



ORLA, PORTO E MERCADO COMO ELEMENTOS ESTRUTURADORES DO ESPAÇO URBANO: O CASO DO PORTO DO SAL EM BELÉM DO PARÁ.

Autores:

Camila Mirtila Guerreiro Viana - Faci - Wyden - camilaguerreiro3000@gmail.com

Taynara do Vale Gomes Pinho - Faci - Wyden - AYNARA.PINHO@faculdadeideal.edu.br

Resumo:

O presente trabalho tem por objetivo analisar a área do Porto/mercado do Sal, em Belém, no Pará, e discutir a importância das áreas portuárias para a configuração espacial da cidade. Se fez um estudo da situação histórica e atual da área, a fim de trazer à tona a importância que o local tem para a cidade, como uma área atrativa para atividades econômicas e de lazer, e contrapor as diferentes formas de apropriação dessa área pela população. A metodologia utilizada elege além da pesquisa bibliográfica, a pesquisa de campo, feita com o apoio e participação dos habitantes do local. Além da temática apresentada, aborda-se estudos acerca da formação da cidade de Belém, tendo em vista o rio como elemento natural protagonista e norteador do processo de ocupação e evolução da mancha urbana da cidade. O estudo realizado considera a pertinência de analisar os principais portos de cunho tradicional, instalados nas margens dos rios da cidade explorando suas formações e relevâncias.

ORLA, PORTO E MERCADO COMO ELEMENTOS ESTRUTURADORES DO ESPAÇO URBANO:

O CASO DO PORTO DO SAL EM BELÉM DO PARÁ.

INTRODUÇÃO

Desde as grandes navegações, as cidades amazônicas desempenharam um grande potencial na dinâmica capitalista, pelo interesse em seus recursos naturais e biodiversidade, o que foi determinante para a ocupação e desenvolvimento da região, tendo em vista o rio enquanto elemento de grande valia para a o colonizador europeu em terras amazônicas, como meio fundamental para o escoamento de mercadorias e pessoas, podendo realiza-se as trocas comerciais.

A partir deste momento foram estruturados os primeiros aglomerados populacionais, que foram surgindo ao longo dos rios, as chamadas cidades ribeirinhas, pelo fato da importância locacional geográfica estratégica e de defesa da coroa portuguesa contra invasores, além de possibilitarem o início da circulação de fluxos regionais, seja de mercadoria e pessoas. (FERNANDES, 2012).

Penteado (1968) relata que em Belém, foram estruturados portos, alguns públicos, em igarapés que penetram a cidade, e numerosos portos privados, ocupando lotes estreitos de suas margens fluviais, estendendo-se para terras então periféricas – fenômeno esse que ocorreria em finais do século XIX.

Historicamente as atividades portuárias, significaram um importante fator para o crescimento não só econômico, mas também para o desenvolvimento urbano da cidade, através exploração dos recursos naturais da região feita pelas grandes navegações na região que possibilitou à penetração de pessoas, mercadorias e serviços, além do acesso a áreas antes isoladas, transformando a paisagem e modificando seus usos e formas de ocupação.

Visto que a cidade de Belém é margeada por rio, os produtos comercializados e consumidos, chegavam pela via fluvial e com o intenso fluxo de mercadorias, houve a necessidade da construção de locais para fins de abastecimento da população urbana e seus arredores, assim surgindo os mercados/feiras acompanhado do crescimento demográfico de Belém, garantido a economia da região. (MEDEIROS, 2010).

A relação dos corpos hídricos com a economia mundial sempre foi uma marca do capitalismo e ainda hoje exerce uma função cabal nas relações de troca entre as grandes nações. Muitas atividades econômicas atuais tiveram, nessa relação, o início de sua história. Na Amazônia, as feiras livres têm esse papel, sobretudo nas cidades localizadas às margens dos principais rios da região. (MEDEIROS, 2010).

Deste modo, o presente estudo procura estabelecer a relação de importância entre os portos e a cidade de Belém, considerando os fatores históricos e analisando as transformações que ocorreram na morfologia urbana, assim também como o seu papel para a economia e formação da identidade cultural da população, abordando os principais portos tradicionais existentes nas margens da cidade.

O presente estudo tem como objetivo investigar a funcionalidade, os usos e o papel relevante do porto/mercado do Sal, para cidade de Belém, este que está localizado no bairro da Cidade Velha, apresentando peculiaridades que coexiste a cultura urbana e a ribeirinha, ou seja, encontro de realidades sociais, econômicas e culturais devido ao seu espaço de intermediação entre o rio e a cidade. Este que já foi um importante ponto de comercialização, com grande fluxo de mercadorias e pessoas vindas de diversas regiões, hoje está esquecido, se tornando uma área pouco movimentada, sem revitalização de seu mercado, com moradias desordenadas que invadem o rio, entre outros problemas sociais.

Neste contexto, o trabalho se orienta pelas seguintes questões: Como se deu o surgimento dos portos? Qual a funcionalidade dos portos para a formação do espaço urbano? Qual a importância do porto/mercado do Sal para a cidade de Belém? Quais problemas enfrentados no contexto atual?

Entretanto, para melhor entender a relação porto -cidade, não somente do porto/mercado do sal, mas também os diversos portos tradicionais, primeiramente buscou-se um breve histórico da cidade de Belém, fazendo uma linha do tempo, ou seja, sua evolução urbana desde seu surgimento em 1616 até a situação atual, analisando o uso e ocupação de sua faixa fluvial de orla, principalmente na área de estudo.

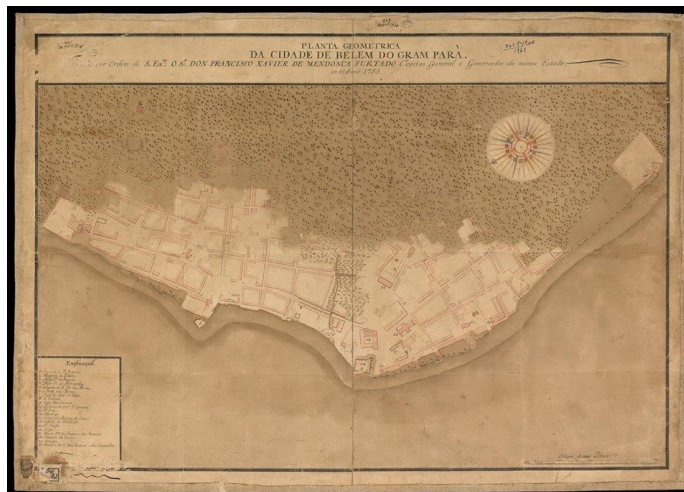
O PORTO E A CONFIGURAÇÃO DA CIDADE DE BELÉM.

