

IV enanparq

Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo
Porto Alegre, 25 a 29 de Julho de 2016

ANÁLISE DA ESTRUTURAÇÃO URBANÍSTICA RECENTE DA ORLA DE BELÉM/PA

SESSÃO TEMÁTICA: CIDADES LITORÂNEAS: TURISMO, PRODUÇÃO DO
ESPAÇO E SEGREGAÇÃO SÓCIOESPACIAL

Camilla Souza Barbosa
Universidade Federal do Pará
barbosacamilla@hotmail.com

ANÁLISE DA ESTRUTURAÇÃO URBANÍSTICA RECENTE DA ORLA DE BELÉM/PA

RESUMO

O artigo aborda a recente mudança na estruturação urbanística da orla de Belém do Pará, cidade situada ao Norte do Brasil, que ocorre de acordo com o planejamento estratégico do poder público. Situando historicamente a importância desta área da cidade ao seu desenvolvimento econômico, este trabalho pontua a dinâmica do uso do solo a partir do recente declínio na atividade portuária e como ela resultou na execução de intervenções urbanas na área da orla de Belém, visando a realização de uma série de políticas, intervenções físicas e discursos do seguimento econômico de Belém, a partir dos potenciais de aproveitamento urbanístico da beira de seu rio.

Palavras-chave: orla; intervenção; uso.

ANALYSIS OF THE RECENT URBAN STRUCTURE OF BELÉM'S RIVERSIDE

ABSTRACT

The article discusses the recent change of the riverside's urban structure in Belém do Pará, city located on the North of Brazil, which is in accordance with the strategic planning of the government. Historically situating the importance of this area of the city to its economic development, this work points out the dynamics of land use on the riverside from the recent decline in port activity and how it resulted in the execution of urban interventions in the area of Belem's Riverside, aiming the realization of a series of policies, physical interventions and speeches of Belém's economic sector, from the potential of urban use of the riverside.

Keywords: Riverside; intervention; use.

1. INTRODUÇÃO

Ao longo dos anos, a orla de Belém, cidade fundada no século XVII, envolve o uso portuário combinado a outros usos do terciário, como o comércio e outros serviços, sendo também uma via de acesso da população às demais cidades amazônicas (BAENA, 2004). Recentemente a dinâmica entre a orla e a cidade tem mudado devido ao declínio na economia portuária, com um plano estratégico do poder público para fomentar crescimento econômico da área.

A adesão ao planejamento estratégico deve-se à necessidade do poder público utilizar um modelo de planejamento urbano que instigue a competitividade e produtividade na cidade, sendo que o seu posicionamento de acordo com parâmetros empresariais é caracterizado por Vainer (2002) como a transformação da cidade em mercadoria, de modo que os investimentos aplicados neste insumo devem ser responsáveis em atrair novos negócios e indústrias.

A comercialização da cidade é voltada para o capital internacional, ou seja, pela especificidade do seu público-alvo podemos aferir que as decisões projetuais deste planejamento se estenderá apenas à parcela elitizada da população, contribuindo para segregação socioespacial e para possibilidade de gentrificação (VAINER, 2002).

Desde o final da década de 90, a capital paraense passa por intervenções em sua orla com a finalidade do crescimento econômico. Através de equipamentos públicos que promovam o lazer, o consumo e a cultura, como o Portal da Amazônia (um misto de parque linear e calçadão de beira-rio), a Estação das Docas (um *waterfront*) e o Parque Mangal das Garças (com apelo ambiental, dotado de alguma fauna e flora nativas). Contudo, o investimento nesta economia da cultura ocorre em detrimento de melhorias na realização de outros usos da orla, como a movimentação portuária de cargas e passageiros provenientes da região insular de Belém.

