solar direta. A densidade de casas, aliás, é tamanha, que varandas e telhados vizinhos de frente, em certos trechos da rua, chegam quase a se tocar, criando ambientes de sombras densas e atmosfera

¹⁰⁶ Eletrodomésticos velhos, redes de pesca, garrafas plásticas, eletrônicos, brinquedos, etc. Seu Manoel, encarregado de uma embarcação, por exemplo, encontrou uma antiga máquina de costura da marca Singer na praia (Figura 84). Caberia futuramente uma garbologia, ramo da arqueologia que estuda resíduos descartados por uma sociedade.

¹⁰⁷ “A expansão morfológica das *baixadas* em geral ocorre de modo ramificado, mas não necessariamente a partir de um ponto central; assemelha-se mais a um desenho rizomático” (Pinheiro *et al.*, 2016: 207).

¹⁰⁸ Tais como materiais de construção, bicicletas, carrinhos, lavadoras de roupas, churrasqueiras, cadeiras plásticas, isopor, entre outros.

¹⁰⁹ Pude observar cuias, peixe salgado, garrafas de pimenta e de tucupi, que ficam expostos ao sol para secar ou apurar seu sabor.

¹¹⁰ Espécie de pia externa à casa, com madeira na sua armação ou totalidade, torneira com água encanada e despejo diretamente no solo ou na água.

abafada e úmida. Neste sentido, os mais privilegiados são os moradores cujas casas são de frente para o rio ou fundos para a beira, com ventilação e iluminação regulares.

O conforto térmico, definido como um “estado de espírito” entrelaçado com a percepção/sensação de satisfação ambiental de uma pessoa, tem no tipo de cobertura do solo, densidade demográfica, morfologia urbana, tráfego de veículos e materiais empregados nas construções alguns dos seus elementos decisivos (Silva Júnior *et al.*, 2013). Nas áreas centrais de Belém, com maiores índices de urbanização, esta sensação de arejamento e circulação do vento pela proximidade do rio, uma verticalização menor por restrições de gabarito¹¹¹ e a presença de vegetação nas praças podem fazer diferença para a sensação de conforto térmico.

Há de se ressaltar que as ruas que fazem fronteira com o rio, em confluência com a baía, em bairros como a Cidade Velha, se beneficiam no período vespertino com os ventos do Marajó, e à noite com o vento “terral”, tornando o local menos abafado e quente (Penteado, 1968).

Diante do adensamento das casas, as soluções criadas para secar roupas são o varal externo¹¹², o jirau, o guarda corpo, a grade, o cercado; e incluem o uso das sacadas, varandas, pátios e a própria rua – seja contígua à casa ou não. Na figura 75¹¹³, o rio serve de quintal à casa, que tem por moldura o varal de roupas.

Os “terrenos” das casas, neste sentido, consideram suas extensões, no espaço aéreo, no subterrâneo, na rua e particularmente na beira e na praia. Como espaço aéreo, existem as sacadas, que projetam-se chegando até bem próximas aos vizinhos; extensões ou “puxadinhos” abertos de cozinhas; depósitos de material de construção – tubulações, ripas, tábuas – sob o telhado, caixas d’água, antenas de televisão.

A rua é extensão da casa quando utilizada como pátio, depósito dos pertences das famílias e das oficinas, lavanderia e varal. Outra extensão comum às casas é a beira, usada como varanda, quintal, depósito, lavanderia, varal, fogareiro e local de descarte. Podemos encontrar nas comunidades criação de animais, como porcos, em anexos às casas. Observei ainda em três ou quatro casas, temperos e plantas, como espadas-de-são-jorge, e comigo-ninguém-pode.

¹¹¹ Determinadas pela proteção do bairro enquanto patrimônio.

¹¹² Em corda, varal de teto, varal plástico com prendedores ou cabos de vassouras.

¹¹³ A imagem foi contemplada pelo Prêmio SESC de Fotografia 2019, em que todos os inscritos tiveram suas imagens publicadas em um álbum artesanal.

Por fim, a praia deposita materiais das famílias ou fornece madeira e outros elementos descartados, que são reutilizados¹¹⁴. É no espaço da praia em que a embarcação da família fica fundeada.

As casas totalmente em alvenaria são poucas e destacam-se na paisagem das comunidades. As construções de tijolo são em sua maior parte edifícios. Existem três deles e todos são de três pavimentos (Figuras 51 e 54). Um localizado no Beco do Carmo, pertencente a uma mesma família, foi construído em sistema de mutirão e possui varandas posteriores, com vista para o rio e o Porto Brilhante. O segundo, na divisa entre o Beco do Carmo e o Porto do Sal, chama-se Raimundo Colares e funciona na “beira da rua” como prédio de quitinetes, depósito, espaço comercial e nos fundos, na “beira do rio”, há uma oficina de metalurgia. O terceiro edifício, no Porto Palmeira, é residencial e comercial.

Percebi nestes dois anos de incursões em campo que os “chegados” ou “amigos da comunidade” podem visita-las – mas adentrar suas casas é algo de foro mais íntimo. A casa de Seu Rodrigo, da comunidade Menino Jesus, e a de Seu João do Beiradão, quem me apresentou ao primeiro interlocutor, foram as únicas para as quais eu fui convidada a entrar.

Seu Rodrigo, carpinteiro¹¹⁵ empregado em uma empresa privada, contou que quando chegou na comunidade, comprou sua casa por cerca de R\$ 12 mil¹¹⁶. Ele me explicou que não se pode simplesmente fazer uma casa de alvenaria, devido ao terreno e estrutura da casa, pois “é tudo oco por baixo”, tendo sua residência um metro de longarina. Então a construiu em madeira, pequena, de dois pavimentos¹¹⁷: no inferior, há dois compartimentos, com banheiro e cozinha; na parte superior, entrevi um quarto. A casa tinha apenas as coisas mais necessárias: a mesa, cadeiras, panelas penduradas na parede, o fogão, a geladeira, e um aparelho de som.

A casa de Seu João também seria de igual modo simples, se não fosse a particularidade de ter um andar “de cima” e um “andar de baixo”, como explicado

¹¹⁴ Quando perguntado se as comunidades aproveitavam as madeiras e materiais descartados na praia pela empresa Arapari, Seu Adalberto (Entrevista, 27/11/18) confirmou: “É, o... Arapari é uma empresa de 30 anos, né... sabe que ser humano é fogo, né, eles levam tudo, o que encontrar, eles vão levando”.

¹¹⁵ “Só é pescador, acho que o único que não é só é eu mesmo” (Seu Rodrigo, Conversa Informal, 14/04/18).

¹¹⁶ Valor que podemos considerar relativamente acessível para uma moradia no centro, que vem passando por pressão imobiliária e turística.

¹¹⁷ Para Elisa Kunz (2017), o tamanho das casas teria, entre suas motivações, a escassez de recursos, o entendimento de que são apenas um abrigo para dormir, a divisão entre as famílias; deste modo, andares e cores diferentes marcariam o território de diferentes núcleos familiares.

anteriormente. Ele foi “ajeitando” com areia e cimento, ao mesmo tempo que ia morando, por um ano, logo que chegou no Beiradão. Com dois anos sua casa teria começado a apresentar rachaduras; Seu João, percebendo que a casa ia desabar, “esbandalhou” e “fez outro trabalho” diferente de construção.

Bati bem, joguei bastante aterro de novo, e aí eu fiz de concreto, o piso, e joguei uma lajota por cima [...] só que eu na época perdi uma filha minha de 13 anos, ela pegou uma doença de rato, que tem muito rato aqui, aí eu peguei, eu mesmo fiz essa alvenaria aqui, eu acerquei tudinho de alvenaria, justamente com medo do rato (Seu João, Conversa Informal, 14/04/18).

Porém, Seu João disse que somente com o reboco o rato não sobe na parede da casa, “porque chega certa altura, ele escorrega”. E seu sonho é “ajeitar”, “jogar uma laje” e deixar para filhos e netos. Sua casa também possui poucos móveis. Conheci o andar “de baixo”, de alvenaria, um grande compartimento com banheiro, que servia de cozinha e quarto para a família. Lembro de ter visto a mesa com bancos, redes, roupas penduradas em um varal, fogão e geladeira, e algumas outras poucas coisas.

No relato de ambos percebe-se a prática de experimentação do ambiente em que se instalaram, por tentativa-erro, ou pela criatividade de uma “arquitetura sem arquitetos” das casas populares, que sempre existiram entre as classes menos favorecidas da sociedade (Weimer, 2005).

Embarcações, nesta paisagem, além do trabalho, também se tornaram uma via alternativa de residência. Ali vivem vigilantes dos portos, trabalhadores do mar – como pescadores, carpinteiros navais, encarregados – e pessoas ou famílias em situação de rua, como é o caso de Surubim, citado anteriormente. Este fato já havia sido registrado em um jornal na década de 1980, como nos mostra a Figura 32.

Seu Manoel (Conversa Informal, 10/03/18), um destes trabalhadores do mar, coordena o cotidiano de uma embarcação parada na praia para manutenção, e diz que “bom mesmo é quando está [o barco] em movimento”, referindo-se à vida nas águas, que lhe agrada mais do que a vida “em terra”, quando a embarcação assume as funções de casa e trabalho. Sua família vive em outro bairro, distante dali, e o visita aos finais de semana, quando aproveitam para tomar sol e banho, apreciar o final de tarde e o vento. A embarcação em que trabalha, Venino Pantoja, de três pavimentos e a maior do estado, segundo placa afixada na mesma, proporciona uma vista privilegiada tanto das comunidades quanto do rio. É uma experiência muito agradável

estar em uma embarcação deste porte, pois a ventilação é constante e há certa privacidade: quase o “melhor” dos dois mundos, no caso, o mundo das águas e o mundo da terra.

Seu Dora (Conversa Informal, 02/04/17) foi outro trabalhador que conheci nas comunidades, e que morou por cerca de três anos em uma embarcação. Ele é vigilante do Porto Palmeira e preferia a embarcação de três pavimentos fundeada do que a casa ali mesmo, na beira, porque ali no barco, onde conversei com ele, “ele tinha tudo”: segundo o interlocutor, “pega um peixe, compra um açaí. Tá feito”. Com o tempo e as idas em campo, percebi que a embarcação fora retirada do porto e Seu Dora passou a viver “em terra”, na sua casa que faz fronteira entre o Porto Palmeira e a comunidade do Porto do Sal.

A prática do uso das embarcações parece ser usual entre moradores de várzea, quando o rio sobe demais e não conseguem levantar suficientemente o piso de suas casas, restando-lhes ocupar o barco como moradia. Mas a moradia também pode se transformar flutuante. Um caso registrado em 09 de maio de 1951 (Figura 31), de uma história de amor entre dois jovens, sendo um deles Manoel Maria dos Santos, que havia sido do Exército, e se tornara inválido, noticiou que sua família, despejada de sua barraca nos terrenos de uma serraria em Icoaraci, viu-se sem alternativa e construiu uma casa, “pobre, bem pobre,” flutuante como a “do jacaré”, vivendo de porto em porto, e que naquela ocasião estava encalhada no Porto do Sal (**Uma figura novelesca a invadir os quadros da vida real**, 1951).

2.3. A rampa, o muro e as agências da *beirabilidade*

A questão dos assentamentos precários tem, não somente na região metropolitana de Belém, mas no país, sua constituição predominante como forma de urbanização, o que tem contribuído para a “segregação, pobreza, isolamento e forte desigualdade socioespacial” (Pinheiro *et al.*, 2016: 193). Historicamente, neste contexto, a água vem sendo tratada no Brasil pela política de saneamento, através de uma abordagem técnica, com uso dos rios predominantemente para despejo de esgotos. O Marco Regulatório do Saneamento é recente, datando de 2007, e cabe aos membros da Federação elaborarem planos de enfrentamento; Belém no entanto tem deixado de apropriar-se dos regimes hidrológico e de bacias existentes, mantendo

a precariedade pela solução de urbanização apresentada, com grandes remoções e obras sanitárias (Brandão e Ponte, 2014).

Nas comunidades, as casas são, do ponto de vista de uma tecnologia social, um dos elementos mais significativos da localidade, pois demonstram as formas de morar empreendidas por homens e mulheres amazônicos durante o processo de ocupação da antiga zona portuária de Belém. Elisa Kunz (2017) encontrou na localidade diálogos com a paisagem insular amazônica e a concepção criativa de suas arquiteturas de identidade ribeirinha, em casas, objetos, ornamentações e o espaço portuário em si; combinações cromáticas de contraste que formam uma paisagem híbrida mesclando a Cidade Velha com o *habitat* ribeirinho.

É percebida a característica rudimentar nessa atitude “poético-estetizante”, um aspecto próximo a gambiarra, conferindo uma estrutura formal com emendas aparentes e materiais emprestados de outros locais: pedaços de madeira reaproveitados, pregos martelados, ferros enferrujados, arame remendado, são materiais em frequente utilização (Kunz, 2017: 93).

Seus empreendimentos remetem à movimentos de adaptação e resiliências, que significam ocupação, construções, experimentações, modificações, reutilizações, constantes manutenções, ou “arrumar” e “ajeitar” em termos locais, que me parecem esforços não-lineares (sem começo-meio-fim) e em constante fluxo, como os aterros que foram um dos temas do capítulo anterior.

Habitadas densamente, com edificações contíguas da população sem alternativa habitacional, estas áreas sensíveis, com variadas formas de ocupação, necessitam de uma diferente proposta de “articulação entre desenho urbano criativo”, que seja “capaz de manter densidades econômicas, ocupação compacta (acompanhada de pacotes de legislação urbanística específicos para Zonas Especiais de Interesse Social)” com a respectiva “implantação de redes e sistemas de infraestrutura urbana” viáveis para cada porção de seu território, a exemplo das áreas centrais (Brandão e Ponte, 2014: 13).

O padrão de intervenções urbanísticas, contudo, é padronizado desde a década de 1970, e prevê preferencialmente a erradicação de palafitas, criação de conjunto habitacionais em alvenaria, e vias pavimentadas. As experiências de remanejamento, por sua vez, por intervenções nestas áreas alagáveis têm demonstrado que as novas moradias provocam aumento de custos no orçamento familiar e tempo para deslocamento casa-trabalho, maior impacto econômico nos

gastos com alimentação, prestações da casa, dos serviços públicos e de infraestrutura, isolamento, dissolução de relações de bairro e vizinhança, e diminuição da demanda por serviços prestados pela família como forma de renda – elementos essenciais à reprodução social destes grupos sociais, que muitas vezes acabam voltando a ocupar locais semelhantes às suas condições anteriores. E alguns destes espaços urbanizados acabam por se tornar elitizados (Pinheiro *et al.*, 2016).

Atendendo aos princípios da Agenda 21, pensar em uma sustentabilidade aplicável à dinâmica das cidades seria aliar técnica e política pública que considerassem recursos, destinação adequada de resíduos, cidadania e qualidade de vida sociocultural e ambiental. Esta postura tem repercussão, por exemplo, em assentamentos de baixa renda, que pedem soluções multilaterais que levem em conta heranças culturais e valorização das formas de uso e ocupação de seus habitantes em seus padrões geométricos. Valores e heranças estas que na região amazônica tomam corpo na arquitetura das palafitas, de conhecimento tradicional e recursos locais, e padrão básico com “volumetria retangular e telhado de uma e duas águas, chegando a alguns casos até 4 águas” e circulação linear entre os ambientes (Menezes *et al.*, 2012:7).

Pesquisas sobre o grupo social de “ribeirinhos urbanos”, neste contexto, podem se tornar significativas para a compreensão de suas dinâmicas socioespaciais, econômicas e culturais, e auxiliar o desenvolvimento de outras estratégias urbanas para as políticas públicas de saneamento, habitação, meio ambiente, segurança, mobilidade, educação, trabalho, emprego e renda, lazer e turismo.

Marcos Alexandre Silva (2006), por exemplo, pesquisou sobre os grupos sociais ribeirinhos do Porto da Palha. Para este autor, viver na margem significa uma relação socioespacial com o território, em que sociabilidades são permeadas pela duração no tempo, de encontro de grupos étnico-culturais, que se agregam em comunidades em prol da sobrevivência, trocas e construção de suas identidades.

A orla de Belém como o novo *waterfront* do momento foi o tema de Silva e Peixoto (2015: 683), que pesquisaram portos da Estrada Nova, em seu processo de gentrificação e resistência popular, enfatizando que neles “desdobra-se toda uma vida cultural” de contato com a população das ilhas da parte sul¹¹⁸ de Belém e do interior. Os autores observaram que trabalhadores e usuários dos portos parecem não ser

¹¹⁸ Como as ilhas de Maracujá, Patos, Jussara, Papagaios e Combu (Silva e Peixoto, 2015).

dignos, para o poder público, de estar ou frequentar as “janelas para o rio”, sendo que no presente estes espaços dos portos desempenham funções essenciais, primeiramente como portos públicos, acrescidos da comercialização de mercadorias, sociabilidades, enfim, a materialização de experiências de vida, servindo de “portas para o rio” (Silva e Peixoto, 2015).

Em nível nacional, as políticas habitacionais de remanejamento seguem um projeto padronizado que, mesmo cumprindo com a exigência de reassentamento na mesma área, em local seco, com reduzido custo de obra, continuam desintonizadas com os objetivos dos seus moradores¹¹⁹. No caso de populações ribeirinhas urbanas, alguns destes objetivos¹²⁰ são a presença de pátio ou varanda na entrada, “como forma de transição entre o ambiente externo e interno”, a existência de uma “área de serviço funcional e ampla, conectada a cozinha sem a utilização de paredes”, e banheiro em “local mais reservado” (Oliveira *et al.*, 2016: 156).

Um dos maiores temores das comunidades de minha pesquisa, neste contexto atual dos ribeirinhos urbanos, é a manifestação do poder público de realização de projeto de abertura da orla, “no estilo do Portal” e remanejamento das famílias. Neste sentido, o processo das grandes intervenções urbanas em Belém tem seguido uma história de elitização de áreas antes alagáveis pela urbanização da cidade.

Exemplos como o da Avenida Visconde de Souza Franco, onde houve uma grande segregação social das famílias remanejadas e valorização do solo, denunciam uma via autoritária que vem se modificando para outra mais dialógica, com priorização na manutenção de moradores de baixa renda e remoção para áreas próximas e combate à valorização excessiva do solo¹²¹ (Costa e Lobo, 2012).

Na Estrada Nova, assim como no Porto do Sal, existe toda uma rede com serviços e comércios voltados para o ribeirinho e sua relação com as embarcações, e portos populares que resistem na cidade; sua influência alarga-se aos demais bairros

¹¹⁹ Menezes *et al.* (2012) pesquisaram as intervenções ocorridas na Vila da Barca, no bairro do Telégrafo, ocupação considerada uma “comunidade flutuante”, que foi remanejada, pelo poder público, segundo um projeto padronizado, causando insatisfação de seus moradores, por não ter considerado as referências do espaço habitacional ao qual estavam familiarizados, resultando em mobilidades e modificações. A antiga Vila da Barca tem bastante similaridade com as comunidades ribeirinhas urbanas da Cidade Velha.

¹²⁰ Consulta realizada por Oliveira *et al.* (2016) com moradores reassentados da Vila da Barca.

¹²¹ Com vias suficientes apenas para circulação e não especulação; restrição à verticalização e desmembramento de terrenos; recuperação de vegetação das margens dos cursos d’água; opção de não canalização das águas quando tecnicamente viável (Costa e Lobo, 2012).

e áreas de diálogo com o rio. Usuários e moradores destes espaços reivindicam melhorias na iluminação, segurança, oferta de transporte para estudantes do interior, e ampliação dos trapiches. Ou seja: uma gestão democrática e participativa na cidade. “Na cidade injusta, a resistência é contra a transformação do lugar em algo completamente estranho ao que historicamente se construiu como identidade”, e um exemplo disto é o fato da prefeitura não lidar com as chamadas Zonas de Interesse Social, prevista no Plano Diretor, que contempla edificações residenciais e mercados populares (Silva e Peixoto, 2015: 694).

Uma das pesquisas mais conhecidas sobre os grupos sociais migrantes é a de Carmem Rodrigues (2008) sobre o bairro do Jurunas. Tratando de sociabilidades e construção de identidades, a obra cunhou o termo “ribeirinhos urbanos” para esse grupo social e faz uma descrição e análise da formação histórica e sociocultural da orla do Rio Guamá, através de fontes que relatam a presença indígena e cabocla como mão-de-obra especializada na construção de embarcações e navegação desde a Ribeira das Naus do Arsenal de Marinha, que fez a autora supor uma ocupação muito antiga (remontando ao século XVIII) da orla por estes grupos étnicos.

Na atualidade, as periferias, de modo geral, situam-se no limiar da tensão e das dualidades que se estabelecem entre o moderno e impessoal, e oferecem modelos, contestações e desafios em sua criatividade cultural, nos símbolos de uma identidade – seja negativa ou positiva. Estudá-las é avançar na perspectiva que criou nelas o mito da desordem e carência, insuficiente para compreensão destes lugares, pois comunidades informais são também espaços que podem ser interpretados como inspiradores e de uma capacidade de luta e resistência, “espelho invertido” do processo de embranquecimento, civilização e europeização da cidade, ressaltam Zaluar e Alvito (2006).

As construções das favelas e periferias urbanas são um processo resultante de criação plástica em soluções engenhosas e esforço permanente, de uma cultura milenar de adaptação com os recursos disponíveis (Weimer, 2005). E a casa, no seio destas comunidades, acaba sendo como a placenta, ligando o homem ao mundo, terra, céu, mortal e divino. Sua significação implica repouso, hospitalidade, “calor humano”, “carinho”, “amor”, “consideração”, harmonia e resoluções pela não disputa aponta Damatta (1997).

A comunidade, de igual modo, faz parte da casa e sua paisagem de afeto. Nela se encontra “uma só voz” para brigar por melhorias, faz-se o abaixo-assinado

pela coletividade, o mutirão, o “socorro”, mesmo que seja da comunidade vizinha. O uso de rampas como as vias internas de circulação entre as comunidades, unindo-as, tem um efeito simbólico que representa a solidariedade entre os moradores das comunidades, que juntos acabam por se inserir no jogo da arena política.

O efeito simbólico de união pelas vias internas é contraposto pelos muros (Figuras 55 e 56) que separam as comunidades dos portos e terrenos atribuídos a famílias de proprietários, com os quais existe uma tensa relação, e a sensação de injustiças.

Durante minhas incursões em campo, ouvi o relato de um morador que, tendo participado de uma reunião entre autoridades, políticos e residentes do centro histórico, observou uma senhora se declarar representante da Cidade Velha, e afirmar que “os moradores da beira” eram todos “bandidos” ou “prostitutas”; diante da situação, o interlocutor se manifestou, contestando que a referida senhora estava “falando besteira” ou se referindo a si mesma, “porque ela *também* mora lá”, no bairro, tanto quanto ele. Seu relato ilustra algumas das tensões e a resistência “de dentro”, de morador do “pedaço”.

Os muros também são representados pela violência a que estão sujeitas as comunidades, seja pela ação policial “que faz batidas”, a presença de drogas¹²², prostituição, “abandono de crianças sozinhas no lar”. Estes muros, outrossim, são de violências simbólicas, como o estigma, inferiorização, marginalização, invisibilização e descaso do poder público¹²³ frente às famílias de moradores “da baixada”. Tais questões nos convidam a repensar a concepção de pobreza aliada à renda, que tem sido revista e passado a considerar, por exemplo, o desenvolvimento humano, que perpassa pelo atendimento de necessidades básicas e pelo bem estar (Araújo, 2006). Reconhecer paisagens e inteligibilidades do “Outro” é reconhecer sua capacidade enquanto agente transformador (Tramasoli, 2017), dotado de uma potência que pode nos fornecer subsídios para a denúncia de formas de invisibilização espacial, paisagística e de cultura material (Low, 2011).

¹²² Segundo os relatos, algumas pessoas das comunidades têm seu dinheiro comprometido com drogas e bebidas alcoólicas, não restando-lhes quase nada para sua sobrevivência.

¹²³ Uma esperança na relação das comunidades com o bairro-patrimônio, no Fórum Circular, ocorrido em 2018, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) posicionou-se como favorável ao tratamento da beira do rio como Zona de Interesse Social, o que pode futuramente significar uma política pública mais dialógica com estes grupos sociais, dos moradores da beira.

Foi baseada nestas ponderações que o termo “beira” adquiriu para mim contornos diferenciados. Tendo o significado de porção de terra às margens do rio, que faz a primeira conexão entre praia e terra, vivenciei em uma das incursões em campo a aproximação de um homem que, adentrando na comunidade do Porto do Sal, vindo da beira, importunou uma moradora, que prontamente o xingou com a seguinte frase “vai ver se eu tô na beira!”. Beira é termo tão local que se tornou o próprio nome de um de seus portos, Beiradão.

Observada a situação em campo e tendo em vista que no contexto da Belém urbana, estes grupos socioculturais residentes às margens de rios, canais e cursos d’água adota territorialidades, sensibilidades, classificações e formas próprias de organização de seu espaço de habitação, trabalho, consumo e socialização, e inspirada na agência cabocla¹²⁴ de Carmem Rodrigues (2008), a água como “aguatório” em oposição ao território ensaiada por Daniel Miranda (2018) e a “ribeiridade” de Furtado e Maneschy (apud Neto e Furtado, 2015) e Lourdes Furtado (2002), cunhei o termo “beirabilidade”.

Com o termo “beirabilidade” quero designar os processos de ocupação da beira da antiga zona portuária de Belém, desenvolvidos por migrantes do interior que chegaram na cidade praticamente sem pertences ou reserva financeira e passaram a prover sua subsistência nestas áreas centrais de contato com o rio. Processos implementados por grupos sociais que possuem como características principais:

A extração de materiais para a construção no próprio local de assentamento, com derrubada de árvores, recolhimento de madeiras e outros elementos da praia, que são reutilizados ou ressignificados; alimentação provida pela pesca do peixe, complementado pela farinha e açaí; força de trabalho¹²⁵ ocupada geralmente associada à pesca, comércio em mercearias, bares, lanchonetes e restaurantes, ou

¹²⁴ Decisão, coragem, e evolução de migrantes chegados sem capital econômico na cidade, que aqui desenvolvem um capital social, e se instalam em locais onde nada existia, passando a melhorar a condição do seu pedaço, por possuírem um conjunto de conhecimentos sobre a floresta, os animais, os rios e cuidados consigo que “garantem, até certo ponto, uma vida equilibrada, com certa auto-suficiência alimentar e longevidade” (Rodrigues, 2008: 96). A autora se aprofundou no que chamou “agência jurunense” em torno de uma sociabilidade festiva.

¹²⁵ Observada também por Azevedo (2006), Isabelle (2015), e Fernandes (2014), que destacaram que enquanto os homens se encarregam de trabalhos com pesca e passam temporadas fora de casa, mulheres empreendem em pequenos negócios, como no ramo de alimentos e bebidas.

serviços como guarda de carros, venda ambulante¹²⁶ de alimentos e bebidas, CDs e DVDs, carrinho, “prestação”, entre outros.

À medida em que prosperam e “vencem” na cidade, vão transformando seus locais de moradia, por meio de *melhorias na comunidade*, como aterramentos, pavimentação das vias com cimento, capina, limpeza, plantio de árvores; *melhorias nas casas*, levantando um segundo pavimento, substituindo madeira por alvenaria, expandindo o ambiente doméstico; *melhorias nas relações de trabalho*, quando decidem abrir seu próprio estabelecimento na comunidade, como mercearias, bares, restaurantes, ou oferecendo serviços especializados como metalurgias, salões de beleza, calafetagem, marcenaria naval, fabricação e conserto de bateleiras de açai, etc.; e *melhorias de vida*, pela possibilidade de ascensão social dos filhos, que conseguem acessar a educação básica e, em alguns casos, o nível superior, adquirindo uma profissão diferente dos pais, bem como a possibilidade de toda a família poder usufruir do sistema público de saúde da capital.

Uma vez estabelecidos, estes migrantes *mandam buscar* ou *recebem* parentes, compadres, vizinhos e conterrâneos, sendo suas primeiras referências e acolhidas na cidade, e deste movimento estendem suas famílias e relações de parentesco e vizinhança, pois muitos destes novos migrantes se instalam nas comunidades, resultando em seu conseqüente crescimento.

Tornando-se *conhecidos* nas comunidades, pelas ações mútuas e coletivas em prol comum, criam-se ordenamentos espaciais e códigos de moral particulares, que envolvem uma navegação social entre agentes da violência e criminalidade, sejam policiais, vendedores de drogas ou *bandidos* de outras naturezas.

Com esta paisagem da beira estes grupos sociais de ribeirinhos urbanos estabelecem uma relação que deixa de ser de sobrevivência, para ali viver “até quando Deus quiser”, como ouvi em seus relatos. A fixação no lugar resulta na criação de uma paisagem de afeto, que evoca memórias e narrativas do antes – “na minha terra” – e do agora – “aqui na comunidade”, onde se reproduz, na medida do possível, a vida de outrora, no lazer envolvendo o rio e as águas, na alimentação com produtos do interior, nas visitas à terra natal, no recebimento de conterrâneos, ou seja, na manutenção de seus processos de habitação da beira do rio.

¹²⁶ Trabalhadores do setor privado e empregados domésticos sem carteira assinada, empregadores e trabalhadores por conta própria sem Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (Cavalcanti, 2019).

Diante do exposto, podemos perceber que o modo de vida ribeirinho tem representado uma esperança de mudança de perspectivas, pela percepção da potência dos seus saberes. A experiência deste modo de vida estimulou a criação de um projeto de casa de várzea, aliando tecnologia e sustentabilidade na *startup* Várzea Engenharia, do Parque de Ciência e Tecnologia do Guamá. A palafita desenvolvida pela *startup* une construção com elevação hidráulica de acordo com o movimento das marés, madeira biosintética feita a partir da reciclagem de polietileno, com propriedade repelente, telhas isotérmicas, painéis solares de captação de energia, sistema de comunicação de rede sem fio, e fossas séptica e biológica (Magno, 2019). O projeto inspirou o senador Jader Barbalho, que na sua rede social¹²⁷ publicou ter apresentado proposta de alteração da Lei nº 11.977, de 07 de julho de 2009, para inclusão da construção de palafitas em áreas alagadiças, priorizando populações ribeirinhas no Programa Minha Casa, Minha Vida.

A Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Pará, por exemplo, realizou em junho do corrente ano um evento para debater sobre a “matriz cabocla de ocupação do território”, portadora de uma sociobiodiversidade e padrões de urbanização diferenciados. Diante do exposto, a “beirabilidade” tem muito a contribuir com novas perspectivas de cidade.

¹²⁷ Disponível em: <<http://jaderbarbalho.com.br/jader-barbalho-apresenta-projeto-que-inclui-ribeirinhos-no-programa-minha-casa-minha-vida>>. Acesso em: 08 jul. 19.

