

Pontifícia Universidade Católica de São Paulo
PUC-SP

Marly Gonçalves da Silva

Marco da Légua: a topografia da (in)diferença e as metamorfoses
urbanísticas em um bairro interclassista em Belém.

Doutorado em Ciências Sociais

São Paulo

2016

Marly Gonçalves da Silva

Marco da Légua: a topografia da (in)indiferença e as metamorfoses
urbanísticas em um bairro interclassista em Belém.

Doutorado em Ciências Sociais

Tese apresentada à Banca Examinadora da
Pontifícia Universidade Católica de São Paulo,
como exigência parcial para obtenção do título de
Doutora em Ciências Sociais sob a orientação da
Prof^a Dr^a Maura Pardini Bicudo Vêras

São Paulo
2016

Banca Examinadora

O pesquisador totalmente desprovido de instrumentos de pensamento, que ignora os debates em curso, as discussões científicas, as contribuições (...), arrisca-se, seja a ser ingênuo, seja a reinventar o já conhecido, mas, se ele conhece, arrisca-se a ficar prisioneiro de seu conhecimento. Um dos problemas que se apresentam a todo pesquisador, em especial nas ciências sociais, consiste em saber e em saber se livrar dos saberes. É fácil dizer – nos discursos epistemológicos sobre a arte de inventar leem-se coisas assim –, mas na prática é formidavelmente difícil. Um dos recursos maiores do pesquisador consiste em encontrar astúcias – astúcias da razão científica, se posso dizer – que permitam, justamente, contornar, por em suspenso todos esses pressupostos que são assumidos pelo fato de que nosso pensamento é o produto do que estudamos e que nosso pensamento tem aderências de todo tipo. “Aderências” é melhor que “adesão”, pois isso seria fácil demais se se tratasse simplesmente de adesão. Sempre se diz: “É difícil porque as pessoas têm vieses políticos”; ora, está ao alcance do primeiro que aparece saber que, sendo mais de direita ou mais de esquerda, estamos expostos a tal perigo epistemológico. Na verdade, é fácil suspender as adesões; o que é difícil é suspender as aderências, isto é, as implicações tão profundas do pensamento que elas próprias não se reconhecem.

Pierre Bourdieu

DEDICATÓRIA

Ao me aventurar naquilo que seria, não uma sociologia urbana, ou uma sociologia da mobilidade urbana, mas sim uma *sociologia política do urbanismo viário*, dos conflitos, paradoxos e tensões que o poder opera neste campo, tenho consciência do caráter exploratório e pioneiro desta tese e, por conseguinte, da responsabilidade intelectual que recai sobre mim no que diz respeito à perspectiva de análise temática que ele introduz no campo da sociologia brasileira. Responsabilidade sobretudo com os estudantes com quem sempre trabalhei, os que cursam os primeiros anos da graduação, que têm curiosidades e imaginações agudíssimas, mas nem sempre encontram em livrarias e bibliotecas um porto a partir do qual possam embarcar numa viagem intelectual pelos meandros das experiências socialmente vividas na cidade de Belém, com uma interpretação sociológica que lhes dê sentido. Responsabilidade com moradores do bairro do Marco, em especial, com aqueles que me receberam e concederam depoimentos memoráveis e que tenho como partícipes desta jornada de buscas de autoconhecimento, pessoal e coletivo do lugar que escolhemos para morar ou que nele moramos por pura contingência da vida. É pensando neles como meus primeiros leitores que adoto uma linguagem simples e comunicante.

Aos meus pais Alda e José Fernandes.

AGRADECIMENTOS

Aos professores Leopoldo Waisbort e Mário Porta, da FFLCH-USP, que me proporcionaram o prazer de assistir suas aulas de sociologia alemã e literatura machadiana, respectivamente, na condição de ouvinte, e participar de debates acalorados com as suas turmas. Aos professores Jeanne Marie Gagnebin e Edson Passetti, da PUC-SP, que me franquearam o livre acesso aos seus cursos com temas e questões sempre muito estimulantes e provocadores. Aos professores Eduardo Nobre, Jorge Bessani e Eliana Vargas, da FAU-USP, que acolheram minha inscrição como aluna especial nas disciplinas por eles ministradas, no segundo semestre de 2011 e no primeiro semestre de 2012, e que me proporcionaram uma entrada disciplinar no pensamento de arquitetos e urbanistas uspianos sobre intervenções grandiosas e polêmicas nas cidades contemporâneas, aqui e alhures; sobre a arquitetura de negócios e de consumo e suas implicações na mobilidade urbana em cidades grandes.

Aos professores da PUC-SP com quem cursei as disciplinas obrigatórias do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais e aos colegas de turmas com quem pude travar algumas batalhas no campo da interpretação sociológica: Guilherme Simões Junior, Helena Villas Boas Marconte, Miguel Chaia, Mônica Carvalho, Maura P. Bicudo Vêras, orientadora, e Antônio Valverde, do Departamento de Filosofia da mesma PUC-SP. E meus colegas de turma: Wilma, Silvio, Marcelo, Marcelo Depieri, Talita, Ricardo e Lineu. Agradeço ao Chaia e à Mônica as sugestões e ponderações apresentadas no exame de qualificação.

Tomo como princípio deste trabalho intelectual uma lição preciosa que aprendi com Pierre Bourdieu: *a sociologia deve restituir aos homens o sentido de seus atos*. Lição que eu espero ter aprendido e saiba transmitir aos meus leitores. Se conseguir, considero ter sido cumprido um dos meus objetivos.

Agradeço ainda as seguintes instituições: Instituto de Filosofia e Ciências Humanas e Faculdade de Ciências Sociais da Universidade Federal do Pará, por terem apoiado este doutorado enviesado, já que comecei com um projeto de tese no campo da sociologia rural e terminei com uma tese no campo da sociologia da cidade brasileira. Sou igualmente grata a todas as instituições e pessoas que me permitiram acesso a

informações arquivísticas que constituem matéria-prima importante em toda investigação – agradecimento extensivo ao *blog da Raquel Rolnik*, ao grupo de professores e advogados-militantes responsáveis pelo *site* do Instituto Brasileiro de Direito Urbanístico–IBDU, que nos mantém atualizados com a luta de classes na disputa entre posse e propriedade nas cidades brasileiras, e ao *Jornal Pessoal* do sociólogo e jornalista paraense Lúcio Flávio Pinto, que nos atualiza quinzenalmente com os acontecimentos políticos, econômicos, sociais e culturais de Belém para além do que é abordado e noticiado na imprensa tradicional, a não ser excepcionalmente, quando as duas grandes corporações que dominam o mercado midiático na cidade de Belém brigam feio entre si e resolvem lavar a roupa suja em público, como atesta o próprio Lúcio no seu jornal, comentando os casos mais emblemáticos. Lúcio também nos ensina com aquilo que ele sabe fazer como ninguém: crônica e crítica de jornalismo praticado no Pará e no Brasil.

Agradecimento especial a todos os moradores, trabalhadores, transeuntes e frequentadores do bairro do Marco que concordaram em me conceder entrevistas e responderam gentilmente às minhas abordagens no passeio público, na praça, no bosque, na padaria, etc. Aos que responderam aos questionários da enquete ou simplesmente toparam conversar, independente de registros formais. Aqui abro um parêntese para uma observação. Há pessoas que não gostam de ter registrada a sua fala num gravador mesmo sem identificação pessoal, e temos de saber respeitar essa reserva, sem, contudo, desvalorizar suas falas na hora da análise. Deparei com alguns casos assim. Penso que começa a se constituir na nossa cultura uma certa ideia de *direito de fala*, tal como existe para o retrato da pessoa, sua fotografia ou filmagem, o *direito de imagem*. Sem dúvida é uma novidade no campo da investigação sociológica que causa estranheza num primeiro momento para quem antes não se deparara com este tipo de restrição. A saída é caprichar na memória e no bom e velho caderno de campo. Em face desta situação, lembrei-me das aulas do Prof. Franklin Leopoldo e Silva que frequentei nos cursos livres da *Maria Antônia*. Ao discorrer sobre o processo do pintor da vida moderna em Baudelaire, tendo por arquétipo o já famosíssimo *flâneur*, Franklin nos ensinou que o flâneur não estava “vagabundando”, mas observando atentamente o cotidiano da cidade, como quem não quer nada. À noite, quando as máquinas paravam de trabalhar, quando as forças do capital silenciavam na cidade, aí começava a sua jornada, quando ele se punha em ação diante da tela branca, reconstruindo o que vira

durante o dia de trabalho dos outros, traduzindo um mundo de imagens atravessado pela poética dos seus afetos e, claro, materializado pelo dom de desenhar e pintar. É mais ou menos isso o que temos de fazer quando não dispomos mais de certos recursos de registro etnográfico, temos de ser um pouco *flâneurs sociaux*. Fecha-se aqui o parêntese.

Ao meu queridíssimo companheiro Patrick, pela extraordinária colaboração na pesquisa histórica, na seleção e edição das fotografias, no trato com os mapas e pelas riquíssimas *caminhadas peripatéticas* que fizemos juntos ao longo desse período e que me proporcionaram *insights* interessantes, flagrando acontecimentos e imagens estranhas nas ruas, especulando hipóteses sobre eventos repetitivos e inusitados e suas relações entre si, trocando ideias sobre as coisas banalizadas em Belém como trombadas numa calçada esburacada, sinalizações de trânsito erradas em pleno centro da cidade, faixas de pedestres completamente apagadas ou canteiros de árvores completamente acimentados; enfim, coisinhas miúdas que adquiriram formas mais robustas quando polidas e elaboradas em cada um dos argumentos aqui desenvolvidos. Desta *experiência-caminhante*, uma lição prosaica: pensa-se e muito com o corpo que caminha, e não apenas com o corpo sentado como na célebre sugestão da escultura *O pensador* de Rodin. Pelo menos na nossa cultura parece ser assim, já que Chico Buarque também diz que compôs as suas melhores canções, caminhando e cantando...

A todos meu muito obrigado, e muito especialmente aos meus *colegas professores*. Com vinte e um anos de magistério superior – sem ter feito o percurso mais comum de passar pela experiência gradual na escola primária e no ensino médio –, sei muito bem desde o início da carreira docente o quanto é desafiador o trabalho de preparar e levar a cada semestre para a sala de aula, programas, conteúdos e questões, num campo tão complexo como as Ciências Sociais. Trabalhar estratégias metodológicas e conteúdos que estimulem uma turma de graduação a participar efetivamente com entusiasmo das aulas e delas tirar o melhor proveito. Desafios e dificuldades que se diferenciam num curso de pós-graduação *stricto sensu* como este que acabo de concluir. O trabalho docente em seus diferentes estágios e *suas circunstâncias* é sempre marcado por uma mistura prazerosa de sofrimento e felicidade para quem tem vocação para o magistério e faz dele uma inquietação e uma busca. *Vocação* é a palavra-chave tão válida hoje quanto nas letras do velho Max Weber. Quem não a tem foge para outras paragens e abre passagem. Entrei na Universidade na vaga aberta pelo professor do Departamento de Geografia Miguel Chicre Bitar que

mesmo vocacionado para o magistério se foi para sempre deste mundo de pensamentos, teorias, pó de giz e salas de aula. Quem sabe não foi esta sucessão que me fez, nesta pesquisa, tão sensível à cartografia social?

À Kátia e ao Rafael, sempre muito eficientes e atenciosos no atendimento às minhas solicitações junto à Secretaria Acadêmica do Curso de Pós-Graduação em Ciências Sociais da PUC-SP. A todas as pessoas queridas do meu círculo de parentesco e amizade que me apoiaram nesta caminhada. Aos meus pais pela compreensão. À Maura Vêras, em especial, que assumiu a difícil tarefa de orientar este trabalho, com paciência, inteligência e senso de humor.

RESUMO

Este trabalho procura discutir o fenômeno das reformas das avenidas e seus canteiros centrais no bairro do Marco, em Belém, de uma perspectiva sociológica, procurando caracterizá-lo como um fenômeno político por excelência, na medida em que as pressões para tais reformas provêm de grupos de interesse como políticos, empresários, e o governo que as executa também explora simbolicamente tais intervenções. Estado e segmentos corporativos têm instrumentalizado a produção e reprodução real e simbólica das vias que compõem essa malha, recorrendo a diferentes estratégias discursivas que ora escondem, ora revelam interesses privatistas, sob o manto de benefícios de caráter universal. Esse processo de intervenção arbitrária sobre a rua e os espaços de compartilhamento e sociabilidade que ela proporciona, e as recusas que tal intervenção enfrenta por parte dos moradores do bairro do Marco são analisados em momentos distintos da tese. A base histórica na qual incidem tais intervenções é a matriz que deu origem ao bairro há mais de cem anos. Em síntese, assim pode ser definido o conteúdo dos respectivos capítulos:

1. A gênese do urbanismo modernizador, na virada do século XIX para o XX, funda a malha sobre a qual se edificam diferentes discursos e protagonismos que irão se manifestar em temporalidades distintas na história do bairro, e apontam contradições no processo social de ocupação demográfica do mesmo, configurando uma *topografia da (in)diferença*.
2. As intervenções públicas que incidem sobre espaços viários, privilegiando determinados segmentos sociais em detrimento de outros, se traduzem em *metamorfoses urbanísticas* que visam atrair investimentos e dinamizar uma economia urbana assentada em comércio e serviços e nos princípios das estratégias competitivas do empreendedorismo contemporâneo; acabam desencadeando um processo de valorização imobiliária na via, que afronta os negócios dos pequenos empreendedores tradicionais. À frente deste processo, há o Estado-empresendedor, com sua obra-Monumento.
3. A rua como palco de disputas pelo poder e pelo poder simbólico, colocando em questão as contradições entre os discursos preservacionistas e as investidas de projetos de reurbanização/revitalização que ameaçam pôr abaixo o que a comunidade de moradores preservou.