2. DESENVOLVIMENTO DA ORLA DE BELÉM

O declínio do uso de alguns espaços próximos dos portos é descrito, segundo Ponte (2004), como uma problemática de desenvolvimento urbano existente desde a década de 60 na economia paraense, resultando na mudança da economia das antigas estruturas portuárias. As construções pertencentes aos portos, que antes presenciavam o fluxo de matérias-primas e bens de consumo, tornaram-se espaços ociosos, alvo de projetos políticos que se promovem com o discurso do uso da paisagem em função da estética e do crescimento econômico.

Ponte (2015) exemplifica que historicamente é possível elencar uma série de períodos que marcam a formação da atual orla de Belém, em que a água sofreu abordagens diferentes; primeiramente, entre o século XVII e a primeira metade do século XVIII, a fase era a de aproveitamento da água, em que as drenagens de igarapés eram feitas com o objetivo de expandir o território, a partir da produção de solo.



Figura 1— A doca do Reduto situada no Igarapé da Fábrica, aterrado entre 1910 e 1912. Fonte: Blog Haroldo Baleixe, 08 de abril de 2010.

Na segunda metade do século XVII e século XIX, segundo Ponte (2015), a cidade tornou-se um entreposto comercial com a criação de portos públicos e privados, em que a navegação era de extrema importância para as trocas comerciais. No final do século XIX a cidade já estava passando por um processo de modernização, sendo realizadas mudanças em seus serviços urbanos e sua infraestrutura, como a construção de diques e aterros para produção de solo para determinadas estruturas portuárias, enquanto que na virada para o século XX “as águas passaram a ser águas técnicas” com a inauguração do Porto de Belém em 1912, assim como:

O século XX demarca não apenas a acentuação do caráter das águas técnicas, como processo de racionalização do ambiente, do território e da paisagem urbana, mas também o aprofundamento do caráter da água como veículo (de dejetos, de matéria, inclusive mercadorias), como substância (para produzir reações de limpeza, sulfactação, diluição) e, então, como recurso (econômico, como ativo). (PONTE, 2015, p. 46).

A relação econômica de cunho importador/exportador era predominante na orla da cidade desde o início da sua urbanização durante o período colonial, associado ao uso militar intenso. A partir do século XVIII já era possível caracterizar uma hinterlandia em Belém, em função do desenvolvimento das trocas comerciais na área, e também pela presença de empreendimentos econômicos na orla, de modo que alguns sofreram interferência do poder público (PENTEADO, 1973).

Há décadas é notada inserção de áreas privatizadas na orla de Belém, desde as diversas concessões dos pedidos de aforamentos dos terrenos de marinha aos proprietários de portos e estâncias no final do século XIX, em que o poder público aforou os terrenos da baixada de Belém a um grupo reduzido de pessoas (BORGES, 2010). De acordo com Penteado (1973), essas autorizações administrativas que promoviam ocupação da orla fluvial com empreendimentos também geravam uma preocupação institucional do governo com a privatização maciça da margem da cidade, notável no relato do presidente da província José Bento da Cunha Figueiredo em 1869:

(...) tudo concorria para que fossem pedidos por aforamento os terrenos de marinha, fronteiros ao dito cais: mas esses pedidos parciais trariam provavelmente a desordem no tráfego e economia do porto, porque os particulares não edificariam senão com o arbítrio dos seus interesses, sacrificando e destruindo assimetria do cais antigo, sem proveito geral de todo o comércio, e em detrimento do aformoseamento e comodidade do porto (PENTEADO, 1973, p. 57-58).

A orla de Belém era o cenário mais importante do fluxo de mercadorias e pessoas durante o desenvolvimento econômico da região amazônica. Tal relevância no processo de urbanização de Belém é notada pelo destaque aos cursos d'água (o Rio Guamá, a Baía do Guajará, sobretudo), e conseqüentemente, à orla na sua configuração espacial, de modo que há um adensamento de atividades comerciais e de serviços na área (TRINDADE JR, 2006). No entanto, atualmente, nota-se a carência de democratização no uso da orla de Belém, com grande parte de seus espaços sendo utilizados pela classe elitista e comercial da cidade.