3. A ÁGUA: A VIDA NA BEIRA

3.1. Porto: oportunidade e patrimônio do afeto

Das origens da cidade de Belém, uma descrição sobre sua vista a partir do rio pode ser encontrada em um livro de informações ao imigrante do Pará do final do século XIX: “A cidade tem duas frentes que oferecem aspectos diferentes: – uma entre a doka da Imperatriz [Ver-o-Peso] e a do Imperador (Reducto), outra entre o Castello e o Arsenal de Marinha” (Pará, 1886: 193-194). O texto demonstra uma predileção da vista desta perspectiva da cidade – o que se coaduna com o relato em viajantes como Wallace (2004) e personalidades como Eidorfe Moreira (1966) – pelas elegantes edificações de até quatro pavimentos e cais de pedras de Lisboa.

Na frente do rio entre o Forte e o Largo do Carmo, o texto a descreve com uma “vista um tanto desagradável, por causa dos edifícios baterem os fundos para a bahia, tendo somente alguns boa frente; e bem assim por causa de não ter caes”; percepção que muda novamente entre o Carmo e o Arsenal de Marinha (Figura 57), quando “a vista torna-se aprazível pela ponte do Porto do Sal, frente das casas da pequena rua de S. Boaventura, e pelos edifícios d’aquelle estabelecimento”. Vista do rio, Belém oferecia perspectiva alegre, por parecer que “vem emergindo d’água” (Pará, 1886: 194).

Dentro desta linha que tenho esboçado de dar inteligibilidade às lógicas de organização socioespacial e identificação de seu potencial arqueológico, através da reconstrução de suas paisagens em diferentes períodos históricos, criação de camadas arqueológicas, distribuição espacial, impactos ao longo do tempo, e artefatos cotidianos (Costa, 2014), os portos são o primeiro elemento construtivo que estabelece diálogo com estas águas, tornando-se juntos elementos fundantes da localidade pesquisada.

A construção de tipologias nesta paisagem, como vimos nos capítulos anteriores, se apresenta como um desafio, a começar pelo senso de localização, uma vez que os portos são referências espaciais mais perceptíveis e a partir dos quais as comunidades se identificam. Foi um exercício desafiador a identificação das categorias componentes da antiga zona portuária, para poder apresentar a etnografia realizada em capítulos distintos, pois muitos destes elementos estão em redes de

emaranhados em tal proporção que parecem adquirir sentido apenas na sua totalidade.

Podemos ter noção do funcionamento do conjunto de portos descendo pela Rua Siqueira Mendes, onde é possível ver os Portos Jarumã e Arapari em pleno funcionamento, e serviços sendo prestados aos passageiros – como pequenas refeições e taxis atendendo aqueles que embarcam e desembarcam. Por este trajeto podemos comparar o movimento dos portos em funcionamento com aqueles escolhidos pela pesquisa, os mais antigos, em processo de transformação.

O primeiro porto da localidade, chegando pela Rua Siqueira Mendes, é a sede náutica do clube do Paysandu. O clube náutico já existia na primeira metade do século XX, e foi visitado por Eugênio Leitão Brito (1997). Situado na Travessa Dom Bosco com o Beco do Carmo, é particular e tem acesso restrito, contido na beira por uma grade; entretanto, devido à rampa de descida das suas canoas a remo ser larga e em concreto, o porto serve tanto de referência para os locais, como limites espaciais, e utilização para o lazer, pois ali costumam pescar e tomar banho de rio, justamente pela estrutura da ponte, que oferece alguma segurança em relação às correntezas.

O segundo porto, descendo a rua, é o Porto São Jorge (Figura 76), aos fundos de um imóvel alugado. O *blog* da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Pará indica que houve um período em que existiu um posto de bandeira Atlantic¹²⁸, entre os anos de 1950 e 1970, ao lado da doca do Ver-o-Peso e no Beco do Carmo. Este último foi registrado, em 1973 (Figura 39), com uma placa do posto. Parece-me que o Atlantic funcionou no Porto São Jorge (Figura 65), mas me faltam mais dados para fazer uma afirmação mais precisa.

Porto Beiradão (Figuras 66 a 75) é como se chama um complexo com trapiche que bifurca em três partes, onde dividem espaço moradores, oficinas, uma doca, e um posto. Parte dele é alugado, e outra é uma ocupação informal¹²⁹. O Porto Beiradão funcionou no passado, juntamente com o Porto São Jorge, como vizinhos, na função de transporte de passageiros e mercadorias alugados à empresas de navegação.

Logo no início do Beco do Carmo, na parcela mais alta da descida da rua, nos deparamos com uma entrada larga entre duas casas de madeira e fechada na porção

¹²⁸ Disponível em: <<https://fauufpa.org/2014/10/31/o-ver-o-peso-de-dona-lourdes-holanda-in-post>> e <<https://fauufpa.org/2018/06/01/o-posto-atlantic-do-carmo>>. Acesso em: 18 jul. 2019.

¹²⁹ A família do antigo vigilante ocupou parte do Beiradão e mais uma área adjacente, dando início à comunidade Menino Jesus, como citado no capítulo anterior.

superior por uma extensão em estilo de apartamento, todas ocupando a antiga fachada do Porto Beiradão. Uma placa no detalhe do guarda-corpo da casa de altos, logo à entrada identifica o trapiche, e localiza-o como “Rua Beco do Carmo, nº 23/27”, fornecendo informações sobre sua propriedade, da família Leão, e antiguidade de 75 anos de serviços prestados como posto e porto.

O trapiche começa na altura da rua, e com o aterramento do rio, criou-se uma passagem subterrânea, onde as casas ganharam uma espécie de “andar de baixo”. Há inclusive uma casa construída embaixo do trapiche, usando-o como telhado. Pela rua, o acesso à passagem subterrânea, atrás de um poste, é por uma rampa que mistura cimento, pedras e piçarra; por cima, o acesso é por uma escada de caracol amarrada nas madeiras do trapiche e por uma pequena escada em madeira.

Seguindo no sentido igreja-mercado, o próximo porto no Beco do Carmo chama-se Vasconcelos, é particular, e apresenta um portão de metal limitando seu acesso e sua visualização. Seu portão e muro são repletos de grafites coloridos (Figura 77). Nele há alguma vegetação, sendo dos espaços mais sombreados da antiga zona portuária, como visto no primeiro capítulo.

Há uma grande estrutura de alvenaria, que segundo mestre João (Conversa Informal, 14/04/18), profissional de carpintaria naval do local desde a década de 1980, era destinado para a construção de uma fábrica de gelo, mas a obra ficou parada. Um pedaço do piso suspenso ainda pode ser observado.

O porto faz reparos nas embarcações¹³⁰ da empresa que o nomeia e é composto por edificações que servem de oficina de marcenaria, pintura e reparos em geral, tanto nos barcos quanto em redes e instrumentos de pesca. O barracão verde que serve aos consertos dos instrumentos de pesca, margeia o rio desde o porto Beiradão¹³¹, passando por trás da comunidade Menino Jesus e se conectando ao Porto Vasconcelos, onde possui outra entrada.

Nas paredes de uma das edificações há um aviso de proibição de banho: mestre João afirma que ali as crianças da vizinhança já se afogaram e inclusive uma acabou por falecer. Este fato dos afogamentos nos portos da localidade de modo geral, aliás, é um dos temas que mais aparecem nos noticiários dos jornais do século

¹³⁰ Os barcos da empresa pescam para o Amazonas e nas fronteiras do oceano, comercializando o pescado na feira e mercado do Ver-o-Peso, no bairro vizinho.

¹³¹ O barracão é alugado, pela família de Seu Adalberto, à empresa Vasconcelos.

passado, e, de acordo com Azevedo (2006) também é um dos maiores temores dos moradores em relação às crianças.

Posteriormente há uma vila e trapiche particular chamado de Porto do Alan, com uma entrada por um muro estreito de madeira, e formado por oficina de fabricação de bobina de gerador, loja de serigrafia, e pequenas construções em madeira, aparentemente servindo de moradia. Seu trapiche se encontra em estado bastante deteriorado.

O último porto do Beco do Carmo é o Brilhante (Figuras 78 a 80), que funciona como local de transporte de mercadorias e ocasionalmente de passageiros¹³². Com trapiche largo, é o maior e mais estruturado porto do Beco do Carmo; tem um grande depósito na parte da terra, um pequeno restaurante, um depósito de gás e um imóvel funcionando como sacaria.

O Porto do Sal, situado atrás do mercado, como porto propriamente dito se tornou apenas memória, uma vez em que resultou na ocupação de mesmo nome. Voltarei a ele mais adiante.

Seguindo o trajeto, o último desta antiga zona portuária é o Porto Palmeira (Figuras 81 e 82), que ocupa posição diferenciada neste meio. Designa um complexo portuário localizado ao lado do mercado, e atrás do Café Líder, tem um portão de metal com uma imagem de Nossa Senhora de Nazaré em uma berlinda acima da entrada. É bastante largo, comprido e estruturado em quase sua totalidade em concreto; com um alto muro separando-o da comunidade do Porto do Sal. Possui um residencial em forma de edifício de três pavimentos, uma mangueira (*Mangifera indica*), restaurantes, depósito de bebidas, de sal, oficinas, uma estrutura coberta, com palco e banheiros, que funciona como a Casa de Shows Palmeiraço – local de festas de aparelhagens – seguindo em estrutura de concreto até o trapiche, de madeira, e local de venda de passagens e frete. Suas laterais são ocupadas por embarcações em arruamento ou fundeadas esperando conserto, e a casa do Seu Dora, o vigilante.

O termo Palmeiraço é mais utilizado para o porto, e o local foi citado por moradores como local de lazer, onde costumam ir pescar aos finais de semana. Em algumas ocasiões presenciei uma relação com a pesca: em uma delas conversei com

¹³² Frequentemente fiscalizações o impedem de funcionar para transporte de passageiros, devido à estrutura do trapiche, que pela falta de manutenção tem oferecido riscos ao consumidor. Durante o ano de 2018, presenciei melhorias neste porto, que envolviam aterramento, expansão, substituição de madeiras do trapiche, aplicando novas fundações com maquinário de bate-estaca (Figura 80).

os pescadores, e soube que ali pegam peixes pequenos¹³³; (Figura 86), como mandii [sic] (*Pimelodus* spp) e cachorrinho [sic] (*Hydrolycus scomberoides*?) em outra oportunidade vi um homem extraindo turu (*Teredo* sp.) (Figura 85); em outra visita apenas observei um homem portando uma bicicleta pescando, o que sugere que não era morador. Parece-me que o porto era usado ainda para banho, apesar de ser bastante alto em relação ao rio, porém casos de afogamento e morte nas comunidades têm inibido tal prática no Porto Palmeira.

Entre quase todos estes portos há rampas¹³⁴, servindo de acesso de um ponto a outro em terrenos ou propriedades distintas (porto-a-porto) e do trapiche para a embarcação (porto-gente ou porto-mercadoria). As rampas, como descrito no capítulo anterior, promovem a comunicação interna, como vias tais quais as ruas.

Entre os interlocutores, encontrei usos associados das palavras trapiche e ponte. No Porto do Sal, designando a mesma estrutura, “trapiche do Porto do Sal” ou “ponte do Porto do Sal”; outro termo ali utilizado foi “estiva¹³⁵” – este mais com o interlocutor referindo-se ao porto associando ao seu estado de deterioração, quando “estiva” assumia ao mesmo tempo o papel de substantivo e adjetivo. No Beiradão, na parte formada por casas, o uso preferencial foi “ponte”, enquanto onde se localizam as oficinas, o uso foi “trapiche”. O Paysandu foi referido como trapiche, assim como o Palmeiraço e o Brilhante, o que me leva a supor que nas suas lógicas a denominação “trapiche” designa aquelas estruturas ainda de uso portuário e abastecimento que gozam de certo estado de manutenção, enquanto “ponte” e “estiva” são as que tomaram outro uso – residencial, por exemplo – ou estão em estado de deterioração.

Quanto à história portuária de Belém, os primeiros portos a serem construídos na Belém do século XVII foram o Porto da Praia do Forte¹³⁶ – na lateral esquerda do Piri, com saída para a baía do Guajará e nas imediações da fortaleza – e o Porto da Praia do Largo do Carmo¹³⁷ – localizado ao final do primeiro caminho da cidade, na

¹³³ Considerados peixes “de segunda”, pequenos e quase sem carne. Os homens disseram que usavam aqueles peixes para cozinhar e formar caldo.

¹³⁴ “A morfologia urbanística das *baixadas* costuma acompanhar o desenho dos terraços suaves e das várzeas da região, o que resulta em ocupações de vias de acesso tortuosas, adaptadas à topografia” (Pinheiro *et al.*, 2016: 207).

¹³⁵ “Com alta contiguidade entre edificações, é comum a instalação de pontes estreitas e suspensas, em madeira, chamadas localmente de *estivas*, como técnica de garantia de acesso interno às *baixadas*, para configuração de suas quadras” (Pinheiro *et al.*, 2016: 207).

¹³⁶ Antonio Penteadado afirma que do leste do forte partia um pequeno caminho até a embocadura do Piri, onde se localizava o porto da colônia (Penteadado, 1968a).

¹³⁷ Luciana Furtado (2015) se refere a este porto da praia do Carmo como sendo o Porto do Sal.

ribeira, como “um porto natural na praia banhada pelo rio Guamá” (Arruda, 2003: 63-64).

O Porto da Praia do Forte foi primeiro construído na margem esquerda do Piri, passando posteriormente para a margem direita, servindo de ancoradouro da cidade durante todo o século XVII (Penteado, 1973). Já na primeira metade do século XIX, Belém contava com intensa atividade comercial, exportando os produtos advindos do sertão, trazidos pelos indígenas, que animavam as ruas da cidade.

A capital, segundo Antonio Penteado

não dispunha ainda de um pôrto organizado, pois que a embocadura do Piri, no seu lado direito, só possuía uma rampa [...], onde atracavam as embarcações fluviais; as de maior porte e destinadas ao tráfego marítimo [...] ficavam ao largo do Guajará (Penteado, 1968a: 117).

Ainda no século XIX acontece a abertura do Rio Amazonas à navegação internacional. Belém contava então com diversos portos desde o Arsenal de Marinha ao Reduto de São José. E sua administração pública vinha demonstrando uma preocupação desde a década de 1830 quanto à modernização da sua estrutura portuária.

No tricentenário de Belém, uma publicação reuniu textos de diferentes épocas, sobre diversos aspectos da cidadee entre eles há a compilação de um artigo datado de maio de 1836, chamado “Uma página paraense”, apresentando como era a cidade em tempos de Cabanagem: Belém possuía 1.400 braças de frente sobre o rio, sendo 600 braças do convento de Santo Antonio ao Forte, e 400 braças do Forte ao Arsenal de Marinha; o cais ia deste convento, com a rampa chamada “ponte de Pedras” à escada do Porto do Sal (Moura, 1915). O aspecto do Porto do Sal àquela época pode ser observado na Figura 59.

Na década de 30 dos anos 1800, Belém procurava recuperar sua estrutura portuária após as lutas pela Independência e a Cabanagem. Havia redes de trocas e solidariedade entre escravos, indígenas e as classes mais pobres, que se realizava a partir da herança colonial de trocas pelos quintais de casas ribeirinhas e regatões, contornando o comércio regulado pelo Fisco nos portos.

Por este motivo, em 1846 o presidente da província, Manoel Paranhos da Silva Veloso determina a obrigação de embarcações serem conferidas duas vezes ao dia nos portos do Sal, na Ponte de Pedras ou na Escadinha (Silva, 2006). Fato registrado no Jornal Treze de Maio (**Lei n.º 132, de 28/05/1846**, 1846), que publicou

a lei sobre fiscalização e arrecadação dos direitos provinciais, informando que as embarcações advindas do interior deveriam desembarcar os gêneros em um destes três portos oficiais.

A partir desta determinação, por volta de 1860, entre as obras públicas municipais estava a adequação da Ponte de Pedras para embarque e desembarque, a construção de uma ribeira do peixe e de cais da doca do Reduto até o Ver-o-Peso. O Porto no Sal aparece em 1871, em pedido de estudo do governo municipal para construção de uma doca no local do seu antigo curro. Três anos mais tarde, foi solicitado estudo visando a construção de cais entre o Forte do Castelo e o Arsenal de Marinha; o Porto do Sal, em si, teve sua ponte reconstruída apenas a partir de 1884 e depois em 1896 e 1925 (Cruz, 1967a). Belém, em 1886, já contava então com 12 trapiches, entre os quais o da Alfândega e da Companhia do Amazonas (Pará, 1886), que disponibilizava 12 linhas para integração da Amazônia, fazendo transporte de passageiros e cargas até o Peru (Cordeiro, 1920).

No século XIX, Belém se tornou o centro dominante da Amazônia. O comércio e a alimentação promoviam a circularidade cultural. Antes da navegação a vapor e da borracha, os produtos do sertão pareciam ser predominantes, entre eles peixe seco, cacau, manteiga de tartaruga, salsa, café, carne seca e mexira¹³⁸. O Porto do Sal era um dos seus principais logradouros públicos, onde se comercializava açaí e farinha; na Ponta de Pedras do Ver-o-Peso e na doca do Reduto, havia o comércio de toda sorte de gêneros. No entorno dos portos, não se concentravam apenas os comércios mas sobretudo as “mau afamadas” tabernas (Macêdo, 2009).

Apesar deste comércio pelas águas estar bem estabelecido em meados do século XIX, as estruturas portuárias da cidade permaneceram sem grandes transformações. Foi a abertura da região amazônica à navegação internacional e o ciclo da borracha que impulsionaram a construção de uma nova estrutura portuária na capital (Furtado, 2015).

No início do século XX, foram registrados vários trapiches e docas na orla guajarina e guamaense de Belém, no mapa de José Sydrim, de 1905. A legenda da Figura 58 informa a relação destes espaços portuários.

Um contrato foi então estabelecido entre o governador e a *Port of Pará* para a reformulação de um cais em toda a orla, da Doca do Reduto, na Campina, ao Porto

¹³⁸ Ou mixira, peixe-boi frito e conservado na gordura (Macêdo, 2009).

do Sal, na Cidade Velha. O contrato previa que todas as atividades portuárias deveriam ser concentradas no Porto do Sal, com o aterramento das docas do Reduto e Ver-o-Peso (Furtado, 2015), como vimos anteriormente.

No entanto, em uma mensagem do governador sobre o assunto, percebe-se que a proposta de aterramento das docas então existentes para construção de somente a doca do Porto do Sal desagradou os comerciantes do Ver-o-Peso. Um grupo de 233 negociantes pediu intervenção do governador junto ao Ministro de Viação e Obras Públicas, por acreditarem que o aterramento da doca do Ver-o-Peso significaria prejuízos na vida econômica e no comércio local e que a construção de uma doca no Porto do Sal não atendia aos anseios populares da época (Coelho, 1910).

Com este fato, é escolhida como zona portuária principal da cidade a área de frente para a baía do Guajará, cujo complexo é inaugurado em 1909, entre os bairros da Campina e Reduto. Deste modo, a entrada da cidade passou a ser considerada seu ponto mais crítico e cartão de apresentação, que precisava ser transformada e irradiar a modernização para o restante da capital (Furtado, 2015). A preferência na implementação do porto na face guajarina se deu pela amplitude de um ancoradouro na baía, a proximidade do oceano e natureza do terreno, menos entijucado e lodoso do que o da face do Rio Guamá (Moreira, 1966).

Na sua história mais recente, antes da construção do mercado, na década de 1930, a rampa para o rio “era um cemitério de navios de ferro, restos dos antigos ‘gaiolas’ dos tempos áureos da borracha”, e que só desapareceram com o advento da Segunda Guerra Mundial, pela venda de sua sucata (Brito, 1997: 40).

Em 1934 é inaugurado o Mercado do Porto do Sal – à época chamado Mercado do Guamá – ação resultante de uma política de planejamento e intervenção urbana que, além do mercado, ao final desta década também reformou o trapiche do Porto do Sal e criou um cais até a lateral da Igreja do Carmo.

Padre Dubois (1933) escreveu uma crônica especial para a Folha do Norte sobre suas experiências com a cidade de Belém à época de construção do mercado, registrando como se encontrava o Porto do Sal (Figura 91).

Porto do Sal! Quantos belemenses sabem que existe, neste sítio, um bem iluminado trapiche de cimento armado, com duas escadas que permitem a atracação em qualquer maré? O soalho assenta em pilares de cimento que, por sua vez, repousam sobre estacas de massaranduba, de seis a oito metros

de fundo. No princípio levanta-se aos poucos um mercado, igualmente de cimento, que será contornado pelo trapiche. Assim, a feira não estorvará os embarques e desembarques. Nesta altura, a ponte abrigar-se-á sob um telhado, apreciável em horas de canícula ou chuva [...] Os prédios vizinhos aumentaram de aluguel, sem ânimo dos pretendentes. Essa é a melhor prova de confiança dos negociantes no futuro daquella local. A Cidade Velha quer remoçar. O Porto do Sal e a Souza Franco vão desafogar o Ver-o-Peso [...] (Dubois, 1933: 1-2).

Sua fala nos demonstra que parte do trapiche do porto era de cimento armado, com escadas. Sobre o mercado, o mesmo foi construído cobrindo o trapiche, de modo que o fluxo dos embarques e desembarques acontecesse pela ponte e continuasse por dentro do mercado – algo que acontece até o presente, com o movimento das oficinas metalúrgicas que atravessam suas encomendas usando o mercado como “porta” ou passagem, como narrei experiência vivenciada em campo anteriormente.

Segundo Manoel Oliveira, que foi comerciante e vereador de Belém, o projeto, relatado em uma notícia de 08 de abril de 1984, significou uma nova tentativa de transformar o Porto do Sal na principal zona portuária de Belém, com a transferência do Ver-o-Peso para outro local da cidade (Souza, 1984); projeto similar àquele de mais de cem anos, quando da contratação da *Port of Pará*.

Tempos depois, em 1968, Antonio Penteado registrou o auge do funcionamento do porto, que ainda possuía grande movimento, mesmo diante da recém-aberta Rodovia Belém-Brasília. Em torno do mercado, havia bares, postos de gasolina, oficinas mecânicas, frigoríficos de pescado, lojas de vendas e ferragens, fábrica de refrigerantes, depósitos, escritórios comerciais e um Posto de Erradicação da Malária.

Ele não serve apenas à Cidade Velha, mas a toda Belém: as bombas de gasolina atestam o movimento dos caminhões e das embarcações a motor; os depósitos e o trapiche (de onde partem embarcações para o Baixo Amazonas, Tocantins e Guamá) testemunham o movimento de seu porto (Penteado, 1968b: 276).

À época de Penteado, o Porto do Sal estava ao lado do Ver-o-Peso e do Reduto como principal entreposto comercial fluvial de Belém. A abertura da rodovia integrando o Pará ao restante do país impulsionou que o comércio se voltasse para o mercado nacional (Federação das Indústrias do Estado do Pará, 2012).

E o movimento não se detinha somente no porto. A zona portuária concentrou por muitos anos comércios e indústrias diversificadas. Uma delas, bem ao lado do mercado, foi a fábrica de castanha da família Conde – que começou ali com uma

metalúrgica. Dona Célia (Entrevista, 25/10/18) contou que a Usina São João, de seu pai, português, englobava praticamente todas as construções da lateral e frente do mercado, até a Travessa Gurupá, e abrangia terreno que depois foi comprado pelo Colégio do Carmo.

Com o falecimento do Seu Conde, o maquinário da fábrica de castanha foi vendido para a Usina Progresso e os terrenos, fragmentados entre os descendentes, foi vendido em quase toda a sua totalidade.

Mana, eu só vivia de molho, dentro do tanque de castanha, eles botavam aquela... um bocado de castanha dentro daqueles tanques grandão. Aí tinha tipo aqueles gancho... tipo... uns baldes grandão, mas é furado. Aí ele põe e tira ali. Aí botavam pra dentro o negócio grandão pra cozinhar... aí tu olhava daqui, da janela [de sua casa], praí pra usina, tu só via as mulheres pondo as máquinas, partindo a castanha [...] Eu ficava nadando [...] Aí tinha o tróleu [troller], um tróleu que era, era tipo um carrinho, com aquelas rodas de ferro pra carregar os coisa pra lá... (Dona Célia, Entrevista, 25/10/18).

Sua narrativa ilustra o funcionamento da usina da família, que mais tarde vai ampliar seu negócio se inserindo na comercialização de combustível através de porto próprio, o Luso-brasileiro registrado por Penteado na década de 1960 (Figura 78). O porto da família Conde era contíguo à atual Casa Castanho e atualmente terreno faz parte do Porto Brilhante.

Isso aqui, o Porto do Sal, era muito bom, não tinha esse prédio aí [da família Colares], era uma rampa... quantas vezes eu andei embaixo do mercado [...] porque tinha o aningal, aquela aninga, né, da folha grande que tem. Ficava aí. Aí eu descia [pela escada atrás do mercado], aí onde fica [atualmente] esse coisa [o prédio] aí do Macapá, eu descia, andava... eu não furava [o pé], porque era limpo! A lama, o coisa aí, podia pisar, só fazia só sujar o pé, era duro, não era coisa aí isso. Quando a maré tava enchendo eu começava a me jogar, começar a aprender [a nadar]... Não tinha o Macapá. Nada! Isso, tu olhava, era tudo coisa! Tu enxergava tudo! (Dona Célia, Entrevista, 25/10/18).

Sua narrativa demonstra a dinâmica da paisagem da antiga zona portuária da Cidade Velha que foi sendo aterrada, construída e modificada, com diferentes usos e por diferentes sujeitos sociais ao longo dos anos.

Na década de 1970, quando os portos do Beco do Carmo começaram a ser ocupados, um projeto previu seu aproveitamento para o lazer da população, com retirada das casas, manutenção dos aningais e construção de trapiches para usufruto do rio (Figura 89). O projeto, porém, nunca foi implementado.

No caso desta orla da Cidade Velha, “atualmente é ocupada por trapiches e portos particulares, exceto o Porto do Sal. As duas antigas baterias (Arsenal e Carmo) que existiram nesse trecho da ribeira, foram demolidas” (Arruda, 2003: 96-97).

Marcos Alexandre Silva (2006) identificou sete portos contemporâneos na orla de Belém, que, mantendo suas proporções e especificidades, possuem características em comum: a identidade e memória ribeirinha da cidade, com traçado urbano, padrão de assentamento, práticas de abastecimento e comercialização em diálogo com a região de ilhas e municípios do interior.

Em sua análise sobre a ocupação da bacia guajarina, Furtado (2015) ressalta que as margens da cidade na Belém oitocentista já era habitada por indígenas e caboclos, que ali mantinham intensa ligação entre o sertão e a capital, não apenas com interdependência entre cidade e floresta, mas inclusive com famílias inteiras ocupando como residências temporárias as embarcações na orla. A eles acrescentem-se negros e mulatos, formando uma diversidade étnica na região portuária. Quando a zona portuária se torna concessão da *Port of Pará*, a segregação das camadas mais populares fica mais evidente, com vapores substituindo as pequenas embarcações.

Muito dessa diversidade étnica na zona portuária era composta de escravos – aquele indivíduo enquanto propriedade do sistema escravista, não se restringindo à população negra de Belém. Trabalhadores do porto, portanto, eram compostos por escravos, libertos e homens livres. Mulheres ocupavam-se de pequeno comércio, como venda de alimentos, e homens de trabalhos na construção do porto, e carregamento de mercadorias para embarcações, ou das mercadorias para a orla. Neste sentido,

grande parte dessa mão de obra escrava que saía do espaço privado das casas senhoriais e ganhava as ruas da cidade, encontrava na zona portuária um ambiente atrativo para o trabalho de sua classe. Trabalhando como carregadores, vendedores ambulantes, fazendo serviços de entrega, carretos ou servindo como moleques de recados, os escravos teciam no porto da capital uma ampla rede de sociabilidade com os mais diferentes grupos étnicos e sociais que por lá circulavam (Furtado, 2015: 108).

Furtado (2015) indica que a população de Belém, virada entre os séculos XIX e XX, também passou a ser composta pelos migrantes – principalmente nordestinos – e estrangeiros. E o porto representou a maior oportunidade de absorção desta mão-

de-obra, assim como forma de mobilidade social para os pobres ascenderem economicamente ou se tornarem comerciantes.

Luciana Furtado (2015) concentrou sua pesquisa em torno da obra da *Port of Pará*, que resultou na atual Companhia das Docas. Vimos anteriormente que apesar da empresa ter sido contratada para criação de um cais em toda a orla da Cidade Velha – o que abrangeria a região do Porto do Sal, com transferência das principais atividades portuárias para este local – os comerciantes locais se mobilizaram para sua manutenção em torno da atual Avenida Castilhos França. Mesmo não aparecendo diretamente na pesquisa de Furtado, podemos supor que a realidade da orla do porto do Sal, no início do século XX, tenha sido semelhante àquela da orla guajarina, guardada as devidas proporções.

As camadas subalternas, segundo Furtado (2015), viviam naquele contexto de persistente invisibilidade – entre o olhar curioso do viajante estrangeiro, a repressão policial, e um poder público que queria escondê-las da cidade – pois a região portuária era associada a bêbados, desocupados e gatunos. Surgiu ali uma imagem de constante descontrole social, desde a Belém do século XIX.

A zona portuária, segundo Furtado (2015), sofreria assim com normas e proibições do jogo, da reunião, dos banhos de rio, ócio sob as árvores; as igarités seriam empurradas para as periferias; a Saúde Pública passou a inspecionar a prostituição e os botequins. Vadios, maltrapilhos, bandidos, grevistas, bêbados e mulheres de má fama foram duramente reprimidos, para não comprometerem o projeto de modernização dos costumes da cidade; a repressão, no entanto veio acompanhada de luta, pois para as camadas populares fruir da cidade livremente era prática associada à sua própria sobrevivência.

Tais reflexões nos levam a entrever como e por quais motivações os portos sempre pareceram estar entre a oportunidade para muitos e o combate em nome da moralidade para outra parcela da população. Situação que não parece muito distante da imagem construída nos últimos anos sobre os portos da localidade da pesquisa.

O Porto do Sal sempre figurou em muitas notícias de jornal, desde o século XIX, a maioria versando sobre venda (ou aluguel) e fuga de escravos, brigas e mortes por embriaguez, afogamentos e roubos. À título de exemplo, cito as manchetes de 16 de fevereiro de 1951 sobre uma briga entre um morador do porto e outro homem no bar “Beira Mar” (**Agrediu a socos**, 1951); e outra de 02 de agosto de 1987, sobre um triângulo amoroso entre duas mulheres e um marítimo do Porto do Sal, que terminou

em tragédia (**Mulher crava faca na rival**, 1987). Algumas outras notícias veiculadas falam sobre venda de tabernas, embarcações e produtos como farinha.

Até por volta de 1986, também foram comuns notícias de inspeções (**Inspeções do prefeito municipal**, 1951), abastecimento de pirarucu para a Semana Santa (**Mercado se abastece de pescado salgado**, 1985), partidas de belemenses rumo ao interior nas férias, chegadas de turistas e romeiros no Círio (**Milhares de romeiros já começam a chegar**, 1986) e de exaltação das obras públicas (**Govêrno construtivo**, 1946), além da beleza do Porto do Sal, considerado ponto turístico entre belemenses: “O mercado do Porto do Sal fica num dos pontos mais concorridos do litoral belemense, onde ainda se denota uma grande ponte de cimento armado que facilita a atracação das embarcações que procedem do interior” (**Como os tempos mudam!**, 1951).