Palavras-chave: intervenções urbanísticas, sociologia do urbanismo viário, classes sociais, bairro do Marco, topografia da (in)diferença, preservação do ambiente.

ABSTRACT

During the past fifty years the motor vehicle industry has been molding the internal structure of Brazilian cities, through a complex road web which encompasses quarters, streets and pavements, causing conflicts, violence and changes in the way of life of the residents of these micro and macro-territories. The State and corporate groups have taken advantage of the production and reproduction – real or symbolic – of the pathways which constitute this web, using different language strategies which sometimes conceal, sometimes reveal private interests, under the veil of universal benefits.

This kind of arbitrary intervention concerning the streets and their places of neighbourliness and sociability, as well as the rejections it faces from the residents of Marco quarter, Belém, are analyzed here in three different moments:

1. the birth of modernizing town planning, at the turn of the 19th century, creates the street web on which are built distinctive speeches and actions that will show their different temporalities in the history of the quarter, and unveil contradictions in the course of its demographic occupation, outlining thus a *topography of (in)difference*.
2. public interventions on the street web which favor certain segments of society in prejudice of others, manifest themselves as *urbanistic metamorphoses* that intend to attract investments and increase an urban economy settled on trade and services and on the principles of competitive strategies of contemporary enterprising; they break out the valorization of immovable property in the street, which suffocates the traditional little enterprisers' business. Ahead in this trend, the enterprising State, with its Monument-work.
3. The street as the scenary of fights for power and for symbolic power, showing the contradictions between the preservation discourse and the attack of reurbanization projects that threaten the gains preserved by the community of residents.

Key-words: urbanistic interventions, street planning, social classes, Marco quarter, topography of (in)difference.

LISTA DE SIGLAS

AME – Associação de Moradores da Estrella

BELEMTUR – Coordenadoria Municipal de Turismo

BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento

CBB – Comissão de Bairros de Belém

CDP – Companhia Docas do Pará

CELPA – Centrais Elétricas do Pará S.A.

CODEM – Companhia de Desenvolvimento Metropolitano de Belém

COHAB – Companhia de Habitação do Estado do Pará

COSANPA – Companhia de Saneamento do Pará

CREA-PA – Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Pará

CTBEL – Companhia de Transportes do Município de Belém

DABEL – Distrito Administrativo de Belém

DNOS - Departamento Nacional de Obras de Saneamento

EFB – Estrada de Ferro Belém-Bragança

EMBRAPA – Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária

FSM – Fórum Social Mundial

FUMBEL – Fundação Cultural do Município de Belém

FUNVERDE – Fundação de Parques e Áreas Verdes de Belém

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IDESP – Instituto de Desenvolvimento Econômico e Social do Pará

IFPA – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia

LOMB – Lei Orgânica do Município de Belém

MNRU – Movimento Nacional de Reforma Urbana

MPE – Ministério Público Estadual

MPEG – Museu Paraense Emílio Goeldi

NPI – Núcleo Pedagógico Integrado da UFPa

ORM – Organizações Romulo Maiorana

PDU – Plano Diretor Urbano

PMB – Prefeitura Municipal de Belém

PM Box – Serviço de Vigilância da Polícia Militar em logradouros públicos

RBA – Rede Brasil Amazônia de Telecomunicação

RMB – Região Metropolitana de Belém

SAAEB – Serviço Autônomo de Água e Esgoto de Belém

SEBRAE – Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas

SECON – Secretaria Municipal de Economia

SEGEP – Secretaria Municipal de Coordenação Geral do Planejamento e Gestão

SEMMA – Secretaria Municipal de Meio Ambiente

SEMOB – Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém

SERFHAU – Serviço Federal de Habitação e Urbanismo

SESAN – Secretaria Municipal de Saneamento

SEURB – Secretaria Municipal de Urbanismo

SPEVEA – Superintendência de Valorização Econômica da Amazônia

SUDAM – Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia

UFPA – Universidade Federal do Pará

UFRA – Universidade Federal Rural da Amazônia

LISTA DE QUADROS E TABELAS

Introdução

Tabela 1. Quantitativo de Anotações de Responsabilidade Técnica-ARTs elaboradas por profissionais na área de Engenharia Civil em Belém e no Marco, no período 1993-2012.

Tabela 1.1 Total de ARTs no bairro do Marco

Tabela 1.2 Total de ARTs na cidade de Belém

Tabela 1.3 Total de ARTs na Região Metropolitana de Belém

Tabela 1.4 Total de ARTs no bairro do Marco por m²: menor que 200 m²

Tabela 1.5 Total de ARTs no bairro do Marco por m²: entre 200 e 1000 m²

Tabela 1.6 Total de ARTs no bairro do Marco por m²: maior que 1000 m²

Tabela 2. Concessão de Alvarás e Habite-se no bairro do Marco, por via, para habitações multifamiliares, imóveis comerciais e institucionais, no período 2005-2012.

Capítulo I

Quadro 1. O bairro do Marco e suas Avenidas Duque de Caxias e 25 de Setembro, em Belém: cronologia dos atos inaugurais e outros eventos.

Capítulo II

Tabela 1. Estado de conservação das calçadas na Av. Duque de Caxias, pós-reforma 2007.

Tabela 2. Arborização nas calçadas da Av. Duque de Caxias, pós-reforma 2007.

Tabela 3. Equipamentos públicos e de utilidade pública na Av. Duque de Caxias, pós-reforma 2007.

Tabela 4. Serviços públicos estatais e não estatais na Av. Duque de Caxias, pós-reforma 2007.

Tabela 5. Equipamentos e serviços de defesa dos imóveis por tipo de ocupação na Av. Duque de Caxias, pós-reforma 2007.

Tabela 6. Imóveis na Av. Duque de Caxias, por tipo de ocupação e características arquitetônicas, pós-reforma 2007.

Tabela 7. Estabelecimentos comerciais e outros na Av. Duque de Caxias, pós-reforma 2007. Síntese das tabelas.

Tabela 7.1. Estabelecimentos do setor de alimentação e bebidas na Av. Duque de Caxias, pós-reforma 2007.

Tabela 7.2. Estabelecimentos do setor automotivo na Av. Duque de Caxias, pós-reforma 2007.

Tabela 7.3. Estabelecimentos do setor da construção civil, setor imobiliário, mobiliário e serviços ligados à moradia e imóveis em geral, na Av. Duque de Caxias, pós-reforma 2007.

Tabela 7.4. Estabelecimentos de vestuário e moda, esporte e cuidados com a beleza do corpo, na Av. Duque de Caxias, pós-reforma 2007.

Tabela 7.5. Estabelecimentos do setor de saúde na Av. Duque de Caxias, pós-reforma 2007.

Tabela 7.6. Estabelecimentos com outros tipos de serviços na Av. Duque de Caxias, pós-reforma 2007.

Tabela 8. Estacionamentos com recuo da testada (calçada) e em baias (canteiro central), e quantidade correspondente de vagas para carros, na Av. Duque de Caxias, pós-reforma 2015.

Tabela 9. Tipologia de vendedores ou prestadores de serviços ambulantes na Av. Duque de Caxias, pós-reforma 2007.

LISTA DE FIGURAS

Introdução

Fig. 1. Etapas da gentrificação de um bairro.

Fonte: brasildesenvolvimento/googlegroups.com.

Fig. 2. A rede de articulação viária das 3 funções automotivas no Marco contemporâneo.

Capítulo I

Fig. 1. Planta da Cidade de Belém (1883-1886), por Manoel Odorico Nina Ribeiro. In: *L'Etat de Pará (Etats-Unis du Brésil)*, Paris, 1897.

Fig. 2. Planta da Cidade de Belém (1883-1886) por Manoel Odorico Nina Ribeiro. Detalhe mostrando o atual bairro do Marco.

Fig. 3. Planta da Cidade de Belém. In: Caccavoni, Arthur. *Annuario Descrittivo Amazonico* (1899).

Fig. 4. Planta da Cidade de Belém. In: Caccavoni, Arthur. *Annuario Descrittivo Amazonico* (1899). Detalhe mostrando o atual bairro do Marco.

Fig. 5. Planta da Cidade de Belém (1905). In: *O Município de Belém, 1906*, de Antonio Lemos.

Fig. 6. Planta da Cidade de Belém (1905). In: *O Município de Belém, 1906*, de Antonio Lemos. Detalhe mostrando o bairro do Marco.

Capítulo II

- Fig. 1. Concessionárias de veículos e oficinas de grande porte na Av. Duque de Caxias.
- Fig. 2. Oficinas automotivas e estabelecimentos de menor porte na Av. Duque de Caxias.
- Fig. 3. Av. Duque de Caxias, nos seus extremos sul (Santuário) e norte (Hangar).
- Fig. 4a. Detalhes do convite para a inauguração da “Nova Duque” em 27/10/2007.
- Fig. 4b. Av. Duque de Caxias: calçadas no canteiro central (antes da construção da ciclovia) e faixa para travessia de pedestres em ponto da Avenida sem semáforo.
- Fig. 5. “Calçada cidadã” na Av. Duque de Caxias, entre Tv. Vileta e Tv. Humaitá; estacionamento com recuo da testada.
- Fig. 6. Av. Duque de Caxias: situação das rampas e dos bueiros.
- Fig. 7. Esquina da Av. Duque de Caxias com a Tv. Vileta, ontem e hoje.
- Fig. 8. Esquina da Av. Duque de Caxias com a Tv. Humaitá, ontem e hoje.
- Fig. 9. Uma visão dos telhados no cruzamento da Av. Duque de Caxias com a Tv. Humaitá; a penetração dos estabelecimentos de grande porte no interior da quadra.
- Fig. 10. O Supermercado LÍDER da Tv. Humaitá, e seus bicicletários.
- Fig. 11. Usos eleitorais e comerciais da Av. Duque de Caxias, e o descanso dos trabalhadores no canteiro central.
- Fig. 12. Vista panorâmica da Avenida Duque de Caxias hoje, com a ciclovia recém-construída ao longo do canteiro central.
- Fig. 13. O mapa da “ciclorota” da Prefeitura de Belém.
- Fig. 14. Casa de estilo modernista na Av. Duque de Caxias, em processo de demolição (2015).
- Fig. 15. Construção da “Ciclovía da Duque” no canteiro central da Avenida, em 2015.
- Fig. 16. Escola Getúlio Vargas/SENAI, de estilo modernista, situada na Av. Duque de Caxias entre as Trav. Mauriti e Barão do Triunfo, passando por uma demolição parcial e reforma geral (2015).
- Fig. 17. Uma casinha de madeira típica da Av. Visconde de Inhaúma (trecho do canal), e a própria Avenida em estado de indiferença e abandono.
- Fig. 18. Mapa do bairro do Marco

Capítulo III

Fig. 1-2. Práticas de maus-tratos com a vegetação em Belém.

Fig. 3-4. Árvores públicas nas calçadas de Belém 1.

Fig. 5-6. Árvores públicas nas calçadas de Belém 2.

Fig. 7. Obras de retificação da Av. 25 de Setembro.

Fig. 8. A antiga quadra de esportes na Av. 25 de Setembro, entre Tv. Chaco e Tv. Humaitá.

Fig. 9. A mesma, em estágio posterior: derrubada da mureta e formação de um lixão.

Fig. 10. A mesma, transformada em “estacionamento”.

Fig. 11. A mesma, transformada em praça com brinquedos.

Fig. 12. Quadra de esportes na Av. 25 de Setembro, entre Tv. Timbó e Tv. Estrella.

Fig. 13. Quadra de esportes na Av. 25 de Setembro, entre Tv. Barão do Triunfo e Tv. Angustura.

Fig. 14. Grupo de jovens jogando bola no canteiro central da Av. Duque de Caxias, antes da reforma de 2015.

Fig. 15. Quadra de vôlei improvisada no canteiro da Av. 25 de Setembro, entre Tv. Chaco e Tv. Curuzu.

Fig. 16-17. “Academia ao ar livre” instalada no canteiro central da Av. 25 de Setembro, entre Tv. Perebebuí e Tv. Pirajá.

Fig. 18. Depósito de entulho na calçada da Av. 25 de Setembro, entre Tv. Timbó e Tv. Estrella.

Fig. 19-20. O canteiro central arborizado da Av. 25 de Setembro.

Fig. 21. Planta da Cidade de Belém, de 1899 (detalhe).

Fig. 22. Planta da Cidade de Belém, de 1905 (detalhe).

Fig. 23. Mapa da Listel, de 2012.

Fig. 24. Jornal *O Liberal*, 20-11-2010: “Sancionada lei que cria a avenida Romulo Marionara”.

Fig. 25. Jornal *O Liberal*, 21-11-2010: “Romulo Maiorana no mapa da cidade”.

Fig. 26-27. Placas da Av. 25 de Setembro, antes e depois da troca de nome.

Fig. 28. Jornal *Diário do Pará*, 06-06-2005: “Caminhada exige preservação da 25”.

Fig. 29. *Belém da Saudade*, 4ª ed. Cartões-postais referentes ao Bosque Rodrigues Alves.

Fig. 30. *Belém da Saudade*, 4ª ed. A presença da vegetação nos cartões-postais de Belém.

Fig. 31-32. Quiosque e barraca de comidas típicas no canteiro central da Av. 25 de Setembro.

Fig. 33-34. Placas pichadas após a renomeação da Avenida, e ônibus circulando com os dois nomes.

Fig. 35. Placas comerciais na Av. 25 de Setembro, 3 anos depois de ter sido renomeada Av. Romulo Maiorana.