Os rios na Amazônia desenvolveram um papel importante nas atividades portuárias desde a época das grandes navegações, com o surgimento de portos as margens de rios que estão ligados a ocupação territorial, tornando-se um grande definidor para as configurações das cidades. Além disso, trazem a história e as dinâmicas espaciais dessas cidades sendo responsável pelas rotas internacionais e nacionais de mercadorias e da penetração de pessoas. Segundo Corrêa (1987), os grandes rios desempenharam papel logístico importante, tanto para mobilidade de pessoas quanto de mercadorias.

Alusivo a este processo, infere-se a contextualização histórica desde o surgimento de Belém em 1616, na entrada da Baía Amazônica, como a primeira aglomeração urbana na Amazônia, tendo como marco a edificação do Forte do Presépio, às margens do igarapé do Piri, de onde se inicia a formação da cidade, o que por séculos lhe garantiu o controle do litoral

e do acesso aos grandes rios continentais (Ventura Neto, 2013). Com isso, Para Arruda (2003) a cidade de Belém se tornou de grande importância estratégica para Portugal, onde seria a base principal da grande conquista do Norte, por conseguinte, a ampliação dos territórios e interesses da Metrópole, sobretudo econômico e de poder.

Figura 01: Planta Geométrica da Cidade de Belém Do Gram Pará de 1753.



Fonte: sudoestesp.com.br. Nessa planta de Belém já podemos ver os dois bairros da cidade, sendo à direita o mais antigo, conhecido como 'Cidade', à esquerda, vemos o bairro da 'Campina'.

De acordo com Arruda (2003), a construção do Forte deu origem à povoação que resultou na cidade de Belém e ponto de partida para a conquista da Amazônia. Então observa-se que a partir deste momento, o forte foi o ponto de partida, onde outras construções começaram a ser levantadas ao longo da baía do Guajará e rio Guamá. As edificações levaram à urbanização no entorno delas e às interligações dos bairros que se formaram.

Foram construídos então, os portos, seja público ou privado, em igarapés que penetravam a cidade e ocupando lotes estreitos de suas margens fluviais, estendendo-se ao longo das margens do rio, assim configurando a cidade. Nota-se que o uso do rio era de extrema importância tanto para as trocas comerciais e transporte da população.

Conforme Goulart Filho (2007), as estruturas portuárias limitavam-se aos pequenos trapiches e ancoradouros que eram tidos na sociedade da época como naturais e serviam de plataforma de embarque e desembarque às embarcações.

Segundo Arruda (2003), a orla de Belém, quando da chegada de Francisco Caldeira Castello Branco, era formada por praias (de água doce), igarapés, rios e florestas, onde moravam os seus naturais, os índios Tupinambás. O primeiro porto da povoação, foi um porto natural, o da Praia, junto ao promontório existente na margem esquerda do igarapé do Piri, que na falta de um nome, designamos – Porto da Praia do Forte - na base da elevação, onde foi construído pelos colonizadores a sua Casa Forte ou Fortaleza inicial – Forte do Presépio - e a partir dela, surgem os primeiros caminhos, depois ruas da cidade. Portanto, o Porto da Praia

do Forte, foi inicialmente, o principal do início do século XVII e situava-se à margem esquerda da desembocadura do alagadiço e igarapé do Piri, que lançava suas águas na Baía do Guajará.

EVOLUÇÃO DA CONFIGURAÇÃO DA CIDADE:

Desde o século XVII, a economia da região baseou-se na exploração de produtos através de ciclos extrativistas que constituíram uma rede de pequenas localidades de apoio à armazenagem dos produtos escoados pelo porto de Belém. Tais características formaram uma rede dendrítica, com várias pequenas cidades portuárias distribuídas nas margens dos rios, que dispunham de conexão direta com a metrópole de Belém (CORRÊA, 1987).

Entre o século XVII e o início do século XVIII, Belém era na verdade um povoado, com população pequena e poucos civis, onde funcionava basicamente como ponto de observação e controle de acesso fluvial, sendo composta por dois assentamentos, a Cidade (cidade velha) e a Campina que eram separados por um rio e um pântano.

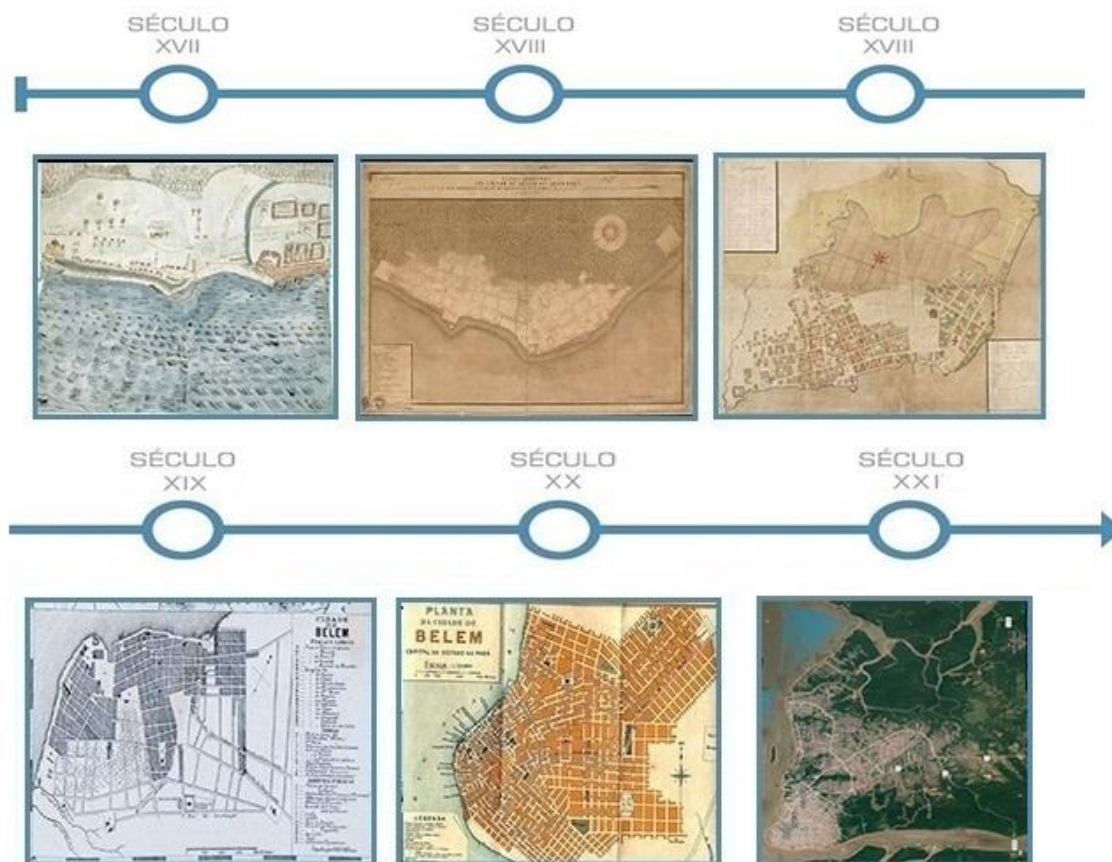
A cidade só começou a crescer em direção ao continente, saindo do velho centro, já no final do século XVIII. Era época da abertura de novas estradas, que dariam suporte para esta urbanização da Belém do século XIX.