A partir de 1987, coincidindo com mudanças na conjuntura política de Belém¹³⁹, os noticiários passaram a abordar tal porto como “inseguro”, “decadente”, e “lugar perdido”.

Há dez anos o trapiche do Porto do Sal, localizado do bairro da Cidade Velha, era um local de muito movimento. Por ele eram feitos embarques e desembarques de mercadorias e viajantes para as mais diversas localidades ribeirinhas do Estado. Hoje o trapiche vive de abandono, com suas tábuas apodrecidas e soltas, além do amontoado de lixo que o acompanha desde a entrada até a saída. As atividades portuárias do Porto do Sal estão sendo executadas em um porto particular [Colares] que fica ao lado do seu trapiche [...] os comerciantes do Cais dizem que nunca viram nenhum serviço de saneamento ou recuperação do local [...] A atividade operada no trapiche é somente a de vendas em casas comerciais. Operações de embarque e desembarque estão fora de cogitação. O Porto encontra-se nivelado pela lama¹⁴⁰, não há condições de atraque para embarcações de porte maior que uma canoa. A pequena comercialização que ainda existe ali está decadente (**Trapiche do Sal está para desabar**, 1987).

Tais abordagens podem sugerir que seu processo enquanto um “produto”, que possui um ciclo de vida, vinha se desenhando em declínio, e que a municipalidade passara um longo período sem dar atenção nem aplicar recursos na localidade, o que, de fato, só voltaria a acontecer em 1990, segundo placa afixada no mercado, já entre

¹³⁹ Ano em que assume Fernando Coutinho, do PMDB, primeiro prefeito eleito após o período da ditadura. As críticas à situação de abandono nos noticiários se acirram em 1989, quando a municipalidade e o governo do estado passam a ser de partidos distintos, o que pode indicar a postura da mídia local.

¹⁴⁰ Ao referir-se como “nivelado pela lama”, a notícia do jornal provavelmente estava indicando a prática do aterramento promovida pelos moradores que vinham se instalando na região portuária desde a década de 1960, juntamente com o assoreamento do rio, relatado por Seu Adalberto.

as gestões de Sahid Xerfan e Augusto Rezende. Na ocasião da reforma, o mercado deixaria de fazer referência ao Rio Guamá para assumir a denominação de Mercado do Porto do Sal, seu nome popular.

Evidência de que o conjunto de portos que compuseram a antiga zona portuária da Cidade Velha estava em declínio pode ser vista na reportagem de 23 de julho de 1988 (**Terminal marítimo, a solução**, 1988), anunciando que os proprietários de barcos do Porto do Sal iam naquela ocasião até o governador reivindicar a implantação de um terminal marítimo no local da Companhia das Docas do Pará, a fim de diminuir o número de acidentes, porque ali a Companhia dos Portos era rigorosa na fiscalização, enquanto no Porto do Sal a fiscalização precisava ser feita pelos próprios donos das embarcações. Ainda segundo a matéria, na década de 1980, as embarcações tinham capacidade de até 300 pessoas e 180 toneladas, distribuídas em 15 trapiches no Porto do Sal—dos quais 5 eram de transporte de passageiros e cargas – de onde saíam cerca de quatro embarcações a cada hora; eram as chamadas “quebra-galhos”, por serem recorridas por passageiros por motivos econômicos ou de lotação nas embarcações da Empresa de Navegação da Amazônia S.A. (Enasa) ou outras empresas.

Um terminal com as configurações desejadas, contudo, só seria inaugurado em 2014, quase trinta anos depois da reivindicação dos donos de embarcações, e os antigos portos da Cidade Velha vem sendo progressivamente desativados. O Terminal Hidroviário do Porto de Belém, Luiz Rebelo Neto, funciona no galpão 9 da Companhia das Docas do Pará.

Quanto à denominação de Porto do Sal, há alguns indicativos. Para Eugênio Leitão Brito (1997: 40) teria recebido este nome de um português da Murtosa, “onde havia um ancoradouro com essa denominação”. Para Antonio Penteado (1968b), pelo fato do local ter servido no passado para descarregar este produto. De acordo com reportagem do jornal O Liberal (**Cidade Velha: Porto do Sal continua em total abandono**, 1989), a denominação de Porto do Sal teria vindo da época em que Belém possuía portos setorizados para cargas, como carvão, madeira, entre outros.

Outra matéria, veiculada no jornal Diário do Pará de 12 de maio de 1984, que colocava o Porto do Sal junto ao Ver-o-Peso e Porto da Palha como os principais da época, associava o nome ao sal que desembarcava do Nordeste – especialmente do Ceará e do Rio Grande do Norte – e que havia se modificado pela venda de produtos do interior.

[...] É uma longa história. Mesclada de sofrimento, audácia e aventura. Sofrimento porque são nesses portos que centenas de seres humanos procuram a sobrevivência; audácia porque é a marca patente do caboclo “ribeirinho”, que não mede esforço para chegar a Belém, onde vende seu produto; aventura porque sem esse dia-a-dia jamais existiria uma história para ser contada em prosa e verso (**Uma orla e três histórias mescladas de dor e bravura**, 1984: 5)

Para pesquisadoras da Cidade Velha, como Cybelle Miranda (2006: 252-253), “chama-se Porto do Sal devido ter sido local de embarque do sal que abastecia a região que vinha de possessões inglesas, na época Imperial”. Já Véronique Isabelle (2015) descreve ter ouvido em campo, entre os trabalhadores dos portos, que o nome seria derivado do período em que recebia barcaças de sal do Maranhão, que encostavam no porto para retiradas à pá, e era transportado em caixotes em uma carroça, depois em caminhões, para refinamento em uma fábrica no Reduto. E que nas proximidades do Porto Santa Efigênia ainda era possível se ver alguns destes barcos antigos, à vela, abandonados na década de 1960, depois que o sal passou a chegar de navio, já refinado.

Trazendo os portos para as narrativas dos interlocutores do local, Dona Célia nasceu em 1933, período de inauguração do mercado e reformulação do Porto do Sal. Ela tem uma memória afetiva do porto, onde brincou sossegada na rua enquanto seu pai se balançava na sacada, e ali aprendeu a nadar, conduzir lancha. Na adolescência subia o Beco do Carmo para ir lanchar com o padre da igreja, “dobrava a Gurupá” para pegar o bonde, e quando chegava pelo porto, avistava seu namorado pela janela do Colégio do Carmo, onde ele estudava. Dona Célia não soube informar quando surgiu a Casa Macapá nem o prédio da família Colares.

[...] ali tinha a ponte, aí do lado da ponte, aqui [no Beco do Carmo], que era tudo cercado, né [o cais], com aquele balaústro, tudo bacana, aí tinha aquele coisa de viga, grossona, pras embarcação encostarem, aqui, pra não bater na ponte... assim que é. Aí tu com a tua embarcação encostava aqui [apontando da sua casa onde era a Casa Macapá]. Daqui tu passava pra ponte. Aí o canoeiro vinha embora [pelo trapiche]. Agora quando era canoa pequena, não, ficava encostada na rampa, que era essa escada [atrás do mercado] Não era muito longe. Deve ter aí devido onde eles [a comunidade do Porto do Sal] tão, deve ter o limite. Aí quando ficava lá no final, ela ficava assim [fazia uma curva em “L” invertido], aí tinha um banco aqui, pra ti sentar e... e aí tinha aquele negócio assim bonito, de luz [o poste], lá na ponte [...] Os rapazes, os que eram daqui que moravam ali, dia de domingo, podia chegar aqui eles estavam jogando bola ali na frente, onde é o Líder. Ali ficava jogo de bola. Assim que era. Tu olhava, não tinha esses prédios que agora tem. Era aberto. Era uma ventilação bacana (Dona Célia, Entrevista, 25/10/18).

As vigas existem ainda em parte, cinco no total, sendo uma delas no meio da comunidade do Porto do Sal, indicando a extensão da ponte (Figuras 34 e 35). Do poste restou apenas um exemplar (Figura 9), como vimos anteriormente. Pelo seu relato, no entanto, os postes da ponte tinham luminárias em ambos os lados, “parecendo os da Praça do Relógio”, enquanto os postes do cais tinham “tipo uma pinha” como luminária. O mercado também era diferente:

O mercado, aí dentro, sabe como era? Você entrava no mercado, tinha... essas sala aí, esses negócio tudo, era... como é? Era aquelas balança grandona... cabeça de boi. Foi meu pai que fez. Na oficina. Praí pra dentro do mercado. O mercado tinha um mastro, que tinha a bandeira. Quando era tempo de festa a pessoa pendurava. Agora vê, tiraram. O mercado, cada coisa que tu vê aí, aqueles negócio, era talho. Vendia... era carne, era esses negócio... peixe, tudinho (Dona Célia, Entrevista, 25/10/18).

Afilhada de Magalhães Barata, interventor responsável pela modificação na estrutura do porto, Dona Célia contou que o político era assíduo frequentador do espaço.

[...] vinha todo de branco, se sentava aí, depois ia lá pra ponte. Era bonito... ah, mana, se tu visse como era essa ponte.... pra ti enxergar as embarcações que passavam... os botos ficavam pum pum pum pulando, saltando, assim que era. E ele [Barata] dizia “ah, mas é muito bonito isso daí”. Eles [Barata e família] gostavam (Dona Célia, Entrevista, 25/10/18).

Seu Adalberto tem viva memória desta ascensão e declínio da zona portuária. Ele tem lembranças tanto do Porto do Sal como da história da sua família e dos portos do início do Beco do Carmo. Seu pai começou trabalhando na João Alfredo como camelô, tendo posteriormente comprado um terreno onde instalou o Porto Beiradão, no Beco do Carmo, em 1950, no intuito de vender combustível derivado de petróleo. Seu suprimento era fornecido do Rio Grande do Norte:

[...] para atender as embarcações, vinha por navio. E meu pai, na época [em que era camelô], era vendedor de lata. Aquelas latas de querosene Jacaré. Foi por intermédio do Seu Isaac [distribuidor de combustível em Belém], que disse pro meu pai comprar um local, beira-mar, que era pra ter um barco marítimo e ele conseguiu fazer, e morreu nisso. Lá era uma beirada, não tinha nada, tinha só duas casas velhas antigas [...] o Seu Isaac disse pro meu pai improvisar um posto pra abastecer. E o meu pai fez isso. Foi, comprou lá. Eram 3 casas antigas, ele comprou e transformou num posto na década de 50. Era uma praia. Era beira de rio, com 3 casas, que tinha lá de umas senhoras, trabalhava em calafeto, de tacacazeira. E de lá meu pai transformou num posto marítimo. E chegou a vender, na época, 800 mil litros de óleo. A bandeira dele era Esso. Ele ganhou prêmio, de atingir essa marca. Foi até para os Estados Unidos, em 57, 58, pra ganhar o prêmio, como maior

vendedor de derivados de petróleo no Pará (Seu Adalberto, Entrevista, 27/11/18).

Como explicado no capítulo anterior, nas memórias de Seu Adalberto, da família proprietária de parte do Beco do Carmo e do Porto Beiradão, a área contava com as casas do Seu Artur. O terreno “da beira da rua” e os trapiches foram passando nas mãos de vários proprietários, da empresa de navegação Boa Esperança, da empresa de navegação Rodomar, do Banco do Brasil, até a prefeitura, sua atual dona.

Aí foi o seguinte: quando chegou na década de 90, com as normas internacionais, que não podia colocar porto, os tanques tinha que ser tudo biodegradável... as mudanças, colocando ISO 9000, 9001, 14018, o meu pai achou melhor alugar pro Arapari, né... e foi transformado os tanques tudo já nas normas internacionais indo pro Arapari. Que tá até hoje lá, de 2004, que ele alugou pra Arapari [...] mas antes de morrer, tá tudo dividido lá, o que é de A, de B, de C... e os tanques já são todos biodegradáveis, tudo nas normas internacionais. Que tinha que ter isso, senão a... o órgão do governo não liberava. E até hoje tá o Arapari lá. O posto, conforme vai passando os anos, porque você não está, senão ia lhe amostrar... até 70, o canal passava bem perto, né. Aí conforme foi assoreando¹⁴¹, aí nós aumentamos a ponte. Hoje a ponte tá lá fora. As embarcações chegam a qualquer hora... e o local onde era a ponte antiga, fica tipo assim uma doca¹⁴² pras embarcações. Pra empresa Arapari calafetar, endireitar tudo. E os tanques hoje estão todos... o óleo chega, aí abastece, precisa, a empresa é Arapari. São 25 mil litros que recebe (Seu Adalberto, Entrevista, 27/11/18).

A história do porto Beiradão, de sua família, se entrelaça com a do Porto São Jorge, que pertenceu a um senhor de nome Vande, de Abaetetuba.

Ele ficou lá, era alugado 10 anos, foi alugado. Ele ficava dez anos trabalhando lá no porto. Aí depois de 70 e... de 83, eles venderam pra Transbrasil... eles venderam pra Boa Esperança. A Boa Esperança depois vendeu pra Rodomar, e a Rodomar depois se acabou, né. Aí entrou a Arapari, encampou eles todinho [...] A minha família alugou em 2002. Pro Arapari. 2003. Aí o Arapari encampou, a remanescente do São Jorge, que passou pra Boa Esperança, da Boa Esperança pra Rodomar, e o Arapari, veio e ficou com os dois alugado: o porto nosso, e o outro porto lá na frente. A Arapari ficou comandando [...] lá no nosso posto, só ficou, só tá mesmo assim pra... tipo de apoio, pra abastecerem, óleo diesel e uma oficina pra eles consertarem as embarcações. Que a saída dele mesmo é lá da... antigo da... que era da Jarumã, o antigo porto que era da... cooperativa, né, mista de Tomé-açu, e o outro era daquela família George Hamulakis, grego, que trabalhavam tirando barco do fundo, na década de 50, 60. Aí o Arapari comprou em 2000. 2000 comprou também, perto que era, [o porto] do Guaraná Soberano (Seu Adalberto, Entrevista, 27/11/18).

¹⁴¹ Observar que Seu Adalberto trouxe um outro elemento para a análise do ganho de terreno nas margens do rio, o assoreamento, que se juntou ao aterramento pelos moradores.

¹⁴² Ver Figura 75.

Com muitos proprietários e especificidades, Seu Adalberto tenta me explicar melhor a história e divisão do porto Beiradão e do Porto São Jorge:

Você esteve lá no nosso porto? O nosso porto são 32 metros, vai até naquela entrada, que você entra. Tem 32 metros por 206 de fundo, incluindo as duas pontes [...] O Beiradão vai desse lado aqui [direita] até aquela ponte que você entrou. Ali é nosso. Daquele lado que você vê aquelas casas ali, quando o São Jorge alugou pro meu pai, lá, o Beiradão, passando já em 83, a Boa Esperança veio, comprou da São Jorge o controle acionário da firma São Jorge, e aquele lado eles compraram do S. Artur Ferreira. Passados uns anos, a Boa Esperança vendeu toda aquela área – não a nossa, a nossa eles saíram, foram embora – eles venderam, o Luís Otávio, que era o genro dele, vendeu pro Banco do Brasil toda aquela área daquelas casas. São 60 metros de frente por 200 de fundo, vendeu tudo pro Banco do Brasil. O Banco do Brasil vendeu pra prefeitura, então aquilo ali é da prefeitura, onde você vê aquelas casas tudinho [...] Agora aquela outra área, que você vê um bando de casa, ali, morou muitos anos a Dona Pinta, uma senhora antiga... e o marido dela, S. Artur, que trabalhava com motor de popa, vendeu toda aquela área pra Boa Esperança. A Boa Esperança vendeu pra Rodomar, a Rodomar depois vendeu em leilão pro Banco do Brasil, e o Banco do Brasil vendeu pra prefeitura [de Belém]. Hoje, aquela área, onde tem aquelas casas, é tudo da prefeitura [...] do [casa e restaurante de] Bené, daquele lado, tudo é da prefeitura. Que eles compraram do Banco do Brasil (Seu Adalberto, Entrevista, 27/11/18).

No filme *Um Dia Qualquer*, de Líbero Luxardo, filmado em 1965, uma cena se passa na Igreja e Beco do Carmo. Um romeiro entra na igreja, e, a partir de um caixão, rouba dali utensílios religiosos. Na rua, o romeiro por escadas carregando o caixão na cabeça e segue o trapiche (Figura 65). Pouco mais à frente, encontra o padre desembarcando. Nervoso, o romeiro desvia, pega uma canoa e desaparece. Seu Adalberto diz com orgulho que a história foi filmada “na ponte de sua família”.

Pelo ângulo da câmera no filme, a partir da perspectiva de baixo da ponte, vê-se parte do frontão da Igreja do Carmo, o que parece ser possível apenas do Porto São Jorge, uma vez que na saída do Porto Beiradão a vista é para a lateral da igreja. No filme, o trapiche de madeira e a estrutura da escadaria parecem estar bem conservados. Não é possível visualizar as laterais do trapiche para analisar, no filme, se há outras pontes.

A filmagem da comemoração do Sindicato das Domésticas (Carvalho e Franco, 1994), de trinta anos depois, dá nota de quando Beiradão e São Jorge estavam nas mãos das empresas Arapari e Transbrasiliana, respectivamente. A entrada do Beiradão tinha as mesmas configurações atuais, com pórtico em alvenaria, enquanto o São Jorge tinha um portão de grade. Porto de passageiros e posto *Shell* conviviam lado a lado, e ainda pescadores consertando redes de pesca na ponte.

Havia um muro na beira da rua no Carmo e ao lado do Beiradão, a praia com aningal, e um painel de madeira servia de separação do Porto Beiradão do Porto São Jorge, assim como do Beiradão para parte da praia – diferentemente do filme de Líbero, onde estas informações dos limites não puderam ser confirmadas (Figuras 66, 68, 71).

Quando perguntado qual sua lembrança do Porto do Sal, Seu Adalberto muda sua narrativa para um tom que misturava nostalgia, afeto, tal qual Dona Célia, e também emoção e aventura.

Eu devia ter meus 7, 8 anos. Eu vi tudinho, a ponte, fazendo, tudinho. A recordação é muito, eu lembro muito bem né, das tardes, dos campos [de futebol] do Colégio do Carmo, das embarcações – que às vezes atendia até de madrugada. Era barco que ia para Alenquer, Monte Alegre, Santarém, Manaus, Porto Velho... era aquele movimento – tinha dia de amanhecer atendendo as embarcações. E eu sempre tava com ele [seu pai], junto (Seu Adalberto, Entrevista, 27/11/18).

O interlocutor contou que na sua infância costumava tomar banho no rio, na ponte do Porto do Sal, onde pegava muito candiru (*Vandellia cirrhosa*), por não ter noção do perigo, tanto do risco de afogamento, quanto em relação ao famoso peixe amazônico.

Isso aí, morreu foi muita gente naquela ponte! Por exemplo, saía do colégio, pulava na ponte... tenho muitos colegas nossos que desapareciam ali. E candiru ali, o que tem é muito candiru. De deixar marca na perna. Fui atacado. A gente ia pro Paysandu, remar, né, e no fim tomava banho, aí dava muito candiru. Qualquer dessas ponta tem candiru (Seu Adalberto, Entrevista, 27/11/18).

Perguntado quanto tempo tem o Porto do Paysandu, Seu Adalberto respondeu que o Paysandu tem mais de 100 anos como clube de regata, junto com os clubes do Remo, Tuna, e o Bancrévea – este último desapareceu. Sobre a estrutura das pontes da antiga zona portuária, indagado se o interlocutor percebia alguma diferença entre a ponte do seu pai em relação à ponte do Porto do Sal, e do Paysandu, ele comentou:

Na época, todas eram de madeira, hoje quase tudo as pontes é de cimento armado, concreto. Quase todas. Todas. Que hoje, tanto o meio ambiente, não dá mais pra fazer de madeira. É tudo de alvenaria. Concreto. A diferença é essa. Paysandu, por exemplo, hoje, tudo é de concreto. Não é mais aquela antiga ponte de madeira. Madeira são poucas as pontes que tem. Tudo quase concreto. Olha, vamos supor, por exemplo, o Paysandu, que dantes só tinha uma ponte de madeira. Com a ponte de concreto, eles fizeram toda a extensão do Paysandu, né? Eu me lembro, o que? Uns 60 metros de fundo.

Então hoje é tudo é concreto. Não tem mais nada de madeira [...] foi feito na gestão... do... do saudoso José Lopes da Fonseca. Em 80 e... 4. Não, 81. Foi ele que fez todinho o Paysandu. Ele que modernizou o Paysandu, as primeiras pontes de concreto foi o Paysandu (Seu Adalberto, Entrevista, 27/11/18).

Os demais portos, segundo seu relato, não chegaram a ser de concreto.

Olha, a nossa, ainda não é de concreto. Mas muitas é. Por exemplo [...] se você for na do Porto do Sal, agora, aonde é o Porto Brilhante, tão fazendo, tudo de concreto. Se você for na Tamandaré, lá no Arsenal, já é de concreto. Já muitas [...] A ponte do Porto do Sal, a municipal, ela era de madeira, agora os pilares tudo dela eram de concreto. Todos. Era como a de Mosqueiro, antiga. Pois é. Era madeira, mas as vigas eram tudo concreto [...] A do Porto do Sal era um "L". Ela corria reto, chegava lá fora, abria um "L". Era bonita, a ponte do Sal. Toda iluminada. Aqueles abajur antigo. Era um... na época, era, todo mundo ia fazer seresta pra lá. Era muito bonito, o Porto do Sal [...] tinha bar, tinha tudo (Seu Adalberto, Entrevista, 27/11/18).

Quanto ao Porto Brilhante, sua história é mais recente. E a reforma e aterramento que vem acontecendo desde o ano passado possivelmente são para atendimento das normas mínimas de segurança. Uma matéria do G1 Pará anunciou que a Justiça Estadual atendeu pedido do Ministério Público, que desde 2012 recomenda a extinção de atividades dos portos da zona pesquisada. Dois anos atrás, diante do não cumprimento das 21 medidas contra incêndio e pânico, a justiça determinou o fechamento do porto até que apresentasse licenças e alvarás ambientais e adequações exigidas (**Justiça determina interdição de posto na Cidade Velha por falta de segurança**, 2017).

Seu Adalberto diz ter amizade com todas as famílias proprietárias dos portos da localidade.

Olha, o Vasconcelos, ele chegou aí em 64. Ele comprou daquele deputado Valdevino Pinto – foi pioneiro também em venda de óleo. E ficou, até hoje tá lá, né. Morreu o patriarca, né, tá os filhos lá, netos. E o Brilhante, quem comandou muitos anos era a família Conde, você nunca ouviu falar? O Conde tomava conta daquilo ali tudinho. Era castanha, era fábrica, era tudo... com a morte dele, os filhos venderam tudo pro Brilhante. E o Brilhante morreu, deixou pros filhos, pros netos. Lá adiante tinha o porto Santa Efigênia [o último da Rua São Boaventura, em direção à Tamandaré]. Que era também um grande empresário, o Ed Kamel. Vendeu pra aquele Amílcar Moreira, e pra aquele Antônio... pro Maia. O Maia morreu, também acabou. Só tem um posto, com o Amílcar Moreira alugando lá (Seu Adalberto, Entrevista, 27/11/18).

E quando ao declínio da zona portuária, fala com muita tristeza e lamentação que foi a partir da década de 1980.

Olha, a ponte do Porto do Sal ela jamais ia cair, ela ia ter declínio. Porque, por exemplo, o pessoal do Afuá, Melgaço, Chaves, vinham muitas mercadorias pra Belém. É... feijão das ilhas, arroz, aquela comercialização. Agora, o que houve pra uma caída foi o regatão antigo – chamavam gaiola – pro Baixo Amazonas. Esse caiu. Esse desapareceu, quase todos. As firmas todas, muitos morreram. O último era o Jonasa, o Fonseca. Que o Fonseca chegou a ter, na época, 800 embarcações. Era o número 1 aqui em Belém. Depois da morte dele, acabou tudo. O único que ainda tava era ele [...] Depois da morte dele encerrou-se o capítulo [...] olha, por exemplo, pra te ver, o Mercado do Porto do Sal: o Mercado do Porto do Sal, a ponte do Porto do Sal, foi a primeira ponte da Cidade Velha. Era 24 horas no ar, como é o Ver-o-Peso. Mas tá 40 anos abandonado. Tudo quebrado. Ali vinha todos os barcos, dos 144 municípios, de Belém, era 24 horas, era de segunda a domingo. Vinha peixe, vinha camarão, vinha couro de jacaré, de onça, era uma verdadeira... isso aí, hoje, tá morto. Na época era couro de onça, couro de jacaré... vinha muito do interior. Abaetetuba, vinha de... Terra Santa, vinha do Baixo Amazonas, era muitos barcos gaiola. O Porto do Sal era 24 horas no ar. De... de 80, o prefeito largou de mão, e abandonaram, e está... você vê como está. E ali tinha: a fábrica Garoto – que hoje não tem mais – tinha a Pesca Amazônia – foi a primeira pesca de Belém – também não tem mais, tinha o Estaleiro Bagé, que não tem mais, e você corre pra cá, tinha a fábrica de cera Lima, que não tem mais, a [inaudível] Pesca, que não tem mais, o Guaraná Soberano, que saiu, o Guaraná Simões, que não tem, o Guarasuco, que também já não tem mais, e o Bittar e irmãos, também já não tem mais (Seu Adalberto, Entrevista, 27/11/18).

Nas férias, Seu Adalberto acompanhava seu pai nas viagens do seu barco gaiola ou regatão, o que para ele representava uma aventura, conhecer as ilhas e cidades todas do Pará e da região amazônica. Seu pai viajava até o estado do Amazonas com mercadoria para vender ou trocar por outros produtos, assim como vários comerciantes da zona portuária, que entraram no mesmo negócio.

Viajei tudo, esses interior, com meu pai. Conheço tudo. Aí em terra... ele cobria, por exemplo, Brev... começava por Barcarena, Breves, é... Almeirim, Prainha, Alenquer, Monte Alegre, Óbidos, Oriximiná, Terra Santa, ele ia até em Faro. Às vez até em Parintins ele ia. Então era mercadoria saindo, ele trocando, vendendo, trocando, ele sempre fazia muito. Levava açúcar, feijão, azeite, por exemplo... às vezes um comerciante em Alenquer queria comprar 50 sacas de açúcar, tinha x – que ele não deixava fiado, ele interava aquele dinheiro – aí ele dizia pro meu pai que tinha feijão das ilhas, tinha aquela coisa, meu pai balançava e trazia, pronto. Se chegasse em Alenquer, a mercadoria saísse tudo, ele voltava de novo. Pra ir na outra viagem. Quando não saía até Alenquer, Monte Alegre, ele ia embora! Levava combustível... o barco era confortável, era iate. Pegava 350 toneladas. Ele foi pro fundo em 1970, fazendo transporte aqui do Exército [...] chegou um temporal, até hoje não acharam nem o mastro... só os passageiros, que ia cabo, soldado, se salvaram...a população... o resto... O barco, mesmo, até hoje, nem o mastrel apareceu. E a viagem de regatão, foi ótimo, eu gostava. Tu tinha que lidar, com todo esse pessoal, é uma verdadeira... por exemplo, uma das viagens que nós fizemos, uma das penúltimas, já entre 68 pra 69, fomos até... Manaus [...] isso marcou muito, foi uma lembrança boa. Na época, todo mundo era... subia o Amazonas com mercadoria. Aí depois, chegou em 70, com a entrada das estradas, muita gente parou. Ainda tem alguns, mas muitos pararam. Porque hoje, se, por exemplo, for pra Santarém, já tem carro que vai direto

pela estrada pra Santarém já. Já atravessa pra Alenquer, já não é como era dantes. Era o famoso gaiolão (Seu Adalberto, Entrevista, 27/11/18).

Comparando os relatos de Padre Dubois, Dona Célia e Seu Adalberto aos relatos do Álbum de obras do prefeito Abelardo Condurú (Pará, 1939) e o filme Jacaré (Ford, 1942), podemos supor que o trapiche originalmente era feito em madeira, retilíneo até a beira do rio, onde se expandia lateralmente em formato de “L” invertido; no entorno do mercado, o cais era em concreto, e seguia desde o Beco do Cano até a lateral da Igreja do Carmo. Era iluminado com postes trabalhados e bancos (Figuras 13 e 14).

Posteriormente, o que parece ser sua última modificação, na base do “L” invertido adquiriu uma subida, indo se encontrar com o trapiche da família Colares. O porto original resultou na rua da comunidade do Porto do Sal, e a ponte com este nome passou a ser atribuída à existente nos fundos dos quintais das casas da comunidade. É quando as informações se encontram com as da entrevista de Vadinho.

A atual ponte do Porto do Sal, portanto, situa-se paralela ao antigo trapiche, na parte pertencente a base do “L” daquela original, que é usada de modo comunitário pelos moradores, para acesso ao rio e à praia, e especialmente para o trabalho nas embarcações, visto que são muitas as oficinas com esta vocação na localidade. Vadinho chegou a ver esta mudança na ponte:

A ponte vinha, aqui [na curva] ela subia. Isso [o trapiche original] era baixo assim, era uma descida. Daqui, subia e ia embora atéeee na beira do rio [orientando como eu desenho o mapa da Figura 28]. O coreto era na cabeça da ponte. Madeira. Muito bonito. Quem dera na época a gente lembrasse, pra bater foto. Era chالé [...] até aqui, na época, que eu lembrava, o poste que vinha aqui era carvão, tinha uma casa que vendia carvão aqui. Ficava aquele pessoal bebendo, né, em dose. A gente trabalhava muito com os carregadores aqui. Aí bebiam muito aí. Quando eu conheci, né... mas... isso eu não cheguei a ver, não. Luminária, nada disso. Os bancos, que o pessoal sentava. Mas eu acredito que deveria ter mesmo [...] aqui mesmo no porto, eu tinha o quê... eu tinha... uns 25 anos. Morava no Jurunas e vinha trabalhar pra cá, era. Na hora do almoço eu dormia com o Alex, a gente ia dormir láaaa embaixo do coreto... batia um vento, né. A gente ia pra lá. Almoçava e ia deitar pra lá. Pegar vento. Era muito bom na época (Vadinho, Entrevista, 03/11/18).

Vadinho é uma liderança na comunidade. Disse ter conquistado tal respeito pelas melhorias que tem feito em prol de todos. E ao fim, talvez todos queiram paz e estão de fato entre a tensão e a tolerância uns com os outros.