Fig. 36-37. A sede das Organizações Romulo Maiorana na Av. 25 de Setembro (rebatizada Av. Romulo Maiorana em nov. 2010), com suas palmeiras imperiais.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	1
Apêndices e Anexo.....	26
Tabelas.....	27
Figuras.....	31
CAPÍTULO I. Bairro do Marco: planos, vivências e especulações.....	33
1.1 O Marco da Légua como expressão do pensamento urbanístico no Norte.....	33
1.1.1 Antecedentes: sucessivas demarcações da primeira légua patrimonial e expansão da cidade pelo eixo “Estrada do Utinga”.....	34
1.1.2 O Plano Urbanístico de Nina Ribeiro (1883-1886).....	35
1.1.3 O Marco no ideário do Intendente Lemos (1897-1911).....	37
1.2 O Marco sob a perspectiva dos moradores.....	44
Apêndices e Anexos.....	53
Quadro.....	54
Figuras.....	60
Entrevistas.....	66
CAPÍTULO II. As reformas viárias, os negócios e os usos sociais da Av. Duque de Caxias.....	82
2.1 A Reforma de 2007: a obra-Monumento e os fragmentos de cidadania.....	83
2.2 A diversificação dos negócios e o tradicional em novo contexto.....	103
2.3 A Reforma de 2015: uma ciclovía, mais estacionamentos e o sacrifício da arborização no espaço público.....	120
2.3.1 Pedalar nunca foi tão <i>cool</i>	124
Apêndices.....	132
O projeto executivo da Nova Duque (2006-2007).....	133
Tabelas.....	138
Figuras.....	150
Entrevistas.....	168
CAPÍTULO III. Vinte e Cinco de Setembro: as metamorfoses de uma rua.....	197
3.1 A curva e a reta.....	197
3.2 Os nomes da rua.....	217
Apêndices.....	236
Figuras.....	237
Entrevistas.....	257
EPÍLOGO.....	279
BIBLIOGRAFIA.....	281
APÊNDICES.....	297
Outras entrevistas, referidas na Introdução.....	298

INTRODUÇÃO

O momento presente já é o de autodestruição do meio urbano. O transbordamento das cidades para um meio rural cheio de “massas informes de resíduos” (Lewis Mumford) é diretamente regido pelos imperativos do consumo. A ditadura do automóvel, produto-piloto da primeira fase da abundância mercantil, se enraizou no terreno com a dominação da autoestrada, que desloca os centros antigos e comanda uma dispersão sempre mais pronunciada (...).

Guy Debord

O projeto que deu início a esta tese, intitulado “*A curva e a reta: paradoxos da intervenção estatal em uma via pública arborizada no bairro do Marco em Belém*” (Gonçalves da Silva, 2010)¹, sofreu modificações que serão aqui esclarecidas. Consideramos pertinente apresentar a *Ideia* que tínhamos naquele momento, para que o leitor compreenda um pouco o que foi o percurso ziguezagueante desta experiência sociológica, bastante difícil no momento de dar-lhe um corpo, uma materialidade analítica, mas interessante no seu ponto de chegada sintético-filosófica. Assim definíamos os propósitos iniciais da pesquisa:

Analisar as estratégias de intervenção urbanística estatal numa via pública arborizada em situação de resistência e contestação por parte de moradores e não-moradores, procurando compreender as ambiguidades, paradoxos e contradições de tal intervenção, os interesses em jogo e as representações sociais que delas se constroem na mídia local. Este objetivo colocou-se como primordial devido às reiteradas tentativas de mudar o traçado sinuoso da Avenida 25 de Setembro, decorrente de um projeto que remonta aos anos 1970 e que lhe deu a configuração de uma “rua de lazer”, na leitura feita por seus moradores. As primeiras tentativas foram frustradas até que, no ano de 2009, o fato foi consumado, com a retirada dos redutores de velocidade por determinação da Justiça. Queríamos entender o que aconteceu. Por que essa insistência do poder municipal, por que a quebra de resistência dos moradores e qual a razão da entrada em cena do poder judiciário e o seu argumento para criar um *fato consumado*. A hipótese intuitiva apontava para uma ação coonestada entre os três poderes instituídos e a fragilidade dos movimentos de classe média, frente às forças opostas. Do ponto de vista teórico, objetivava-se contribuir com a compreensão das *realidades conflituosas* da Belém contemporânea, através do estabelecimento de um confronto de ideias com a produção acadêmica sobre o chamado fenômeno urbano, a história recente do urbanismo contemporâneo e o cotidiano nas grandes cidades, chamando a atenção para as transformações da paisagem social e do ambiente na esfera local.

¹ Uma primeira versão das questões e argumentos que deram origem ao projeto foi apresentada, com o título “O Estado contra a sociedade: o caso da rua 25 de setembro, bairro do Marco, Belém, Pará, Brasil”, no V ENCONTRO ANUAL DA ANDHEP: “Direitos Humanos, Democracia e Diversidade” (17-19 de setembro de 2009, UFPA, Belém), no painel de comunicações do GT4: Direitos Econômicos e Sociais e Políticas Públicas de Direitos Humanos.

O objeto de estudo era muito circunscrito, como se pode verificar, “bem amarrado”, como se diz no jargão acadêmico. A ideia era chegar a uma interpretação sociológica que desse conta das singularidades de um “fenômeno urbano” em Belém, a partir de um trabalho de campo que trouxesse ao presente a história da *rua/avenida*, no relato dos moradores e através de uma pesquisa documental que informasse sobre a intervenção e as tentativas que fracassaram antes dela. Pretendíamos ainda examinar a peça jurídica que determinou a intervenção que resultou na *retificação* da via à revelia de seus moradores, ou melhor dizendo, de parte deles. A perspectiva teórica de fundo era estabelecer um diálogo entre classe, poder, política, natureza e cultura no cotidiano da cidade grande, tomando como referência autores clássicos e contemporâneos e, desta feita, construir uma problematização que colocasse em discussão a questão da *reforma viária* numa rua arborizada. A *questão da arborização* era proeminente.

Um fato ocorrido no final do ano de 2010, a *renomeação da via*, de “25 de Setembro” para “Romulo Maiorana”, desviou a minha atenção e um pouco os próprios rumos da pesquisa, pois ele me fez ver que o bairro do Marco e não apenas aquela avenida estava em disputa por parte de frações da classe dominante. De tão arbitrário o fato, sem a reação pública dos moradores ou da cidade, e com uma repercussão jornalística solitária, ainda que consistente e consequente, decidi que ele merecia ser examinado mais de perto, por se tratar de algo até então impensado, sequer imaginado. Isso foi feito e o resultado da análise é apresentado na segunda parte do Capítulo III, intitulado as *metamorfoses de uma rua*. Uma segunda alteração viria a acontecer, desta vez em 2013, quando descobri – a partir de observações pessoais de campo, que foram se tornando intensas e diárias pelo fato de eu residir no “miolo” da cena –, os efeitos que vinham se consolidando na renovação de uso dos imóveis e dos negócios emergentes, a partir da reforma feita em 2007 na Avenida Duque de Caxias (paralela à 25 de Setembro). Efeitos que se apresentavam sob formas diversas, dentre as quais destaco: degradação do passeio público pelo carro, sacrificando o pedestre; introdução da renda fundiária no comércio de comida típica de rua, operando um rompimento com a tradição; presença de uma espécie de divisão hierarquizada de funções automotivas entre as três avenidas vizinhas, que se distinguem socialmente por abrigarem moradias de classe média e classe popular e instituições públicas e privadas – no caso, as Avenidas Duque de Caxias e Visconde de Inhaúma, vizinhas da Avenida 25 de Setembro. A *Figura 2*, ao final desta Introdução, sintetiza muito bem, na sua legenda, o

que me chamou a atenção no trabalho de campo e que eu assim defini: “A Duque vende, a Visconde conserta e a 25 lava [jato]”. Aí o *automóvel* ganhou uma proeminência que ele não tinha até então. Não nesses termos, de ser um *artefato técnico* estruturador de funções econômicas no raio de circunvizinhança de um determinado espaço viário e dinamizador da economia intra-urbana do microterritório do Marco². Antes, ele fora percebido mais como *meio de transporte* da classe média que demandava vias mais adequadas e confortáveis para o seu fluxo diário e espaços públicos para estacionamento, e não como dinamizador de uma economia automotiva no próprio bairro.

Em síntese, eu diria que, em virtude do espanto e do inesperado, meu objeto acabou redefinindo-se, enquanto problematização sociológica, da seguinte maneira: *as reformas viárias na sua dialética de excessos e vazios, qual seja, as suas incidências, reincidências, insistências, impertinências, efeitos e defeitos, resistências e ausências*. Problemática sociológica para mim, problema social para nós, os moradores, sobretudo aqueles da primeira geração que, ainda residentes nas suas antigas casas térreas, são os mais sensíveis às intervenções e os mais descrentes nas promessas de “revitalização”; para o pedestre, que a cada reforma perde espaço para o automóvel; para a natureza que nos resta, onde pássaros e espíritos habitam, embora não se restrinja a esses sujeitos. *Ausências* porque, como será visto mais adiante, esses projetos de “revitalização e reurbanização”, quando de fato ocorrem, incidem sempre nas mesmas vias, as mesmas avenidas centrais do *alto Marco*, configurando uma *topografia das diferenças* (de classe social) *e da indiferença* às demandas nunca atendidas do *baixo Marco*³, de moradia popular. *Ausências* também no sentido de que as reformas sempre chegam como “caixinhas de surpresa”, o que significa negar-se a possibilidade do debate onde o Estado possa estar sujeito à rejeição pública daquilo que oferece como projeto-reforma, ou o seu inverso, à cobrança pela ausência de projetos-obras nunca executados, ou ainda ao escracho político, que põe em questão a legitimidade do poder estatal e suas “políticas urbanas”, personalizado, no caso, no governo municipal⁴.

² Utilizo a expressão *automóvel* como *artefato técnico*, de acordo com a conceituação formulada por Sávio (2002).

³ Ou “baixada”, em oposição à “área nobre”, conforme o jargão jornalístico, técnico-científico e do senso comum (leia-se: publicitário).

⁴ Essa é uma das razões pelas quais instrumentos de “participação popular” e de “controle social” instituídos em leis federais como o Estatuto da Cidade, a exemplo das Audiências Públicas, não se realizam. O Estado se intimida, faz o seu cálculo de “perdas e ganhos” com o que possa encontrar pela

Como será visto no segundo e no terceiro Capítulos, essas reformas viárias e a dinâmica econômica de mercados e consumo de bens e serviços que elas desencadeiam, no nosso ponto de vista, não podem ser definidas como *mudanças sociais*, à luz da sociologia dialética, ou seja, a mudança social como portadora de um projeto *outro* de vida societária e não mera reprodução ampliada do *mesmo* sob o signo do novo (à qual a “cidade competitiva” aderiu), razão pela qual nós as definimos como *metamorfoses urbanísticas*, ou seja, rearranjo espacial de conteúdos subsumidos a novas formas do capital⁵. O tacacá, atingido pelos efeitos reformistas e agora pagador de renda fundiária, é o símbolo emblemático dessas metamorfoses sem mudança.

Esses deslocamentos na pesquisa, inclusive para a dimensão simbólica do poder em torno da troca de nome das avenidas, incitam à busca de compreensão das relações de sentido, com implicações também nas referências teóricas. Desta feita, passamos de uma literatura de abordagem mais geral (trabalhada na confecção do projeto) sobre aquilo que se convencionou chamar de fenômeno urbano e crítica do urbanismo, para uma literatura mais específica e escassa sobre problematizações referidas ao campo das reformas viárias, a exemplo da questão da desigualdade de investimentos entre redes viárias e redes de água e esgoto, abordada por Kleiman (2001). Uma questão, diga-se, de alta relevância para o caso de Belém, que tem uma das mais baixas taxas de cobertura e manutenção de rede de esgoto entre as capitais do país. Aliás, este autor, que estuda o caso da cidade do Rio de Janeiro, destaca o paradoxo da pouca atenção dada pela academia a este fenômeno, tendo em vista o “papel proeminente exercido pelo viário na estruturação intra-urbana das cidades brasileiras”. Não por acaso, Sávio (2002) também constata que, apesar da relevância do automóvel na modernização do país em quase um século, na historiografia brasileira, “pouco ou nada se produziu a respeito de seus usos e de sua influência no cotidiano das pessoas” (p. 178)⁶. O mesmo constatamos

frente, inclusive tomates e ovos podres. Quando se realizam, via de regra, as Audiências deixam a maioria insatisfeita e a minoria legitimada. Infelizmente, a Ciência Política não se interessa pelo estudo dessa questão da consulta popular (em seus resultados de satisfação/frustração/rejeição), embora Audiências Públicas e outras modalidades de consulta, como plebiscitos e referendos, estejam previstos desde a Constituição de 1988.

⁵ Expressão inspirada metaforicamente na frase de um dos moradores, que assim expressou seu descontentamento e raiva com a troca abrupta do nome da rua onde vive: “*dormi 25, acordei Romulo*”, o que nos remete imediatamente a Kafka e à sua literatura do espanto e do estranhamento frente ao absurdo humano, em coisas aparentemente insignificantes e banais, mas socialmente significativas. Mas também inspirei-me em Karl Marx, na sua memorável análise das metamorfoses da mercadoria e do capital.

⁶ A redação desta tese já tinha sido finalizada quando descobri, num feliz acaso, o livro de Marco Antônio Cornacioni Sávio: *A modernidade sobre rodas: tecnologia automotiva, cultura e sociedade* (2002), um excelente estudo no campo historiográfico que merece ser lido. Sua análise vem ao encontro de descobertas que fiz na pesquisa de campo, e também das minhas convicções acerca da grande influência

para os transportes públicos que, apesar da grande relevância social, poucos estudos têm. Os mais renomados cientistas sociais no Brasil não se interessaram por esta questão. Seria o caso de se indagar o porquê; ao mesmo tempo, parece-me que o levante estudantil de 2013 veio para mudar essa realidade do pensamento no campo da ciência social.