Na metade do século XVIII até o final do século XIX, Belém é uma cidade comercial, sobretudo portuária, com formação e consolidação de várias cidades ribeirinhas e portuárias, devido aos intensos fluxos comerciais. No final do século XIX, a cidade de Belém e sua região recebem traços próprios do processo de modernização capitalista da época, assim, sendo realizadas mudanças na infraestrutura e serviços urbanos.

No século XX, a Amazônia destacava-se no cenário mundial como maior produtor de borracha, juntamente crescia a afluência da navegação, onde as mercadorias inevitavelmente passavam por Belém. Neste momento os portos que eram estruturados em pequenos cais de pedra e uma rampa, que não supriam mais com a demanda, então com o crescimento comercial, a cidade precisava de um porto que atendesse a necessidade, assim surgindo a ideia de construir um porto na cidade, já que estas formas de trapiches eram ineficientes, sem segurança e pioravam a estética.

Segundo PENTEADO (1973), neste período, a orla, retalhada por igarapés e reentrâncias naturais, cujas oscilações diárias de marés permitiam a passagem de embarcações regionais que aportavam nos vários trapiches existentes, foi substituída pela paisagem de um porto com cais acostável de 1.860m, construído pela empresa “Port of Pará” e concluído em 1913. Este porto obedeceu a um traçado arquitetônico retilíneo para receber navios e vapores que transportavam a borracha.

Figura 02: Linha do Tempo da Evolução da Cidade de Belém.



Elaboração: Autor, 2018.

A NEGAÇÃO DA ORLA

A proximidade com o rio era fundamental para o desenvolvimento urbano visto que por através deste meio que se transportava e se realizava as trocas comerciais, onde concentravam-se as principais atividades administrativas e econômicas, através dos portos, que abasteciam as cidades, ou seja, o rio foi o elemento natural formador da cidade de Belém e desempenharam um papel importante para a organização do espaço.

A cidade cresce em direção ao interior do continente, onde as cotas eram mais altas, afastando-se das áreas alagadiças próximas às terras costeiras consideradas insalubres. (CARDOSO et al 2007). Para Penteadó (1968), esta particularidade torna a fisiografia um fator condicionante na divisão social do espaço urbano com a formação da área central de Belém em terras mais altas e saneadas, ocupadas por famílias de maior renda, enquanto em sua volta, em terrenos mais baixos e alagadiços, a população era mais empobrecida

Então, podemos observar que a área de orla foi perdendo seu espaço ainda no período áureo da borracha, onde passou por um momento de renovação estética realizada por meio de limpezas urbanas, da pavimentação das ruas e implantação de bulevares (com suas famosas mangueiras) e da construção de praças e jardins.

Araújo (2008), afirma que, houve um crescimento populacional de pessoas vindas do interior do Pará e outros estados, já que Belém era considerada como uma das cidades de melhor infraestrutura urbana do país. A população de baixa renda, não contempladas pelo poder público que se constituíam em grade parte de ribeirinhos passaram a se instalar nas áreas alagadas, regiões mais baixas onde já era de costume viver em habitações rudimentares sobre as águas (palafitas).

A partir da década de 1960, a perda de valor da orla se intensificou ainda mais com o surgimento das rodovias, onde o rio, mas especificamente o porto, passou a perder a sua importância inicial, deixando de ser o motor de desenvolvimento econômico, tendo a rodovia como a nova via de circulação que remodela a geografia urbana da cidade, com novas funções para as áreas centrais (margens do rio). Belém passou a ter um novo momento na dinâmica econômica regional, iniciando o processo de metropolização da cidade.

A implantação desse novo sistema provocou inúmeras transformações, dentre elas, intensificou e agilizou o escoamento das mercadorias e pessoas, e ainda gerou novas possibilidades de emprego e novos estabelecimentos comerciais, causando o colapso portuário.

Este novo sistema também gerou uma maior marginalização das áreas de orla, com a população de baixo poder aquisitivo não podendo pagar pelo valor das terras disponíveis nas áreas mais alta e infra estruturadas, iniciam de forma mais intensa a ocupação dessas áreas fluviais.

Figura 03: Construção da Rodovia Augusto Montenegro em 1960.



Fonte: Ribamar Oliveira (2012).

O RETORNO À ORLA

De forma simplificada, pode-se marcar a década de 1990, na cidade de Belém, como um ponto de mudança em certas características da política urbana, sobretudo no que diz respeito à política cultural, à intervenção territorial em seu centro histórico e também quanto à novidade da disputa em torno de prevalência de uso e ocupação de suas margens fluviais. (XIMENES, 2012).

Na atualidade tem se verificado na orla fluvial de Belém um conjunto de intervenções urbanas realizadas pelo Governo do Estado e pela Prefeitura Municipal. Tais intervenções fazem parte de um grande projeto para a orla da cidade, as chamadas “janelas para o rio”, que visa, entre outras coisas, a construir uma nova imagem para a cidade através do retorno à paisagem dos rios e promover uma reapropriação da orla para fins de cultura, lazer e turismo. (AMARAL, 2005).

Se antes a orla era vista como algo “feio”, onde se negava a ocupação ribeirinha tradicional como legítima ou adequada para as orlas da cidade, agora é vista como possibilidade de promoção de melhoramentos e embelezamentos urbanos, com uma nova concepção de cidade e que se associa à imagem do rio, às tradições culturais e às heranças históricas da cidade. Assim, em Belém passa a seguir o modelo de waterfront e passa a ter variedade de intervenções e projetos para o território das margens fluviais da cidade, afim de promover a produção de uma nova imagem e paisagem para a cidade.

Esta nova imagem para a cidade, serviu como uma promoção e marketing urbano, tendo a finalidade de atrair investimentos para atividade turística, trazendo a dinamização ou diversificação da economia local. As intervenções do poder público nas áreas de orla aconteceram inicialmente na região do Forte do Castelo, em uma parte da área portuária do port’ of Pará, que deu origem ao complexo turístico da estação das docas e a construção do Ver – o – rio. Essas ações trouxeram uma onda de investimentos do setor imobiliário para o local. (ARRUDA, 2003).

Na parte portuária, Teixeira (2005) declara que, para o Governo revitalizar a área portuária era resgatar a visibilidade do rio – elemento importante para a fundação de Belém. Oferecer à cidade um espaço privilegiado para manifestações culturais e artísticas. A intenção era de alavancar o turismo tendo como a antiga área portuária como ícone da retomada do crescimento econômico do Estado.

Novos empreendimentos passaram a se apropriar da paisagem da orla, principalmente no bairro do Umarizal, com projetos arquitetônicos que visam na sua publicidade a vista para a Baía do Guajará, com edifícios com varandas que permitem essa visualização para o rio. A elevada concentração de torres de alto padrão viabilizou a retirada de usos produtivos antigos na orla do bairro, tais como o moinho de trigo, que após ser demolido é substituído por quatro torres de apartamentos e escritórios localizados na margem da baía do Guajará (Cardoso; Ventura Neto, 2013).