Há uma recente mudança na dinâmica existente na orla de Belém devido ao interesse do poder público em promover o crescimento da economia nesta área, com uma concepção centralmente baseada nos usos da chamada economia da cultura, do lazer, das amenidades, do turismo e da gastronomia regional. Com intervenções urbanas que revitalizem a área da orla de Belém por meio de equipamentos públicos que promovem o lazer e a cultura, como o Portal da Amazônia e o Parque Mangal das Garças (Figura 2), e, o

Complexo Turístico Ver-o-Rio (com apelo regionalista, apresenta quiosques com comidas típicas).



Figura 2 – Mangal das Garças, espaço inaugurado em 2005 com alguma fauna e flora nativas. Fonte: Agência Pará, 23 de março de 2016.

3. OS USOS DA ORLA DE BELÉM

A revitalização urbanística determinada pelo poder público é produto de um posicionamento estratégico que almeja impulsionar Belém em direção à economia do turismo, ao considerar o surgimento de uma nova imagem da cidade ocasionado pelas construções dos equipamentos mencionados anteriormente (TRINDADE JR, 2006).

De tal modo que a cidade é transformada em um novo produto inserido no mercado competitivo das cidades turísticas, que, segundo Vainer (2002), é destinado aos grupos elitizados. E, é notável que o poder público, ao promover a revitalização da zona portuária, seguiu uma lógica econômica em que os interesses políticos, culturais e sociais foram processados de acordo com uma ótica de mercado (TRINDADE JR, 2006). No entanto, é preciso entender que a vantagem competitiva atingida com investimentos feitos para tornar a cidade mais atraente pode ser efêmera, segundo Harvey (1996), outras cidades podem usar da mesma fórmula no mercado do turismo, e de acordo com o âmbito competitivo é preciso continuar com inovações urbanas para se manter no topo. O autor continua discorrendo sobre a cautela em demasiadas intervenções criarem um espaço rodeado pela fragmentação:

O resultado é um turbilhão estimulante, conquanto por vezes destrutivo, de inovações urbanas, culturais e políticas na produção do consumo. É nessa altura que podemos identificar uma conexão vital, porém subjacente, entre o crescimento do empresariamento urbano e a inclinação pós-moderna pelo desenho de fragmentos urbanos em vez do planejamento urbano (...). (HARVEY, 1996, p.59)

Buscando promover o desenvolvimento dos serviços portuários, no final da década de 90, o estado do Pará elaborou o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento de Complexo Portuário do Rio Pará – PDZ, aprovado pelo Conselho de Autoridade Portuária – CAP, que determinou a necessidade de transferir a movimentação de carga do Porto de Belém para o porto de Vila do Conde, situado no município de Barcarena. Tal posicionamento estratégico levou em consideração diversos fatores, sendo o fundamental a localização do Porto de Belém em uma área limitada pelo acesso hidroviário e a carência de áreas para expansão (CDP, 2000).

Sob a ótica do desenvolvimento econômico da cidade, houve também a realização de intervenções urbanas na orla da cidade pelo Projeto de Revitalização da Área do Porto de Belém (REVAP-Belém). Através da transformação do uso de antigas estruturas portuárias, novos equipamentos públicos surgiram sob o alicerce de fomentar a cultura à população, como o Complexo Estação das Docas e o Complexo Feliz Lusitânia. Todavia há uma lacuna na apropriação de tais espaços concebidos, imersos nos processos sócioespaciais de elitização e gentrificação. Segundo Zukin (1987), áreas gentrificadas são caracterizadas por um processo de diferenciação espacial e social que na maioria das vezes é financiado a partir de uma parceria entre os setores público e privado, resultando na legitimação da expansão corporativa no centro da cidade.