A decisão de trabalhar as *reformas viárias das avenidas* numa perspectiva sociológica e a constatação do caráter também inexplorado dessa temática pelas Ciências Sociais no Brasil⁷ me levaram a uma maior aproximação com o campo da arquitetura e urbanismo durante o doutorado em São Paulo, nos anos 2011-2012. Nessa época, ainda repercutia no meio acadêmico a polêmica travada por um grupo de intelectuais em torno da invasão neoliberal dos anos 1990 e suas consequências nas políticas urbanas no país. Esse debate me interessava em vista de um conjunto de projetos públicos de “revitalização” realizados em Belém nas últimas décadas, que traziam a marca de uma visão neoliberal de cidade e que passaram a ser referidos em estudos que apareciam naquele momento sob a rubrica de “grandes projetos urbanos”, nos quais Belém aparecia como referência ao lado de outras cidades. Então, foi com essa literatura que decidi travar meu confronto de ideias.

O foco da polêmica a que me refiro tem como pano de fundo o protagonismo de intelectuais-acadêmicos renomados na formatação do novo modelo neoliberal de cidade que, segundo os críticos, retirava do sistema público de planejamento o seu poder de decisão, fragilizando-o, para em seu lugar acolher decisões tomadas *en petit comité* onde tem assento gente poderosa como agências multilaterais do sistema mundial de

nos processos decisórios dos investimentos relativos à infraestrutura viária em detrimento de outras infraestruturas, como constatou Kleiman.

⁷ A questão viária sempre apareceu como pano de fundo nas pesquisas sociológicas e antropológicas, ou então de forma indireta, isto é, referida aos meios e condições precários de transporte da classe trabalhadora, e ao papel dos grandes eixos viários nos fluxos migratórios; a exemplo dos vários estudos sobre migrações internas, a condição clandestina de transporte de bóias-frias e trabalhadores arregimentados por *gatos*, transportados em *paus-de-arara*, a precariedade das vias de escoamento da produção camponesa e de colonos em grandes rodovias e pontes mal conservadas; outras vezes, aparece associada à precariedade do transporte público nos bairros periféricos da cidade grande, sendo que a ênfase recai sobre a má qualidade do serviço prestado. Mais recentemente, esses estudos aparecem sob a rubrica de “mobilidade urbana”, temática filiada à chamada Reforma Urbana e a dispositivos legais como o Estatuto da Cidade, com ênfase no direito de acessibilidade de certas categorias sociais com dificuldades especiais de locomoção, os circuitos e conexões urbanas articulando deslocamento da força de trabalho e moradia e outros temas afins. Assim sendo, concluí a pesquisa bibliográfica sem conseguir encontrar trabalhos que abordassem a questão das reformas viárias em bairros de classe média ou interclassistas no Brasil, e particularmente em cidades tropicais com as suas fisionomias próprias, que procuramos ressaltar neste estudo.

consultorias & financiamentos. Assim é diagnosticada a estratégia do chamado *planejamento estratégico* na sua concepção (externa) e na sua recepção e execução no Brasil: primeiro como ideia-feita (lá fora), e depois como ideia ajustada (aqui dentro) via competência acadêmica (lá e cá), para daí em diante seguir seu curso doutrinário de convencimento junto aos donos do poder local-nacional e instituições legitimadoras: governadores, prefeitos, políticos, grande imprensa, universidades, presidentes. A ideia-feita chama-se “cidade competitiva”, a serviço da qual o “planejamento estratégico” deve agir para que a sua competitividade seja bem sucedida (Vainer *et alii*, 2002; Vainer, 2010; Lima Jr, 2010). Portanto, a ideia de “cidade competitiva” coloca a cidade numa condição similar à de um atleta. Ou seja, ela tem que ter musculatura o suficiente primeiro para se lançar na disputa e segundo para se manter na disputa. O que lhe dá essa qualidade são as condições objetivas e subjetivas de seu potencial para realização de projetos urbanos altamente rentáveis para os seus investidores. Tão rentáveis que eles continuam a apostar nela. O Rio de Janeiro é um exemplo emblemático no país. Competência e astúcia são exigências desse novo mercado de obras urbanas pois já não se trata de qualquer obra, mas obras legitimadas pelo *upgrading* cultural para usar uma expressão de Arantes (apud Vainer et al., 2002). Uma dessas competências estratégicas é a capacidade de conceber, intermediar, produzir e negociar as tais condições objetivas de realização como a produção de *consensos*. E o executor destas façanhas pode ser denominado de “intermediário cultural”, conforme explica a autora. “Nestas circunstâncias não é de estranhar que o arquiteto-urbanista tenha se tornado um dos operadores-chave desta máquina [de crescimento], reunindo num só personagem o *manager* (o planejador-empresendedor identificado por Peter Hall) e o “intermediário cultural” – fração de classe fornecedora de bens e serviços simbólicos, cuja trajetória ascendente é reveladora do atual culturalismo de mercado. Bourdieu foi o primeiro a assinalar a existência desse personagem, ao mesmo tempo intermediário e empresário cultural, no qual Mike Faertherstone por sua vez reconheceu um dos principais agentes da *gentrification*” (idem, p.29-30). Uma argumentação interessante de Arantes é que as expressões revitalização, reabilitação, requalificação nada mais são do que “eufemismos para *gentrification*” mal encobrendo, pelo contrário, o sentido original de invasão e reconquista, inerente ao retorno das camadas afluentes ao coração das cidades”, a expressão traz na sua raiz a palavra *gentry* (caráter de classe em inglês) (idem, p. 31).

A coletânea *Cidade do Pensamento Único: desmanchando consensos*, escrita por Arantes, Vainer e Maricato (Vainer *et alli*, 2002), expressa bem essa polêmica e marca o inconformismo contra a adesão a tal investida. Neste sentido, procura desmascarar o discurso competente que constrói o modelo idealizado de cidade contemporânea à imagem e semelhança do capital monopolista-financeiro e da teoria racionalista (neoliberalismo) que o sustenta com a sua “nova” visão de mundo urbano: uma cidade neoliberal com tudo o que a teoria do liberalismo tem de negação da história e da política e por conseguinte de naturalização (suas famosas “leis naturais”) e homogeneização cultural, harmonização dos conflitos devidos à desigualdade social e redução da economia e da organização social aos desígnios da ordem privada sob a égide de um estado forte que assegure a segurança da privatização em todas as esferas da vida social, como já sabemos desde Marx, Weber, Marcuse ⁸.

Sinteticamente, o “planejamento estratégico” consiste em transpor para o planejamento urbano os conceitos e metodologias do planejamento empresarial, centrado na competitividade e no lucro, de tal modo que a fórmula resultaria assim: planejamento [estratégico] urbano. Ou seja, a introdução de um “colchete”, que faz toda a diferença política. Nesta concepção, a cidade assume a dupla forma de empresa e mercadoria sob a direção de seus governantes e a codireção de consultores e agências multilaterais, bancos, empresários, grandes escritórios de arquitetura, urbanismo & designers, celebridades da arte de construir-demolir. As ideias de *crise*, *civismo* e *consenso* compõe o corpus que constrói a ideia de cidade competitiva. “Sem consenso não há qualquer possibilidade de estratégias vitoriosas. O plano estratégico supõe, exige, depende de que a cidade esteja unificada, toda, sem brechas, em torno ao projeto” (Vainer, *idem*, p. 91). Assim, a cidade competitiva realiza a sua função ideológica mais importante que é a de *cidade-pátria*, cuja missão cívica é promover a “transformação urbana” como resposta consensual a uma “consciência aguda de crise urbana” que a ameaça. Na construção dessa *cidade unificada*, “o urbanismo monumentalista patriótico é reentronizado, produzindo ao final do século XX os novos arcos do triunfo do capital transnacionalizado. A instrumentalização imediata e consciente das tecnologias urbanísticas e arquitetônicas, bem como de capitais, é claramente enunciada como tendo por objetivo primeiro alimentar o *patriotismo cívico*” (*idem*, p. 95). Vainer quer saber, afinal, qual o sentido da *política* nesse novo projeto de cidade, e encontra como

⁸ Especialmente sobre a estrutura econômica da sociedade capitalista sob a hegemonia do capital monopolista em suas características mais importantes. Cf. Marcuse (1997).

resposta, além da ideia de despolitização do planejamento e sua desfiliação político-partidária, a afirmação da necessidade de uma liderança carismática, que assegure “um governo forte, personalizado, estável, apolítico, carismático, expressando a vontade unitária de toda uma cidade de manter a trégua e a coesão interna, a fim de afrontar com base num projeto competitivo e no patriotismo cívico, as outras cidades” (idem, p. 97), o que indicaria o nascimento de um *bonapartismo urbano* ou uma espécie de *derivação monárquica do poder municipal* (Dreyfus & Marchand *apud* Vainer, idem, p. 97)⁹. As críticas assinadas por outros autores da coletânea incidem também sobre a instrumentalização e a centralidade da cultura, elevando-a à sua condição máxima de *mainstream* na nova “concentração espacial e simbólica de poder e riqueza exigida precisamente pelo comando das cadeias produtivas mundiais” (Arantes, idem p.70); e denuncia a rendição das elites de esquerda à sedução desta nova visão (espetacular) do mundo urbano que parece indicar a reinvenção do planejamento modernista que no país sempre funcionou apenas para uma parte da sociedade. (Maricato, idem, p.162-168)

Este debate induziu a realização de pesquisas institucionais e de campo, desde estudos de caso com alto teor crítico¹⁰ até uma tentativa mais ambiciosa de mapeamento por todo o território nacional, como a pesquisa conduzida por Oliveira & Lima Jr (2009), já sob a rubrica de *grandes projetos urbanos* (também referidos sob a sigla de GPUs). Nesta, os autores chamam a atenção para as diferenças regionais e conjunturais do fenômeno, mostrando o quanto os governos locais são decisivos na implantação ou não dos GPUs em uma cidade, já que os projetos passam pelo aval de governadores e prefeitos¹¹. Para os autores, o modelo de planejamento estratégico de fato impõe uma nova configuração institucional do planejamento urbano, com a presença de organismos paraestatais externos (agências de desenvolvimento, bancos, especialistas em arquitetura e design, eventos internacionais esportivos, redes de formação e pesquisa acadêmica) que cunha o termo, *cidade competitiva*, onde os investimentos públicos se dariam de

⁹ Custa-me crer que a construção deste modelo de governo autoritário da cidade contemporânea tenha saído da pena de dois sociólogos referência na sociologia urbana brasileira, Jordi Borja e Robert Castells; este último, autor de uma das mais conhecidas abordagens do pensamento marxista, a chamada “questão urbana”, título de um de seus livros mais lidos e citados no Brasil, além de “cidade e socialismo” que aborda os movimentos sociais urbanos na Madri dos anos 1970.

¹⁰ Destaco nessa linha as pesquisas de Fix (2007) e Kuznir (2007) que cunhou a expressão “urbanismo sem calçada” as obras da Operação Urbana Água Branca.

¹¹ Tratar-se-ia de um fenômeno recente e que por isso mesmo requer um longo percurso de observações empíricas e análises documentais de casos particulares, haja vista a complexidade do mesmo traduzida no envolvimento de um conjunto de variáveis que, articuladas, permitem uma aproximação mais objetiva do mesmo.

forma pontual e não mais integrado dentro de um plano diretor maior que abarcasse a cidade como um todo, com metas de médio e longo prazos, tal como estabelecido no planejamento público tradicional. Parte-se do pressuposto de que tais projetos-obras isoladamente serão capazes de incitar uma dinâmica própria de “desenvolvimento promovendo soluções aos problemas urbanos”. Desta feita, rompe-se com o modelo do *master plan* e adota-se o modelo do *master project*, o que vai repercutir no processo decisório que passa a ser mais fortemente centralizado em grupos de negociação que articulam interesses de agentes públicos e privados. Os resultados da pesquisa vem ao encontro da crítica aos opositores dos mesmos , que incide no fato dos governos terem negligenciado obras de grande valor para a qualidade de vida de grandes contingentes da população para priorizar obras de interesse do mercado. Anomalia do sistema político brasileiro, que o jornalismo e os movimentos sociais tem denunciado , sobretudo no Rio de Janeiro e desde as obras espetaculares para abrigar os Jogos Olímpicos de 2007 relevando de onde vêm e para onde vão os recursos públicos no nosso país. Desmontar e demolir os fundamentos político-ideológicos da política que constrói o *consenso* em torno da importância dessas grandes obras ou “grandes projetos urbanos” para a cidade, bem como seus efeitos sociais negativos lá onde eles incidem concretamente e para a sociedade em geral , é a tarefa que seus críticos tem procurado realizar .

Esse modelo global de “planejamento estratégico” que chega ao país no rastro da ideologia neoliberal, ironicamente chamada de “Estado mínimo”, foi objeto de outras análises, tomando como objeto sobretudo experiências de fora, como o emblemático caso de Bilbao analisado por Rodriguez & Abramo (2009). Uma característica que se destaca nesses projetos diz respeito aos terrenos sobre os quais incidem: áreas de domínio institucional-público, desativadas ou abandonadas (áreas portuárias, industriais e de infra-estrutura de transporte).Um outro grupo de intelectuais tem abordado os processos de metamorfoses urbanas na cidade, recorrendo ao conceito de *gentrification*, conceito este que tem passado por vários refinamentos desde a sua primeira definição pela socióloga Ruth Glass, em 1964, tomando como referência empírica o caso de Londres. Para Rigol (2000), “o fator comum nessas definições tem sido que o conceito de *gentrification* expressa a nova classe média, como aquela que substitui e expulsa a classe trabalhadora residente nos bairros “gentrificados” (p. 100). Contudo, o autor chama a atenção ao fato de que “existe dificuldade para tratar todos os novos residentes

de um bairro em processo de *gentrification* como um grupo homogêneo, portanto, é difícil generalizar uma nova classe média” (idem, p. 101). Ao final, Rigol considera que “o estabelecimento de um ciclo com diversos estágios, nesse processo, busca solucionar essas diferenças entre uma realidade complexa e uma teoria que tende à redução. Apesar dessas dificuldades na conexão entre a teoria e a investigação empírica, não se deve menosprezar as conotações de classe no conceito de *gentrification*: é definitivamente uma expressão de um processo de transformação social e urbana no qual uma parte dos implicados é segregada” (idem, p. 101). Os autores aqui referidos, quase sempre se reportaram a esse difícil casamento de noções com inconfundível teor ideológico que forçam uma legitimidade acadêmica, a exemplo da noção “grandes projetos urbanos” e conceitos como *gentrification* com a realidade empírica. Do cuidado que envolve essa operação. Neste sentido, me parece que, tanto a via encontrada por Oliveira – a caracterização dos traços comuns, mas apontando para as variações caso a caso, quanto a solução proposta por Rigol dos *ciclos com diversos estágios*, são apropriadas para uma aproximação menos distorcida das realidades empíricas estudadas; ciclos, aliás, bem simbolizados numa imagem que circula entre estudiosos do tema na internet [Fig. 1].