Figura 04: Empreendimento da Quadra Engenharia executado próximo ao Ver- O- Rio.



Fonte: Pinterest, 2018.

Essa volta ao rio é vista como moldura de uma paisagem, que prioriza as atividades de entretenimento e lazer com a perda de outras atividades regional, então, as intervenções urbanísticas nas orlas acabaram resultando em formas de espaço destinado mais para a elite belenense.

Um resultado dessa elitização é o “Edifício Premium”, prédio construído pela Quadra Engenharia, sendo o primeiro construído a 30 metros às margens da baía do Guajará, em área de proteção permanente - APP, área de marinha, propriedade da União, sendo um dos prédios com os metros quadrados mais caros e mais privilegiados de Belém. Também foi o primeiro construído depois que o Código Florestal foi editado como a proibição desse tipo de obra. Este empreendimento contribuiu para privatizar o acesso a Orla de Belém, foi violadora do Código Florestal e causou muita polêmica, porém foi erguida e inaugurada.

Figura 05: Empreendimento erguido as margens da baía do Guajará.



Fonte: Valéria Pires Franco & Corretores Associados, 2018.

OS PORTOS TRADICIONAIS

O porto como já foi mostrado tem sua importância desde o período colonial, sendo um elo entre a metrópole portuguesa e a colônia, futuras cidades, como porta de entrada e saída de riquezas, marcando as dinâmicas espaciais em uma relação cidade-rio.

A exploração comercial e a exportação de matérias primas levaram o surgimento dos portos em Belém, levando a cidade ao seu processo de ocupação e reconfiguração urbana, ou seja, a atividade portuária foi um elemento fundamental para o desenvolvimento e crescimento urbano da cidade. Assim, juntamente com esta atividade, surgiram os mercados/feiras, dinamizando e acompanhando o crescimento econômico da cidade, promovendo a agitação urbana, vivência cultural e social do espaço urbano.

Os produtos comercializados e consumidos em Belém, principalmente pela “população branca” da cidade chegavam pela via fluvial. As primeiras feiras livres de Belém acompanharam essa dinâmica. (MEDEIROS,2010).

Nota-se o mercado se fazendo presente na maioria destes portos, em uma forte relação entre comércio e rotas marítimas, respondendo às necessidades de abastecimento a população urbana e arredores, se comportando como um local apropriado ao estabelecimento das trocas garantindo a economia da região.

Na atualidade, as margens do Rio Guamá e Baía do Guajará ainda se fazem presentes portos, feiras e mercados de caráter tradicional, herdadas de muito tempo atrás, que ainda carregam em si identidades e valores culturais associados a comunidade local, de diversas funções sociais e econômicas, com espaço de múltiplos cotidianos, de comércio e fluxos de pessoas. Tendo em vista estas características, serão mostrados na tabela 01 abaixo alguns dos importantes portos tradicionais de Belém que ainda se fazem presentes, estes localizados ao longo das margens dos rios da cidade.

Tabela 01- Portos Tradicionais de Belém.



	ANTES	DEPOIS	LOCALIZAÇÃO	
FEIRA DO AÇAI				Está bem juntinho do Ver-O-Peso e do Forte do Presépio, na Baía do Guajará, sendo o ponto de encontro de embarcações que ancoram por lá diariamente. A Feira do Açaí é um lugar de chegada e saída de mercadorias que abastecem o Ver-o-Peso, toda a Grande Belém e boa parte de sua região metropolitana.
PORTO DO VER-O-PESO				Criado no ano de 1688, sobre o igarapé, onde havia sido aterrado, espaço feito com pedra de lioz. O entorno feira (mercado do Ver-o-Peso) e o porto, tornaram-se lugar de tradição e da cultura local, é um espaço das diversidades que sustenta seu funcionamento econômico.
PORTO DA PALHA				É um dos importantes portos em operação em Belém, sendo um dos principais pontos de distribuição de açaí e de circulação de mercadorias diversas. A feira é composta pelo trapiche e por pequenas barracas de madeira.
PORTO DO SAL				Foi um importante ponto de comercialização de especiarias amazônica, sendo um dos portos mais antigos da cidade de Belém, junto a ele criou-se em 1933 um mercado para servir como central de abastecimento e escoamento da produção.

Elaboração: Autor, 2018.

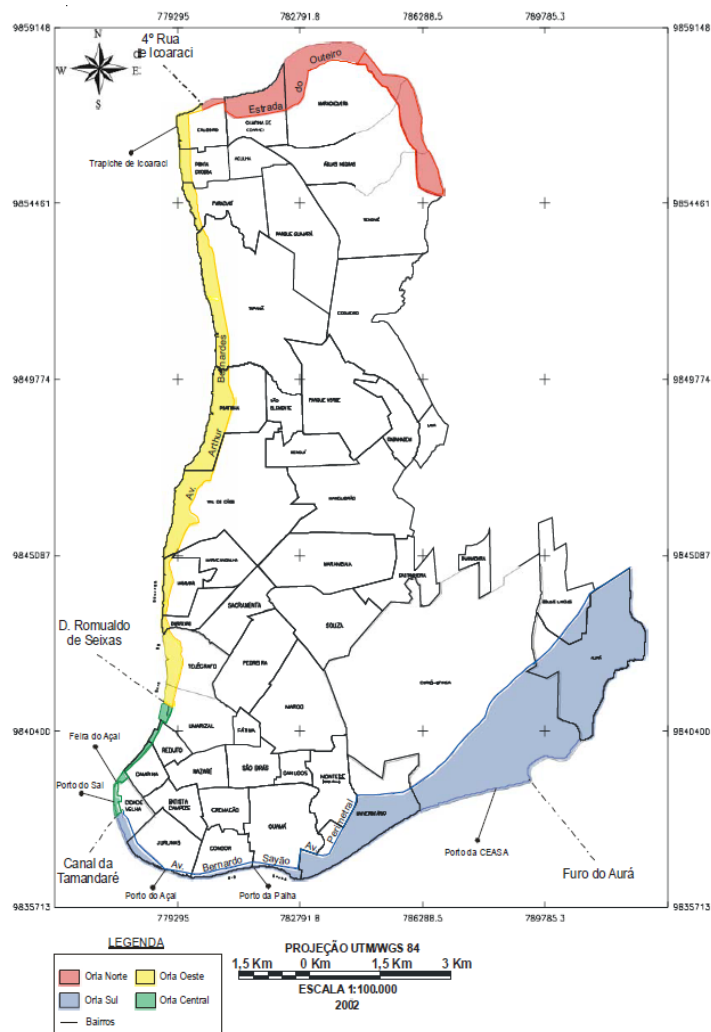
USO E OCUPAÇÃO DA ORLA DE BELÉM

Belém é uma cidade em grande parte recortada por cursos d'água, isso significa que mais da metade da cidade é orla fluvial, sendo o rio Guamá e a baía de Guajará os dois principais cursos d'água que margeiam a cidade de Belém, podemos notar presença dos portos, residências, atividades comerciais e industriais fazendo uso destas margens, importante desde o período colonial no processo de circulação de mercadorias e pessoas, desempenhando um papel simbólico regional.