Acho bonito aqui as pessoas, são muito... legal, entendeu? Tem muita coisas boas... a comunidade [...] é legal, é bom... se diverte muito aqui... tem muitas pessoas pra gente brincar, dialogar. As pessoas vem pra cá, esbarram aqui... essa ventilação... vão prali [para a beira] às vezes vai passear, pegam o barquinho, a gente vai dar uma volta [...] ah, aqui é uma tranquili... tudo de bom. Às vez, aos final de semana, a gente vai pescar, a gente pega as nossas linhas, vai pescar... [no local mesmo] tomar banho, pra se divertir. Aí... passa às vez a tarde inteira pescando, tomando banho... é muito bom. A gente toma banho. A maré, quando a maré tá grande, a gente vai pro porto Brilhante. Tem descida em ponte, lá. A gente desce. É muito bom lá. A água, quando tá grande, né, maré grande. A gente toma banho. A água fica limpa, aí fica bom. Maré seca, não presta tomar banho. Muito sujo. É isso, minha relação com a água, com o rio, é ótimo. Tudo de bom. Pôr do sol, olha aí o pôr do sol, como é que tá... lindo (Vadinho, Entrevista, 03/11/18).

Seu relato é permeado do afeto que adquiriu pelo seu lugar. O vento, as amizades, a sensação de solidariedade, de poder ter com quem contar, a relação com o rio para a pesca, o banho, são elementos constantes nas falas das comunidades, que demonstram a paisagem patrimonial que representam os portos e a beira. Percebendo que no momento da entrevista o pôr-do-sol convive com barulho de serra, serrote, ferramentas caindo no chão, cachorro latindo, crianças correndo e gritando, pergunto que sensações a comunidade lhe transmite.

Não, de dia é assim. De dia é esse sufoco aqui. Por causa de... muitas oficinas, trabalho, né. À noite, não. À noite é tranquilo. À noite é calmo... não tem movimento [...] você pode ficar tranquilo, entrar à noite aqui tranquilo que ninguém mexe com você. A gente vai levando assim, na esportiva. Tranquilo. Não que pessoal, muita gente fala que é... área vermelha, é isso, é aquilo. É tranquilo mesmo. Barulhento é de dia, como eu falo pra você. À noite, é tranquilo. Quando tem aparelhagem [no Palmeiraço], ahhhh... é barulhento mesmo. Mas... pessoal... ninguém se incomoda com isso. Não incomoda, não, muito a gente. Eu, não me incomodo, que eu gosto. De vez em quando, quando tem, eu vou. Aí me convidam, aí [...] dá pra ver tudo [de sua casa]. É mesmo de que tá na festa (Vadinho, Entrevista, 03/11/18).

Já sobre as transformações que ele viu acontecer, não só no Porto do Sal, mas no Carmo, na praça, Vadinho lembrou que estão especialmente associadas aos projetos e pesquisas que estão sendo desenvolvidos nas comunidades. Os projetos Circular, Coletivo Aparelho e escolinha do Ter Ser estão ajudando na estima das comunidades e dando-lhes certa notoriedade. Patrocinados por leis de incentivo ou editais regionais, os projetos têm como público cativo as crianças.

Ah, foi coisas muito boas, né... principalmente aí na... na... na praça, né, que tem, de vez em quando eles fazem esses eventos, lá, entendeu... o pessoal aqui do [Coletivo] Aparelho, né, que eles venho chamando e aí a comunidade, né, tanto da baixada quanto daqui, levam as crianças... até as minhas filhas participam com eles. Eles [a escolinha do Ter Ser] venham de... de quinta,

quinta-feira. Terça e quinta. Eles venho pegar as crianças, levam aí pra praça, brincar, aí venho, trazem tudo de volta. É uma mudança muito boa, muito ótima, gostei muito, sobre isso. Através deles aí muitas coisas boas foi acontecendo aqui na comunidade. Aí eu... dou as forças também, né, que... só eles não vão... não chegam assim... fica difícil. Através de mim, aqui, foi melhorando muito, entendeu.... a tendência é melhorar mais ainda. Com vocês (Vadinho, Entrevista, 03/11/18).

O que Vadinho chama de baixada é a porção do Beco do Carmo da beira do rio. Ele contou que quando chegou pelo Porto do Sal ainda não havia comunidade naquele local. Mas aos poucos as pessoas foram resistindo, ocupando e transformando o porto abandonado, promovendo melhorias tal qual em sua própria comunidade. Os mecanismos de luta pelo espaço parecem ter sido os mesmos.

Lá não tinha, na época não tinha nada ali. Quando eu cheguei pra cá, não tinha comunidade lá. Eles invadiram. Era só um terreno lá. Aí o pessoal invadiram. E... graças a Deus conseguiram lá. E tão lá... na luta, né? Na moradia, lá. É difícil, né, hoje em dia tá tão difícil. Na época é isso... não tinha nada... tinha um terreno... hoje em dia, eles invadiram, a invasão lá e... conseguiram morar. Quando eu cheguei aqui, não tinha nada lá. Não tinha essa comunidade aí. Era só... um porto abandonado, lá. Eles chegaram... aí teve a invasão. Aí tá lá a comunidade agora, né? A baixada né, a baixada, eles falam (Vadinho, Entrevista, 03/11/18).

Encerro a entrevista perguntando o que Vadinho espera, o que acha que vai ser o futuro da comunidade. Dona Célia lamentou que tudo teria “se perdido”, a beleza do Porto do Sal, e Seu Adalberto concluiu que o “movimento” nunca mais foi o mesmo, e com isso a tendência é de abertura da orla, como continuação do Portal da Amazônia. Vadinho é bem mais otimista, tanto do papel de cada um quanto do poder público que havia acabado de se eleger no estado, pela entrada de um novo partido.

Olha... eu espero... melhorias, né. Melhoria pra todos nós. Pra comunidade. E também se ajude também, porque só um, duas pessoas, não vai pra frente aqui. As pessoas terem mais consciência, se ajudar, entendeu, ter um apoio aqui de todo mundo, quando chegar, quando tiver um mutirão, todo mundo ajuda. Eles fazem mutirão aqui, muitas pessoas vêm... pra limpeza, entendeu? Eles fazem limpeza todinha, até o final, mas a tendência aqui é melhorar, a gente tá querendo melhoria. Bora ver com esse governo aí, se melhora mais. As pessoas falavam tanto de governo, bora ver agora, né, esse nosso presidente aí, governador, ver se melhora. A nossa comunidade. A todos, né. Tem muitas comunidades aí, que precisam também. Então é isso (Vadinho, Entrevista, 03/11/18).

Neste contexto, sobre a abrangenciada antiga zona portuária da Cidade Velha, tema que esteve em uma provocação na introdução desta pesquisa, podemos afirmar que Porto do Sal e Beco do Carmo adquiriram um significado *lato senso* e outro

stricto sensu. No sentido *lato*, o Porto do Sal de abrangência definida por “início no Bêco do Carmo, ao lago do Colégio do Carmo”, e término “em outro beco, agora em frente à atual Avenida Tamandaré, no Beco do Cano”, de acordo com Manoel Oliveira (Souza, 1984), o porto, em sentido mais amplo, acaba também por incorporar o Beco do Carmo. É a paisagem da época da construção do mercado e do cais, que contempla os moradores antigos, como Dona Célia.

O português Eugênio Leitão Brito (1997), por exemplo, que foi morador do bairro até o final da Segunda Guerra Mundial, conta que existiu uma agência dos Correios na Rua Dr. Malcher “cujo carimbo postal indicava o nome de ‘Porto do Sal’” (Brito, 1997: 78).

Sua fala e a de Manoel Oliveira nos apontam que o Porto do Sal teve uma abrangência para muito além da comunidade, do mercado e das ruas São Boaventura e Gurupá, o que denota que sua abrangência, mais do que geográfica, foi e continua sendo simbólica, de identidade e sobretudo de experiências mnemônicas e de afeto.

No sentido *stricto*, contudo, o Porto do Sal denominaria apenas o seu antigo trapiche, onde contemporaneamente está a comunidade de mesmo nome, e outro, pela estiva que continua servindo à comunidade. E o Beco do Carmo designaria apenas os residentes à beira da rua, enquanto que aqueles à beira do rio ou no entorno do trapiche ganham nomes específicos: comunidade Menino Jesus e Beiradão.

Dentro do processo contemporâneo de gentrificação, motivado principalmente pelo uso do solo e valorização imobiliária, a orla tem sido bastante visada como novos espaços de lazer e consumo, dissociados de sua realidade social. As construções, extensões das casas, espaços de sociabilidades e mesmo de conflito envolvidos na localidade podem ser considerados “coisas”. E “coisas” para Miller (2013) são algo que anima e têm alma, transmitem, sob a aparência silenciosa, mensagens e ideologias, e que à medida em que se naturalizam em nosso meio adquirem uma “humildade”, ao mesmo tempo em que desenvolvem uma “potência”, ou seja, existe uma agência dialética entre as coisas e conosco, assumindo a forma social das pessoas e se tornando parte de suas biografias.

Em atividade de Grupo Focal com pessoas no Porto da Palha, Marcos Alexandre Silva (2006) apresentou um dado revelador que corrobora a potência das coisas de uma zona portuária apropriada por grupos de ribeirinhos urbanos: enquanto aquele porto é considerado como local de práticas de sustento, residência, memória,

consumo e passagem, com diálogo com as ilhas do Rio Guamá – onde se obtém diversão em festas religiosas e de aparelhagens, encontro em jogos de futebol ou churrasco – espaços criados pelo poder público inspirados na imagem ribeirinha, como a Estação das Docas, o Núcleo Cultural Feliz Lusitânia e o Ver-o-rio representam uma realidade não vivida, de sentimento de impotência/privação e afastamento simbólico ou contemplação do rio.

Jackson Silva e Rodrigo Peixoto (2015) discutem a diferença de tratamento do rio a partir da metáfora “janela para o rio”, adotada pelo discurso dominante para referir-se a uma suposta decadência das margens da cidade e a consequente necessidade de adaptação às tendências internacionais de “gentrificação” da orla, mediadas pelo molde da “janela”; por outro lado, o termo “portas para o rio” é usado pelas resistências para designar o reconhecimento dos sujeitos tradicionais e suas existências. Belém, assim, é uma cidade de muitas orlas, “umas mais prestigiadas que outras”, que congregam o rio Guamá, a baía do Guajará, bacias hidrográficas e igarapés como o Tucunduba, “que resiste a duras penas como rio urbano, enquanto tudo o mais se transformou em canal malcheiroso” (Silva e Peixoto 2015: 689).

Os portos, neste contexto da Belém urbanizada, criam novas centralidades no território, em torno da economia. Atualmente em processo de obsolescência, os portos vêm se tornando *waterfronts*, de observação e consumo da paisagem, mantendo seus aspectos de economias populares e de subsistência (Ponte, 2015). No contexto das intervenções em zonas portuárias e do apelo imagético/identitário de Belém, “apesar de fazer um apelo à identidade ribeirinha, paradoxalmente, portos e trapiches de Belém não são considerados como espaços capazes de traduzir uma imagem dessa cidade”, relegando-os a uma expropriação “no horizonte possível desses lugares” (Silva, 2006: 108).

Há uma aparente naturalização de que é inevitável a orla “ser de todos” (Cavalcanti, 2019), como abordei anteriormente, com remoção das atuais famílias residentes e apropriação pelo lazer e o turismo.

Seu Adalberto profetiza que tudo acabará como o Portal da Amazônia.

A prefeitura tem tudo na mão. E eles que vão decidir o que vão fazer. Porque a Cidade Velha, como eu falei pra você, é um bairro bonito. A ponte, tá há 40 anos estourada. Era pra tá levantada...se tivesse, você ia ver gente chegando na ponte, ia muito turista (Seu Adalberto, Entrevista, 27/11/18).

3.2. Paisagem aquática¹⁴³: cotidiano, domesticação e *waterfront*

Vivendo nas margens de Belém, ou como preferem chamar os moradores, na beira, desde muito cedo as águas foram utilizadas para a ocupação da cidade. “Belém não deve às águas apenas uma parte de sua beleza, mas a sua própria modelação. Não só no plano geográfico, como no plano histórico, a água é o elemento dinamizador da cidade” e o rio é seu elemento mais expressivo e importante, e “nele reside a animação do quadro, pois o rio é movimento, é comércio, é sociabilidade” relatou Eidorfe Moreira (1966: 63).

Para o autor, Belém cresceu em núcleos isolados por conta de igarapés, baixadas e igapós, uma característica da topografia da cidade que serviu de desafio à sua expansão urbana, o que teria levado à radical decisão de atulhar, aterrar, nivelar e tubular as águas, cujas maiores representantes foram o alagadiço do Piri, o igarapé São José – antes Comedia dos Peixes-boi – que desaguava no Rio Guamá às proximidades do Arsenal de Marinha e do Reduto (Moreira, 1966).

A Amazônia brasileira com as suas duas principais bacias hidrográficas (do rio Amazonas e do rio Tocantins-Araguaia) tem em seus rios, da pré-história à colonização europeia, os caminhos naturais ao transporte. Esses permitiram o acesso dos colonizadores lusos do século XVII ao XVIII pela região, implantando seu domínio e religião, explorando as “drogas do sertão” e transformando aldeias em vilas (Arruda, 2003: 110).

Ao descrever esta vista de Belém a partir da perspectiva das águas, Eidorfe Moreira (1966) afirma que do lado guajarino a cidade oferece maior amplitude visual, com edificações melhores, cujas frentes causam efeito cênico precioso e interessante. Impressão esta que não se repete na frente do Rio Guamá, onde a cidade se apresenta de costas ao rio, com construções de baixo gabarito e sem uma avenida marginal nem cais nas praias. No aspecto fitofisionômico, a face guamaense era aprazível pela mata majestosa, o que teria favorecido a instalação da indústria da construção naval.

A cidade, deste modo, foi originalmente mais “guamaense” do que “guajarina”, pois no Rio Guamá corria a primeira rua e ali nasceu a primeira via de comércio com os indígenas, a comunicação com o Maranhão e as terras preferidas para agricultura.

¹⁴³ Este é o único termo usado no texto que não foi identificado na gramática nativa. Está associada a uma tradução pessoal e adaptada à realidade local do termo *seascape*, uma paisagem de diálogo com as águas que evoca sensorialidades e habilidades específicas entre seus habitantes ou trabalhadores, segundo Hamilakis (2013).

“O elemento hídrico era ao mesmo tempo a via, o atrativo e o campo comum de ação do militar, do aventureiro, e do missionário” (Moreira, 1966: 49).

“Longe de qualquer determinismo ambiental, na verdade a história da estruturação urbana de Belém e de sua região”, revela o quanto a presença dos cursos d’água “na paisagem e no ambiente regional condicionou formas de aproveitamento econômico e soluções de territorialização” enfatiza Juliano Ximenes Ponte (2015: 42).

A água foi a via de circulação no período colonial, e foram portanto as vias fluviais que determinaram a ordenação e ocupação de Belém (Nascimento, 2011). “O rio, que outrora funcionava como a rua dos belenenses, aos poucos foi dando lugar ao concreto” (Amaral, 2005: 15). A água foi então o veículo a partir do qual a cidade se modelou através de aterros, diques, portos, drenagem, percolação, canalização (Ponte, 2015).

Sobre a construção da orla enquanto espaço social, Márcio Douglas Amaral, (2005: 87) afirma que “aproximadamente 40% quarenta por cento da cidade de Belém é cortada por rios/águas”, o que significa que “a cidade quase toda é orla”. Do ponto de vista científico, “os critérios mais utilizados para essa definição têm sido os seguintes: o natural, o socioeconômico e o político”, onde o natural pode ser compreendido por “espaço geográfico de interação entre o ar, o mar e a terra”; e as demais definições estão relacionadas às divisões político-administrativas e uso do solo. O autor considerou em sua análise, além dos elementos fisiográficos, de uso, de relação simbólica e material do rio, as “próteses” criadas por intervenções urbanas que modificam a materialidade e a interação humana com as águas.

Se a cidade é quase toda banhada por cursos d’água, está sujeita às variações de maré:

[...] inundações periódicas fazem da várzea uma paisagem “anfíbia”. Durante um período do ano (4 a 5 meses), a maior porção dessa planície está submersa e faz parte do ambiente aquático; em outro período, participa do ambiente terrestre. A falta de sincronização entre o regime fluvial e o regime pluvial (chuvas) faz com que existam quatro “estações climáticas” no ecossistema de várzea, que regulam o calendário agrícola: a enchente (subida das águas), a cheia (nível máximo das águas), a vazante (descida das águas) e a seca (nível mais baixo das águas). Nesse ambiente, constantemente submetido a fortes estresses, a biota e o homem amazônico desenvolveram os mais variados comportamentos adaptativos (Pereira, 2007: 15).

A sazonalidade das áreas de várzea regula o ciclo da vida e da paisagem, demandando escolhas tecnológicas para superar os riscos de diferentes contextos

(Pereira, 2007), como vimos no capítulo anterior, em que construções diversas tomaram a forma da adaptação humana a este ambiente das águas.

Estas mudanças ambientais representadas pelo movimento da maré, e o fenômeno da água grande ou lançante são tratados com muita tranquilidade pelos moradores. Nas investidas que fiz em busca de casos de alagamentos, ou mudanças na rotina por conta do período de chuvas, fui motivo de riso, porque afinal, ali “é tudo palafita” e não enche. O único relato diferente disso foi o de Seu João, que se emocionou ao contar que perdeu uma filha “para a doença do rato”. A maré lançante é necessária e esperada por meses pelas embarcações para a realização de suas manutenções. Assim a embarcação pode ser remanejada para cima da carrera¹⁴⁴ (Figura 83) para serviços de calafetagem¹⁴⁵.

A cidade desta Belém das águas estaria dividida em várias porções de orla. Na porção da orla que “se estende da foz do igarapé Aurá, no limite meridional do Município de Belém e Ananindeua até o canal da Av. Tamandaré”, portos e feiras lhe conferem maior interação com o rio, no caso, o Guamá (Amaral, 2005: 93). Na porção central, situada da Avenida Tamandaré ao Ver-o-rio, está situada a orla mais complexa, histórica e com maiores investimentos. A porção oeste

[...] inicia-se no Ver-o-Rio e se espraia até a Quarta Rua do Distrito de Icoaraci. Caracteriza pela presença de grandes extensões de terra ocupadas, principalmente, por atividades institucionais (instituições públicas) e por empresas de médio e grande porte. Deve-se ressaltar que nessa zona se encontra um dos maiores projetos de revitalização de orla desenvolvido pela Prefeitura Municipal de Belém, a orla de Icoaraci (Amaral, 2005: 95).

A última zona de orla é a Norte, da região entre a Quarta Rua de Icoaraci à foz do rio Maguari, no limite de Belém com Ananindeua, onde situam-se portos, indústrias e residências. Vimos no primeiro capítulo que as maiores intervenções urbanas de Belém envolvendo a orla foram de aterramento, canalização e drenagem dos seus rios e canais. Na localidade pesquisada, apesar de muitos projetos, a maior obra foi aquela da década de 1930, que criou o mercado e o cais. Na década de 1990, a maior intervenção teria sido a reforma do mercado.

Entre uma e outra obra, há uma espécie de hiato nas políticas voltadas para a orla, período em que se avança na construção do Plano Diretor e na urbanização e

¹⁴⁴ Estrutura de madeiras grossas dispostas na praia, que durante o período de maré alta é utilizado para erguer as embarcações para realização de reparos.

¹⁴⁵ Vedação de frestas entre as madeiras para proteção da embarcação contra a entrada de água.

saneamento das áreas de baixada, quando acontece a intensificação no processo de ocupação e privatização dessa parte da cidade. As obras que se destacaram foram

realizadas pelo Departamento Nacional de Obras e Saneamento (DNOS) nas áreas de baixada (bacia da Tamandaré, 1962 – 1967; canal da Doca de Souza Franco, 1968 – 1973; bacia do Reduto, 1973; bacia do São José, Estrada Nova, Una, Val-de-Cães e Tucunduba, 1965 – 1979) e que acabaram repercutindo na orla (Amaral, 2005: 120).

Na década de 1970, o Plano de desenvolvimento para a Grande Belém previu um volume de Anteprojeto de Remanejamento da Área Central com propostas que seguiam o Plano Diretor de 1975, segundo o pensamento urbanístico culturalista, de embelezamento urbano, amparado pelo conceito de modernidade, frequentemente de caráter higienista, com princípios de limpeza e organização, saúde pública e espaços públicos de funcionamento comunitário (Lima *et al.*, 2018). O plano previa a remoção das famílias que começavam a ocupar o Beco do Carmo, para “resgate” da área de maior identidade da Belém “metrópole da Amazônia”. Previa ainda a reconstituição de barracões comerciais no entorno do Mercado e ao Porto do Sal, para estimular e dinamização do comércio varejista existente. Deste plano, temos registro da Figura 89.

Mais tarde, a década de 1990 foi caracterizada pelo aparato normativo e novo ensejo de planejamento, com avanços no Plano Diretor, Lei Orgânica, definição do Centro Histórico de Belém e Lei de Tombamento. Sobre as intervenções urbanas a partir da década de 1990, empreendidas pelo Governo do Estado na orla de Belém, Márcio Douglas Amaral (2005: 153) as considera de planejamento e gestão tecnocráticas e convencionais, de referencial neoliberal; projetos centrados “na profissão do técnico e urbanista”; estética pós-moderna, com objetivo de criação de um *waterfront*, agregador de valor econômico pelo turismo e produção de uma “cidade mercadoria”; *marketing* em torno da ideia de modernização; e pouca abertura à participação popular. Esta postura negou a demanda social de circulação pelos rios e dimensão vivida de ribeirinhos, e a orla passou a ser somente espaços de lazer e turismo em políticas de intervenção pontuais e fragmentadas.

Um exemplo da crítica de Amaral (2005) está no Plano Pró-Belém: Plano de reestruturação da orla de Belém para a orla (Codem, 2000), que considera que a falta da infraestrutura turística é uma das maiores carências de Belém e propõe, “para reverter esta situação, a reestruturação da orla”, naquela ocasião planejada “como

uma intervenção de grande potencial para a requalificação das áreas envolvidas, que deve ser pensada tanto para o lazer quanto para o turismo”. O projeto de urbanização da orla contaria com “implantação de equipamentos urbanos”, através da “abertura” de áreas de lazer com praças, bares e restaurantes, inclusive “adequado à prática de esportes náuticos” (Codem, 2000: 28).

Para a região do Porto do Sal, o projeto previu a reformulação da estrutura portuária existente para apoio no transporte de cargas, seguido pela construção de um “Ver-o-rio” e reassentamento das comunidades ao longo da Rua São Boaventura; implantação de um terminal intermodal de passageiros na Praça do Arsenal de Marinha, a partir do qual um “Ver-o-rio” continuaria (Figura 90).

A organização deste espaço, que resultará na liberação de áreas para uso comum, será feita através do agrupamento de diversos portos no do Porto do Sal, que funcionará como de cargas, e da criação de um novo porto público de passageiros, no prolongamento da Avenida Tamandaré, integrado a um terminal urbano intermodal, que irá organizar e disciplinar o transporte fluvial e rodoviário no Centro Histórico (Codem, 2000: 30).

Pode-se perceber, neste sentido, que nas atuais práticas de gestão e planejamento urbano os poderes municipal e estadual têm se preocupado em abrir espaços de contato com o rio, através de “janelas para o rio”, definidos como “espaços fragmentados da orla que são apropriados para fins de cultura, lazer e turismo pelas políticas públicas de renovação urbana” (Amaral, 2005: 17). Estas “janelas” apelam para um “resgate” da identidade ribeirinha à cidade, uma paisagem por vezes de *design clean* apresentada como “nova” (Silva, 2006).

O poder público, no entanto, construiu duas perspectivas distintas de planejamento, gestão e imagem da cidade em torno da orla, no que Márcio Douglas Amaral (2005) denominou de “guerra das águas”, por ter sido um conflito de territorialidade. No planejamento físico-territorial, o Estado pode atuar como maior disseminador de uma ideia de racionalidade adquirida das fábricas, tecnicista e modernizadora, de expansão e uso do solo em uma “cidade ideal”.

Quanto às intervenções urbanas realizadas na virada deste século, pela Prefeitura Municipal de Belém, Amaral (2005) avalia que foram políticas de justiça social, em que se utilizou de instrumentos normativos como o Plano Diretor Urbano, Lei Orgânica Municipal e Lei Complementar de Controle Urbanístico para um planejamento e gestão de modelo social-democrata com viés participativo, com

estética regionalista, modernização com diálogo com as origens ribeirinhas da cidade, que mesmo tendo equipes técnicas essencialmente da arquitetura, urbanismo e engenharia civil, procurou fazer uma requalificação física e social dos espaços de orla, pensados para o lazer acessível à população, mas tendo ficado restrito, ao final, aos espaços de maior apelo turístico.

O controle desta paisagem moderna tem transformado as águas em veículo (de desejos, matérias, mercadorias), substância (na produção da limpeza, diluição, sulfactação), recurso (ativo econômico, de apropriação, insumo, renda da terra, atributo de localização), e paisagem, ou seja, uma água técnica, com usos de conexão, extensão, observação e apropriação e suas consequentes implicações na circulação, valorização do solo e deposição ou descarte (Ponte, 2015). A água é fonte de transporte, economia, lazer e subsistência. É também local de despejo de dejetos e água servida (Oliveira *et al.*, 2016).

Na Amazônia das águas, o elemento hídrico mantém-se há séculos como “comandante da vida numa região dependente dos rios, furos, igarapés e do próprio oceano” (Furtado, 2015: 17). Belém é uma metrópole com feições ribeirinhas, onde portos e feiras são a síntese de sua biodiversidade, com trabalhadores na categoria de feirantes, produtores, atravessadores, carregadores, peixeiros, entre outras profissões que compõem sua renda familiar pela comercialização informal de produtos como açaí, pescado e mariscos, frutas regionais, cacau, coco, mandioca e macaxeiras, hortaliças e pequenos animais (Silva e Castro, 2013).

Intrínseca à vida amazônica, a água na região guarda muitas cores, memórias, práticas, modos de vida, trabalho, luta, sensibilidades, estéticas, temporalidades e cosmologias que definem seus habitantes como “homens anfíbios”, segundo Therezinha Fraxe (Apud Sarraf Pacheco, 2018). É a água quem dita o tempo de fartura ou escassez do alimento, é relógio, bússola, rua, palco, patrimônio; é a água a própria metáfora da vida. Na lógica capitalista, todavia, este homem amazônico aparece “fora da água”, ou seja, em desarmonia com seu ambiente natural de lugares pantanosos e flutuantes, o que não quer dizer que sua realidade seja homogênea ou simétrica. Por este motivo Sarraf Pacheco (2018) nos convida a leituras da realidade por perspectivas decoloniais.

Esta paisagem da Cidade Velha é permeada pelo grupo social classificado como ribeirinho urbano por Carmen Isabel Rodrigues (2008). Com recursos da sociobiodiversidade e seu uso alimentar, medicinal, artesanal e ornamental,

trabalhadores informais em portos, feiras e mercados de Belém promovem uma interação entre os mundos urbano e o rural, que mais do que contribuir para a economia, são formas de apropriação da cidade (Silva e Castro, 2013).

Conceição Maria Almeida (2010) pondera que mesmo Belém sendo cercada por águas, ao longo dos séculos XIX e parte do XX grande parte da população não tinha acesso à água encanada, tendo de recorrer aos poços públicos, mediante pagamento de impostos ou vendedores ambulantes chamados “aguadeiros”. Houve um progressivo movimento de domesticação, privatização e invisibilização das águas, que perpassou por questões como combate às doenças, aos aterramentos de áreas alagáveis, à implantação de esgotamento das águas servidas das casas, e o afastamento das pessoas dos usos das águas públicas – como rios e igarapés. Das águas públicas onde ocorriam a socialização e hábitos dos banhos, lavagem de roupas, despejo de dejetos, entulhos e animais mortos passou-se ao espaço da privacidade do lar ou local específico para descarte, como o forno crematório. Em suma, a água permeou a construção da “civilização” da cidade.

Outra possibilidade de análise da paisagem aquática representada pelos portos pode ser inspirada em Anita Synnestvedt (2006), que a partir de uma localidade marítima sueca, associa um sítio arqueológico a um sítio patrimonial. Para a autora, todos os sítios localizados em ambiente aberto, mesmo simples e menos monumentais, possuem potencial patrimonial, devido ao fato de reunirem histórias da cultura material do passado e especialmente pelos usos pelas comunidades locais. Ou seja, seu valor patrimonial está na presença de atividade humana através do tempo, resultando em mudanças na paisagem pela formação de camadas arqueológicas até o presente.

CONCLUSÃO

Belém é uma típica capital amazônica, abraçada por bacias hidrográficas, canais e orlas. Belém, como ainda cantam Nilson Chaves e Vital Lima, é “engravidada de redes”, as redes que pescam, as redes que balançam e as redes simbólicas que trançam culturas, alimentos, produtos, relações e afetos entre pessoas, coisas e suas paisagens.

Tendo a água como vocação e a estrada como escolha política de integração nacional, Belém possui paisagens construídas pelo tempo, sua história, e seus habitantes, em processos de crescimento urbano e periferização, nas contradições que uma metrópole suporta.

Neste sentido, a presente pesquisa procurou dar visibilidade às comunidades do Beco do Carmo, Beiradão, Menino Jesus, Porto do Sal e Palmeira, situadas no entorno do Mercado do Porto do Sal e Igreja do Carmo, que para o poder público e a opinião pública são “assentamentos informais” semelhantes às “favelas”. Nas suas especificidades e organizações espaciais internas, são comunidades que convivem com memórias, construções e objetos dos portos Beiradão, São Jorge, Porto do Sal, Paysandu, Vasconcelos, Porto do Alan, Brilhante e Palmeira.

Tais comunidades e portos se inserem em um contexto de orla belemense que vem passando por pressões diversas para remoção de famílias ali residentes e aberturas de “janelas para o rio”, com infraestrutura para lazer e turismo da população.

Diante do exposto, a dissertação procurou compreender a biografia da paisagem da antiga zona portuária do bairro da Cidade Velha, a forma como as pessoas vivem e se relacionam com esta paisagem portuária e quais elementos materiais caracterizam suas transformações. Como objetivo geral propus analisar as formas de organização, adaptação e sociabilidades nesta porção de orla da Cidade Velha, tendo como foco a produção material humana e as transformações da paisagem, as relações com ela estabelecidas, sua produção e usos simbólicos do passado e presente e suas lógicas de organização socioespacial.

Vimos ao longo do trabalho que a paisagem é uma das formas de relacionamento do ser humano com o mundo; tem deste modo, conotações sensíveis, além das geográficas, econômicas e políticas.

Enquanto na Antropologia a paisagem com as características da localidade pesquisada se insere nos debates sobre o urbano e os domínios de si mesmo enquanto sociedade, e em esferas de ação social opostas como “casa” e “rua”; na Arqueologia suas possibilidades estão entre as transformações da cidade, processos de restauração, grupos sociais invisibilizados, conexões de identidade, do corpo, subjetividade, do cotidiano e afeto, em registros de camadas arqueológicas que se sucedem e sobrepõem.

A paisagem como construção humana é um dos temas de foco interdisciplinar da Arqueologia, beneficiada por diversos métodos e perspectivas, sendo uma delas a paisagem enquanto um patrimônio humano, vivenciada por processos multissensoriais, que criam memórias e narrativas nos grupos sociais.