No caso de Belém e do bairro do Marco, não só é possível identificar esse novo *éthos* da “cidade competitiva” ou “planejamento estratégico” agindo com muita desenvoltura, justificando e legitimando projetos e obras urbanas monumentais e onerosas, como também detectar possíveis sinais desses *estágios de gentrification*, em áreas circunscritas do bairro e diferentes territórios da cidade, mas também o processo de *gentrification* no sentido expandido do conceito, tal como utilizado por Arantes (apud Vainer et al., 2002), que se manifesta travestido na rubrica de “revitalização”, “requalificação”, “reabilitação patrimonial” e nas estratégias discursivas que buscam mobilizar consensos em torno dos mesmos. Neste sentido, todo o potencial simbólico das Artes e seus espaços de consagração (museus, galerias e teatro) serve de *âncora* para a consolidação de espaços patrimoniais e históricos já *gentrificados* e em processo de *gentrification*. De fato, esse conjunto de obras traz algumas características que as favorecem na produção de consensos legitimadores dos investimentos que nelas se fazem e dos custos que representam para o poder público. Todas elas incidem sobre áreas institucionais de domínio militar ou eclesial e armazenamento portuário, portanto, passíveis de uma negociação “bem administrada” pelo governo via mediação do

manager e “intermediário cultural”, personalizado na figura do Secretário de Cultura do Estado, não por acaso um arquiteto. Não qualquer arquiteto, mais um profissional há mais de uma década à frente do cargo público, que conhece o *métier*, domina o seu ofício e que tem trânsito nas altas rodas da elite paraense. Logo, as obras vêm amparadas por esse lastro de poder, de modo que as críticas, quando há, não chegam a comprometer a sua legitimidade e o seu curso de realização. Um dos aspectos que possivelmente inibiram a crítica oriunda da esquerda foi o fato de que as obras transferem área de domínio militar para o uso civil, a exemplo da Casa da Onze Janelas (agora abertas!), um prédio de funções administrativas, austero, de usos anteriores desativados (arsenal de guerra e hospital militar). O mesmo se pode dizer para outros projetos nessa mesma linha de intervenção, abrindo-os para usos culturais, entretenimento e consumo, em contraponto às suas antigas funções.

No caso por mim estudado em Belém, as reformas e construção viárias servem de *âncora* para a realização bem sucedida da função empresarial de um desses projetos. O conjunto de obras públicas realizadas no Centro Histórico de Belém e bairros antigos ao longo dos dezesseis anos de governo do PSDB e que hoje se estende para áreas mais afastadas da cidade – como o megaprojeto do Aquário no Parque do Utinga–, é emblemático dessa estratégia neoliberal de intervenção estatal a que vimos nos reportando e do processo de *gentrification* que se realiza em determinados territórios da cidade antiga. Como ressaltou Oliveira & Lima Jr, de fato, esse caráter *pontual* (do *master project*) que decorre do *descolamento dos projetos urbanísticos* de um plano diretor de maior envergadura para a cidade (o *master plan*), tal qual um foguete se descola de sua nave-mãe, é aí verificado, o que por sua vez converte o planejamento urbano da cidade em algo fictício da perspectiva universal. Logo, para as elites políticas locais, isso não significa nem uma renúncia ao projeto político-partidário, como sugerido pelos idealizadores dos condicionantes básicos para o sucesso e perenidade da “cidade competitiva”, citado no texto de Vainer (2002), ainda que a cultura político-partidário tradicional, aí, se sustente com dificuldades, em face do fechamento do processo decisório num círculo muito restrito de negociações, encapsulado, se poderia dizer, nem tampouco que este planejamento estratégico renuncie “a metas de médio e longo prazos”, típicas do planejamento público-estatal, ou seja, metas para além de uma gestão político-partidária. Pelo contrário, ele as “rouba” para si, as incorpora, dirige essas metas para o seu conjunto exclusivo de *projetos-encadeados* no tempo e no

espaço, através de um dispositivo perverso, que é o investimento paralelo e intensivo de recursos públicos em publicidade do governo (grupo político-partidário), tomando como âncora as obras que resultam dos investimentos em grandes projetos urbanísticos (revitalizações e reurbanizações e edificações), ao lado de grandes projetos viários (estradas, avenidas, pontes, quilômetros de asfaltamento). Não por acaso, tal grupo usa a cadeia estatal de rádio (Cultura FM) para um programa matinal dos governos do Estado e da Prefeitura denominado “Prestando contas”, para que assim possa fomentar *consensos* em torno das obras realizadas e legitimar investimentos em novos projetos pontuais, em detrimento de obras e serviços demandados pela sociedade civil organizada ou em protestos espontâneos que frequentemente recorrem ao fechamento de vias públicas. Neste sentido, eu diria que, no caso de Belém, os altíssimos investimentos em publicidade – com inserções frequentes na imprensa local e em revistas de circulação nacional como a *Veja* – têm a função de angariar popularidade como contra-estratégia à impopularidade decorrente do não-investimento nas demandas populares das áreas periféricas da cidade. E é nessa estratégia que o governo investe, para preservar-se no poder e dar continuidade aos seus projetos urbanísticos e viários. É emblemático do não-investimento o caso do saneamento básico, que atinge dezenas de bairros de Belém, inclusive bairros de classe média, com reclamações diversas que chegam até o Ministério Público do Estado. Em 2008, a Associação de Moradores Prejudicados pelos Alagamentos da Bacia do Una, representando vinte (20) bairros atingidos, um território equivalente a 60% da região metropolitana de Belém e um contingente aproximado de 600 mil pessoas, demandou uma Ação Civil Pública, acatada pelo Ministério Público, acionando o Estado e a Prefeitura pela *Obrigação de Fazer* os serviços de limpeza e manutenção dos canais de macrodrenagem da referida bacia. Os demandantes lembram que o maquinário necessário para a execução dos serviços de manutenção/desobstrução dos canais, galerias e barragens, avaliado em R\$ 25.261.482,66, foi adquirido pelo governo em convênio com o BID e faz parte do acervo físico e material de Belém. Passados oito anos da Ação, tanto o governo do Estado quanto a Prefeitura ainda recorrem na justiça contra a *Obrigação de fazer* que lhes é cobrada. O mesmo tipo de abandono acontece com o Projeto de Macrodrenagem e Urbanização da Bacia do Tucunduba, que teve o seu Plano de Desenvolvimento Local iniciado na segunda metade dos anos 1990 e nunca foi concluído, em que pese a inúmeras reivindicações dos moradores atingidos pelos alagamentos, a exemplo das demandas apresentadas pela Associação dos Moradores da Estrella, na “baixada” do

Marco, uma das áreas atingidas, e definida como “área de interesse social” no Plano Diretor da cidade. Se por um lado faltam recursos, projetos de obras e serviços nessas áreas e nesses bairros em sua maioria habitados por classes populares, por outro lado sobram denúncias, partindo de diferentes fontes jornalísticas, dos altos investimentos do governo do Estado em publicidade. Recentemente, valores atualizados foram publicados indicando um montante de R\$ 216 milhões gastos pelo governo do PSDB no período de 2011 a 2015. Esse valor representa mais de 8,5 vezes o custo do maquinário supra-citado, o que nos dá uma ideia do quanto custa esta estranha estratégia publicitária de “gestão & governança” da “cidade competitiva” via “planejamento estratégico”.

Se, em tese, como diz Vainer, “o projeto político-institucional [da cidade competitiva] parece ser coerente com a ideia de um projeto de cidade imposto pela crise e pelo realismo, e do qual, portanto, não há como discordar (a não ser aqueles cidadãos antipatrióticos, é óbvio!)”, o mesmo não se pode dizer quando se confronta este projeto com a realidade social das grandes cidades brasileiras, como é o caso de Belém, onde o desinvestimento público em políticas básicas resulta dos altos investimentos em projetos filiados à ideologia da cidade competitiva e à máquina publicitária que a sustenta, o que cria dificuldades crescentes para a obtenção de um *consenso passivo*, para usar uma expressão de Debord, que tal projeto requer.

A obra pública mais cara já realizada no bairro do Marco em Belém, que traz esta rubrica de *city marketing*, chama-se Hangar Centro de Convenções e Feiras da Amazônia. Além do seu custo unitário, a obra-Monumento incorpora o valor de duas outras obras geminadas, que vão melhorar e ampliar a infraestrutura de acesso ao templo de eventos & negócios: a construção e abertura da miniavenida Brigadeiro Protásio e a reforma da Avenida Duque de Caxias, com a duplicação de suas pistas e a instalação de uma rede de retransmissão elétrica de alta tensão ao longo do canteiro central. Idealizada e semi-concluída no governo do PSDB, a obra do *Hangar* foi de fato inaugurada no ano seguinte pelo governo do PT, que, não satisfeito com a monumentalidade e o custo milionário da obra recebida para inaugurar e gerir, resolveu construir o seu “puxadinho”, mesmo com as obras estruturais já concluídas a quando do recebimento, o que elevou o seu custo total de R\$ 122 milhões para R\$ 127 milhões (cf. nota 30, p.101). A obra foi financiada pelo governo do Estado. Um governo abarrotado de demandas por investimentos em serviços públicos, em especial as chamadas redes fechadas, na engenharia, e “redes invisíveis” para a classe política, o que significa que a

ausência de obras neste setor provoca grandes e recorrentes prejuízos à coletividade de moradores dos bairros que não têm como se proteger dos alagamentos e das epidemias e doenças decorrentes desse tipo de precariedade. Tal desigualdade de investimentos dos recursos públicos coloca essas obras no alvo da rejeição popular e sujeitas a denúncias de toda ordem, o que requer do governo uma reação no sentido de neutralizar esse tipo de efeito impopular. No caso do *Hangar*, o elemento neutralizador foram as *avenidas*.

Se a obra do *Hangar* tivesse sido feita isoladamente, sem os seus pilares viários, muito provavelmente arrancaria reações, críticas e protestos maiores do que a sociedade foi capaz de manifestar à época. Mas como ela veio anunciando benefícios viários e automotivos, além de ter rompido o *cinturão institucional* de Belém, e com este feito, de conotação “bandeirante”, ter posto abaixo o “mito da fronteira” fechada de Belém, seu efeito reativo na sociedade foi apaziguado pelo efeito positivo do atendimento a essas duas “demandas reprimidas”; a primeira, de motoristas e condutores da cidade que, como em São Paulo, não param de reclamar do engarrafamento no trânsito, o que não tem termos de comparação mas parece plausível no imaginário jornalístico que os incita à *cultura da reclamação* pela abertura de mais e mais avenidas, se possível, viadutos também. O que eu quero dizer com isso é que obras viárias têm o poder de silenciar protestos e revoltas contra uma obra monumental. O despropósito da ação governamental foi dissimulado pela retórica do benefício para *todos* das grandes avenidas, ou seja, o universal abstrato e, por isso mesmo falso, conseguiu driblar a revolta contra o não-investimento na limpeza e manutenção dos canais *pari passu* ao investimento na obra de luxo, e à custa de milionária publicidade em torno da obra e das novas avenidas, traduzida no objetivo de melhorar a “autoestima do paraense”, tradução tucana do patriotismo cívico sugerido nos manuais da cidade competitiva.

A propósito da dissimulação dos verdadeiros beneficiários das reformas e construção de novas avenidas, Kleiman (2001, p. 95) nos diz o seguinte: “a rede viária, por ser “aberta” – podendo em tese estender-se indefinidamente pelo continuo espacial, e ter divisibilidade –, torna mais complicada a percepção da desigualdade de sua alocação sócio-espacial – outra das marcas do processo de urbanização brasileiro, mais visível no caso das redes “fechadas” (de água e esgoto)... A evidência de que, disposta no espaço urbano, a rede viária em principio serviria a “todos”, encobre seu uso restrito, no caso brasileiro, majoritariamente pelas camadas com renda para adquirir um carro; e o fato que, em uma análise mais apurada, verifica-se sua heterogeneidade qualitativa nas

diferentes áreas das cidades brasileiras” (idem, p. 95-96). Portanto, as obras viárias têm o poder de atuar como obras legitimadoras dos grupos de poder local, pelo consenso em torno de seus supostos benefícios universais. Ao mesmo tempo em que podem neutralizar a rejeição e a crítica a obras públicas monumentais, de elevado investimento e dispendiosa manutenção.