De forma geral, a orla pode ser delimitada e subdividida em zonas, é caracterizada de acordo com a sua interação com o rio, onde ao longo de sua extensão é possível encontrar

diversas formas de ocupação do solo e de atividades, conforme podem observar no mapa abaixo.

Mapa 01: Orla Fluvial da Cidade de Belém.



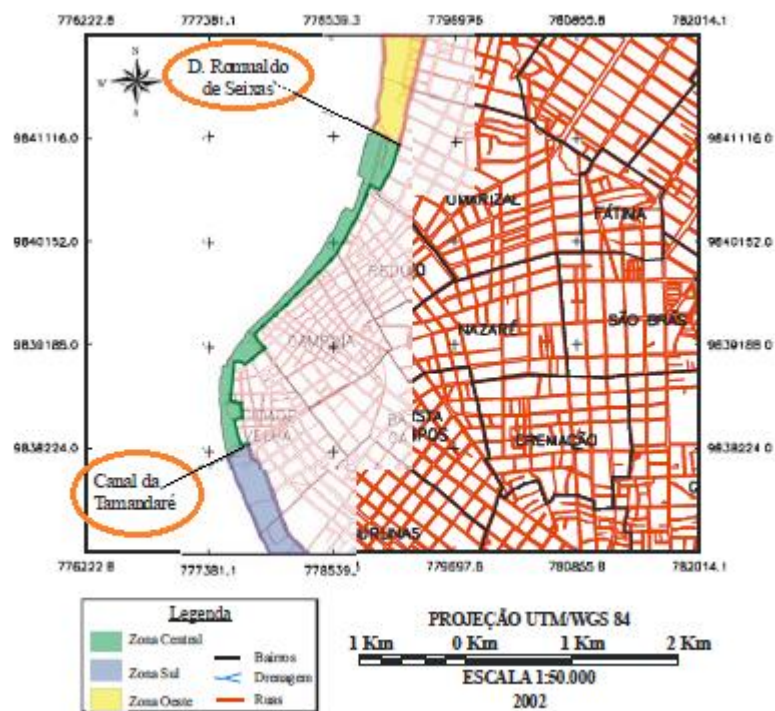
Fonte: Amaral, 2005, p. 94.

Na área azul referente a Orla Sul mostrada no mapa acima, esta é caracterizada pela maior interação da cidade com o rio, com forte conteúdo ribeirinho, principalmente nas feiras, portos e trapiches que resistem ao longo do rio Guamá, hoje esta área está sofrendo projetos de melhorias feitos pela prefeitura da cidade, e onde encontramos o portal da Amazônia e mangal das garças.

A zona oeste, demarcada com a linha amarela, indo de Icoaraci até o Projeto Ver-o-Rio, têm se presença de grandes extensões de terra ocupada, principalmente por atividades institucionais e empresas de médio e grande porte. Na faixa vermelha que compreende a zona norte da orla, localizada já no distrito de Icoaraci, nela podemos encontrar atividades portuárias, industriais, de comércio e residências em expansão. Em parte da sua área de orla já podemos observar projetos de revitalização realizados.

Nossa área de interesse para este trabalho está localizada na faixa verde, a chamada área central, abrangendo a área do centro histórico da cidade, que vai, mais precisamente do canal da Tamandaré até a D. Romualdo de Seixas, onde têm se maior complexidade quanto ao uso e apropriação do espaço, além de uma riqueza histórica, de comércio e de atividades portuárias, sendo ali onde encontraremos projetos de revitalização desenvolvido pela prefeitura.

Mapa 02: Área Central de Orla.



Fonte: Amaral, 2005, p. 96.

Então de um modo geral, podemos observar na orla urbana de Belém, a caracterização dos agentes de usos e sua complexidade da apropriação do espaço, com várias zonas aqui diferenciadas. De acordo com Trindade Jr. (2005), tratam-se de espaços com forte apelo cultural e simbólico, a exemplo da orla central, em espaços onde se encontram objetos espaciais de grande importância histórica, como o Forte do Castelo, onde surgiu a cidade; ou em áreas sob controle institucional, como nos casos da zona oeste e sul, em terrenos pertencentes ao poder público, como os aqueles sob controle das Forças Armadas (zona oeste); ou sob controle de instituições de ensino (zona sul); ou, ainda, em áreas naturalmente mais preservadas (zona norte).

CARACTERISTICA DO PORTO DO SAL

O Porto do Sal está situado à margem da baía do Guajará, na Rua São Boa Ventura, a décima rua a ser aberta no bairro da cidade velha, o mais antigo da cidade de Belém e foi um importante ponto de comercialização de produtos, como a pimenta do reino, a castanha do Pará e o peixe salgado.

Em 1928, tinha sido construída no local uma bonita ponte de metal amarelo e um grande barracão arquitetonicamente coberto com telhas francesas, onde desembarcava o sal que abastecia a Amazônia e que vinha de possessões inglesas transportado por caravelas. Na década de 30, o então Capitão Joaquim de Magalhães Cardoso Barata determinou que um Mercado e Feira padrão, fossem construídos no Porto do Sal pois ali só haviam duas construções, o porto de trapiche para atracação dos navios e uma saboaria, o resto era um grande aningal. (MERCADO DO PORTO DO SAL, 2003).

Figura 06: Porto do Sal.



Fonte: Fragmentos de Belém: uma antologia da cidade, 2018.

O mercado do sal foi criado em 1933 para servir como central de abastecimento e escoamento da produção vinda da região das ilhas e descarregada naquele porto. Na época de sua inauguração, o comércio local era intenso naquela área, tendo impacto sobre a economia da cidade por influência do porto existente, ponto de entrada do sal para ser beneficiado na cidade.

O mercado possui estrutura de concreto armado, material ainda escasso na Belém da década de trinta. Sua fachada de traços mourísticos, revela um caráter singular em relação aos demais mercados da cidade. Atende a população da Cidade Velha, comercializando produtos hortifrutigranjeiros, carnes, aves, secos e molhados e outros, que abastecem as embarcações que atracam nos portos da orla fluvial do bairro (MEDEIROS, 2010).