Figura 3 – Estação das Docas, empreendimento turístico inaugurado em 2000 com a requalificação de antigos armazéns portuários. Fonte: Agência Pará, 23 de dezembro de 2014.

Além dos equipamentos oriundos do REVAP-Belém, há intervenções urbanas construídas recentemente na área, como o Hospital Sarah Kubitschek (inaugurado em 2007), o Terminal Hidroviário do Porto de Belém (inaugurado em 2014), e os anteriormente mencionados, Parque Mangal das Garças (inaugurado em 2005) e o Portal da Amazônia (inaugurado em 2012), que não são restritos ao âmbito de lazer, mas que condensam o conjunto de usos do solo neste local, ou seja, compõem a organização espacial nesta área da cidade (CORRÊA, 1989).

De acordo com a predominância dos seus diferentes usos, é possível realizar um zoneamento na orla de Belém (Figura 4), de modo que seja possível localizar a zona mais cultural e histórica, a com maior fluxo de cargas e serviços e a com maior número de aglomerados subnormais. Segundo a análise da área de estudo é possível concluir que a zona mais cultural e histórica está situada entre os bairros da Cidade Velha e Campina, com as intervenções recentes do Complexo Feliz Lusitânia e Estação das Docas, além de abrigar um dos maiores símbolos culturais da cidade: Mercado Ver-o-Peso.

Segundo o Censo 2010 do IBGE, ao Sul da orla da cidade estão localizadas as zonas com maior quantidade de aglomerados subnormais e com maior fluxo de cargas e serviços, sendo que a dinâmica socioespacial existente entre estas zonas é caracterizada pela atividade portuária a partir da conectividade com a região insular de Belém, com presença de portos e trapiches informais que transportam em sua maioria passageiros e gêneros alimentícios (D-FLUVIAL, 2009).