Tomei o caso do Hangar e suas avenidas para introduzir a discussão mais específica sobre o bairro do Marco e o significado sociológico das reformas viárias e urbanísticas, das tais “reurbanizações e revitalizações”, por entender que este debate não está acontecendo entre nós cientistas sociais, mesmo depois do histórico levante de junho de 2013¹². E tais *reformas* acontecem a toda hora nas cidades brasileiras; não há uma cidade que não tenha demanda de um problema viário a resolver, desde que nosso país se tornou um imenso mercado de mercadorias automobilísticas. Para sustentar tudo isso, há uma imensa máquina publicitária que converte o artefato automóvel em espetáculo. Não há um único dia da semana em que um brasileiro não veja estampado em outdoors, jornais, televisão, revista e multimídias, a publicidade de novos modelos e marcas de automóveis. Nós temos então a onipresença deste artefato-sujeito, razão das reformas viárias no bairro do Marco, conforme será mostrado no Capítulo II.

As reformas viárias também expressam o interesse corporativo do mercado imobiliário de residências destinadas à classe média. Neste sentido, elas coincidem com um novo momento expansionista desse mercado, agora investindo em torres residenciais mais altas e mais sofisticadas, no tamanho dos imóveis e na infraestrutura de serviços oferecidos aos clientes. O primeiro momento remonta ao início dos anos 1990, quando vieram para as avenidas de perfil mais residencial e suas travessas os primeiros prédios mais modestos, de até 20 andares. Hoje, o perfil é outro, conforme pode ser acompanhado nas tabelas 1 e 2, nos Apêndices desta Introdução.

Analisando os dados da Tabela 1, o que se constata é que o crescimento das obras de construção civil foi altíssimo no período de 2005 a 2012, com taxas de aumento acima de 500% para o bairro do Marco, bem como para Belém e Região Metropolitana, no mesmo período em que houve as reformas viárias na Avenida Duque de Caxias¹³, a abertura da Avenida Brigadeiro Protásio e a construção do *Hangar*

¹² Levante que colocou a problemática do transporte público, também negligenciada pela academia, no olho do furacão.

¹³ A reforma de 2007 nesta avenida será objeto de análise no Capítulo II.

Centro de Convenções, configurando-se uma associação entre essas obras públicas conjugadas (construídas conjuntamente) e as obras da iniciativa privada, com destaque para os imóveis com mais de 1000m², quais sejam, as unidades multifamiliares ou condomínios verticais. No caso do bairro do Marco, esta tendência já vinha se manifestando nos períodos anteriores.

A Tabela 2 indica, no período estudado (2005-2012), o predomínio do início de obras sobre a conclusão e entrega de obras (edificações), no bairro do Marco. Constatase que houve quatro vezes mais concessões de Alvarás do que Habite-se. Pela pesquisa documental, foi possível identificar as avenidas e travessas que concentram tais demandas. São elas: as Travessas Angustura, Humaitá, Enéas Pinheiro, Curuzú, Barão do Triunfo e Chaco. E as Avenidas João Paulo II, Almirante Barroso e 25 de Setembro. Já o menor número de demanda foi para as Travessas Timbó, Perebebuí, Alferes Costa, Lomas Valentinas e Vileta. Por que a demanda por alvarás é menor aí? Provavelmente porque nelas há muitas residências e em lotes menores, a maioria de proprietários-moradores e não de proprietários-locatários. Na pesquisa de campo, algumas famílias com residências em lotes maiores, ou proprietárias de dois lotes contíguos, nos relataram o assédio que já sofreram por parte de construtoras/incorporadoras para vender suas casas. Esses dados não só apontam para um processo de reprodução ampliada do capital imobiliário no bairro do Marco, como também indicam uma clara concentração no *centro* do bairro, mais propriamente nas Avenidas 25 de Setembro, Almirante Barroso e João Paulo II, onde incidem os terrenos de cota mais alta, os preferidos do mercado. Essa concentração na parte mais alta (em torno da Av. Almirante Barroso) ocorre também no caso das Travessas, conforme foi constatado na pesquisa de campo. Tal preferência do mercado imobiliário verticalizado já havia sido constatada na tese de Oliveira (1992) com relação a outros bairros antigos de Belém, e a autora, inclusive, antecipava o avanço deste fenômeno nos bairros do Marco e da Pedreira¹⁴.

Não por acaso, a única avenida no bairro que não aparece no registro oficial dos Alvarás & Habite-se da Prefeitura de Belém é a Visconde de Inhaúma, não obstante a *nobreza* de seu nome. Ela é a única que se situa na cota mais baixa, na porção sudoeste do bairro, às margens de um canal – pertencente à bacia hidrográfica do Una –, lugar de moradia das classes populares; logo, como é de praxe em Belém/Brasil, não recebe

¹⁴ Oliveira, 1992, cap.VII.

investimentos públicos nem manutenção desde a construção do canal há quase duas décadas, tendo sido suas esquinas convertidas em pontos de despejo de entulho de construção e lixo doméstico produzidos no seu entorno. Essa condição de abandono por parte do poder público foi reiterada pela exclusão da via do recente *plano cicloviário* de Belém, elaborado pela Prefeitura. Ao mesmo tempo, a Prefeitura abria licitação para um projeto executivo de “Reurbanização da Avenida Romulo Maiorana”,¹⁵ avenida essa que abriga cinco torres, residenciais e de escritório, da construtora Leal Moreira & incorporadora PDG e mais uma torre da construtora Quanta. As primeiras em fase de acabamento e entrega e a última em fase inicial de venda das unidades.

Os dados apontam claramente para um movimento de convergência entre os interesses do capital financeiro-imobiliário – com a presença das construtoras e incorporadoras na apropriação dos terrenos de melhor qualidade habitativa no bairro – e o Estado-provedor de infraestrutura viária, com seus projetos de reurbanização e revitalização, no sentido de melhor atender a nova demanda gerada pelo mercado imobiliário nesses espaços. Por outro lado, constata-se a indiferença absoluta do Estado para com a avenida que demanda serviços elementares no campo da limpeza pública, drenagem e manutenção dos canais, recuperação de muretas destruídas e provimentos outros, no mesmo bairro. Dito de outra forma, pelos dados da tabela, salta aos olhos a indiferença oficial com os socialmente diferentes e a identidade do Estado com os que lhe são iguais. E isso não acontece nos rincões da periferia, longe do centro, no lugar onde nossos olhos não chegam cotidianamente, mas ali, num bairro histórico, passagem, travessia diária de muitos, a apenas seis quilômetros do centro da cidade. Reafirmando o que tantas vezes já se disse em análises sociológicas sobre processos de segregação sócio-espacial, *gentrification* e outros fenômenos sociais perversos, quando o Estado pratica o seu próprio racismo e revela sem mediações e disfarces a sua identidade de classe, atualizando a teoria marxista do Estado como aparelho a serviço da classe dominante, que alguns teóricos se apressaram de enterrar antes do tempo. A Visconde de Inhaúma tem uma porção pobre, uma porção remediada, de classe média, e uma

¹⁵ Esse é o nome oficial da 25 desde a troca de nomes em 2009. É a primeira vez que o seu nome aparece publicamente associado a um projeto da Prefeitura. O projeto, bastante ambicioso, orçado em 14 milhões (o que daria um milhão por cada quarteirão da avenida) foi por nós questionado nas redes sociais e na Justiça, por diversas razões, entre as quais o fato de incluir a construção de uma ciclovia, quando na Av. Visconde de Inhaúma há uma ciclofaixa que precisa apenas de revitalização, extensão e conexão, e que não foi contemplada no plano cicloviário. Criamos uma página Facebook para manter o público informado sobre os desdobramentos da nossa luta, e dois meses depois a Prefeitura revogou a licitação, sem data para retorno, não atendendo a nossa solicitação de Audiência Pública, o que revela o espírito “republicano” do tucanato paraense. Cf. nota 48, p. 131.

porção militarizada, de classe média itinerante da Aeronáutica. As duas últimas vão bem, elas estão na parte continental da via onde o que se tem não é mais o canal, mas uma galeria subterrânea. A primeira é que vai mal. Como ela está cercada de prédios por todos os lados, significa dizer que muito provavelmente o mercado imobiliário a tem em conta no seu planejamento estratégico privado, porque além da “boa vizinhança” da nova classe média que habita as torres recém-construídas ela tem no seu entorno uma rede muito boa de serviços, como o maior e mais moderno hospital privado de Belém, e está situada a uma quadra da Avenida Duque de Caxias, onde, como veremos no Capítulo II, os serviços se diversificaram e se especializaram. Portanto, embora o fenômeno da *gentrification* não seja o tema desta tese, tudo indica, pela teoria dos “ciclos com estágios”, de Rigol, que a Visconde-canal esteja passando por este processo, o estágio de um longo abandono para investidas rápidas e certeiras do capital imobiliário em futuro próximo.

Isto posto, gostaria de finalizar esta introdução retomando a noção de “grandes projetos urbanos” introduzida no debate por autores que operam no campo urbanístico, e assim fazer uma provocação. Por último, quero dizer algumas palavras sobre o meu método de trabalho, em especial o trabalho de campo, o que ele me proporcionou de aprendizado.

Diz Ultramari (s/d), em um de seus textos sobre os GPUs:

“Se refutáveis em princípio, pouco vale a discussão sobre os *grandes projetos urbanos*. Se corrigíveis, parece haver concordância de que devem ser pensados com transparência, evitando a clássica crítica da malversação de recursos públicos. Se corrigíveis, devem igualmente ser propostos, seguindo a visão maior da cidade, numa estratégia avançada e integradora de vários setores. *Sobra arriscar algo sobre prioridades no espaço urbano*, porém essa é arriscada demais. Se colocados frente a frente de necessidades básicas, tal qual um exercício de simples matemática social, serão sempre refutáveis, tornando desnecessária até mesmo a discussão desses projetos. Este autor propõe a continuidade da discussão”. (grifos meus)

O que fundamenta o raciocínio matemático de Ultramari nada mais é do que a teoria racionalista da sociedade que, segundo Marcuse (2001), “subordina a práxis por ela exigida à ideia da razão (*ratio*) autônoma, isto é, da faculdade humana de apreender o verdadeiro, o bom e o justo mediante o pensamento conceitual”. (...) vincula-se a “vitória da razão à possibilidade de um confronto livre e aberto dos vários

conhecimentos e pontos de vista de que deveria resultar o que é racionalmente verdadeiro e justo” (p. 57-59). Em outras palavras, “a continuidade de discussão” dos GPUs significa excluir a possibilidade histórica de negação da cidade capitalista, na medida em que exclui a verdade da cidade (as necessidades básicas reais) e por conseguinte a afirmação de uma cidade *outra*, à revelia dos produtores do consenso que legitima os processos de *gentrification* na cidade contemporânea.

Minha tese quer chamar a atenção do leitor para a *rua*, por isso mesmo é um estudo sobre *Avenidas*. É preciso que nos saibamos o essencial sobre as Avenidas, para saber melhor que *rua* nós queremos. A rua por onde o leitor anda, por onde andamos nós, mesmo que hoje não tanto como outrora. Mas a história da *rua* foi eclipsada pela história do *urbanismo viário*, que na sociedade burguesa começa tramando contra a sua existência e termina, de fato, decretando a morte da rua, a desapareição do pedestre e a sua reaparição numa resistência e sobrevivência angustiada. Depois disso, o que se tem é o eterno retorno do mesmo. O retorno do mesmo na sua fantasmagoria, para satisfazer os excessos e delírios capitalistas da classe dominante, dos quais é emblemática a *Lamborghini* em exposição numa sala inteira do escritório de Eike Batista, encravado no Jardim Botânico, *bairro nobre* da cidade do Rio de Janeiro. Cidade onde as tramas do saber técnico das engenharias criaram uma *contra-paisagem* de gigantes infraestruturas viárias suspensas, para que o artefato automotivo e todos os seus capitais associados pudessem ali se realizar, veloz, e se reproduzir às custas da beleza da paisagem natural e do sacrifício que esta metamorfose representa para os homens e para a vida.

En la actualidad todas las referencias han desaparecido: ya no atravesamos a zonzo como lo hacíamos ayer, con la seguridad de que vamos desde el centro hacia la periferia. Hubo un tiempo en que el centro era denso, y las inmediaciones eran cada vez más dispersas. En la actualidad, el centro está formado por una constelación de vacíos. (...) En todas las épocas, el andar ha producido arquitectura y paisaje, y esta práctica, casi olvidada por completo por los propios arquitectos, se ha visto reactivada por los poetas, los filósofos y los artistas, capaces de ver aquello que no existe y hacer que surga algo de ello.

Gilles A. Tiberghien

Esta citação tem o propósito de introduzir algumas palavras sobre a filosofia que subjaz a este trabalho, qual seja, a valorização do andar – em contraponto à supervalorização da máquina viária e dirigível – e a importância das *caminhadas* como método de pesquisa de campo.

A caminhada foi o principal recurso utilizado na minha pesquisa. Foi ela que permitiu a preparação do meu espírito para viver uma relação de estranhamento com o ambiente que me é familiar e abstrato ao mesmo tempo: o bairro onde moro, as quadras, as ruas por onde costumo circular, os lugares que frequento. Tive que enfrentar esse *ritual de passagem*, da condição de moradora para a de moradora-observadora sistemática num processo de auto-treinamento do olhar, de modo a mantê-lo aceso para ver o inesperado que ocorre nas regularidades que se repetem dia após dia, meses e anos – quatro anos ao todo. Tempo suficiente para se passar da contemplação e do prazer da descoberta à obsessão da busca, de flagrar uma novidade. Aí é o momento de parar. E essa é a maior dificuldade para o pesquisador-morador. É a colocação de um ponto final no trabalho de observação e começar a escrever, porque, ao contrário do pesquisador “estrangeiro”, que mora no centro e faz a sua pesquisa na periferia, como é usual nas Ciências Sociais, não é apenas o ambiente da pesquisa que está em você, é você que está no ambiente da pesquisa o tempo todo. Então, são as duas coisas juntas a lhe ocupar o pensamento. Eu nunca tinha tido essa experiência. E como toda primeira vez, tive dificuldades, que se refletem na redação da pesquisa, porque até a última hora da escrita eu estava registrando alguma coisa que se passava lá fora e que me chamava a atenção. O maior prejuízo, de uma perspectiva do trabalho acadêmico, foi não ter tido tempo de retornar às referências teóricas para um “acerto de contas” com os intérpretes da cidade brasileira, dos estudos de bairros, de rua, como gostaria de tê-lo feito. Mal tive tempo de escrever as minhas impressões e interpretações do que observei durante todos esses anos. Mas certamente o que li, mesmo sem estar referido em um pé de página, está de alguma forma traduzido na minha escrita.