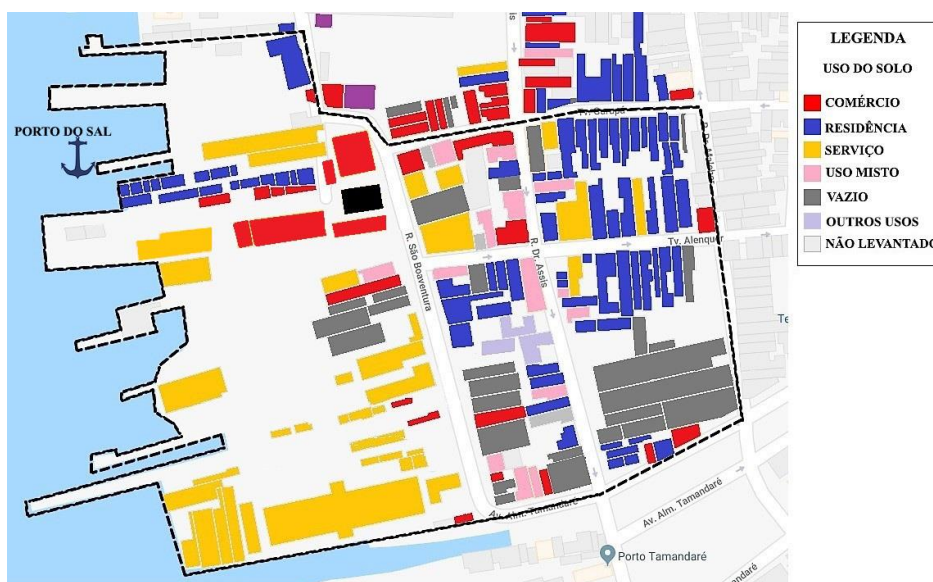
Na época de sua inauguração do Mercado, havia apenas um trapiche onde funcionava o embarque e o desembarque de cargas em geral. Atualmente, o local encontra-se aterrado formando uma rua ocupada por casas de ambos os lados, estendendo-se dos fundos do Mercado até a baía.

O porto do sal, ainda permanece no espaço da cidade com suas peculiaridades e práticas sociais pelo contato direto com o rio, em meio uma paisagem costumeira onde barcos e canoas constituem um meio de ligação de entrada e saída, sejam pelos ribeirinhos ou pelos moradores da cidade.

DIAGNÓSTICO DA ÁREA

O Porto do Sal, vivência um modo de vida com peculiaridades estruturadas a partir da vivência com o rio, porém as novas dinâmicas nos espaços urbanos têm alterado a sua forma de uso. Para melhor compreensão da dinâmica e característica da área, foi feito a ampliação do perímetro, onde foram analisadas as formas de usos do solo. No perímetro, as edificações se caracterizam pelo caráter de patrimônio histórico, com o Mercado do Sal (Figura 08), voltados para atividades de comércio, apesar da presença de edificações residenciais, sendo as atividades comerciais em funcionamento durante o longo da semana e os fins de semana, nesta área também funcionam casas de festas.

Figura 07: Perímetro estudado na área do Porto do Sal.



Elaboração: Autor, 2018.

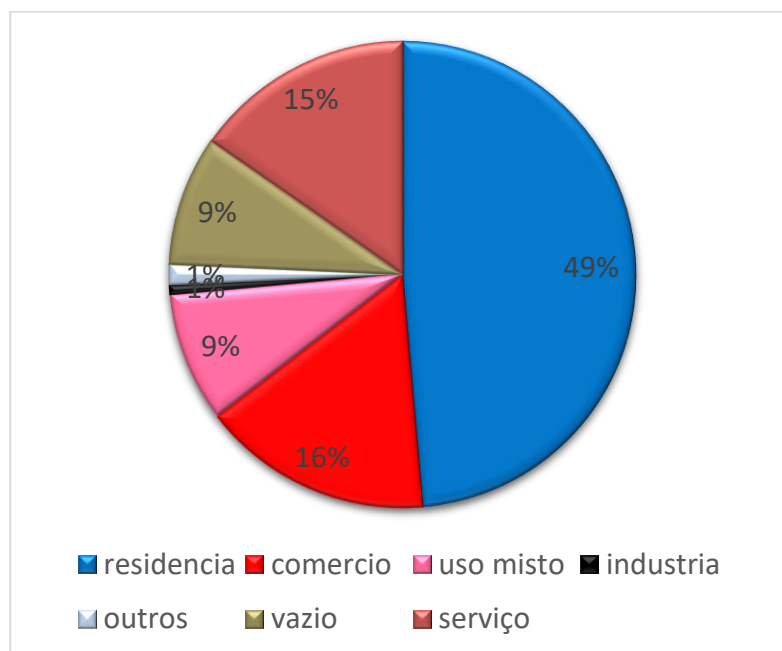
Figura 08: Situação atual do Mercado do Sal.



Fonte: Google Earth, 2017.

De acordo com a figura 08, observamos como está distribuído o uso e ocupação do solo entre as Ruas, Travessas e Avenidas principais próximas ao local de estudo, estas que são a Rua Boa ventura (principal de acesso), Rua Dr. Assis, Travessa Gurupá, Trav. Alenquer e Avenida Alm. Tamandaré. Nota-se que esta área abriga uma diversidade de usos, caracterizando-se por apresentar comércios de grande e pequeno, serviços como aqueles ligados às atividades portuárias, administrativo, alguns galpões, entre outros.

Gráfico 01: Porcentagem do uso do solo no Porto do Sal.



Fonte: Elaboração do autor, 2018.

O gráfico 01, torna visível a porcentagem aproximada dos tipos de uso do solo instaladas nesta área, de acordo com os dados levantados em pesquisa, tendo uma grande presença de edificações do tipo residências correspondendo a 49%, seguida do comércio (16%) exercendo o papel marcante em relação a área. Outro tipo de agente que em termos percentuais de 15% se faz presente, são as edificações de serviços, este que se fazem pelos portos, metalúrgicas, oficinas, casas de shows, entre outros. A presença, por exemplo, das indústrias e instituições (palacetes), é bastante tímida sendo de 1%.

Ao analisarmos estes dados, partimos então no que se reflete estes usos e ocupações do solo em relação ao fluxo de mercadorias e pessoas na área. Como visto anteriormente, o mercado e porto do sal era um importante ponto de comercialização, o que trazia para um local um grande fluxo de mercadorias e pessoas vindas de diversos lugares do estado, entre eles, cidades as margens do rio, ou seja, ribeirinhas, porém atualmente acontece o contrário, segundo informações obtidas pelos trabalhadores locais, este fluxo está cada vez mais baixo, devido a vários fatores.

O fluxo de mercadorias e pessoas nesta área na atualidade é baixa, acontecendo seus maiores fluxos na área de porto que funcionam ao redor do porto/mercado do sal, que são

privativos, ocorrendo nas segundas, terças e sextas feiras, já a parte de comércio tendo horário fixo de fechamento, as 12hs (meio dia), devido à pouca movimentação.

Dona Rosilene, esposa do proprietário do porto Palmeiraço (porto privativo), informou como está se dando o funcionamento.