Paisagem, enquanto produção arqueológica, desta forma, se apresenta como termo do interstício entre diversos campos disciplinares e seu estudo pode contribuir para o urbanismo dos espaços das cidades, pela identificação de transformações e adaptações do agir assertivo sobre o meio. Seu estudo também é beneficiado pela perspectiva de múltiplas agências ou vida social dos diversos entes que, em seu conjunto, criam o ambiente urbano.

Ao longo do trabalho foi possível identificar um modelo de ocupação de proximidade do rio que remota ao período de colonização do território. Primeiramente em torno do Forte, depois no entorno de praças e igrejas, onde se reuniam as instituições do poder; as residências foram progressivamente se deslocando para o continente durante a metropolização de Belém, sem, contudo, deixar de ter suas camadas mais populares ocupando os diferentes corpos d’água que formam a cidade.

Segundo as percepções do espaço urbano e a gramática local das comunidades, foram analisadas as categorias de organização do espaço: aterro; árvore; ruas; becos; vila; os espaços de socialização (Mercado, “Lá no Vadinho”, “No Bené”); a histórica Praça do Carmo; manchas e trajetos; a baixada; adaptações, e rupturas da casa, vila e comunidade (“Endireitar”, “Arrumar” e “Dar um jeito”); a rampa; o muro; os portos; cotidiano, domesticação e *waterfront* na paisagem aquática da localidade.

A água neste universo do ribeirinho urbano está no “entre”, pois ela media a relação eminentemente amazônica do ser humano com o seu meio. Está, na localidade pesquisada, “entre” a casa e a rua, é o “&” de Damatta (1997), que cria ali gradações ou elementos intermediários entrelaçados com a própria ordem social, as

redes de relações e valores da comunidade. A água ajudou este ser humano amazônico a experimentar o ambiente e criar a partir dele tecnologias sociais.

Na antiga zona portuária do bairro da Cidade Velha, centenas de famílias vivem na beira d'água. Neste sentido, morar em contato com os rios e canais urbanos, que em Belém adquiriu a peculiaridade de baixada, tem conotação semelhante a morar “embaixo”, indicação de como a baixada se tornou uma segmentação social e econômica, porque a demarcação espaço-social é feita em hierarquias entre centro e periferia, dentro e fora, visto que o espaço é demarcado quando se estabelecem fronteiras (Damatta, 1997). Assim, os moradores da beira do rio são estigmatizados e geralmente percebidos no conjunto da cidade como pessoas que precisam ser remanejadas para se abrir “janelas para o rio”. Há de nos questionarmos se sua invisibilização, neste quesito, não há de ser também “conveniente” como uma forma de resistência no espaço urbano do centro da cidade.

Inicialmente pensada como uma pesquisa de Antropologia da ação, no decorrer das incursões em campo notei um misto de curiosidade e orgulho das comunidades em fazer parte da história dos portos que por anos movimentaram o bairro da Cidade Velha. Deste modo, o presente trabalho adquiriu um segundo volume, construído como um retorno para as pessoas que contribuíram no processo da pesquisa. Composto de imagens do passado e do presente, e os protagonistas desta história, é registro das transformações que a localidade e seus moradores vêm promovendo no espaço urbano de Belém.

A cidade é o lugar da multiplicidade, das identidades dos interstícios que se inserem nos seus variados espaços (Rodrigues, 2008). E é na diferença que oferece que se pode realizar a transdução e as possíveis utopias. Todos que nela residem a ela tem direito. E são as camadas mais populares que, apropriadas dessa cidade, podem contribuir para a mudança, pela reivindicação de estratégias urbanas que considerem novos elementos, a renovação, a diversidade (Lefebvre, 2001), e a qualidade de vida, garantida por seus direitos socioambientais (Sousa, 2010).

REFERÊNCIAS

Lei n.º 132, de 28/05/1846. Treze de Maio. Belém 1846.

Governo construtivo. O Liberal. Belém 1946.

Agrediu a socos. O Liberal. Belém 1951.

Como os tempos mudam!O Liberal. Belém 1951.

Inspeções do prefeito municipal. O Liberal. Belém 1951.

Uma figura novelesca a invadir os quadros da vida real. O Liberal. Belém 1951.

Favelização toma conta da orla de Belém. O Liberal. Belém: 8-9 p. 2015.

Uma orla e três histórias mescladas de dor e bravura. Diário do Pará. Belém 1984.

Mercado se abastece de pescado salgado. Diário do Pará. Belém 1985.

Milhares de romeiros já começam a chegar. Diário do Pará. Belém 1986.

Mulher crava faca na rival. Diário do Pará. Belém 1987.

Trapiche do Sal está para desabar. Diário do Pará. Belém 1987.

Terminal marítimo, a solução. Diário do Pará. Belém: 12 p. 1988.

Cidade Velha: Porto do Sal continua em total abandono. O Liberal. Belém 1989.

Incêndio no Porto do Sal já foi controlado, mas famílias perdem tudo. G1 Pará. Belém 2006.

Justiça determina interdição de posto na Cidade Velha por falta de segurança. G1Pará. Belém 2017.

ALMEIDA, C. M. R. D. **As águas e a cidade de Belém do Pará: história, natureza e cultura material no século XIX.** 2010. Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em História, Pontifícia Universidade de São Paulo, São Paulo.

AMARAL, M. D. B. **A guerra das águas: concepções e práticas de planejamento e gestão urbana na orla fluvial de Belém (PA).** 2005. Dissertação (Mestrado). Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa Internacional de Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento, Universidade Federal do Pará, Belém.

ANDRADE, R. D. Olhares fora-dentro. In: **Fotografia e antropologia: olhares fora-dentro.** São Paulo: Estação Liberdade, 2002. cap. 4, p.113-122.

ARAÚJO, L. B. D. **Dinâmica portuária e mobilidade da população ribeirinha em**

Belém. 2006. Dissertação (Mestrado). Instituto de Ciências Sociais Aplicadas, Programa de Pós-graduação em Serviço Social, Universidade Federal do Pará, Belém.

ARRUDA, E. **Paisagens Gráficas. Projeto artístico equivalente a dissertação.** 2013. Dissertação (Mestrado). Escola de Comunicação e Artes, Programa de Pós-Graduação em Artes Visuais, Universidade de São Paulo, São Paulo.

ARRUDA, E. S. **Porto de Belém do Pará: origens, concessão e contemporaneidade.** 2003. Dissertação (Mestrado). Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

AUGÉ, M. **Não-lugares.** Campinas: Papyrus Editora, 1994.

AZEVEDO, A. M. F. D. **Porto das brincadeiras no Porto-do-Sal (Belém-Pará): uma leitura antropológica das práticas da infância.** 2006. Dissertação (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Universidade Federal do Pará, Belém.

AZEVEDO, H. L. S.; GOMES, M. D. V. C. N. Ocupação urbana e segregação socioespacial: um estudo sobre a posse no complexo “quatro estações”. In: SILVA, L. D. J. D. D. P., XIMENES, J. P. (Orgs.). **Urbanização e ambiente: experiências de pesquisa na Amazônia Oriental.** Belém: Paka-Tatu, 2011. p. 241-258.

BAENA, A. L. M. **Compêndio das eras da Província do Pará.** Belém: Universidade Federal do Pará, 1969.

_____. **Ensaio corográfico sobre a Província do Pará, 1782-1850.** Brasília: Senado Federal, 2004.

BERNARD, H. R. Direct and Indirect Observation. In: **Research methods in anthropology: Qualitative and quantitative approaches.** Lanham: Rowman & Littlefield, 2017. cap. 15, p.413-450.

_____. Interviewing: Unstructured and Semistructured. In: **Research methods in anthropology: Qualitative and quantitative approaches.** Lanham: Rowman & Littlefield, 2017. cap. 9, p.210- 250.

BEZERRA, M. Por cima é balangandã, por baixo molambo só: os moradores, as paisagens e as ruínas em um projeto de Arqueologia no Centro Histórico de Salvador/Bahia. In: SILVEIRA, F. A. D. e CANCELA, C. D. O. (Orgs.). **Paisagem e cultura: dinâmica do patrimônio e da memória na atualidade.** Belém: EDUFPA, 2009. cap. 4, p.63-70.

BORGES, L. D. C. **Intervenção urbanística em áreas de margens de rio: o projeto “Orla da Estrada Nova”.** In: SILVA, L. D. J. D. D. P., XIMENES, J. P. (Orgs.). **Urbanização e ambiente: experiências de pesquisa na Amazônia Oriental.** Belém: Paka-Tatu, 2011. p.297-310.

BRANDÃO, A. J. D. N.; PONTE, J. **Diretrizes Urbanísticas para um Plano de Drenagem na Região Metropolitana de Belém.** III Seminário Nacional sobre o Tratamento de Áreas de Preservação Permanente em Meio Urbano e Restrições Ambientais ao Parcelamento do Solo. Belém: Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional: 16 p. 2014.

BRASIL. **PORTARIA Nº. 54, de 08 de maio de 2012.** CULTURA, M. D. Brasília: Diário Oficial da União: 15 p. 2012.

BRITO, E. L. D. **Minhas Memórias da Cidade Velha.** Belém: Santo Antônio, 1997.

BRITO, L. S. A. **Intervenção no centro histórico e a reorganização sócio-espacial do Bairro da Cidade Velha–Belém/PA.** 2007. Dissertação (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal do Pará, Belém.

CARDOSO, A. C. D. **O Espaço alternativo: vida e forma urbana nas baixadas de Belém.** Belém: UDUFPA, 2007.

CARDOSO, A. L. C. **Arquiteturas nas feiras ao ar livre: paradigmas para construções de mercados populares contemporâneos.** 2011. Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

CARVALHO, O. D.; FRANCO, A. **Sindicato das Trabalhadoras Domésticas e Serviços Gerais de Belém.** Belém: Tamba Takuary video 1994.

CASTAÑEDA, Q. E. **The ‘ethnographic turn’ in archaeology: research positioning and reflexivity in ethnographic archaeologies.** New York: Altamira, 2008.

CAVALCANTI, A. **Canais têm potencial turístico, diz estudo.** Diário do Pará. Belém 2019.

_____. **Trabalhar como ambulante pode ser a única alternativa.** Diário do Pará. Belém 2019.

CHAVES, C.; GONÇALVES, A. P. C. **O mercado público em Belém: arquitetura e inserção urbanística.** IV Colóquio Comércio e Cidade: uma relação de origem. Uberlândia: Laboratório de Comércio e Cidade. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo: 15 p. 2013.

CODEM. **Pró-Belém: Plano de reestruturação da orla de Belém.** Belém 2000.

COELHO, J. A. L. **Mensagem do Governador do Estado ao Congresso Legislativo do Pará.** Belém: 07 set., p.208-209. 1910.

CORDEIRO, L. **O Estado do Pará: seu commercio e industrias (1719 a 1920).** Belém: Tavares Cardoso & Ca, 1920.

COSTA, A. M. D. D. "Uma metrópole na floresta": representações do urbano na

Amazônia. In: FRÚGOLI JR., H.; ANDRADE, L. T. D., *et al* (Orgs.). **As cidades e seus agentes: práticas e representações**. Belo Horizonte: PUC Minas/Edusp, v.1, 2006. cap. 6, p.150-173.

COSTA, D. M. O urbano e a arqueologia: uma fronteira transdisciplinar. **Vestígios - Revista Latino Americana de Arqueologia Histórica**, v. 8, n. 2, p. 43-72, jul.-dez. 2014.

COSTA, M. C. L. D.; LOBO, M. A. A. Esse rio é minha avenida: transformações socioespaciais, elitização e exclusão em Belém-Pa. In: TOBIAS, M. S. G. e LIMA, C. A. D. M. O. (Orgs.). **Urbanização & meio ambiente**. Belém: UNAMA, v.1, 2012. cap. 8, p.141-166.

COSTA, S. C. **Uma proposta de zoneamento da paisagem da Cidade Velha a partir da vocalidade de seus atores sociais**. Seminário Internacional América Latina: políticas e conflitos contemporâneos. Belém: Núcleo de Altos Estudos Amazônicos. Universidade Federal do Pará: 3743-3752 p. 2017.

COSTA, S. C.; CHAGAS JÚNIOR, E. M. A cidade ficou Velha? Entre política patrimonial e a percepção de patrimônio dos moradores do bairro da Cidade Velha, Belém, Pará. In: MIGLIORINI, J. M. (Org.). **Sítios históricos e centros urbanos**. Ponta Grossa: Editora Atenas, 2018. cap. 4, p.40-51.

CRUZ, E. **As Obras Públicas do Pará**. Belém: Imprensa Oficial, 1967a.

_____. **As Obras Públicas do Pará**. Belém: Imprensa Oficial, 1967b.

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

_____. **História de Belém**. Belém: Universidade Federal do Pará, 1973a.

_____. **História de Belém**. Belém: Universidade Federal do Pará, 1973b.

_____. **Ruas de Belém: significado histórico de suas denominações**. 2ª. Belém: CEJUP, 1992.

DAMATTA, R. A casa e a rua. **Rio de Janeiro: Rocco**, 1997.

DOBRES, M.-A.; ROBB, J. E. Agency in archaeology: paradigm or platitude? In: (Org.). **Agency in Archaeology**. Londres: Routledge, 2014. p.19-34.

DPHAC/SECULT. **Livro de Tombo de Bens Naturais**. Belém: Departamento de Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural. 1 1990.

DUBOIS, P. **Uma volta pela cidade**. Folha do Norte. Belém: 1-2 p. 1933.

ECKERT, C. As variações "paisageiras" na cidade e os jogos de memória. In: SILVEIRA, F. A. D. e CANCELA, C. D. O. (Orgs.). **Paisagem e cultura: dinâmica do patrimônio e da memória na atualidade**. Belém: EDUFPA, 2009. cap. 6, p.87-100.

EDGEWORTH, M. Multiple origins, development, and potential of ethnographies of archaeology. In: EDGEWORTH, M. (Org.). **Ethnographies of archaeological practice: cultural encounters, material transformations**. New York: Altamira, v.1, 2006. p.1-19.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO PARÁ. **Memória da Indústria do Pará**. Belém: FIEPA/SESI, 2012.

FERNANDES, G. C. B. **Um buraco no meio da praça: múltiplas percepções sobre um sítio arqueológico em contexto urbano amazônico – O caso de Belém, Pará**. 2014. Dissertação (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Antropologia, Universidade Federal do Pará, Belém.

FORD, C. E. **Jacaré**. Estados Unidos: 65 minutos p&b. 1942.

FUNARI, P. P. **Arqueologia**. São Paulo: Contexto, 2006.

FURTADO, L. G. **Iconografia da pesca ribeirinha e marítima na Amazônia**. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 2002.

FURTADO, L. M. **Nas pedras do caes: cidade, cotidiano e trabalho, Belém do Pará (1852-1912)**. 2015. Dissertação (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, Belém.

GODINHO, S. **Porto do Sal**. Diário do Pará. Belém 1987.

GODOY, R. D. Downtown Community Plaza and its users: a study of the urban public space in Gainesville/FL. **Antrope**, p. 6-19, 2016.

GONZÁLEZ-RUIBAL, A. Hacia outra arqueología: diez propuestas. **Complutum**, v. 23, n. 2, p. 103-116, 2012.

HAMILAKIS, Y. **Archaeology and the senses: human experience, memory, and affect**. New York, NY: Cambridge University Press, 2013.

HAMILAKIS, Y.; ANAGNOSTOPOULOU, A. What is archaeological ethnography? **Public archaeology**, v. 8, n. 2-3, p. 65-87, 2009.

HANNERZ, U. Fluxo, fronteiras, híbridos: palavras-chave da antropologia transnacional. **Mana**, v. 3, n. 1, p. 7-39, 1997.

ISABELLE, V. **Mergulhar nas águas e trilhar o Porto do Sal: Ensaio de um percurso etnográfico**. 2015. Dissertação (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa Pós-Graduação em Ciências Sociais, Universidade Federal do Pará, Belém.

_____. O Porto do Sal e a cidade de Belém. **Ipiranga Pesquisa**, v. 3, n. n. 1, jan. /jul. 2015.

JOHNSON, M. H. Concepções de agência em interpretação arqueológica. **Vestígios - Revista Latino Americana de Arqueologia Histórica**, v. 4, p. 149-173, jul.-dez. 2010.

KUNZ, E. A. **Porto do Sal: um espaço híbrido entre Belém e a paisagem insular amazônica**. 2017. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

LANGENBAEK, C. H. Comportamiento, agencia y arqueología: un debate no resuelto. **Psicología Colombiana**, v. 1, n. 1, p. 16-18, 2003.

LEÃO, M. B. M. **S.O Largo do Carmo em Belém/Pa: Cultura, Lazer e Conflitos no Espaço Público**. Anais ENANPUR, v. 14, n. 1, 2011.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LENGEN, J. V. **Manual do arquiteto descalço**. 5ª ed. São Paulo: Editora Empório do Livro, 2008.

LIMA, J. J. A implementação de estratégias espaciais e a justiça social em Belém. In: SILVA, L. D. J. D. D. P., XIMENES, J. P. (Orgs.). **Urbanização e ambiente: experiências de pesquisa na Amazônia Oriental**. Belém: Paka-Tatu, 2011.p. 45-88.

LIMA, J. J.; NUNES, M. C.; EIRÓ, J. Cidade, Imagem, Embelezamento. Desenhos em perspectiva dos planos urbanísticos para Belém. **Arquitextos**, São Paulo, ano 19, n. 221.02, Vitruvius, out. 2018.

LIMA, T. A. Cultura material: a dimensão concreta das relações sociais. **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. Ciências Humanas**, v. 6, n. 1, p. 11-23, 2011.

LOBO, M. A. A.; GUIMARÃES, L. H. R. Distribuição espacial da criminalidade no Centro Histórico da cidade de Belém. **Scripta Nova: Revista Eletrônica de Geografia y Ciencias Sociales**, v. XVII, n. N. 456, p. 1-47, 10 nov. 2013.

LOW, S. M. Claiming space for an engaged anthropology: Spatial inequality and social exclusion. **American Anthropologist**, v. 113, n. 3, p. 389-407, 2011.

LUXARDO, L. **Um dia qualquer**. Brasil: U. C. B. – União Cinematográfica Brasileira: 100 minutos p&b. 1965.

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MACÊDO, S. D. C. F. D. **Daquilo que se come: uma história do abastecimento e da alimentação em Belém (1850-1900)**. 2009. Dissertação (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, Belém.

MAGNANI, J. G. C. Quando o campo é a cidade: fazendo antropologia na metrópole. **Na metrópole: textos de antropologia urbana**, v. 2, p. 12-53, 1996.

_____. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. **Revista brasileira de ciências sociais**, v. 17, n. 49, p. 11-29, 2002.

MAGNO, C. **Projeto prevê adequação de casas feitas em palafitas à maré cheia.** Diário do Pará. Belém 2019.

MEIRA, M. A. A. D. **A arte do fazer: o artista Ruy Meira e as artes plásticas no Pará dos anos 1940 a 1980.** 2008. Dissertação (Mestrado). Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, Rio de Janeiro.

MENEZES, T. M. D. S.; PERDIGÃO, A. K. D. A. V.; FELISBINO, D. D. A. **Abordagem geométrica entre a informalidade e a formalidade da habitação amazônica BRICS e a Habitação Coletiva Sustentável** São Paulo: Núcleo de Pesquisa em Tecnologia da Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo: 15 p. 2012.

MILLER, D. **Trecos, troços e coisas: estudos antropológicos sobre a cultura material.** Rio de Janeiro: Zahar, 2013.

MIRANDA, C. S. **Cidade Velha e Feliz Lusitânia: cenários do patrimônio cultural em Belém.** 2006. Tese (Doutorado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Universidade Federal do Pará, Belém.

MIRANDA, D. D. S. **Existir sobre as águas: refletindo "territorialidade" amazônica a partir do viver estuarino da "aguabilidade".** 2018. Monografia (Especialização). Instituto Amazônico de Agriculturas Familiares, Programa de Pós-Graduação em Agriculturas Amazônicas, Universidade Federal do Pará, Belém.

MOREIRA, E. **Belém e sua expressão geográfica.** Belém: Imprensa Universitária, 1966.

MOURA, I. O. Uma pagina paraense. In: **Anuario de Belém: em comemoração do seu tricentenário 1616-1916 - Historico, litterario e commercial (PA).** Belém: Imprensa Official, 1915. p.78-80.

NASCIMENTO, C. H. C. **Iconografia do Rio Guamá: à margem de Belém.** 2º Seminário Ibero-americano: Arquitetura e Documentação. Belo Horizonte: UFMG/IEDS 2011.

NETO, F. R.; FURTADO, L. G. A ribeirividade amazônica: algumas reflexões. **Cadernos de Campo**, v. 24, n. 24, p. 158-182, 2015.

OLIVEIRA, L. F. D.; FELISBINO, D. D. A.; PERDIGÃO, A. K. D. A. V. Adaptação habitacional na produção formal de moradia: Vila da Barca (Belém, PA). **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades**, v. 4, n. 25, p. 146-158, 2016.

OLIVEIRA, P. A. D. **Utopia Possível na Cidade Velha, Belém.** 1998. Monografia (Graduação). Escola de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro.

OLIVEIRA, R. C. D. O trabalho do antropólogo: olhar, ouvir, escrever. **Revista de Antropologia**, v. 39, n. 1, p. 13-37, 1996.

PARÁ. **Provincia do Pará: dados estatísticos e informações para os imigrantes, publicados por ordem do Exm. Sr. conselheiro Tristão de Alencar Araripe, Presidente da Provincia**. Belém: Typ. do Diário de Notícias, 1886.

_____. **Álbum do Pará**. Belém: Typografia Novidades 1939.

PELLINI, J. R. Paisagens: práticas, memórias e narrativas. **Habitus: Revista do Instituto Goiano de Pré-história e Arqueologia da Pontifícia Universidade Católica de Goiás**, v. 12, n. 1, p. 125-142, jan./jun. 2014.

PENTEADO, A. R. **Belém: Estudo de Geografia Urbana**. Belém: Universidade Federal do Pará, 1968a.

_____. **Belém: Estudo de Geografia Urbana**. Belém: Universidade Federal do Pará, 1968b.

_____. **O Sistema Portuário de Belém**. Belém: Universidade Federal do Pará, 1973.

PEREIRA, Henrique D. S. A dinâmica da paisagem socioambiental das várzeas do rio Solimões-Amazonas. In: FRAXE, T. D. J. P.; PEREIRA, H. D. S.; WITKOSKI, A. C. (Orgs.). **Comunidades ribeirinhas amazônicas: modos de vida e uso dos recursos naturais**. Manaus: EDUA, 2007. cap. I, p.1-32.

PICCOLO, F. D. A gramática nativa: reflexões sobre as categorias morro, rua, comunidade e favela. In: FRÚGOLI JR., H.; ANDRADE, L. T. D., *et al* (Orgs.). **As cidades e seus agentes: práticas e representações**. Belo Horizonte: PUC Minas/Edusp, v.3, 2006. cap. 3, p.330-352.

PINHEIRO, A. D. C. L. et al. Assentamentos precários na região metropolitana de Belém: baixadas e ocupações. In: MORAIS, M. D. P. E.; KRAUSE, C., *et al* (Orgs.). **Caracterização e tipologia de assentamentos precários: estudos de caso brasileiros**. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2016. cap. 8, p.189-248.

PONTE, J. P. X. Belém do Pará: cidade e água. In: BÓGUS, L. e RIBEIRO, L. C. D. Q. (Orgs.). **Cadernos MetrÓpole: dossiê águas urbanas**. São Paulo: EDUC, v.17, 2015. cap. 2, p.41-60.

PONTES, J. P. X. *et al*. Urbanização de assentamentos precários na região metropolitana de Belém: problemas de desenho e infraestrutura urbana. In: D'OTTAVIANO, M. C. L. Z., LOURDES, M. D. (Orgs.). **Práticas recentes de intervenções contemporâneas em cidades da América Latina**. São Paulo: FAU, 2014. p.73-105.

REDAÇÃO. Bate-papo discute escrita e fotografia no Sesc Boulevard, em Belém. Belém, 26/03/2017 1986. Disponível em:

<<http://g1.globo.com/pa/para/noticia/2017/03/bate-papo-discute-escrita-e-fotografia-no-sesc-boulevard-em-belem.html> >. Acesso em: 13/08/18.

REGO, O. L. M. D. M. **Calendário histórico de Belém (1616-1946)**. Belém: Instituto Histórico e Geográfico do Pará/ Fundação Cultural do Estado do Pará, 1979.

ROBB, J. Beyond agency **World Archaeology (Debates in World Archaeology)**, v. 42, n. 4, 2010.

RODRIGUES, C. I. **Vem do bairro do Jurunas: sociabilidade e construção de identidades em espaço urbano**. Belém: Editora do NAEA, 2008.

SANJAD, T. A. B. C.; LEÃO, M. B. M. S.; GOMES, A. N. **O Largo do Carmo em Belém: espaço público, patrimônio e indústria cultural**. XIII Encontro da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Florianópolis 2009.

SANTOS, E. R. C. **História da cidade de Belém: intervenções urbanísticas e produção do espaço da orla fluvial**. Anais do XVIII Encontro nacional de geógrafos. São Luís 2016.

SARGES, M. D. N. **Belém: riquezas produzindo a Belle Époque (1870-1912)**. Belém: Paka-Tatu, 2010.

SARRAF PACHECO, A. Cartografia e fotoetnografia das águas: modos de vida e de luta na Amazônia marajoara. **Iluminuras**, v. 19, n. 46, p. 36, 2018.

SCHAAN, D. P. Paisagens, imagens e memórias da Amazônia Pré-Colombiana. In: SILVEIRA, F. A. D. e CANCELA, C. D. O. (Orgs.). **Paisagem e cultura: dinâmica do patrimônio e da memória na atualidade**. Belém: EDUFPA, 2009. cap. 1, p.7-22.

SECRETARIA DE ESTADO DE CULTURA. **Belém da saudade: a memória de Belém do início do século em cartões-postais**. Belém: SECULT, 2014.

SILVA, I. S.; CASTRO, E. M. R. D. Interações rural-urbano: a sociobiodiversidade e o trabalho em portos, feiras e mercados de Belém, Pará. **Novos Cadernos NAEA**, v. 16, n. 1, p. 109-126, jun. 2013.

SILVA, J. D. M. **Terrenos e Acrescidos de Marinha: um estudo de caso do arqueolagado do Piri, Belém - PA**. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação). Instituto de Geociências, Faculdade de Oceanografia, Universidade Federal do Pará, Belém.

SILVA, J. S. D.; PEIXOTO, R. C. D. Gentrificação e resistência popular nas feiras e portos públicos da Estrada Nova em Belém (PA). **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. Ciências Humanas**, v. 10, n. 3, p. 681-697, 2015.

SILVA JÚNIOR, J. D. A. S. et al. Variabilidade espacial do conforto térmico e a segregação social do espaço urbano na Cidade de Belém, PA. **Revista Brasileira de Meteorologia**, v. 28, n. 4, p. 419-428, 2013.

SILVA, M. A. P. D. **A cidade vista através do porto: múltiplas identidades urbanas e imagem da cidade na orla fluvial de Belém (PA)**. 2006. Dissertação (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais, Universidade Federal do Pará, Belém.

SMITH, M. The archaeology of urban landscape. **Ann. Rev. Anthropol.**, v. 43, p. 307-323, 2014.

SOARES, K. D. H. G. G. **As formas de morar na Belém da Belle-Époque (1870-1910)**. 2008. Dissertação (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, Belém.

SOEIRO, J. **Moradores reclamam de abandono do Porto do Sal**. Diário do Pará. Belém 2018.

SOUSA, A. C. D. Arqueologia da paisagem e a potencialidade interpretativa dos espaços sociais. **Habitus: Revista do Instituto Goiano de Pré-história e Arqueologia da Pontifícia Universidade Católica de Goiás**, v. 3, n. 2, p. 291-300, jul./dez. 2005.

SOUSA, F. H. F. D. **O Direito à Cidade: Meio ambiente urbano e qualidade de vida para os povos ribeirinhos do baixo Amazonas no estado do Pará**. Belém: Paka-Tatu, 2010.

SOUZA, A. K. D.; SANTANA, J. V. Política habitacional e (im)permanência de famílias remanejadas: estudo sobre o projeto de urbanização Vila da Barca em Belém, Pará. **Revista de Políticas Públicas**, v. 17, n. 1, p. 171-181, 2014.

SOUZA, V. D. P. **Porto do Sal, boas lembranças**. Diário do Pará. Belém 1984.

SYMANSKI, L. C. P. Arqueologia Histórica no Brasil: uma revisão dos últimos vinte anos. In: MORALES, W. F. e MOI, F. P. (Orgs.). **Cenários Regionais de uma arqueologia plural**. São Paulo: Annablume, 2009. p.279-310.

SYNNESTVEDT, A. Who wants to visit a Cultural Heritage Site? A walk through an Archaeological Site with a Visual and Bodily Experience. In: RUSSELL, I. (Org.). **Images, Representations and Heritage: Moving beyond Modern Approaches to Archaeology**. New York: Springer Science & Business Media, 2006. cap. 12, p.333-351.

TILLEY, C.; CAMERON-DAUM, K. The anthropology of landscape: Materiality, embodiment, contestation and emotion. In: (Ed.). **Anthropology of Landscape: The Extraordinary in the Ordinary** London: UCL Press, 2017. cap. 1, p.1-22.

TRAMASOLI, F. B. "Haja hoje p/tanto hontem": apontamentos sobre a arqueologia e o contemporâneo. **Revista de Arqueologia**, v. 30, n. 1, p. 186-209, 2017.

TRINDADE JÚNIOR, S.-C. C. D. **Formação metropolitana de Belém (1960-1997)**.

Belém: Paka-Tatu, 2016.

VALENTE, J. D. **A história nas ruas de Belém: A Cidade Velha.** Belém: CEJUP, 1993.

VELHO, G. Observando o familiar In: (Ed.). **Um antropólogo na cidade: ensaios de antropologia urbana.** Rio de Janeiro: Zahar, 2013. cap. 69-79.

_____. **Um antropólogo na cidade: ensaios de antropologia urbana.** Rio de Janeiro: Zahar, 2013.

WALLACE, A. R. **Viagens pelo Amazonas e rio Negro.** Brasília: Senado Federal, 2004.

WALSH, K. A sense of a place: A role for cognitive mapping in the 'postmodern' world? In: HODDER, I.; SHANKS, M., *et al* (Orgs.). **Interpreting Archaeology: Finding meaning in the past.** London: Routledge, 1995. cap. 16, p.131-138.

WEIMER, G. **Arquitetura popular brasileira.** São Paulo: Martins Fontes, 2005.

XIMENES, J. **Cidade e água no estuário Guajarinó:** waterfront, porto, ambiente urbano e recursos hídricos. In: SILVA, L. D. J. D. D. P., XIMENES, J. P. (Orgs.). **Urbanização e ambiente: experiências de pesquisa na Amazônia Oriental.** Belém: Paka-Tatu, 2011. p.89-122.

ZALUAR, A.; ALVITO, M. Introdução. In: (Ed.). **Um século de favela.** 5ª. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006. p.7-24.