Sabe-se que quanto mais nos preparamos para ver as mesmas coisas, quanto mais buscamos as regularidades sociais, mais descobrimos o imprevisto, o inusitado. E dentro do previsto, não raro há o diferente daquilo que vimos algum tempo atrás. Essa dinâmica social do cotidiano, nas suas nuances, nas coisas miúdas da vida comunitária de um determinado território circunscrito, só pode ser apreendida e compreendida nessa experiência diária de observação. Definitivamente, não há substituto para a pesquisa de campo. Por outro lado, se como diz Tiberghien, “em todas as épocas o *andar* tem produzido arquitetura e paisagem”, e embora paradoxalmente essa prática tem sido esquecida pelos próprios arquitetos [e paisagistas] para ser reativada pelos poetas, artistas e filósofos, eu diria que a *caminhada*, a partir de um certo tempo de prática

etnográfica, também me fez um pouco poeta, um pouco paisagista, um pouco filósofa e um pouco fotógrafa. Então, ela tem uma potencialidade enorme no próprio desenvolvimento da pessoa no sentido de torná-la menos ignorante em relação ao lugar onde mora e, talvez, menos indiferente ao outro, diferente de si... Me lembrei aqui da classe política e dos políticos. Embora a Câmara Municipal fique localizada exatamente no “miolo” onde mais concentraram-se as minhas observações, nunca encontrei nenhum “representante do povo” nas minhas caminhadas diárias de quatro anos – aliás, o tempo de um mandato. Não que eu conheça todos os vereadores, mas a maioria posso reconhecê-los de vista. Segundo o depoimento do seu Melo, morador da 25, os vereadores chegam e saem de carro, sem nunca serem vistos nos arredores.

A *fotografia do ambiente* foi o segundo recurso mais importante no trabalho de campo; ela funciona quase que como uma extensão do meu olhar e da fala dos meus entrevistados. Fotografei diariamente as ruas por onde andei, os seus eventos e acontecimentos, ordinários ou extraordinários. Do alto e do térreo dos edifícios. As casas, as calçadas, os canteiros centrais, as árvores e as plantas, os pedestres no trânsito, os estabelecimentos, os lixos e lixões, os canais, as demolições, as reformas viárias e suas instalações físicas, operários trabalhando e em descanso, mestres de obra, ambulantes, floristas, feirantes, serviços de lava-jato, quiosques e seus frequentadores, etc. Em muitos momentos, a câmara substituiu o caderno de campo que eu havia esquecido em casa ou de algo em que não havia tempo para anotar. O acervo é grande.

Foi através do registro fotográfico, do alto do prédio onde moro, sob dois ângulos de observação, que descobri a *mudança no padrão construtivo* dos estabelecimentos comerciais induzida pelas reformas viárias, e à qual me refiro nos capítulos.

Foi também a *fotografia feita em série* que me permitiu perceber com maior precisão a variedade *estética das grades*, com seus desenhos decorativos a expressar uma estratégia de distinção social no reforço à segurança da casa, confirmando um fenômeno observado em São Paulo por Teresa Caldeira¹⁶. As grades me chamaram a atenção sobretudo na Avenida Duque de Caxias pós-reforma, conforme será comentado no Capítulo II. Embora seja um fenômeno generalizado no bairro, independentemente

¹⁶ Cf. Caldeira, 2010.

da classe social, é nas casas de classe média que elas adquirem essa valorização estética com diferentes padrões.

A *técnica do gravador* foi fundamental no registro das entrevistas, tanto as mais longas quanto as enquetes, conversas mais curtas e informais feitas com grupo de pessoas. Foram entrevistadas quarenta e cinco pessoas, entre moradores, grupos de frequentadores de um lugar (quiosque, tacacá, ou lanchonete, em pequenas enquetes), técnicos de órgãos públicos, arquitetos, trabalhadores ambulantes, floristas de feira, lideranças comunitárias, donos de pequenos negócios nas avenidas, comerciantes, jovens brincantes de rua, etc. Dentre os moradores, priorizamos os mais antigos, tendo em vista a preocupação de trazer ao presente a memória do passado das ruas, todos eles moradores de casas térreas. Já os moradores de prédios mais antigos e mais novos, eles ficaram de fora pelo fato de não termos conseguido quebrar a barreira de controle dos condomínios.

Todas as entrevistas foram gravadas por mim e as transcrições foram compartilhadas com alguns estudantes contratados para fazê-lo. Na edição das mesmas, utilizamos os nomes próprios das pessoas e uma breve apresentação, já que elas não se opuseram a esse registro. Só excepcionalmente, omitimos a identificação pessoal como forma de preservá-las, ou colocamos o apelido por solicitação do informante. Decidimos pela *publicação na íntegra* de todas as quatorze entrevistas citadas no corpo do trabalho, para que o leitor delas disponha e possa fazer a sua própria leitura e interpretação, no conjunto ou isoladamente. Selecionamos as entrevistas por capítulo, escolhendo aquelas que julgamos mais representativas. Sempre achei um problema, mais propriamente um desperdício de trabalho do pesquisador e de difusão de informação, ter que recortar passagens e trechos de entrevista para apoiar ou corroborar um argumento teórico, deixando outros conteúdos de fora do conhecimento do leitor. O livro *Miséria do Mundo*, de Bourdieu (2005), me fez voltar a pensar no assunto e decidi adotar o método de publicação na íntegra, tanto das entrevistas quanto das enquetes. Creio que a liberdade de tomar essa decisão foi em grande medida determinada pelo fato de que, a rigor, eu não trabalhei com a forma tradicional da pesquisa paradigmática. Portanto, eu não me senti em nenhum momento pressionada a demonstrar esta ou aquela hipótese, a corroborar esta ou aquela teoria. O que por sua vez se deve ao fato de tratar-se de um tema, como já disse, não explorado nas Ciências Sociais, o que no início me levou a uma certa angústia – não ter âncoras teóricas é sempre difícil no trabalho

acadêmico – dada pelo sentimento de desamparo teórico que nos acomete¹⁷. Neste sentido, me coloquei na perspectiva de uma *recepção livre dos fatos e acontecimentos*, tal como eles se apresentavam no cotidiano do ambiente observado, diferente daquela perspectiva fortemente induzida pela necessidade de demonstração e comprovação de hipóteses de trabalho definidas a priori. Então, tudo que eu achava que tinha a ver, que tinha relação com as intervenções urbanísticas no bairro, com as reformas viárias, suas incidências e reincidências, seja como condicionante, determinante ou efeito de suas realizações, eu registrava e analisava; também registrava o ambiente social onde estas reformas incidiam ou poderiam vir a incidir, no caso das *reformas inacabadas* (caso da 25 de Setembro) e o que elas implicariam de negativo para os moradores, o bairro, a cidade. No caso da 25, nós levamos essa questão das *implicações negativas* às últimas consequências, organizando, quando a pesquisa de campo já havia sido concluída, um movimento na forma de um *Coletivo*, no sentido de impedir mais uma reforma à revelia dos moradores. A Prefeitura recuou no seu projeto de reurbanização da via. Preferiu retirar o projeto da agenda de obras (de 2015), mesmo em fase de licitação, a ter que discuti-lo com os moradores em Audiência Pública. Essa *tática do recuo* revelou o quanto as nossas interpretações estavam corretas acerca do caráter autoritário do governo na imposição das suas intervenções.

Para esta Introdução, selecionamos três entrevistas, a saber: do seu Costa, pequeno empresário do setor de serviços na Av. 25 de Setembro; seu Melo, um dos mais antigos moradores, e um técnico da Secretaria de Economia. A entrevista do seu Costa é interessante por trazer à tona uma das principais descobertas da pesquisa: a condição de *travessia* do bairro do Marco, lugar de passagem da Belém Velha para a Belém Nova e municípios vizinhos. Ela nos informa como um empresário constrói o seu negócio a partir desta *percepção espacial* da economia de serviços. Sua entrevista também é reveladora sobre o problema do tráfego na cidade, ao revelar que se viu obrigado a mudar de sua casa própria para poder ficar mais próximo do lugar de trabalho. Uma revelação surpreendente, pela proximidade entre o bairro do Marco e o município vizinho de Ananindeua (onde comprou sua casa) e por sabermos que esse movimento é compreensível em grandes metrópoles, mas impensável para uma cidade

¹⁷ Lembro-me de certa noite em que, angustiada com o tempo que transcorria, liguei para a Maura Vêras, que ocupou a difícil função de me orientar, confessando-lhe que eu já tinha lido muita coisa, mas não conseguia encontrar um eixo teórico-conceitual que desse rumo à pesquisa; eu me sentia vagando em teorias diversas, como que perdida num labirinto. Então ela me disse: “vai pra campo!” E eu fui. Foi o que fiz.

com uma população sete vezes menor que a do Rio de Janeiro. Não por acaso, seu Costa é maranhense, população que tem uma história de migração intensa para o Pará. Justamente em busca de trabalho e moradia. Moradia que depois de tê-la conquistado, teve de abrir mão de nela viver por razões que escapam a seu controle e para garantir a segurança do negócio no qual investiu e que deu certo.

O segundo depoimento, do seu Melo, traz ao presente uma história de desavenças entre vizinhos, e entre moradores e meninos jogadores de bola na rua, e dos “métodos” para afastá-los. Também é um depoimento que revela uma 25 de Setembro do tempo das festas e brincadeiras de rua e da disposição dos moradores em preservá-la com esse perfil de “rua de lazer”. Por último, a entrevista do técnico da SECON deixa claro as *zonas cinzas* que permeiam as relações entre o Estado fiscalizador e os trabalhadores ambulantes, os “informais”, e, em especial, os não-reconhecidos oficialmente, como os *lava-jatos* instalados nas calçadas e no canteiro central da Avenida 25 de Setembro e no bairro do Marco. Além da pesquisa de campo e dos métodos já referidos, o trabalho de produção de informações envolveu também a pesquisa documental e institucional. A pesquisa documental foi constituída de levantamento de informações e documentos em jornais, revistas semanais e de atualidades, revistas de moda, leitura de *blogs* e *sites*. Também recolhi muita informação de programas de televisão e da rádio local, inclusive gravando e transcrevendo aqueles que poderiam ser úteis na minha compreensão do universo discursivo e midiático envolvendo a cultura do urbanismo, paisagismo, trânsito, ciclismo e mobilidade urbana em geral. Foi nesse tipo de pesquisa que pude perceber a ressonância nacional da onda atual de glamourização da bicicleta como meio de transporte “alternativo, saudável e sustentável” e todos os negócios que giram em torno do novo veículo, que faz o seu ritual de passagem de veículo de pobre para veículo de classe média, ou seja, de bicicleta para *bike*, tão bem expresso nesta peça publicitária: “*pedalar nunca foi tão cool...*”, talvez porque *bike* combine melhor com *city*, ou mais precisamente com *city marketing*.

A maior dificuldade que tive foi com a pesquisa institucional, ou mais precisamente, com a pesquisa junto aos órgãos da administração direta da Prefeitura. Se na pesquisa de campo eu já havia desistido de entrevistas programadas sobre o perfil sócio-econômico de moradores, por ter constatado que a rubrica “rendimentos & salários” tem o atributo de um segredo de Estado para a classe média, portanto, inútil

tentar obter essa informação, qualquer que seja o argumento acadêmico ou científico, com o Estado não foi diferente. As instituições se mostram igualmente reticentes no fornecimento de informações e acesso a documentos públicos envolvendo orçamentos, despesas, gastos, investimentos, mesmo quando lembradas de que vigora no país uma lei que garante a qualquer cidadão o direito à informação em no prazo máximo de vinte dias¹⁸.

Por fim, uma constatação de natureza epistemológica. As *ruas e seus personagens* humanos e não-humanos (aqui me reporto invariavelmente às árvores) se movem bastante no intervalo de tempo de uma pesquisa, em que pese a aparente imobilidade, monotonia e repetição do cotidiano familiar numa rua, quadra ou bairro. A minha percepção – ameríndia e poética – dos não-humanos como sujeitos potencializou de uma forma muito intensa o meu “olhar acadêmico” no trabalho de campo, de modo que a paisagem, em suas dimensões social e simbólica, ganhou uma presença que não teria aflorado se eu estivesse presa a uma epistemologia mais convencional. Me senti bastante motivada e à vontade para escrever sobre essa dimensão do ambiente, e creio que o fiz da melhor maneira no Capítulo III. De minha parte, eu também mudei com essa pesquisa. Se, por um lado, a revisão da proposta inicial de pesquisa me deixou ainda a sensação de um conhecimento impressionista sobre determinados aspectos da vida social, por outro lado, a ampliação do universo de observação e análise e, por conseguinte, da pesquisa de campo e documental (incorporando outras vias, atores, histórias, fatos e experiências) me trouxe mais segurança analítica no esforço de estabelecer relações de sentido no micro espaço social observado¹⁹, compreendê-las e traduzi-las na escrita. Relações de sentido entre acontecimentos que à primeira vista pareciam desconectados e que no decurso do tempo se mostraram significativos para a construção dos principais argumentos da tese.