“Antigamente, era muito movimentado, funcionava várias saídas de barco, agora tá super fraco, passageiro é bem pouco, perdemos movimento aqui, o que ainda chega aqui é açai. Nos sábados, a área é pouco movimentada, começa a fechar meio dia, dia de semana é um pouquinho mais movimentando quando tem barco que vai pra Muaná e outro que vai para ponta de pedras, mas é só duas vezes na semana um e o outro 3 vezes na semana”. Entrevista realizada em 20/10/2018.

Hoje em dia, os movimentos portuários se dão com maior frequência nos portos laterais ao Porto do Sal, que são privados, por exemplo, porto Brilhante e Palmeiraço, também estão enfrentando problemas pela falta de estrutura, os navios que atracam no local não descarregam mercadorias e nem pessoas, apenas encostam à espera de permissão para atracar nos demais portos existentes em Belém. Já no Porto do Sal, que ainda é público, apenas barcos de pescas e pequenas embarcações ainda os fazem uso, mesmo sem infraestrutura algum e sem um cais adequado, sendo descarregado suas mercadorias em pontes improvisadas feita pelos próprios trabalhadores.

Dona Graça Serrão, trabalha a 20 anos no local como feirante, e desde a sua infância frequenta o porto e o mercado do Sal, época ainda prospera do porto e ainda comenta que o rio chegava até a “porta” do mercado. Ela nos relata o seguinte:

“ Eu cheguei a conhecer quando era de muito movimento, a gente mandava pelos barcos já que naquela época não tinha telefone, você tinha que mandar cartas ou alguma coisa para o interior pelos barcos, esse aqui era o melhor porto que tinha, era onde vendia o peixe salgado, muita gurijuba, pirarucu. Hoje ele está assim, com pouco movimento”. Entrevista realizada em 20/10/2018.

Durante o estudo in loco, foi possível documentar por meio de recursos fotográficos, de registros de percepções e entrevista com os trabalhadores locais, diversos cenários que revelavam uma série de situações e/ou problemas que aquela área vem enfrentando.

O mercado do Sal, como é notório, vem sofrendo com o processo de degradação e o porto foi ao longo do tempo perdendo seu papel econômico, com a falta de investimento em infraestrutura, tanto no porto como em toda área adjacente.

Segundo o vulgo “Tempo Feio”, carroceiro que trabalha a mais de 30 anos no porto, figura conhecida por todos do local, diz que o lugar foi esquecido pelo poder público, que os

trabalhadores estão ficando sem ocupação, pois não há tanta descarga de mercadorias como antes, que os levam a tentar buscar outras alternativas dignas para se sustentar.

“Antigamente era um formigueiro humano, tinha muito peixe salgado, o pessoal do interior vinha comprar aqui, só que o tempo foi passando e foi modernizando, tudo foi acabando, como você pode ver o movimento é fraco, os barcos atracam agora só nesses portos novos que foram construídos pela Prefeitura, aqui só ficou o nome, Porto do Sal”. Entrevista realizada em 20/10/2018.

O local apresenta sérios problemas, como as moradias desordenadas que invadem o rio, a falta de infraestrutura de saneamento, problemas de coleta de lixo, o acúmulo de detritos na margem do rio entre outros. Além disso, os trabalhadores do porto reclamam da falta de uma ponte para a atracação dos seus barcos, já que a que havia apodreceu e caiu por falta de manutenção, o poder público não tomou atitude para a construção de uma nova, forçando assim os moradores e comerciantes a se organizarem e construírem pontes improvisadas.

Figura 09 e 10: Ao lado esquerdo (09) podemos observar a Ponte improvisada, a atracação dos barcos e o acúmulo de lixo no Porto do Sal. Na figura ao lado direito (10), moradias que tomaram parte do porto.



Elaboração: Autor, 2018.

Seu José Antônio, vulgo “Toti”, trabalha como pescador e relata ligeiramente os problemas enfrentados no local, que apesar de ser um porto público, atualmente só está servindo para atracação dos barcos dos pescadores, que trazendo suas mercadorias para comercialização na cidade e fazem a manutenção de seus barcos no porto.

“Os barcos ainda encostam mas corremos risco aqui de cair, se preparassem essa ponte aqui para a gente, a gente transporta só peixe, esse meu barco

aqui vai até a fronteira, do Oiapoque para cá, vem do Marajó, das áreas ribeirinhas, ali tem uma ponte para encostar, mas tem que pagar".
Entrevista realizada em 20/10/2018.

Com 85 anos de história, o mercado do Sal passou por apenas uma reforma geral em 1990, mas depois disso foi completamente esquecido pelo poder público. No ano de 2013, o atual prefeito da cidade Belém iniciou um projeto de revitalização para a área, porém as obras não foram executadas, ou seja, o mercado e o porto permanecem sem estado de conservação.

CONCLUSÃO

Ao longo da orla de Belém percebe-se os seus diferentes tipos de usos, visualizando os modos de vida peculiares que marcam ainda hoje a sua orla fluvial, podendo-se observar seus diversos portos de forma tradicional instalados as margens dos rios da cidade, assim como uma população que mora em palafitas, utilizam barcos como meio de transporte e possuem práticas aparentemente distintas das práticas urbanas. Deste modo, notamos como se deu a construção da cidade Belém, tendo em vista o rio como fator principal para formação e estruturação urbana da cidade. Por outro lado, a mesma orla apresenta uma outra forma de ocupação dos seus espaços que se opõe à essa lógica tradicional, com marinas, trapiches privados, restaurantes, áreas industriais, áreas de lazer sofisticadas, e outros cenários que ilustram muito bem as contradições existentes nesse espaço (orla) tão relevante para a cidade.

Nota-se nos dias de hoje, a elitização da orla de Belém, ou seja, as margens dos rios vêm sofrendo grande especulação imobiliária, tendo como a vista para o rio seu grande chamativo, onde o que antes era dito como "feio", atualmente sofre a consolidação de construções de torres "dentro" dos rios, tendo uma privatização da orla, assim descaracterizando modo de vida tradicional da população da cidade, onde este modo de vida vem sendo incorporada cada vez mais à dinâmica cotidiana de Belém.

Quanto ao porto/ mercado do sal, área ênfase deste estudo, através de análise realizadas, pode-se observar as transformações na funcionalidade e também no simbolismo do local ao longo do tempo. Com as construções de portos mais modernos e mais estruturados na cidade de Belém, este lugar foi perdendo sua importância, sendo esquecida por parte da população e pelo poder público, mesmo sendo um dos grandes marcos para o desenvolvimento da cidade de Belém.

O Porto/mercado do Sal ainda hoje evidencia aspectos de modo de vida ribeirinhos, constituindo um espaço de identidade e cultura local, porém se ver estagnado quando se fala em estrutura, assim, a falta de investimentos e infraestrutura, trouxeram problemas para frequentadores e trabalhadores do lugar.

Belém é banhada por rios, e isto o torna dos principais meios de transporte seja de mercadorias ou de locomoção de pessoas vindas de diversas cidades ribeirinhas da região, assim destacando a importância de portos com infraestruturas de qualidade para suprir essa demanda, o que hoje não está ocorrendo no local de estudo, assim também como seu mercado histórico, que não passa por reformas a anos.