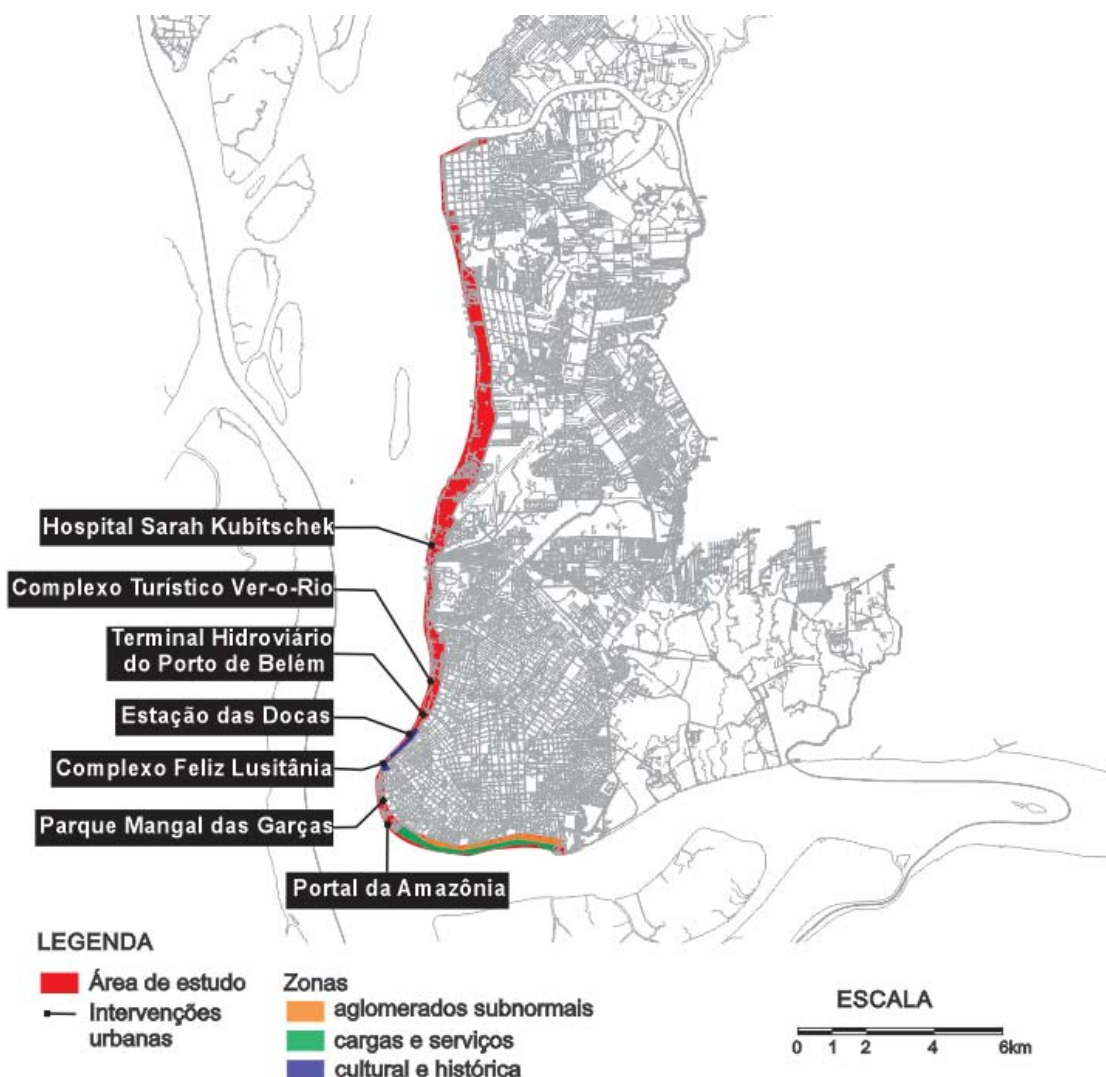


Figura 4 – Cidade de Belém com a indicação das intervenções urbanas recentes e do zoneamento dos usos da orla. Fonte: CTM, 2000 (editado pela autora).

É notável a relação entre a zonas de aglomerados subnormais e a de cargas e serviços, ou seja, entre a população com menor poder aquisitivo e a economia microrregional. Contudo, esta dinâmica não dialoga com a zona cultural e histórica, em função do distanciamento com as demais zonas e do seu usuário ser pertencente a outra classe social, com poder aquisitivo elevado para movimentar o mercado turístico que a engloba. A partir da análise do posicionamento das intervenções recentes na orla, nota-se a maior quantidade de intervenções localizadas nas proximidades da zona de maior apelo turístico, indicando que muitas vezes o poder público investe em equipamentos voltados apenas aos indivíduos detentores do poder de consumo, contribuindo para a construção da orla como um espaço de segregação.

De acordo com a perspectiva sobre espaço de Lefebvre (2008), na busca pelo desenvolvimento econômico houve transformações na orla de Belém, o seu espaço ganhou

nova significação. A funcionalidade do espaço em decorrência da atividade portuária deu lugar à produção do espaço, em função do processo de valorização que surgiu pela grande relevância da orla na configuração espacial de Belém. Por conseguinte, podemos associar a realização das intervenções urbanas ao processo de valorização desta área, o espaço é produzido de acordo com os interesses do poder público em conjunto com o mercado imobiliário.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A compreensão das dinâmicas existentes na orla da cidade de Belém do Pará leva em consideração diversos contextos, assim como os fenômenos que englobam a água como um objeto da cidade: os *waterfronts*, os portos modernizados, a engenharia ambiental e a gestão das águas (PONTE, 2015). Juntamente com a pauta da cidade como mercadoria e os seus desdobramentos, em que as intervenções baseadas na parceria poder público-privado são capazes de transformar o espaço urbano pela sua fragmentação e/ou gentrificação. Para compreender a formação das áreas gentrificadas na orla de Belém é necessário, como afirma Zukin (1987), uma análise econômica e cultural da morfologia urbana, de modo que seja possível compreender como este processo de expansão espacial é responsável pela constituição de fronteiras urbanas.