ANEXO

CROQUI DA LOCALIDADE PESQUISADA





ROTEIRO DE ENTREVISTA

Título da pesquisa: Porto, Água e Vida: Paisagem, sensorialidades e transformações de uma zona portuária amazônica (Cidade Velha, Belém, Pará)

Orientadora: Profa. Dra. Renata de Godoy
Discente: Sabrina Campos Costa

Roteiro de Entrevista Semiestruturada

Identificação

Nome/apelido

Idade

Endereço/comunidade

Suas origens

Onde o(a) senhor(a) nasceu?

Conte como era sua casa, a vizinhança, os deslocamentos na cidade, os lugares de diversão.

Gostava de ir ao rio, no mercado, na praça, na igreja?

A chegada em Belém e fixação de residência

Em que época o(a) senhor(a) chegou em Belém? O que lhe motivou a vir para a cidade?

O que motivou o(a) senhor(a) a escolher morar na Cidade Velha, neste local?

Onde o(a) senhor(a) ia se divertir, onde costumava passear?

Em que aspectos sua vida é parecida com a que o(a) senhor(a) tinha na sua cidade de origem?

Imagine se o(a) senhor(a) recebesse alguém que não conhecesse o local. Descreva como é sua casa, sua rua e sua comunidade. Tem diferença na época do verão e do inverno?

Qual lugar próximo da sua casa o(a) senhor(a) acha mais bonito? E qual lugar não gosta?

Que caminhos o(a) senhor(a) usa para chegar em sua casa?

O(a) senhor(a) mora próximo do rio. Tem alguma relação com ele? O que tem de bom e ruim morar perto da água?

Seus vínculos com a comunidade

Que idade o(a) senhor(a) tinha quando começou a trabalhar?

O(a) senhor(a) trabalha na sua residência ou próximo dela?

Qual sua rotina de trabalho, que horas acorda, que horas vai trabalhar, qual transporte usa, qual trajeto faz?

Sua formação profissional foi em Belém ou já tinha profissão antes?

O(a) senhor(a) conheceu seu(sua) esposo(a) na comunidade? Conte sua história.

Tem parentes, compadre, e/ou amigos próximos de sua residência? Onde?

O(a) senhor(a) frequenta as comunidades vizinhas, a praça, o mercado, a igreja, os portos? Em que situações?

O(a) senhor(a) considera sua vizinhança calma ou barulhenta? Em que situações?

Tem diferença no período do dia e no da noite?

As transformações na comunidade

Como era sua casa, rua, a vizinhança, a praça e a Igreja do Carmo quando o(a) senhor(a) chegou neste local?

Como era o movimento na época mais marcante dos portos e do mercado?

Que tipo de trabalho masculino e feminino existia nesta época, próximo da sua residência?

Sua vida hoje é diferente daquela que o(a) senhor(a) tinha na sua cidade de origem?

Em quais aspectos?

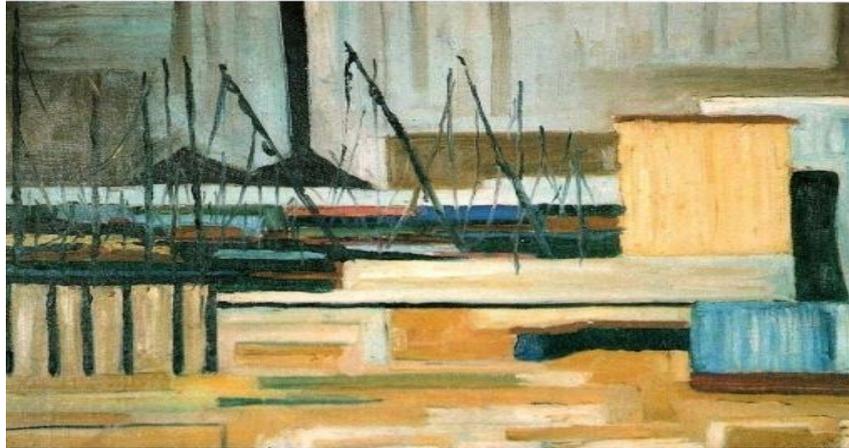
O(a) senhor(a) ainda passeia nos mesmos lugares de quando chegou? Se não, onde frequenta e o que faz hoje?

Como o(a) senhor(a) vê o local que mora atualmente? O que mudou na paisagem, nas construções e nas pessoas?

Como o(a) senhor(a) acha que será o futuro da sua comunidade? O que o(a) senhor(a) gostaria de ver diferente na estrutura da comunidade?



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ANTROPOLOGIA



Porto do Sal. Pintura de Ruy Meira, 1960

Sabrina Campos Costa

PORTO, ÁGUA E VIDA:
Paisagem, Sensorialidades e Transformações de uma Zona Portuária
Amazônica (Cidade Velha, Belém, Pará)
Volume II - Ontem e Hoje

Dissertação de Mestrado



Belém
2019

Estivador do Porto do Sal. Foto de Luiz Braga, 1986

Lista de Figuras

Figura 1: Planta com data provável de 1640.....	04
Figura 2: Planta de autoria do Engenheiro Gronfelts, de 1773.....	04
Figura 3: Piri, em registro de 1867.....	05
Figura 4: Estrada de São José em 1867.....	05
Figura 5: Árvore do Porto Vasconcelos.....	06
Figura 6: Lateral da Igreja do Carmo entre 1937-47.....	07
Figura 7: Lateral da Igreja do Carmo no presente.....	07
Figura 8: Beco do Carmo na década de 1990.....	08
Figura 9: Antigo poste	08
Figura 10: Entrada do Arsenal de Marinha em 1867.....	09
Figura 11: Avenida Tamandaré na década de 1870.....	09
Figura 12: Registro de 1916 do Porto do Sal.....	10
Figura 13: O mercado pouco depois de sua inauguração.....	10
Figura 14: O mercado no Filme Jacaré, de 1942	11
Figura 15: Antigo tipo de comércio.....	11
Figura 16: Mastarel.....	12
Figura 17: Área em frente à casa e oficina de Vadinho.....	12
Figura 18: Restaurante do Seu Bené.....	13
Figura 19: Aparelhagem no Palmeiraço.....	13
Figura 20: Biblioteca comunitária do mercado.....	14
Figura 21: Largo e Igreja do Carmo.....	14
Figura 22: Igreja do Rosário dos Homens Brancos.....	15
Figura 23: Praça e Igreja do Carmo.....	15
Figura 24: Tamanho original do alagado do Piri, em 1791.....	16
Figura 25: O Piri no presente.....	16
Figura 26: Croqui da antiga paisagem do Porto do Sal.....	17
Figura 27: Croqui da paisagem atual do Porto do Sal.....	17
Figura 28: Croqui da comunidade do Porto do Sal.....	18
Figura 29: Características do mercado ao final da década de 1980.....	19
Figura 30: Surgimento da comunidade do Porto do Sal.....	19
Figura 31: A casa flutuante.....	20
Figura 32: A casa barco.....	20
Figura 33: Entrada da comunidade do Porto do Sal.....	21
Figura 34: Festa junina na comunidade.....	21
Figura 35: Antigas pilastras.....	22
Figura 36: Final da vila do Porto do Sal.....	22
Figura 37: Postal do Carmo da década de 1930.....	23
Figura 38: Beco do Carmo em 1962.....	23
Figura 39: Primeiros moradores do Beco do Carmo.....	24
Figura 40: Entrada da comunidade Beiradão.....	24
Figura 41: Comunidade Menino Jesus na década de 1990.....	25
Figura 42: Comunidade Menino Jesus na década de 1990.....	25
Figura 43: Comunidade Menino Jesus na década de 1990.....	25
Figura 44: Comunidade Menino Jesus no presente.....	26
Figura 45: Comunidade Menino Jesus no presente.....	26
Figura 46: Forma das casas na comunidade do Porto do Sal.....	26
Figura 47: Criatividade na construção das casas.....	27

Figura 48: Criatividade na construção das casas.....	27
Figura 49: Texturas das formas de construir.....	27
Figura 50: “Casa de cima” e “casa de baixo”	28
Figura 51: Edifício residencial e pracinha do Beco do Carmo.....	28
Figura 52: O barco como moradia no trabalho.....	29
Figura 53: O barco como moradia no trabalho.....	29
Figura 54: Volumes construídos.....	29
Figura 55: Muros.....	30
Figura 56 Muros.....	30
Figura 57: Vista do Castelo ao Arsenal.....	30
Figura 58: Mapa de 1905 dos portos, de José Sydrim.....	31
Figura 59: Porto do Sal, em 1839.....	31
Figura 60: Porto do Sal, com a existência do mercado.....	32
Figura 61: Porto do Sal na década de 1980.....	32
Figura 62: O Porto Macapá.....	33
Figura 63: O Porto Macapá.....	33
Figura 64: Trapiche do Porto do Sal no presente.....	33
Figura 65: Trapiche no Beco do Carmo.....	34
Figura 66: Portos do Carmo.....	34
Figura 67: Entrada do Porto Beiradão.....	35
Figura 68: Porto Beiradão, alugado para a Arapari.....	35
Figura 69: Restaurante do Seu Bené no Arapari.....	36
Figura 70: Restaurante do Seu Bené no presente.....	36
Figura 71: Portos Arapari e Transbrasiliana na década de 1990.....	37
Figura 72: O final do Beiradão no presente.....	37
Figura 73: Porto Transbrasiliana e Posto Shell.....	38
Figura 74: Posto e oficina Arapari.....	38
Figura 75: Esse rio é minha vida.....	39
Figura 76: O Porto São Jorge.....	39
Figura 77: Porto Vasconcelos.....	40
Figura 78: Porto Luso-brasileiro.....	40
Figura 79.: Comércio no Porto Brilhante na década de 1990.....	41
Figura 80: Porto Brilhante no presente.....	41
Figura 81: Palmeiraço na década de 1990.....	42
Figura 82: Palmeiraço no presente.....	42
Figura 83: A água é movimento.....	43
Figura 84.: A água guarda coisas e tesouros.....	43
Figura 85.: A água é vida.....	44
Figura 86: Peixe seco.....	44
Figura 87: Antiga bateria da Igreja do Carmo.....	45
Figura 88: Projeto de construção de cais de saneamento.....	45
Figura 89: Plano de Desenvolvimento da Grande Belém.....	46
Figura 90: Plano Pró-Belém.....	46
Figura 91: Descrição do Porto do Sal na década de 1930.....	47



Figura 1: Planta com data provável de 1640. Indica a praia do forte, onde funcionou o primeiro porto de Belém, inicialmente do lado direito do Alagado do Piri. Disponível em: <<http://www.sudoestesp.com.br/file/colecao-imagens-periodo-colonial-para>>. Acesso em 28 abr. 2019.

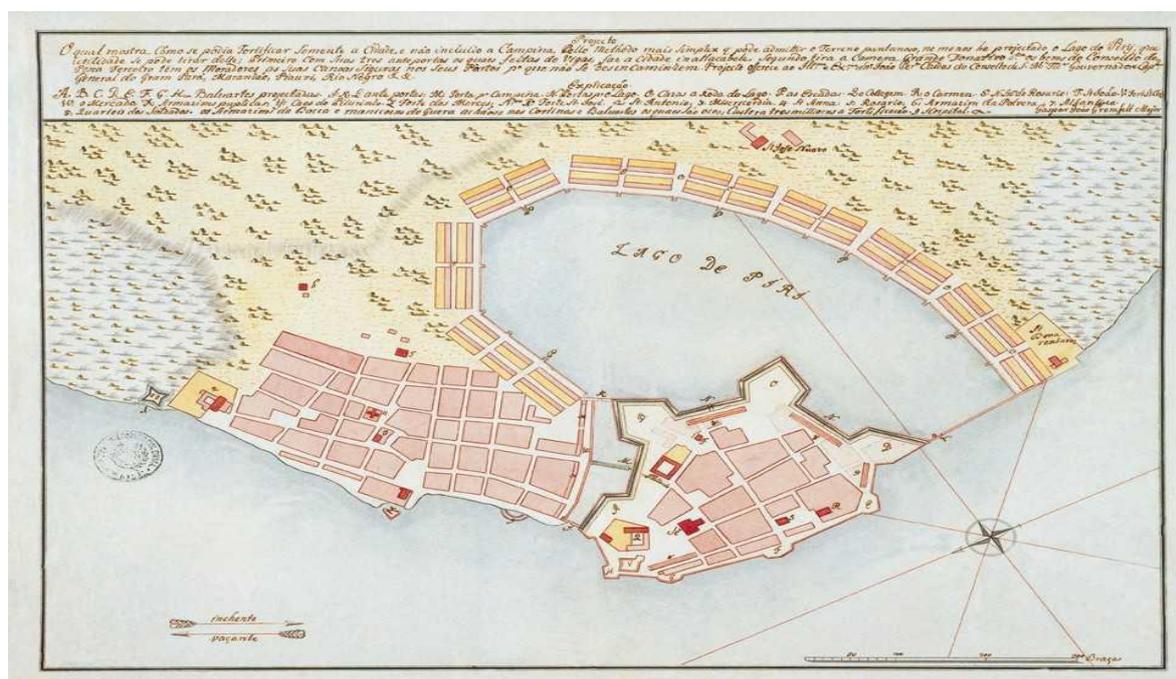


Figura 2: Planta de autoria do Engenheiro Gronfelts, de 1773. Proposta de aproveitamento do Alagado do Piri como um grande lago e fortificação, que tornaria Belém com ares de Veneza. O projeto não foi executado, sendo substituído por uma série de aterramentos, canalizações e drenagens. Os dois polígonos em vermelho próximo à rosa dos ventos ilustram a Igreja do Rosário dos Homens Brancos e a Igreja do Carmo, onde havia um recuo do terreno, indicando os aterramentos que tornaram a orla atualmente bem mais extensa. Fonte: <http://www.sudoestesp.com.br/file/colecao-imagens-periodo-colonial-para/679>.



Figura 3: Piri, em registro de 1867. Desembocando na baía de Guajará, pode-se ver o Palácio do Governo (atual Lauro Sodré) ao fundo. Sua extensão na ocasião parece maior, pois as atuais praças D. Pedro II e do Relógio ainda não existiam, pressupondo um aterramento que formou a doca do Ver-o-peso dos dias atuais. Uma vegetação, aparentemente de aningal, margeia o Piri. Fonte: Souza, M. (2005). Afinal, quem é mais moderno neste país? Estudos Avançados, 19 (53), 87-96.

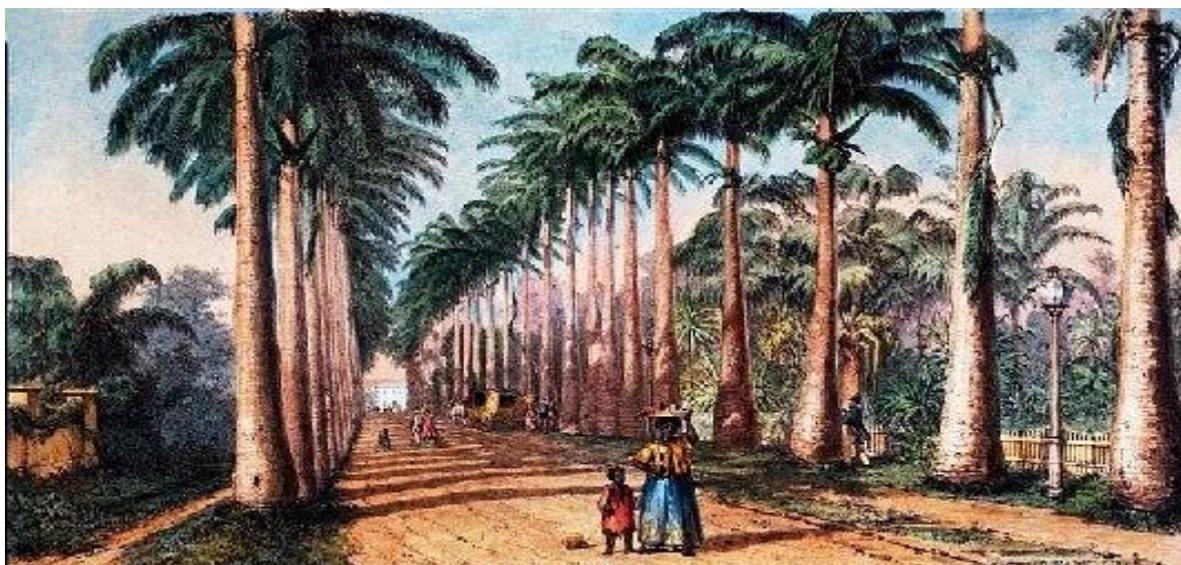


Figura 4: Estrada de São José em 1867. Desenho de Righini. A estrada, que corresponde à atual 16 de Novembro, demonstra que antes de ser “cidade das mangueiras” Belém foi predominantemente a cidade das palmeiras, que conviviam com outras espécies de árvores como laranjeiras, cafeeiros, açazeiros, taperebazeiros e mungubeiras. Na orla, as árvores conviviam com aningal. Fonte: Fórum Landi.

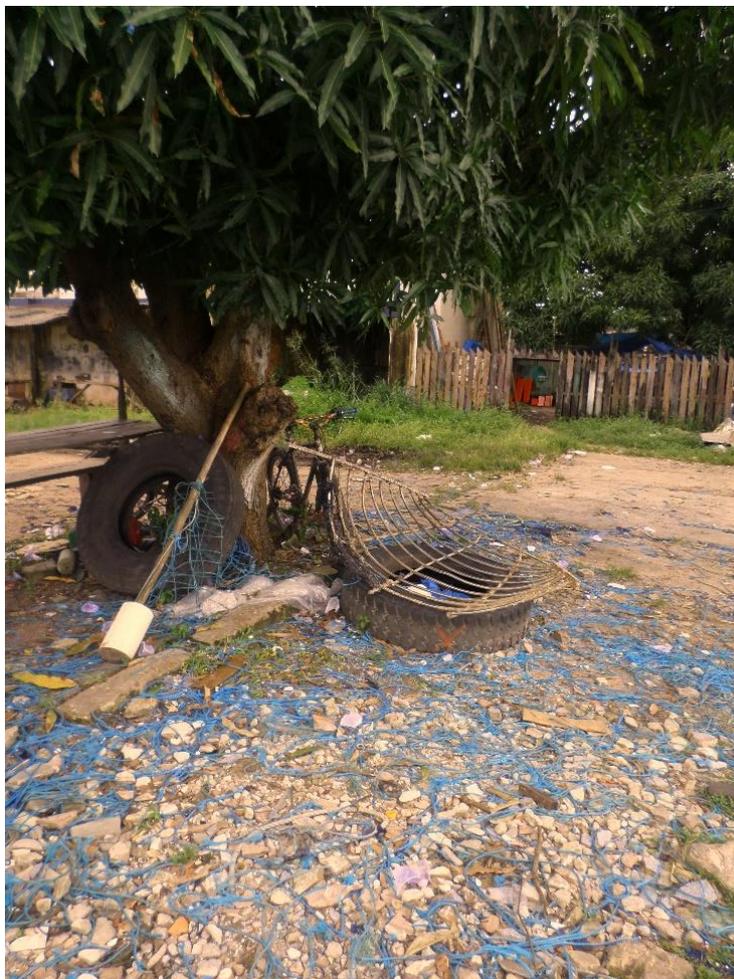


Figura 5: Árvore do Porto Vasconcelos. A árvore é local da sombra, dos encontros da comunidade e das brincadeiras das crianças. À esquerda, mesa e banco de madeira. Entre os pneus, a estrutura do antigo muro de arrimo do porto. Fonte: Sabrina Campos, 14/04/18.



Figura 6: Lateral da Igreja do Carmo entre 1937-47. O registro de Robert Smith mostra que o Beco do Carmo acessava diretamente o rio. Há um guarda-corpo (coberto de roupas secando) do cais construído desde o Mercado do Porto do Sal. Próximos ao poste, à direita, dois vultos inclinados diagonalmente, podendo indicar mastros de embarcações à vela. Fonte: Fórum Landi.



Figura 7: Lateral da Igreja do Carmo no presente. Vê-se, na lateral da igreja, a Casa Cultural de Jah da Amazônia (Bar do Jamaica); à direita, na esquina da praça, está o Fórum Landi e a entrada do Porto Paysandu; à esquerda uma barraca de lanches, uma das formas de renda das comunidades. Fonte: Sabrina Campos, 14/04/18.



Figura 8: Beco do Carmo na década de 1990. À esquerda, o muro de pedras do Colégio Salesiano do Carmo ilustra a época quando servia de muro de arrimo para o rio. À direita, ainda existiam as pilastras do antigo guarda-corpo do cais. Ao fundo, vemos o Mercado do Porto do Sal. Fonte: Valente, José. A História nas Ruas de Belém: A Cidade Velha. Belém: CEJUP, 1993.

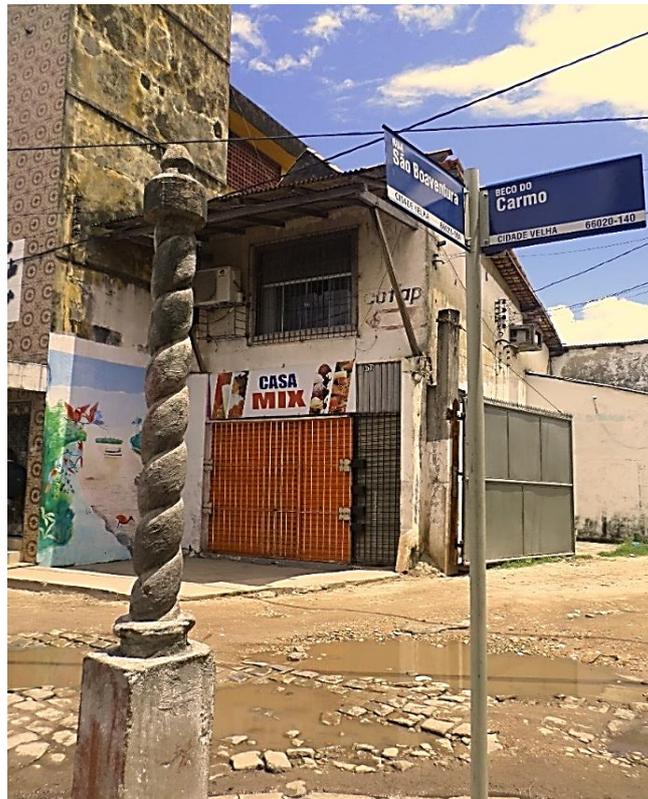


Figura 9: Antigo poste. O modelo de poste que pertenceu ao mercado, Porto do Sal e orla à época da inauguração, na década de 1930, foi deslocado para o outro lado da rua, em frente ao Porto Brilhante. Fonte: Sabrina Campos, 21/02/18.



Figura 10: Entrada do Arsenal de Marinha em 1867. O ângulo do desenho de Righini parece ser a vista a partir da Rua São Boaventura, com o asilo Bom Pastor em azul e uma construção em primeiro plano semelhante a um engenho. Fonte: Fórum Landi.

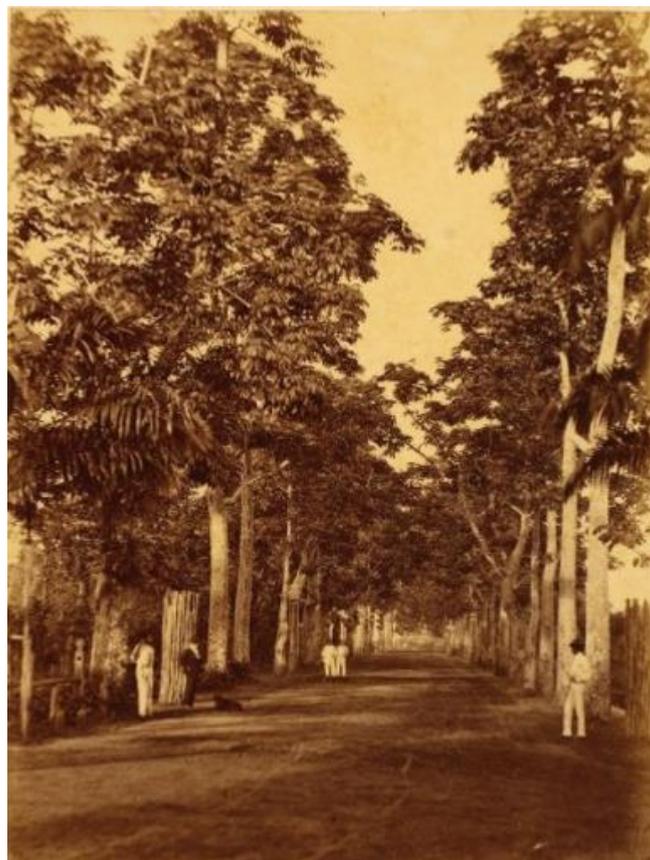


Figura 11: Avenida Tamandaré na década de 1870. Fotografia de Felipe A. Fidanza. Esta avenida marca o final da Rua Boaventura, dividida pela construção do mercado do Porto do Sal e pelo Asilo Bom Pastor. Fonte: Brasileira Fotográfica, Biblioteca Nacional.



Figura 12: Registro de 1916 do Porto do Sal. Corresponde ao período anterior à construção do mercado, quando a área ainda não havia sido urbanizada. Ao fundo, navios de grande porte. Em primeiro plano, menino parece ocupar área alagável ou praia. Fonte: SECRETARIA DE ESTADO DE CULTURA. **Belém da Saudade: a memória da Belém do início do século XX em cartões-postais.** Belém: SECULT, 2014.

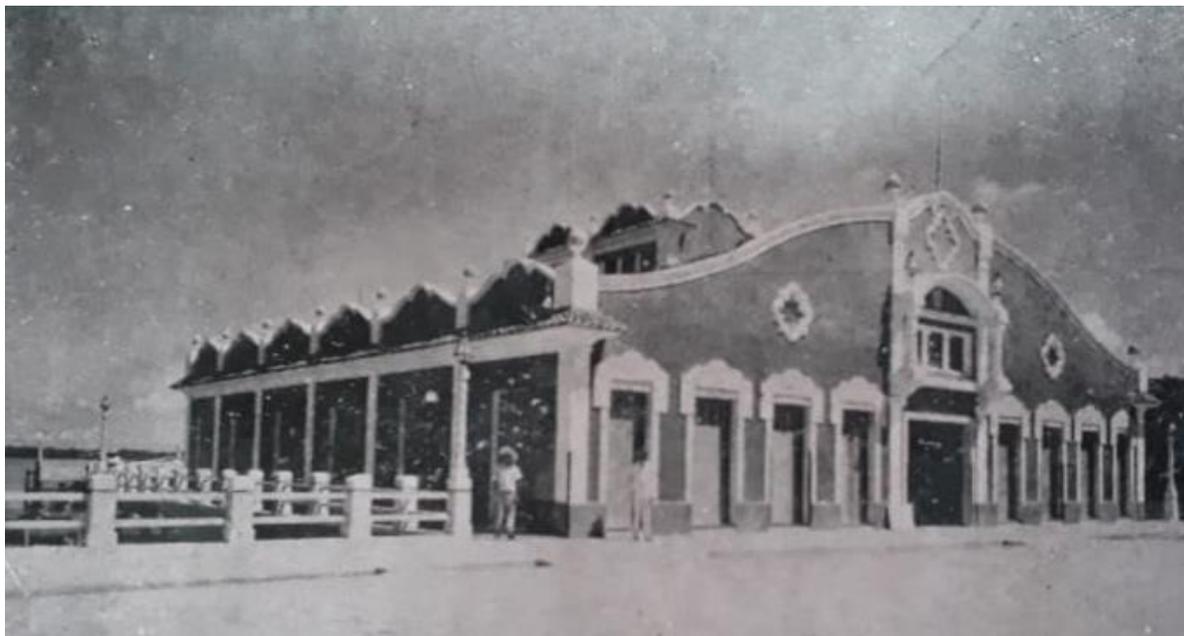


Figura 13: O mercado pouco depois de sua inauguração. Notar o cais que se estendia até a Igreja do Carmo, com pilares que contornavam todo o mercado, e adornado com luminárias, das quais chegou ao presente apenas um exemplar. Fonte: Rodrigues, Hildebrando (Ed.). **Álbum do Pará.** Belém: Typografia Novidades, 1939.



Figura 14: O mercado no Filme Jacaré, de 1942. Os fundos do mercado, com o Porto do Sal em trapiche de madeira, contavam com içadeiras na área de desembarque. O mercado é a porta do porto que se tornou atualmente a comunidade do Porto do Sal. Filme disponível no Youtube. Fonte: FORD, C. E. Jacaré. Estados Unidos: 65 minutos p&b. 1942.



Figura 15: Antigo tipo de comércio. O boxe manteve o estilo dos antigos pontos de venda do mercado do Porto do Sal. Fonte: Sabrina Campos, 10/06/17.



Figura 16: Mastarel. Os usos atuais do mercado incluem apresentações de chorinho, teatro, oficinas de arte educação, contação de histórias, biblioteca comunitária, sem deixar de ser comércio e ponto de alimentação. No detalhe, fachada do mercado à noite, com o mastro criado por mestre João e a artista Elaine Arruda em 2017 em destaque. Fonte: Sabrina Campos, 08/02/18.



Figura 17: Área em frente à casa e oficina de Vadinho. Espaço de trabalho e lazer da comunidade do Porto do Sal, onde se realizam comemorações, encontros, reuniões, brincadeiras e atividades da escolinha do projeto Ter Ser. No dia desta fotografia, estava acontecendo a festa junina. Fonte: Sabrina Campos. 24/06/17.



Figura 18: Restaurante do Seu Bené. Além de fornecer refeições aos trabalhadores dos portos, serve de local de encontro, reuniões, e eventos na comunidade do Porto Beiradão. Neste registro, o cortejo da biblioteca móvel, adaptada no carrinho de feira, encerrou no restaurante com roda de leitura e empréstimo de livros conduzidos pelo Coletivo Aparelho. Fonte: Sabrina Campos, 03/03/18.



Figura 19: Aparelhagem no Palmeiraço. O Porto Palmeira também serve como casa noturna, conhecida por Palmeiraço, que recebe festas de aparelhagem com estruturas impressionantes, como este registro de Raulin Dias, de 2017. Outros antigos portos da Cidade Velha tiveram seus trapiches convertidos em locais de festas e *shows*, como o Palafita, Açai Biruta, Mormaço e Insanu Marina Club. Fonte: Google. Disponível em: <https://goo.gl/maps/RF5Zv3x1qLY77kQTA>. Acesso em: 08/03/18.



Figura 20: Biblioteca comunitária do mercado. Coordenada pelo Coletivo Aparelho, tem servido de apoio para a educação não formal dos jovens e crianças, pesquisas artísticas, vivências e trocas que contribuem para a estima das comunidades. Fonte: Coletivo Aparelho. Disponível em: <https://www.facebook.com/aparelh0>. Acesso em 14/07/19.