Considera-se então, que há uma necessidade de resgatar a relação porto-cidade e solucionar tais problemas enfrentados no local, com a finalidade de reabilitar esta área urbana degradada, integrando com seu entorno, com instalação de equipamentos sociais de lazer, valorização cultural e dinamização das infraestruturas da área, permitindo uma maior integração social, além da instalação de um trapiche ou cais adequado para a chegada e saída dos barcos que por ali passam, voltando a gerar renda aquela população, não os deixando sendo a única alternativa de inúmeros indivíduos excluídos do processo de modernização urbana. É urgente e necessário para as nossas cidades saber como tratar as áreas de orla e áreas portuárias de maneira que incorpore as práticas e saberes locais e não repetindo projetos homogeneizantes, incluindo assim a população local e evitando processos típicos desse tipo de intervenção urbana, como a gentrificação.

REFERÊNCIAS

____. **Mercado do Porto do Sal**. Disponível em: < webcache.googleusercontent.com > Acesso em: 25 de agosto de 2018.

ALMEIDA, Conceição Maria Rocha de. **Belém do Pará, uma cidade entre águas: história, natureza e definição territorial em princípios do século XIX**. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH. São Paulo, julho 2011.

AMARAL, Márcio Douglas B. **“A Guerra das Águas: Concepções e Práticas de Planejamento e Gestão Urbana na Orla Fluvial de Belém (Pa)**. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém, 2005.

ARRUDA E. S. 2003. **Porto de Belém do Pará: origens, concessão e contemporaneidade**. Dissertação de Mestrado em Planejamento Urbano e Regional, IPPUR, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 237p.

BAIA, Hélio Pena. **Rurbanidades marajoaras: produção, consumo e mudanças culturais no espaço da cidade de Melgaço-pa**. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano). Belém: Universidade da Amazônia, 2014.

CARDOSO, Ana Cláudia Duarte; NETO, Raul da Silva Ventura, **A evolução urbana de Belém: trajetória de ambiguidades e conflitos socioambientais**. São Paulo: Cadernos MetrÓpole, v.15, n.29, pp. 55-75, jan/jun2013

CHAVES Celma; GONÇALVES, Ana Paula Claudino. **O Mercado em Belém: arquitetura e inserção urbanística**. CINCCI IV Colóquio Internacional sobre o comércio e cidade: uma relação de origem, Trabalho Completo. Uberlândia, mar.2013.

CORRÊA, Roberto. L. (1987). **A periodização da rede urbana da Amazônia**. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, v. 4, n. 3, pp. 39-68.

FERNANDES, José Clodoaldo M. L. **Assentamentos Precários e Dispersão Urbana: O caso da Região Metropolitana de Belém.** Dissertação (Mestrado) – Universidade da Amazônia, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Urbano, Belém, 2012.

MALHEIRO, Bruno Cezar Pereira. **Portos, Portas e Postais: Experiências, discursos e imagens produzindo a Orla Fluvial de Belém (PA).** Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós-Graduação em Planejamento do Desenvolvimento, Belém, 2009.

MEDEIROS, Jorge F. da Silva. **As Feiras Livres em Belém (Pa): Dimensão Geográfica e Existência Cotidiana.** Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Belém, 2010.

MENDES, Pablo H. B. **Relações Porto – Cidade: Realidade e perspectivas no Brasil.** Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil da Puc-Rio, Rio de Janeiro, 2016.

MERGULHÃO, Pedro. **A Paisagem Negada, Transformada, (Re) Descoberta, E A Paisagem Desejada Na Contemporaneidade “Amazônica”.** 3º Colóquio Ibero-Americano Paisagem Cultural: Patrimônio e Projeto. Belo Horizonte, set. 2014.

NUNES, Marcia. **Boulevard da República: espaço republicano construído na Baía do Guajará (Belém, PA).** Revista brasileira de história e ciências sociais - RBHCS, Universidade Federal do Rio Grande - FURG, v. 9, n. 18, jul./dez. 2017.

PENTEADO, A. R. **O sistema portuário de Belém.** Belém: UFPA, 1973. (Coleção Amazônica, série José Veríssimo).

PENTEADO, Antônio R. **Belém do Pará: estudo de geografia urbana.** Belém: UFPA. Imprensa Universitária, 1968.1 e 2 V.

P O N T E, Juliano Pamplona. **Sustentabilidade, Desenvolvimento E Planejamento Urbano: Reconfiguração De Margens Fluviais Em Belém (Pa).** Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v. 8, n.1, 2016. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.22296/2317-1529.2006v8n1p27>>. Acesso em: 23 ago. 2018.

PONTE, Juliano Pamplona. **Belém do Pará: cidade e água.** Cadernos MetrÓpole, v. 17, n. 33, p. 41-60, 2015.

SILVA, Marcos. A. P. do. **A cidade vista através do porto: múltiplas identidades urbanas e imagem da cidade na orla fluvial de Belém (PA).** Belém, UFPA/PPGCS, 2006.

SILVA, Jakson Silva da; PEIXOTO, Rodrigo Corrêa Diniz. **Gentrificação e resistência popular nas feiras e portos públicos da Estrada Nova em Belém (PA).** Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. Ciências Humanas, Belém, v. 10, n. 3, p. 681-697, set.-dez. 2015.

SILVA, Iraneide Souza; CASTRO, Edna Maria Ramos de. **Interações rural-urbano: a sociobiodiversidade e o trabalho em portos, feiras e mercados de Belém, Pará.** Novos Cadernos NAEA, v. 16, n. 1, nov. 2013, Suplemento, p. 109-126.

TAVARES, Maria Goretti da Costa. **A formação territorial do espaço paraense: dos fortes à criação de municípios.** Revista ACTA Geográfica, ANO II, n°3, jan./jun. de 2008. p.59-83.

TAVARES, Amada; KIYOTANI, Ilana. **Repercussões turísticas e sociais da revitalização de áreas portuárias – a Estação das Docas em Belém/PA.** Revista de Turismo Contemporâneo – RTC, Natal, v. 1, n. 1, p.18-37, jul./dez. 2013.

TEIXEIRA, Luciana Guimarães (2005). **The Porto of Pará: o porto da história amazônica.** XI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – ANPUR: Bahia.

TRINDADE Jr, S.-C., & Barbosa, E. (2016). **Reestruturação metropolitana na Amazônia oriental: empreendimentos econômicos e dispersão urbana na área de influência imediata de Belém.** GEOUSP: Espaço E Tempo (Online), 20(2), 349-363. <https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geousp.2016.122703>

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.

VÉRONIQUE, Isabelle. **Mergulhar nas águas e trilhar o porto do sal ensaios de um percurso etnográfico.** Revista Iluminuras, v. 14, n. 34, 2013. Disponível em: <<https://doi.org/10.22456/1984-1191.55258>>. Acesso em: 23 ago. 2018.