Estuda-se a formação da orla de Belém, abrangendo alguns dos diferentes usos portuários da cidade em relação à formação de seu centro urbano, bem como algumas de suas periferias. A formação urbana da cidade, na relação com suas águas e as margens de seus cursos d'água, lida a partir das intervenções recentes da autodeclarada “revitalização da orla”. Denotando o surgimento de um tipo local da “economia da cultura” que sugere a implantação de equipamentos voltados ao lazer, mas também provoca alterações de uso e de padrão de ocupação, e já aponta para alguma dinâmica de concentração de atividades, elitização econômica de seus padrões e, portanto, gentrificação.

É levantada a hipótese que há uma mudança nas relações econômicas existentes na orla, visto que o modelo da economia microrregional, que há tantas décadas usou deste espaço para promover a conexão de Belém com outras localidades, está sendo ofuscada pela economia da cultura, com diversos projetos concebidos pela ótica do lazer e cultura. Assim como é analisado também se a atual estruturação urbanística da orla é capaz de afetar a base econômica do município em função do aumento da sua rentabilidade, ainda que tal ação obstrua a função social dos demais usos presentes na orla.

A partir do zoneamento dos usos na orla notamos a segregação socioespacial existente neste espaço, a zona com maior apelo turístico é a única que vem recebendo intervenções urbanas enquanto as outras zonas, com habitação informal e presença da economia microrregional, não recebem o devido auxílio do poder público. Na busca pelo desenvolvimento econômico, os interesses políticos foram contemplados em detrimento dos interesses sociais e culturais.

BIBLIOGRAFIA

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

ARANTES, Otília. VAINER, Carlos. Maricato, Ermínia. *A Cidade do Pensamento Único: Desmanchando Consensos*. 3. Ed. Petrópolis: Editora Vozes, 2002.

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

BALEIXE, Haroldo. *Belém antiga: fotos do acervo digital de Antônio Sales*. Disponível em: <<http://haroldobaleixe.blogspot.com.br/2010/04/belem-antiga-fotos-do-acervo-digital-de.html>>. Acesso em: 14 maio 2016.

BELÉM, Companhia Docas do Pará. *Relatório de Gestão 2000*. Belém: CDP, 2000.

BELÉM, Prefeitura Municipal. *Plano de reestruturação da orla de Belém (PRO – Belém)*. Belém: PMB, 2000.

_____, Prefeitura Municipal. *Belém – Mapa Geral*. In: CTM (Cadastro Técnico Multifinalitário). Belém: CODEM / PMB, 2000.

BORGES, D. *Uma Investigação Sobre os Limites Territoriais das Políticas Públicas nos Terrenos de Marinha nos Bairros do Guamá e Jurunas em Belém / Pa*. Disponível em: <www.anppas.org.br/encontro5/>. Acesso em: 16 fev. 2016.

CORREA, Roberto Lobato. *O Espaço Urbano*. São Paulo: Ática, 1989.

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

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

IBGE. *Censo Demográfico 2010 – Aglomerados Subnormais*. Disponível em: <<http://www.censo2010.ibge.gov.br/agsn/>>. Acesso em: 25 mai. 2016

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

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

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

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

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

PONTE, Juliano X. P. *A Orla de Belém: intervenções e apropriação*. 212 f. 2004. Dissertação (Mestrado) – Planejamento Urbano e Regional. Universidade Federal do Rio de Janeiro.

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

TRINDADE Jr., S. C.; AMARAL, M. D. B. *Reabilitação Urbana na Área Central de Belém-Pará: concepções e tendências de políticas urbanas emergentes*. Curitiba: Revista Paraense de Desenvolvimento, 2006.

ZUKIN, S. *Gentrification: Culture and capital in the urban core*. Annual Review of Sociology. v. 13, 1987.