Figura 21: Largo e Igreja do Carmo. Desenho de Righini de 1867. O Largo era um descampado, onde as duas igrejas se sobressaíam: aos fundos, a Igreja do Carmo, que ali existia desde 1626, e foi reformulada pelo italiano Antonio Landi em 1760; e à direita da imagem, a Igreja do Rosário dos Homens Brancos. Fonte: Centro de Memória da Amazônia.



Figura 22: Igreja do Rosário dos Homens Brancos. Era localizada no Largo do Carmo; a Igreja, de 1660, acabou demolida no século passado e atualmente tem suas ruínas expostas em janelas arqueológicas na praça. Fonte: Fernandes, G. C. B. **Um buraco no meio da praça: múltiplas percepções sobre um sítio arqueológico em contexto urbano amazônico – o caso de Belém, Pará.** 2014. Dissertação de mestrado. (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-graduação em Antropologia., Universidade Federal do Pará, Belém.



Figura 23: Praça e Igreja do Carmo. Na praça convivem diversos grupos sociais. A imagem é registro de cortejo no primeiro aniversário da escolinha do Ter Ser. Fonte: Daniel Miranda, 30/06/18.



Figura 24: Tamanho original do alagado do Piri, em 1791. Planta Geral da cidade de Belém, do viajante brasileiro Alexandre Rodrigues Ferreira, que esteve na Amazônia registrando aspectos de sua fauna, flora e habitantes. Fonte: Wikipédia. Acesso em: 26 jul. 19.



Figura 25: O Piri no presente. O aterramento, drenagem e canalização do Piri resultaram nos bairros da Cidade Velha, Campina e Batista Campos, criação do canal da Avenida Tamandaré e baixadas, antigas áreas de várzea, com níveis menores, de 3-4 metros, como no entorno do canal e na região do Porto do Sal. Silva, J. M. **Terrenos e Acrescidos de Marinha: um estudo de caso do arqueolagado do Piri, Belém - PA**. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação). Instituto de Geociências. Faculdade de Oceanografia, Universidade Federal do Pará, Belém.

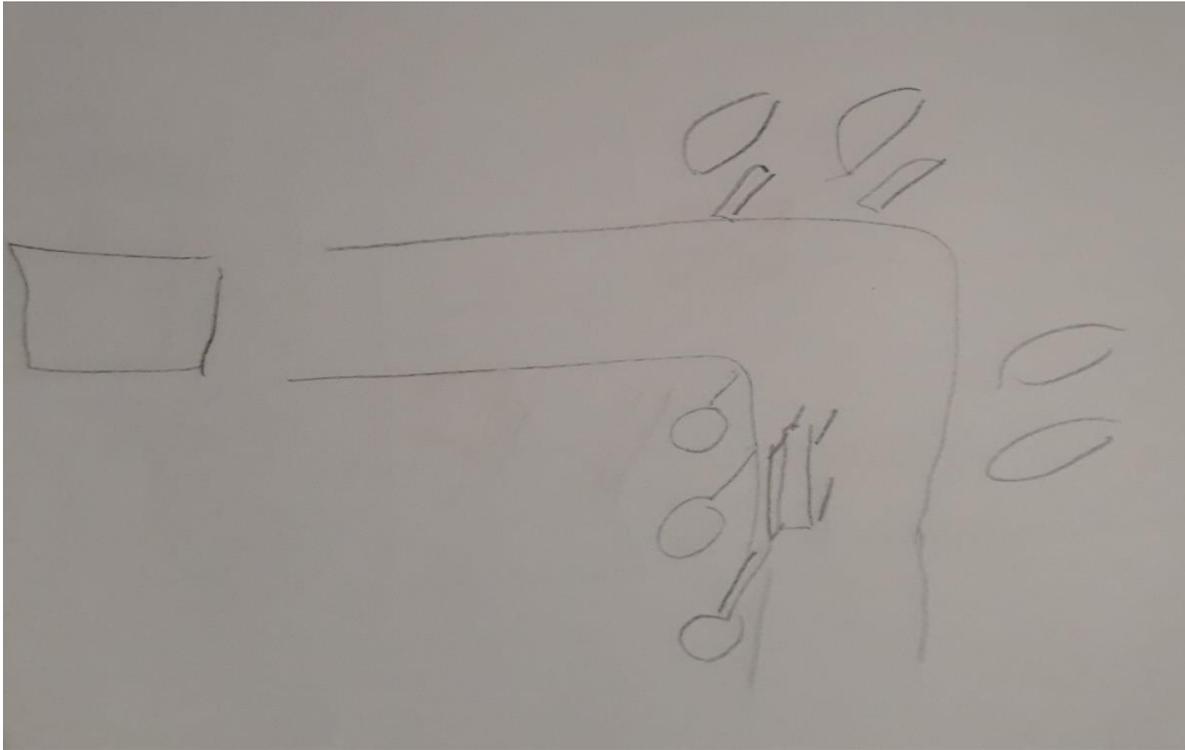


Figura 26: Croqui da antiga paisagem do Porto do Sal. O mercado está representado por um quadrado, o trapiche em "L" adornado com bancos e luminárias. Nas bordas, esteios onde as embarcações atracavam. Fonte: Elaborado por Sabrina Campos em conjunto com Dona Célia.

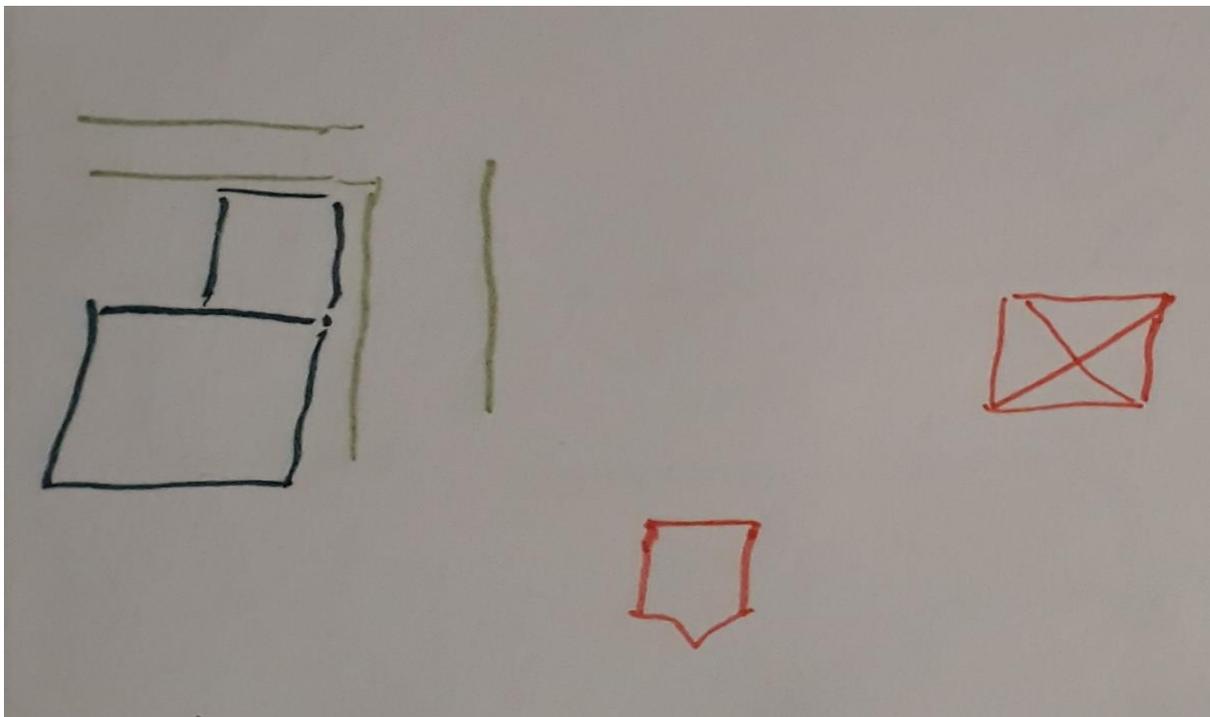


Figura 27: Croqui da paisagem atual do Porto do Sal. O mapa afetivo de Dona Célia possui a paisagem do passado, com as ruas de acesso em marrom claro, o mercado e a Igreja do Carmo em laranja. Fonte: Elaborado por Sabrina Campos em conjunto com Dona Célia.

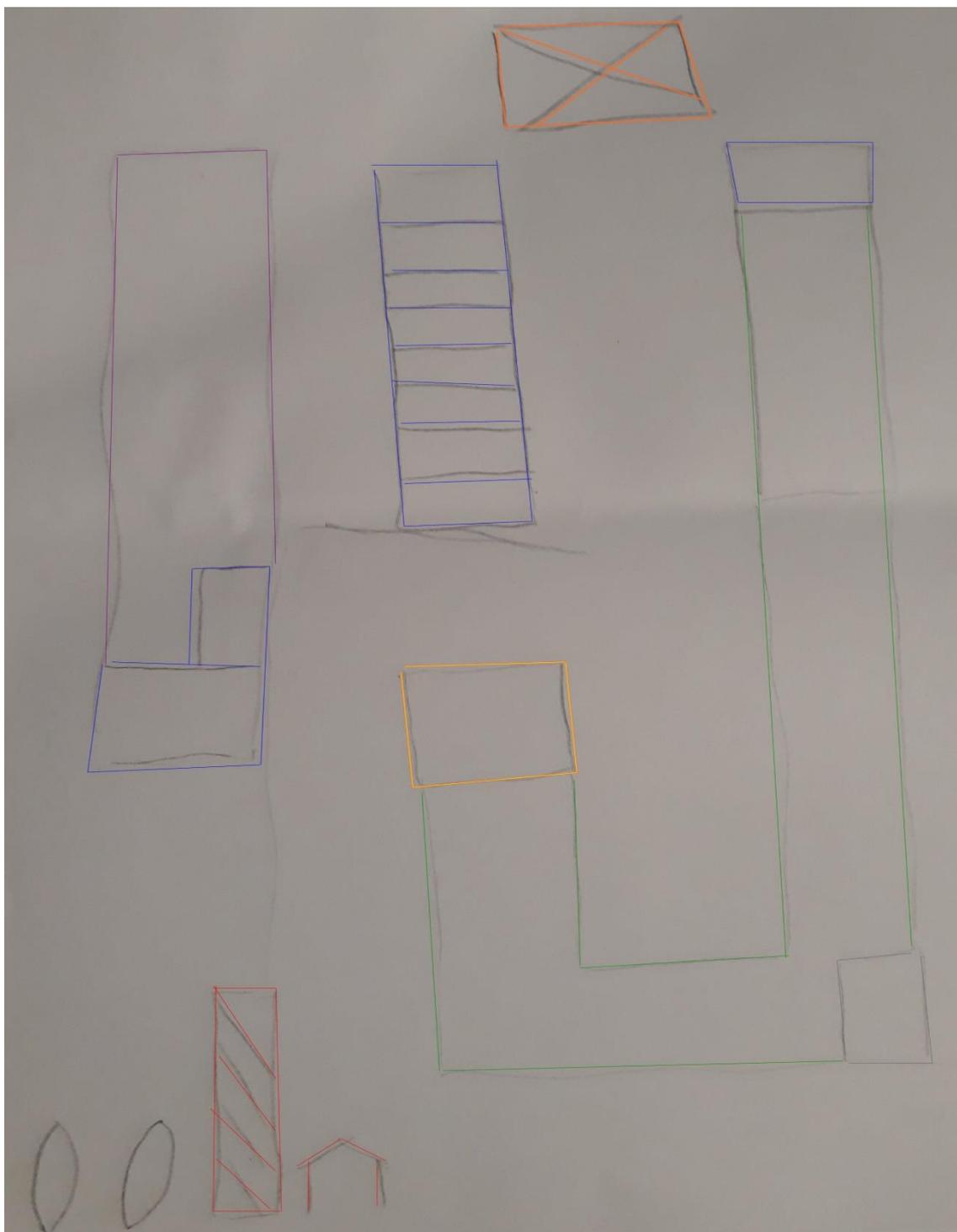


Figura 28: Croqui da comunidade do Porto do Sal [editado]. O mercado, seu início, está representado em laranja. Em azul, oficinas e pontos comerciais. Os pontos comerciais do lado esquerdo são fracionamentos da antiga Casa Macapá, todos de propriedade da família Colares, dona de um edifício, identificado pela cor violeta. Os outros pontos comerciais, no início da vila, em sua lateral direita, são da comunidade, tendo moradia na parte de cima. A comunidade do Porto do Sal está desenhada em verde, com destaque para a Metalúrgica Gêmeas. A casa de Seu Dora, em cinza, já pertencente ao Porto Palmeira. O trapiche, em laranja, tinha ao seu lado um coreto quando Vadinho chegou na comunidade, e que atualmente não existe mais. Fonte: Elaborado por Sabrina Campos em conjunto com Vadinho.



Figura 29: Características do mercado ao final da década de 1980. Apresentando sinais do tempo (escurecimento, manchas na pintura). O trapiche estava desnivelado, fechado nas laterais pelas construções, entre elas a Casa Macapá. À esquerda, postes em madeira convivem com barracas, a antiga estrutura do cais e outras construções. O comprimento deste trecho do trapiche parece corresponder ao da estrutura original. Fonte: Jornal O Liberal, 12/07/1989.



Figura 30: Surgimento da comunidade do Porto do Sal. Vista do final do trapiche, que nesta ocasião já contava com 60 pessoas residindo no local. No fundo, é possível ver o mercado. Em primeiro plano, comércios e residências em madeira fazem o trapiche de rua. Notar que a disposição das madeiras do trapiche se diferem da foto anterior, indicando seu crescimento, adaptações e desníveis. Fonte: Jornal O Liberal, 12/07/1989.

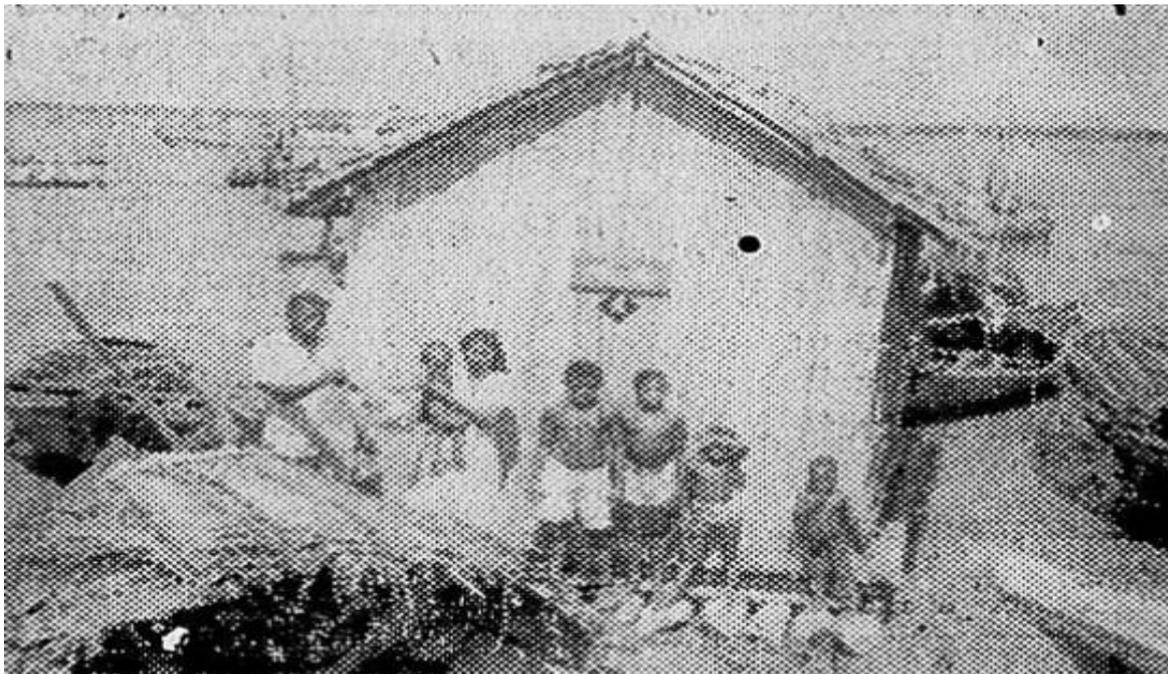


Figura 31: A casa flutuante. Manoel Maria dos Santos foi terceiro sargento músico do Exército, mas acabou perdendo tudo e indo viver com esposa e cinco filhos em uma casa flutuante, entre os portos de Belém. Na ocasião da foto, estavam no Porto do Sal. Fonte: Jornal O Liberal, 29/05/1951.

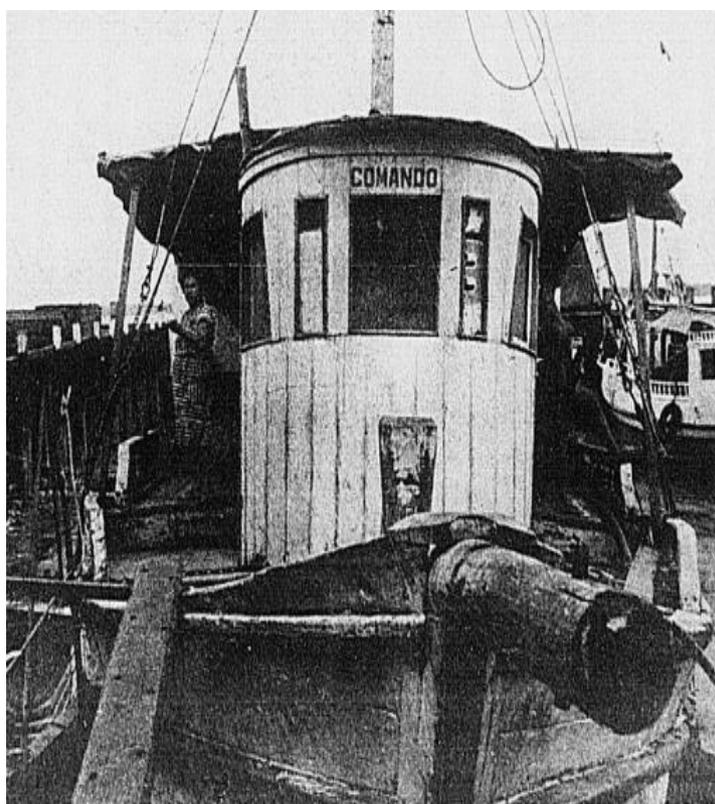


Figura 32: A casa barco. A família de Arnélia Ferreira Vasconcelos, de 3 pessoas, veio de Abaetetuba e estava residindo, desde 1987, no barco Comando, fundeado na entrada do Porto do Sal, por não ter encontrado oportunidade de vida melhor na capital. Fonte: Jornal O Liberal, 12/07/1989.



Figura 33: Entrada da comunidade do Porto do Sal. A antiga Casa Macapá, em azul, ainda possui os ganchos onde ficavam penduradas as mantas do pirarucu. Agora é um animado bar. Ao lado, o Point do Sal serve como bar e restaurante. Uma pequena rua faz conexão entre o Porto Palmeira, o mercado, a comunidade e o final do Beco do Carmo, possivelmente construída onde era a antiga estrutura do cais. Fonte: Sabrina Campos, 03/03/18.



Figura 34: Festa junina na comunidade. Podemos comparar as características da comunidade do Porto do Sal na época do seu surgimento e como se encontra atualmente. O mercado, sem reformas desde 1990, está com a pintura desgastada, com janelas quebradas. A rua não é mais da madeira do trapiche, é de cimento, e está mais estreita por conta das calçadas; as construções da entrada ganharam um segundo pavimento do lado direito, onde funcionam depósitos; a Casa Macapá foi fracionada em vários pontos comerciais, onde funcionam torneadoras, oficinas de bateadeira de açaí, etc.; o cais, desapareceu, deixando apenas alguns pilares; os postes agora são de concreto. O registro foi durante a festa junina da comunidade. Fonte: Sabrina Campos, 24/06/18.



Figura 35: Antigas pilastras. As pilastras do cais do Porto do Sal ganharam um novo significado. Fazem parte de um mural de arte. Ainda é possível ver cerca de cinco destas pilastras na comunidade, todas do mesmo lado da rua. Fonte: Daniel Miranda, 10/11/18.



Figura 36: Final da vila do Porto do Sal. Podemos notar que a estrutura de madeira do trapiche foi substituída por aterro. As casas continuam a maior parte em madeira, com dois pavimentos. Ao final da rua, o piso, já em madeira, tem dois desníveis e a rua é fechada por uma casa. Neste registro, de 2016, de Débora Flor, um cortejo mistura música e arte de palhaçaria. Fonte: Coletivo Aparelho. Disponível em: <<https://www.aparelho.org>>. Acesso em 27 jul. 19.

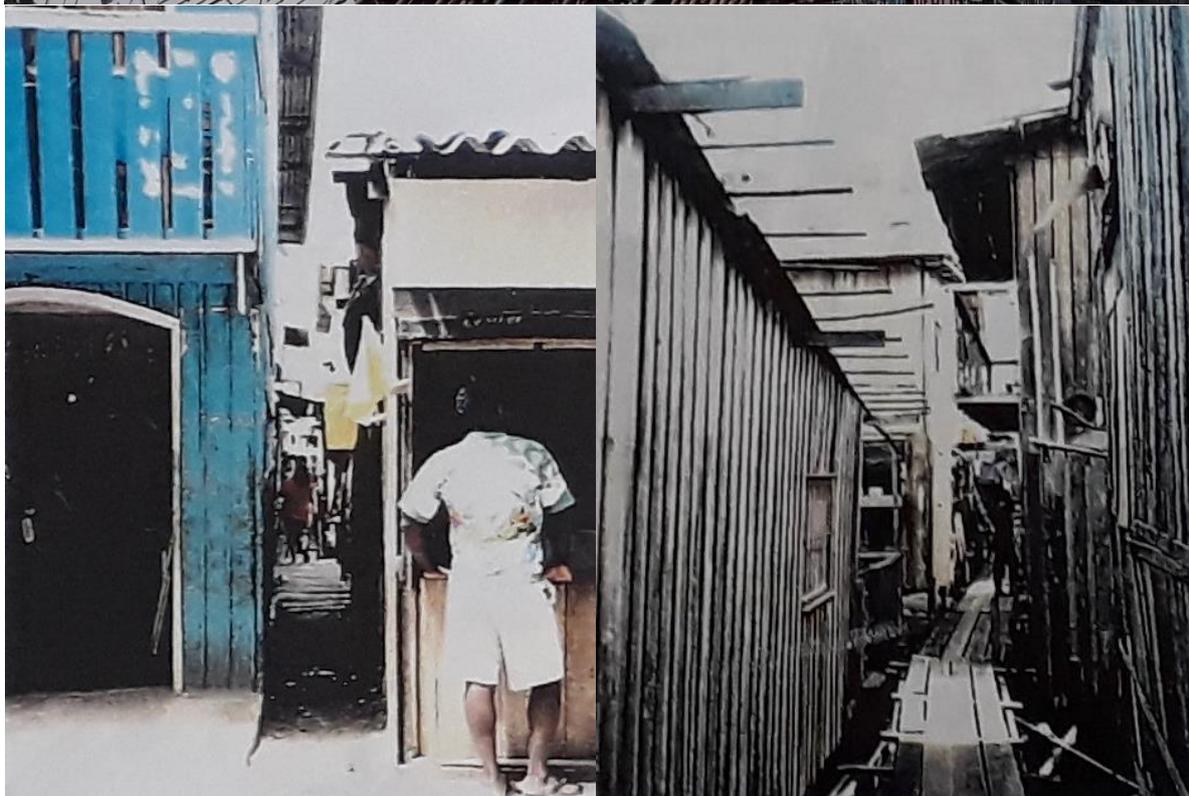
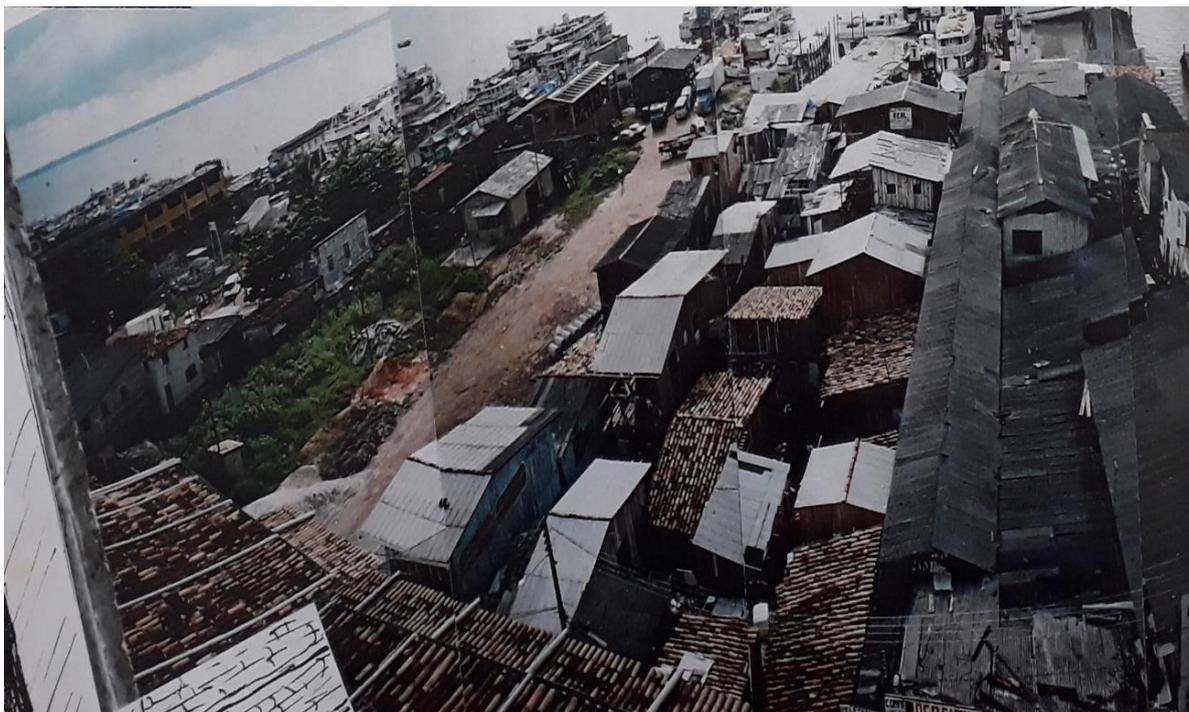


©Roberto Serra Freire
Belém-PA 1973

Figura 39: Primeiros moradores do Beco do Carmo. Registro de 1973, do médico Roberto Serra Freire. As casas eram palafitas, ficavam margeando a rua, e havia uma praia. O trapiche parece ser o Porto São Jorge, onde funcionava o Posto Atlantic, de propriedade de Maria de Lourdes Holanda. Disponível em: <<https://fauufpa.org>>. Acesso em: 27 jul. 19.



Figura 40: Entrada da comunidade Beiradão. Observe que uma casa com pavimento superior foi construída sobre a entrada do antigo porto. A ponte possui oficinas, mercearias, restaurante, lanchonete, e divide o trapiche com a empresa Arapari, que ali faz reparos em suas embarcações. O dia nublado dá aspecto frio e calmo. Fonte: Sabrina Campos, 26/01/18.



Figuras 41 (maior), 42 e 43: Comunidade Menino Jesus na década de 1990. Na foto acima (Figura 41), notamos que as casas da comunidade haviam se espalhado e chegado até os portos da Arapari, Transbrasiliã e Rodomar (à direita, com telhados longos) e o Vasconcelos (à esquerda). Observando o Porto Vasconcelos, vizinho da comunidade, percebe-se que a área já havia sido aterrada. Abaixo, a entrada da comunidade, à esquerda (Figura 42) levava a um caminho de palafitas. Na direita (Figura 43), a comunidade lembra que as águas chegavam embaixo das casas. Fonte: OLIVEIRA, P. A. D. **Utopia Possível na Cidade Velha, Belém**. 1998. Monografia (Graduação). Escola de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro.



Figuras 44 e 45: Comunidade Menino Jesus no presente. A entrada agora é por trás de uma escada; do lado direito, o antigo comércio se tornou uma casa, que aumentou no sentido da rua. As casas ganharam quase todas um segundo pavimento, e sacadas ou extensões onde guardam materiais, como a caixa d'água. A rua não é mais de palafitas, foi toda aterrada. Fonte: Sabrina Campos, 14/04/18.



Figura 46: Forma das casas na comunidade do Porto do Sal. Todo espaço é aproveitado, em sacadas, varais, lavanderias. O ângulo da foto é a vista dos fundos das casas. Na frente, cada morador se expressou em cores diferentes em sua residência. Fonte: Sabrina Campos, 10/03/18.



Figuras 47 e 48: Criatividade na construção das casas. Sua arquitetura popular demonstra experimentações e conhecimentos do ambiente. À esquerda, Figura 47 registra a comunidade do Porto do Sal; e à direita, Figura 48, moradora da comunidade Menino Jesus apreciava o cortejo da biblioteca móvel. Fonte: Sabrina Campos, 16/04/18 (Figura 47) e Daniel Miranda, 03/03/18 (Figura 48).



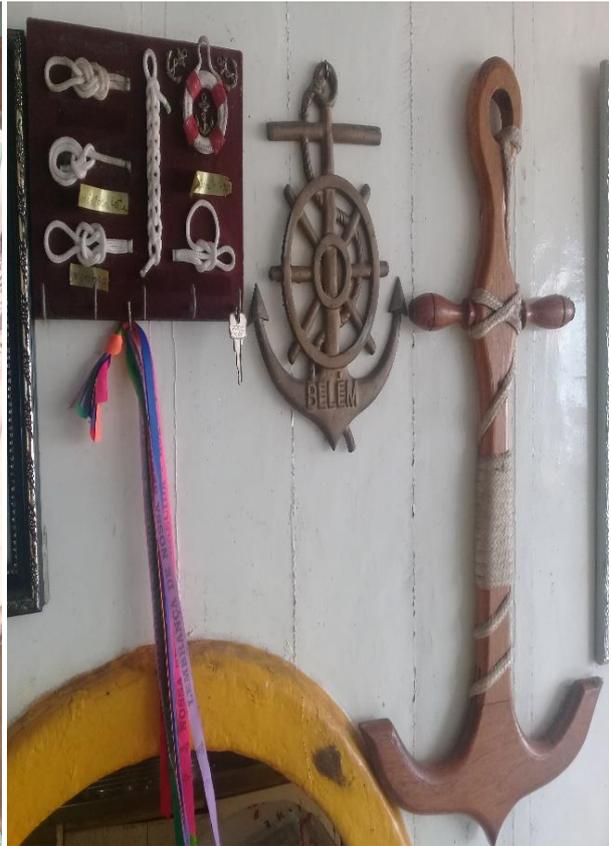
Figura 49: Texturas das formas de construir. Na comunidade Menino Jesus, assim como nos outros locais, o colorido, o movimento e textura das casas, varais de roupas e pessoas dão vida e animam a paisagem. A altura e melhorias da casa podem indicar uma moradia de longo tempo. Fonte: Sabrina Campos, 14/04/18.



Figura 50: “Casa de cima” e “casa de baixo”. Alguns moradores do Porto Beiradão, como Seu João, adaptaram sua residência para o tempo do verão e do inverno, quando é mais confortável morar em um ou outro andar da casa. Fonte: Sabrina Campos, 03/03/18.



Figura 51: Edifício residencial e pracinha do Beco do Carmo. Uma construção de dois pavimentos foi demolida e se tornou uma pracinha, também usada como estacionamento. Os pilares do antigo cais não existem mais. O ponto de venda de açai parece continuar no mesmo lugar, tendo mudado a posição da placa. O comércio ganhou um segundo pavimento, e ao seu lado é a entrada do Porto do Alan; a construção familiar se transformou em um edifício de três andares. Fonte: Sabrina Campos, 14/04/18.



Figuras 52 e 53: O barco como moradia no trabalho. Mestre João, na Figura 52, mostra a embarcação no Porto Vasconcelos. Na figura 53, a embarcação Venino Pantoja, de 38,2 metros de comprimento, servia de casa ao Seu Manoel, enquanto era calafetada no Porto do Sal. Fonte: Daniel Miranda, 14/04/18 (Figura 52) e 10/03/18 (Figura 53).



Figura 54: Volumes construídos. A foto, tirada do restaurante Na Maré, mostra os edifícios Palmeira e Colares, de altura semelhante à da Igreja do Carmo, destacando-se na paisagem. Um muro branco e azul separa o Porto Palmeira da comunidade do Porto do Sal. Fonte: Sabrina Campos, 27/06/18.



Figuras 55 e 56: Muros. O Porto do Alan (à esquerda) e a família Colares (à direita) isolam as comunidades com muros. Fonte: Sabrina Campos, 14/04/18 e 04/01/19 (da esquerda para a direita).



Figura 57: Vista do Castelo ao Arsenal. Litografia de 1880. À direita o Arsenal de Marinha, uma construção possui uma chaminé e uma bandeira. À esquerda, notamos os fundos da Igreja do Carmo, e logo após, uma concentração de embarcações parece estar atracada no Porto do Sal. Litografia de Tensi. Fonte: Dangelo, J. Belém do Pará. Alunorte/Hamburg: São Paulo, 1995.



Figura 58: Mapa de 1905 dos portos, de José Sydrim. Em Belém, no início do século passado, haviam os seguintes trapiches: 1) Doca do Reduto; 5) Rampa da Sacramento; 6) Trapiche da Navegação a Vapor do Amazonas; 7) Trapiche da "Booth Line"; 8) Trapiche do Gram-Pará; 9) Trapiche de Belém; 10) Trapiche da Alfândega; 13) Trapiche do Comércio; 14) Trapiche da Subgerência; 15) Trapiche do Pará e do Amazonas; 16) Trapiche "Pé de Pedra"; 17) Trapiche Auxiliar do Comércio; 18) Trapiche "Loyd Brasileiro"; 25) Doca do Ver-o-peso; 40) Porto do Sal.



Figura 59: Porto do Sal, em 1839. Talvez o mais antigo registro da localidade. Antes da existência do mercado, o porto tinha ares de praia, com vegetação e vista das residências do entorno. Litografia da Imprensa Nacional de Lisboa. Fonte: Acervo de Sabrina Campos.



Figura 60: Porto do Sal, com a existência do mercado. O registro, sem data nem autoria, mostra o mercado, que foi inaugurado como Mercado do Guamá – em referência ao Rio Guamá, que banha a área – e depois se tornou Mercado do Porto do Sal. Ao lado do mercado, construção possivelmente em ruínas. Ao fundo, as torres da Igreja e estrutura do Colégio do Salesiano Carmo. Fonte: Blog da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFPA. Disponível em: <<https://fauufpa.org>>. Acesso em: 27 jul. 19.



Figura 61: Porto do Sal na década de 1980. Fotografia de Luiz Braga. No rio, podemos observar que havia veleiros e no trapiche, ainda bem conservado, um trilho para transporte das mercadorias. Fonte: Enciclopédia Itaú Cultural de Arte e Cultura Brasileiras. São Paulo: Itaú Cultural, 2019. Disponível em: <<http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa16738/luiz-braga>>. Acesso em: 04 mar. 19.



Figuras 62 e 63: O Porto Macapá. Propriedade da família Colares, que comercializa desde 1958 no local, serviu para as atividades portuárias da Cidade Velha no final da década de 1980, quando o Porto do Sal estava quase desabando por falta de manutenção. Nesta foto, a comunidade do Porto do Sal ainda era pequena e seu trapiche praticamente havia desaparecido. Ao que indica, a comunidade ainda usava o porto vizinho, da família Colares. Fonte: OLIVEIRA, P. A. D. **Utopia Possível na Cidade Velha, Belém**. 1998. Monografia (Graduação). Escola de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro.



Figura 64: Trapiche do Porto do Sal no presente. Vadinho se equilibra no que sobrou do trapiche do Porto do Sal, que mudou de lugar para a área de uso comum dos quintais da comunidade, ainda utilizado até o presente. Fonte: Diário do Pará, 11/10/18.



Figura 65: Trapiche no Beco do Carmo. O filme *Um Dia Qualquer*, de Líbero Luxardo, registrou em 1965 o Beco do Carmo. Seu Adalberto diz que foi filmado na ponte de sua família. O ângulo da câmera mostra parte da Igreja do Carmo, o que parece ser possível apenas do Porto São Jorge. Fonte: <<https://fauufpa.org>>. Acesso em: 27 jul. 19.



Figura 66: Portos do Carmo. Entrada do Porto Beiradão (alugado para a Arapari) e São Jorge (alugado para a Transbrasiliana), no Beco do Carmo, em filmagem de 30 anos atrás. Um muro seguia pela rua ao lado dos portos. Fonte: CARVALHO, O. D.; FRANCO, A. Sindicato das Trabalhadoras Domésticas e Serviços Gerais de Belém. Belém: Tamba Takuary vídeo 1994.



Figura 67: Entrada do Porto Beiradão. Ao lado do poste, desce um piso subterrâneo por baixo da ponte, resultado dos aterramentos, e onde as casas ganharam um segundo pavimento. Fonte: Sabrina Campos, 14/04/18.



Figura 68: Porto Beiradão alugado para a Arapari. Ao fundo, o muro no Beco do Carmo, e o aningal. A rampa tem declive acentuado. Fonte: CARVALHO, O. D.; FRANCO, A. Sindicato das Trabalhadoras Domésticas e Serviços Gerais de Belém. Belém: Tamba Takuary vídeo 1994.



Figura 69: Restaurante do Seu Bené no Arapari. Seu Bené começou vendendo frutas, depois abriu seu restaurante no Porto Beiradão, na parte da ponte próxima ao embarque dos passageiros. Fonte: CARVALHO, O. D.; FRANCO, A. Sindicato das Trabalhadoras Domésticas e Serviços Gerais de Belém. Belém: Tamba Takyury vídeo 1994.



Figura 70: Restaurante do Seu Bené no presente. Atualmente Seu Bené, vestido de branco na foto, tem seu restaurante na parte de cima da ponte. Embaixo, mora sua filha. Seu restaurante também é lugar de atividades artísticas e culturais. Fonte: Coletivo Aparelho. Disponível em: <<https://www.facebook.com/aparelh0>>. Acesso em 26 jul. 19.



Figura 71: Portos Arapari e Transbrasiliãna na década de 1990. Ao final do Porto Beiradão (alugado para a Arapari) e São Jorge (alugado para a Transbrasiliãna), havia o terminal de passageiros, um posto da Shell e boxes de venda das passagens. Fonte: CARVALHO, O. D.; FRANCO, A. Sindicato das Trabalhadoras Domésticas e Serviços Gerais de Belém. Belém: Tamba Takuary vídeo 1994.



Figura 72: O final do Beiradão no presente. Das três bifurcaes, uma   da comunidade de moradores, uma funciona como oficina da Arapari e a outra, como posto da empresa. Fonte: Daniel Miranda, 03/03/18.



Figura 73: Porto Transbrasiliana e Posto Shell. No final do Porto São Jorge, que estava alugado, trabalhadores consertavam rede de pesca. Subindo no sentido da rua, estava o Sindicato das Trabalhadoras Domésticas e Serviços Gerais de Belém. Fonte: CARVALHO, O. D.; FRANCO, A. Sindicato das Trabalhadoras Domésticas e Serviços Gerais de Belém. Belém: Tamba Takuary vídeo 1994.



Figura 74: Posto e oficina Arapari. Ponto alugado pela família Leão, do Beiradão. No fundo, suas oficinas, e após o barco, a comunidade do Porto Beiradão. Ao lado, grade separa do Porto Paysandu. Fonte: Sabrina Campos, 14/04/18.



Figura 75: Esse rio é minha vida. Registro das cores e texturas que conferem aos portos uma paisagem poética. Ao final do Porto Beiradão, uma oficina (barracão verde) é alugada ao Porto Vasconcelos. Fonte: Sabrina Campos, 03/03/18.

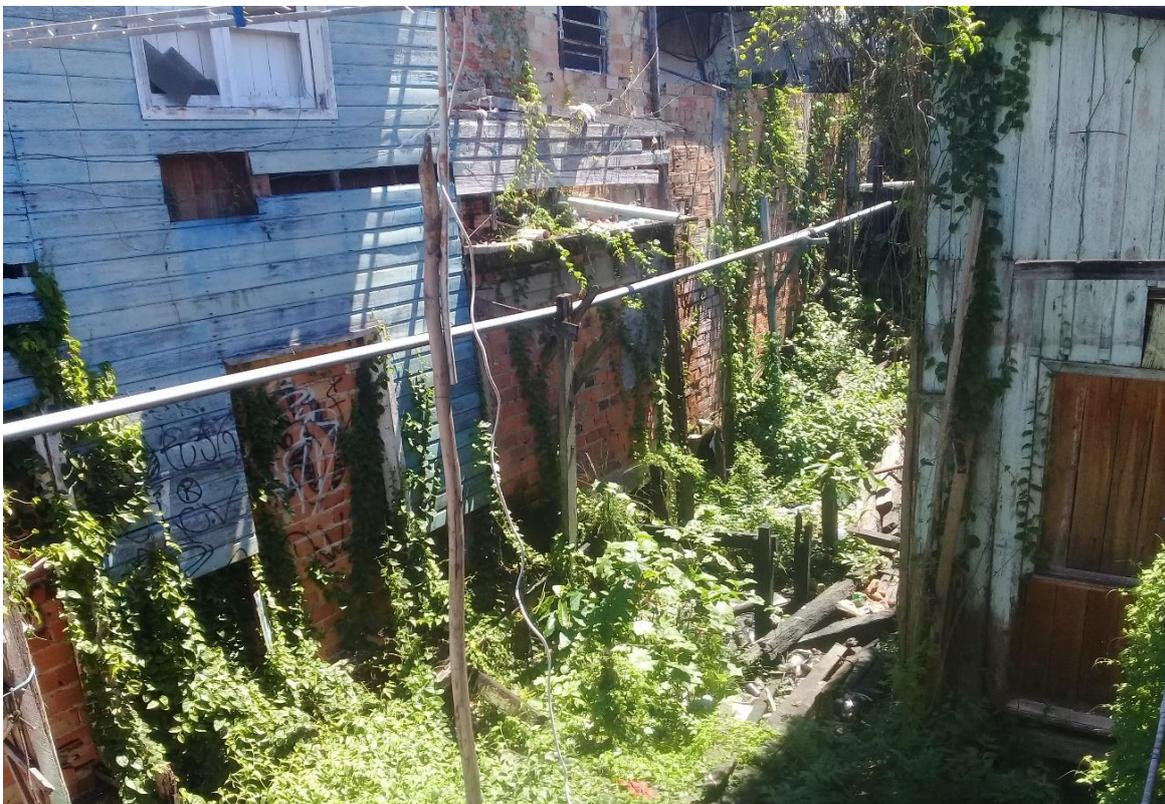


Figura 76: O Porto São Jorge. As estruturas se encontram aos fundos da Casa Cultural de Jah da Amazônia (Bar do Jamaica) atualmente se encontra em ruínas. Fonte: Daniel Miranda, 03/03/18.



Figura 77: Porto Vasconcelos. A entrada do porto, no Beco do Carmo, é uma galeria de arte em grafite a céu aberto. Fonte: Sabrina Campos, 03/03/18.



Figura 78: Porto Luso-brasileiro. Pertenceu à família Conde, que foi proprietária de metalurgia, a Usina de Castanha São João, posto, casas e construções na Rua São Boaventura. A maior parte de suas propriedades foi vendida ao Colégio do Carmo e o Luso-brasileiro se tornou o Porto Brilhante. Na foto, embarque de laterita. Fonte: PENTEADO, A. R. **Belém: Estudo de Geografia Urbana**. Belém: Universidade Federal do Pará, 1968b.



Figura 79: Comércios no Porto Brilhante na década de 1990. Fonte: OLIVEIRA, P. A. D. **Utopia Possível na Cidade Velha, Belém**. 1998. Monografia (Graduação). Escola de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro.



Figura 80: O Porto Brilhante no presente. O porto está se adaptando às normas ambientais e de segurança, com aterramentos, manutenções, melhorias. Ao fundo, árvores e barracão do Porto Vasconcelos. Fonte: Sabrina Campos, 10/03/18.



Figura 81: Palmeiraço na década de 1990. O nome Palmeiraço, da casa de espetáculos, é mais usado do que o nome Porto Palmeira (foto editada). Fonte: OLIVEIRA, P. A. D. **Utopia Possível na Cidade Velha, Belém**. 1998. Monografia (Graduação). Escola de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro.



Figura 82: Palmeiraço no presente. Aspecto do Porto Palmeira, vinte anos depois. Ao lado, casa do Seu Dora, o vigia. Do lado esquerdo, barco esperando conserto. O trapiche é usado para pescaria. Fonte: Sabrina Campos, 04/03/18.



Figura 83: A água é movimento. Barcos cruzam o rio e garça pousa da carreira de calafetagem das embarcações. Fonte: Daniel Miranda, 10/03/18.



Figura 84: A água guarda coisas e tesouros. Máquina de costura Singer encontrada na praia. Fonte: Daniel Miranda, 10/03/18.



Figura 85: A água é vida. Do rio vem o alimento e madeira para reutilização com fins diversos. Fonte: Daniel Miranda, 10/03/18.



Figura 86: Peixe seco. No Porto Beiradão, menino vende peixes no horário de almoço. O sol brilha alto, iluminando a ponte na manhã de verão. Fonte: Daniel Miranda, 03/03/18.

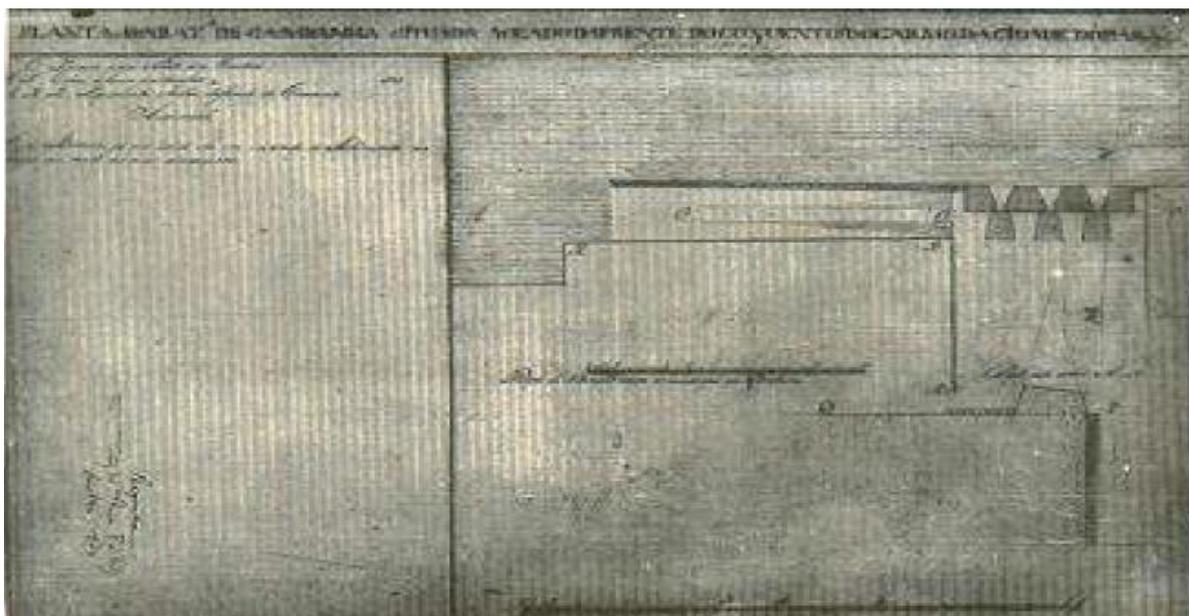


Figura 87: Antiga bateria da Igreja do Carmo. O conjunto de canhões serviu para proteção do território das invasões e ataques à cidade, junto com suas fortificações, mas acabou desaparecendo. Fonte: ARRUDA, E. S. **Porto de Belém do Pará: origens, concessão e contemporaneidade**. 2003. Dissertação de mestrado (Mestrado). Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional. Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

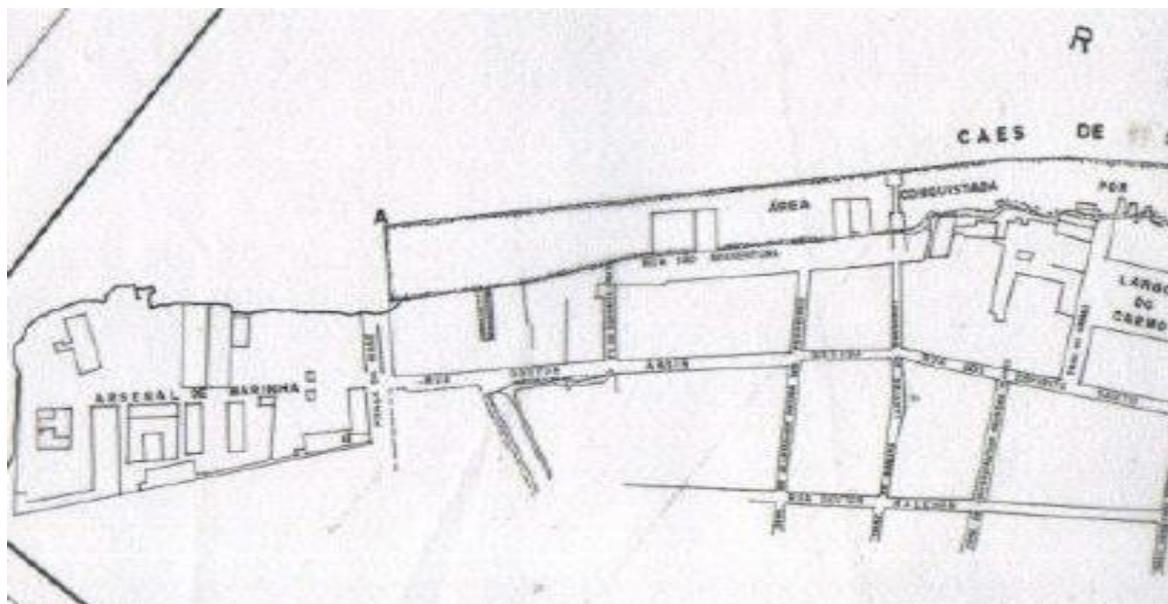


Figura 88: Projeto de construção de cais de saneamento. Início do séc. XX. O cais se estenderia do forte ao Arsenal de Marinha e iria aumentar a área por aterramento, segundo as linhas desenhadas no ponto "A". A empresa *Port of Pará* foi contratada para construir dois cais e o novo porto de Belém. O projeto era de aterramento das docas do Reduto e Ver-o-peso, e transfência do porto principal da cidade para o Porto do Sal. Porém, um grupo de comerciantes protestou que o comércio estabelecido em torno do mercado do Ver-o-peso seria prejudicado. Este fato, junto com o declínio da economia da borracha e as características do rio propícias à grandes embarcações resultou que o porto de Belém fosse construído próximo ao Ver-o-peso e o cais do Porto do Sal nunca tenha sido executado. Fonte: ARRUDA, E. S. **Porto de Belém do Pará: origens, concessão e contemporaneidade**. 2003. Dissertação de mestrado (Mestrado). Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional. Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

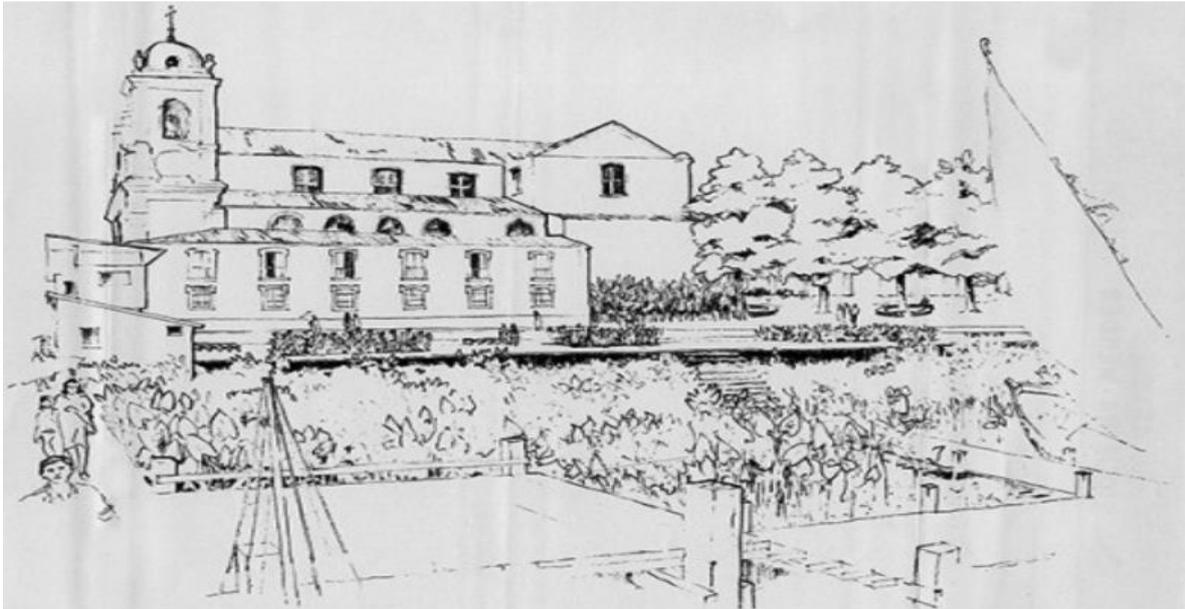


Figura 89: Plano de Desenvolvimento da Grande Belém. O plano, da década de 1970, previu a construção de trapiche no Beco do Carmo, remoção das famílias e reconstituição dos barracões para comércio varejista no entorno do Mercado e do Porto do Sal. O projeto, da prefeitura, não foi implementado. Fonte: LIMA, J. J.; NUNES, M. C.; EIRÓ, J. Cidade, Imagem, Embelezamento. Desenhos em perspectiva dos planos urbanísticos para Belém. **Arquitextos**, São Paulo, ano 19, n. 221.02, Vitruvius, out. 2018.

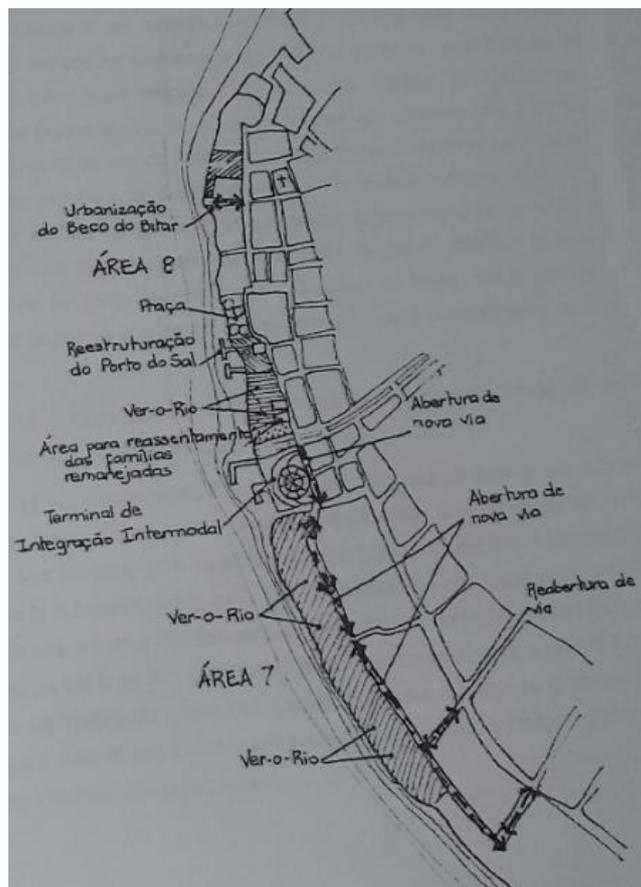


Figura 90: Plano Pró-Belém. O Plano de reestruturação da orla de Belém, dos anos 2000, tinha a proposta de requalificação da orla para o lazer e o turismo, com praças, bares, restaurantes, e esportes náuticos. Fonte: CODEM. **Pró-Belém: Plano de reestruturação da orla de Belém**. Belém 2000.

Uma volta pela cidade

(Reportagem especial para a FOLHA)

"É favor não atirarem sobre o pianista, que toca como pôde".

Era este o cartaz que, nos "placards" do Klondyke, os "Carmen" collocavam, para impedir que os garimpeiros fossem demais expansivos, em seus dias de folga.

Nesta nossa Belém, quando faz justiça como pôde, o chronista provoca disparos que, felizmente, não são homicidas. Desejo piamente que meu critico possa, algum dia, repimpar-se com pimponice num Ford municipal, mais luxuoso do que o carro de Abelardo Conduru".

O mundo dá tambem suas voltas e, quando meu censor pontificar no Palacete Azul, a trama de Belém será urdida com fios de seda e ouro. Então, o povo compreenderá o que vem a ser um super-urbanismo de geração espontanea.

Por enquanto continuemos o gyro.

Fomos entrando no mercado novo da Sousa Franco. É obra de valor. Na frente, um grande relógio regula o horario das canoas e o tempo dos freguezes. Parallelas á futura Fabrica de Tecidos, alinham-se muitas lojas, de aluguel disputadissimo. No meio domina um telheiro alto e vasto, pousando em paredes corridas de janellas e mezzaninos. Ultima-se o chão de cimento, destinado aos ladrilhos.

Na doca Sousa Franco a Prefeitura terá uma fonte de rendas, e o povo encontrará um bom emporio.

Pela rua da Indústria, recentemente empedrada e asphaltada, desembocamos no Reducto, cuja remodelação foi iniciada pelo comendador Antonio Faciola. O logradouro, elegante e simples, consta de duas largas arterias separadas por uma linha de gramados e canteiros, com plantação de tamarineiros. Os postes da luz electrica, preparados na Officina Conde, sahem mais em conta do que os do sul. A praça, que melhor se chamaria

nada inferior á das suas irmãs mima-

avenida, vae quasi alcançando a avenida Marechal Hermes. Destoam, apenas, uns sobrados e casarões que estão a reclamar a picareta.

Todas as noites a affluencia demonstra que as familias dão valor aos esforços da Prefeitura, sobretudo quando o aformoseamento constitue, como neste local, obra de saneamento.

Deante de S. Antonio, notamos a linda folhagem de alguns oitis. Sem desprezo á tradicional mangueira e ao "ficus benjamin", convém enfatizar a capital com outras arvores de copá graciosa. A monotonia da arborização desafia com a variedade incomparavel da floresta paraense.

Porto do Sal!

Quantos belemenses saberão que existe, neste sitio, um bem iluminado trapiche de cimento armado, com duas escadas que permitem a atracação em qualquer maré? O soa-lho assenta em pilares de cimento que, por sua vez, repousam sobre estacas de massaranduba, de seis a oito metros de fundo. No principio levanta-se aos poucos um mercado, igualmente de cimento, que será contornado pelo trapiche. Assim, a feira não estorvará os embarques e desembarques. Nesta altura, a ponte abrigar-se-á sob um telhado, apreciavel em horas de canícula ou chuva.

Se tenho boa memoria, a obra orçou em oitenta contos. É do engenheiro doutor Schamenbeck, que fez a ponte do Una e que, breve, iniciará a ponte do Igarapé das Al-

(Continúa na 2.ª pagina.)

CONFLICTO ECONOMICO ENTRE A ARGENTINA E A ALLEMANHA

Chegaram a um ponto culminante as relações commerciaes germano-argentinas.

BERLIM, 13 — Nestes ultimos dias as relações commerciaes germano-

Uma volta pela cidade

(Continuação da 1.ª pagina)

mas. Os predios vizinhos augmentaram de aluguel, sem desanimo dos pretendentes. Essa é a melhor prova da confiança dos negociantes no futuro daquelle local.

A Cidade Velha quer remoçar.

O Porto do Sal e a Sousa Franco desafogará o Ver-o-Peso, cujo asseio compete, aliás, á Companhia do Porto, se não me engano. Ademais, com o Largo do Relógio, a Prefeitura provou que não fez daquelle doca uma entenda. Do resto, estão projectadas umas bemfeitorias para aquelle centro pittoresco e original da cidade.

Do Porto do Sal fomos aos Jurunas e de lá ao fim da rua dos Tamoyos. De passagem em São José, Abelardo Conduru lamenta o atrazo da zona, que se deverá embelezar forçosamente.

Mezes atraz, quem deambularia dos Jurunas ao Guamá, pelos Tamoyos? O aterro triumphou do capinzal e do alagadico. Existiam alli, caprichosamente collocados, os trilhos da Companhia de Gaz, que iam ao porto do carvão. Tudo foi rectificado, capinado, alinhado e o automovel alcança, sem grandes solavancos, a orla da bahia, face ás bocas de tres rios, que tornam grandioso o panorama.

Como na estrada do Una, a terraplanagem multiplicou as barracas e choupanas. A gente pobre pôde alcançar, a pé enxuto, o seu tecto de folhas. Tenham paciencia os balros menos favorecidos, pois não de receber, tambem, a mesma vantagem.

Na extremidade da rua dos Tamoyos foi planejado um pavilhão de regatas. Idéa optima mas, como descrevo realizações e não projectos, não insistirei.

Regressamos pela Conselheiro Furtado. Quem a viu e quem a vê! Em vez da biboca que a transformava em torrente, em dias de enxurradas, lá está uma rua de declive regular, perfeitamente calcada.

Aqui terminaram nossas voltas, que cedo ou tarde proseguirão. A Prefeitura actual ostenta brilhante folha de serviços. Se não concertou tudo, fez muito. E das administrações passadas não sei se alguma terá, em dois annos de existencia, apitado melhor.

PADRE DUBOIS

Figura 91: Descrição do Porto do Sal na década de 1930. A descrição do Padre Dubois, da época da construção do mercado, coloca o local como bem iluminado, com trapiche de boa estrutura, pilares em cimento. A construção do mercado animava o comércio e valorizava a vizinhança, que já aumentava o preço dos aluguéis. Fonte: DUBOIS, P. **Uma volta pela cidade**. *Folha do Norte*, Belém: 1-2 p. 1933.