¹⁸ Demoram meses para responder, mesmo quando acionados formalmente a partir de uma instituição acadêmica de prestígio e com objetivos de pesquisa claramente definidos. Esse foi o maior obstáculo que enfrentei na pesquisa: a dificuldade de acesso a documentos oficiais da Prefeitura de Belém, a desconfiança quanto ao destino das informações e a consequente vigilância e controle, o atraso nas respostas aos ofícios endereçados, e a necessidade de sucessivas ligações telefônicas, o fornecimento de dados incompletos comprometendo séries históricas, a transferência da obrigação de resposta para outro órgão e até mesmo para empresas privadas que prestam serviços à Prefeitura, bibliotecas setoriais fechadas e outras desativadas, arquivo público fechado para reforma, etc.

¹⁹ Como o Capítulo III foi redigido quando a pesquisa (projeto inicial) ainda era circunscrita à Avenida 25 de Setembro, lá são apresentadas as minhas motivações (“justificativa”) e uma primeira forma da problematização (“interrogações”), de modo que o texto poderá às vezes parecer repetido ou deslocado, com a sua transferência para o final.

APÊNDICES E ANEXO DA INTRODUÇÃO

Apêndices A: Tabelas 1-2

Anexo: Figura 1

Apêndice B: Figura 2

Tabela 1. Quantitativo de Anotações de Responsabilidade Técnica-ARTs²⁰ elaboradas por profissionais na área de Engenharia Civil em Belém e no Marco, no período 1993-2012.

OBS - 1993-1996: gov. Hélio Gueiros. 1997-2004: gov. Edmilson Rodrigues. 2005-2012: gov. Duciomar Costa.

Tabela 1.1 Total de ARTs no bairro do Marco

Ano	Total	Ano	Total	Ano	Total
-	-	1997	70	2005	50
-	-	1998	60	2006	63
-	-	1999	48	2007	78
-	-	2000	61	2008	89
1993	19	2001	90	2009	113
1994	79	2002	99	2010	148
1995	62	2003	105	2011	264
1996	79	2004	59	2012	327
Variação no período: + 315 %		Variação no período: - 15 %		Variação no período: + 554 %	

Fonte: Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Pará-CREA-PA. Fev. 2015.

Tabela 1.2 Total de ARTs na cidade de Belém

Ano	Total	Ano	Total	Ano	Total
-	-	1997	1037	2005	547
-	-	1998	902	2006	823
-	-	1999	1102	2007	962
-	-	2000	1031	2008	1446
1993	450	2001	1531	2009	1770
1994	1921	2002	1607	2010	2053
1995	1359	2003	1522	2011	3858
1996	1197	2004	1293	2012	4174
Variação no período: + 166 %		Variação no período: + 24 %		Variação no período: + 663 %	

Fonte: Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Pará-CREA-PA. Fev. 2015.

²⁰ A Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) é o instrumento através do qual o profissional habilitado junto ao CREA registra as atividades técnicas solicitadas através de contratos (escritos ou verbais) para as quais o mesmo foi contratado. A ART define, para efeitos legais, o(s) responsável(is) técnico(s) pela execução de obras/serviços. A série anual das ARTs começou a ser produzida em 1993, de acordo com o CREA.

Tabela 1.3 Total de ARTs na Região Metropolitana de Belém

Ano	Total	Ano	Total	Ano	Total
-	-	1997	1119	2005	841
-	-	1998	1027	2006	1451
-	-	1999	1193	2007	1517
-	-	2000	1183	2008	2057
1993	477	2001	1716	2009	2333
1994	2061	2002	1901	2010	2779
1995	1486	2003	1966	2011	4774
1996	1322	2004	1586	2012	5555
Variação no período: + 177 %		Variação no período: + 41 %		Variação no período: + 560 %	

Fonte: Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Pará-CREA-PA. Fev. 2015.

Tabela 1.4 Total de ARTs no bairro do Marco por m²: menor que 200 m²

Ano	Total	Ano	Total	Ano	Total
-	-	1997	49	2005	20
-	-	1998	39	2006	20
-	-	1999	29	2007	33
-	-	2000	33	2008	30
1993	13	2001	50	2009	50
1994	56	2002	47	2010	63
1995	33	2003	51	2011	101
1996	52	2004	25	2012	148
Variação no período: + 300 %		Variação no período: - 48 %		Variação no período: + 640 %	

Fonte: Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Pará-CREA-PA. Fev. 2015.

Tabela 1.5 Total de ARTs no bairro do Marco por m²: entre 200 e 1000 m²

Ano	Total	Ano	Total	Ano	Total
-	-	1997	20	2005	22
-	-	1998	15	2006	29
-	-	1999	19	2007	33
-	-	2000	25	2008	38
1993	6	2001	38	2009	44
1994	22	2002	44	2010	55
1995	29	2003	42	2011	121
1996	24	2004	26	2012	110
Variação no período: + 300 %		Variação no período: + 30 %		Variação no período: + 400 %	

Fonte: Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Pará–CREA-PA. Fev. 2015.

Tabela 1.6 Total de ARTs no bairro do Marco por m²: maior que 1000 m²

Ano	Total	Ano	Total	Ano	Total
-	-	1997	1	2005	8
-	-	1998	6	2006	14
-	-	1999	0	2007	12
-	-	2000	3	2008	21
1993	0	2001	2	2009	19
1994	1	2002	8	2010	30
1995	0	2003	12	2011	42
1996	3	2004	8	2012	69
Variação no período: + 200 %		Variação no período: + 700 %		Variação no período: + 762 %	

Fonte: Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Pará–CREA-PA. Fev. 2015.

Tabela 2. Concessão de Alvarás e Habite-se no bairro do Marco, por via, para habitações multifamiliares, imóveis comerciais e institucionais, no período 2005-2012 (gov. Duciomar Costa).

VIA	ALVARÁ	RENOVAÇÃO DE ALVARÁ	HABITE-SE
Av. 25 de Setembro	6	1	1
Av. Duque de Caxias	2	0	1
Av. Almirante Barroso	6	3	0
Av. João Paulo II (6)	6	0	1
Tv. Antônio Baena (5)	0	1	0
Tv. Curuzu	6	0	1
Tv. Chaco (4)	4	0	1
Tv. Humaitá	6	1	2
Tv. Vileta	1	1	1
Tv. Timbó	3	0	1
Tv. Barão do Triunfo (1)	5	2	5
Tv. Angustura (2)	7	0	1
Tv. Lomas Valentinas	2	1	0
Tv. Enéas Pinheiro (3)	6	2	1
Tv. Alferes Costa	2	0	0
Tv. Perebebuí	2	0	0
TOTAL	64	12	16

Fonte: Secretaria Municipal de Urbanismo-SEURB/Prefeitura de Belém (2014).

- (1) 1 Renovação de Alvará e 2 Habite-se concedidos em 2013 e 2014, referentes a imóveis iniciados no período anterior.
 (2) 1 Alvará concedido em 2013, referente a imóvel iniciado no período anterior.
 (3) 1 Habite-se concedido em 2014, idem.
 (4) 1 Alvará concedido em 2013, idem.
 (5) 1 Renovação de Alvará concedida em 2013, idem.
 (6) 1 Alvará concedido em 2013, idem.



Fig. 1. Etapas da gentrificação de um bairro. Fonte: brasildesenvolvimento/googlegroups.com (abril 2014).



Fig. 2. A rede de articulação viária das 3 funções automotivas no Marco contemporâneo: a Duque vende, a Visconde conserta e a 25 lava (jato)!

CAPÍTULO I. BAIRRO DO MARCO: PLANOS, VIVÊNCIAS E ESPECULAÇÕES.

1.1 O Marco da Légua como expressão do pensamento urbanístico no Norte.

A história do bairro do Marco ainda não foi objeto da historiografia local. Não temos livros nem teses sobre sua gênese e seu desenvolvimento, em que pese o centenário de registro oficial do traçado de suas travessas e avenidas. Temos fontes históricas, nas quais a criação do bairro aparece como objeto do discurso oficial, e trabalhos dedicados aos planos urbanísticos do século XIX e início do século XX. A dissertação de Cristovão Duarte (1997) é uma das raras referências para construir essa memória. Portanto, o que é apresentado neste capítulo é o registro desses discursos oficiais, mais a importante contribuição trazida por Duarte, acrescida da memória dos moradores mais antigos, ou melhor dizendo, de um olhar das gerações dos anos 1920, 30 e 40 que nasceram no bairro ou para ele vieram ainda na infância ou na adolescência e dele fizeram sua morada até hoje.

Duarte analisa o *plano urbanístico* (1883-1886) do engenheiro Manoel Odorico Nina Ribeiro, que contém o traçado original do Marco e antecedeu a *ação urbanística* (1897-1911) do Intendente Antonio Lemos, implementadora do plano. Foi precisamente nessa faixa temporal, que engloba Lemos e Nina Ribeiro, que o imaginário e o discurso do urbanismo modernizador avultaram em Belém: de 1883, quando iniciou-se a elaboração do plano e foram inaugurados a Estrada de Ferro e o Bosque Municipal (principais obras do nascente bairro), até 1911, quando Lemos renuncia. Já 1912 marca o “início do fim” do ciclo da economia do látex na Amazônia (plano de fundo econômico/cultural/ideológico da elaboração e execução do plano), pois naquele ano, precisamente, despencaram as ações da borracha brasileira na Bolsa de Londres.

Teremos, portanto, três ordens de discurso: o oficial, do Intendente Lemos, a interpretação crítica de Duarte (a historiografia só se preocupou com Antônio Lemos, não deu a devida importância ao seu antecessor) e a narrativa dos moradores.

Ao final do capítulo, apresentamos um quadro sintético dos eventos que marcaram a gênese e o desenvolvimento do bairro e das avenidas cujas intervenções viárias mais recentes são objeto de análise deste trabalho, além do registro da crescente presença das instituições público-estatais, sobretudo ao longo da primeira avenida

inaugurada em substituição à estrada de ferro, a Avenida Almirante Barroso, onde se instalaram importantes órgãos público-federais; e também no conhecido quarteirão institucional do bairro, na Travessa do Chaco, entre as Avenidas 25 de Setembro e Almirante Barroso, onde se instalaram várias secretarias do governo estadual, além da Fundação de Telecomunicações do Pará–FUNTELPA, a Imprensa Oficial do Estado e a Câmara Municipal de Belém.

1.1.1 Antecedentes: sucessivas demarcações da primeira légua patrimonial e expansão da cidade pelo eixo “Estrada do Utinga”.

Em 29 de março de 1628, a Câmara Municipal de Belém toma posse da sua primeira “*légua de terra*”, concedida por Carta de Doação e Sesmaria pelo Governador e Capitão-General do Estado do Maranhão e Grão-Pará, Francisco Coelho de Carvalho, em nome de Sua Majestade o Rei de Portugal. A área abarcava todas as terras compreendidas no raio de 1 légua (aproximadamente 6.600 metros) a partir do Forte do Presépio – hoje Forte do Castelo, no bairro da Cidade Velha. Lavrado o auto de posse, tomou-se as providências para a primeira demarcação.

Em 20 de agosto de 1703, “por estarem extinctos os marcos que antigamente se tinham posto e dividiam a dita légua de terra” (conforme o auto), procedeu-se a uma nova medição e demarcação da primeira légua. Fincou-se então um *marco* de madeira “na Estrada Real que vai para o Utinga”. Esse caminho depois passou a chamar-se Estrada de Bragança, a seguir Avenida Tito Franco, e hoje Avenida Almirante Barroso. (Duarte 1997, p. 56-57; Cruz 1970, p. 91)

No final do século XVIII, inicia-se o processo de expansão do primitivo núcleo urbano (Cidade Velha e Campina). Um dos principais eixos deste movimento é precisamente a Estrada do Utinga, que segue rigorosamente o traçado da “cumeada topográfica” (cota mais elevada) do sítio de Belém e hoje corresponde às avenidas Nazaré, Magalhães Barata e Almirante Barroso. Esses eixos de penetração vão dar origem a uma área de ocupação “*dispersa e suburbana, caracterizada principalmente pelo aparecimento de casas amplas e isoladas, chamadas rocinhas, funcionando como segunda habitação, casas de fim-de-semana*” e área de cultivo (Duarte 1997, p. 12).

Em 1861, o agrimensor José Ó de Almeida é designado para realizar nova demarcação.

1.1.2 O Plano Urbanístico de Nina Ribeiro (1883-1886)

Incumbido pela Câmara Municipal (vereação de 1883-86) de realizar o mesmo trabalho de levantamento e demarcação da primeira légua patrimonial, o engenheiro Manoel Odorico Nina Ribeiro vai produzir uma Planta de Belém na qual, além de fazer o levantamento do patrimônio e definir os limites territoriais do município¹, ele projeta a ocupação de toda a área livre entre o núcleo urbano existente e os limites da primeira légua, através da ampliação da malha viária, ou seja, “projeta a futura expansão da cidade”, de acordo com Duarte (1997, p. 57-58):

“Com amplas avenidas que atingem 44 metros de largura e travessas com 22 metros, o plano prevê a ocupação integral da primeira légua patrimonial da cidade (...). Apenas as áreas de baixadas, sujeitas a alagamento e correspondendo a aproximadamente 30% da área total, foram poupadas”². (Duarte 1997, p.14)

A estrada de ferro Belém-Bragança, incorporada na Planta de Nina Ribeiro, e cujo traçado coincidia com a Estrada de Bragança (antiga Estrada do Utinga), foi inaugurada em 24 de junho de 1883. Duarte sugere que este acontecimento pode ter sido determinante na elaboração do plano de expansão urbana do engenheiro:

“Considerando-se a presença da linha férrea (marco físico e simbólico de grande relevância, atraindo investimentos e a atenção da administração municipal)³, pode-se conjecturar sobre a probabilidade de que o desenvolvimento da malha viária neste trecho

¹ “Se, como indicam os fatos, as tentativas anteriores figuraram como provisórias ou pouco satisfatórias, o trabalho realizado por Nina Ribeiro resolveu a questão de modo definitivo” (Duarte 1997, p. 57).

² “Ao encontrar essas áreas, os arruamentos estancavam como que à espera de aterros futuros que permitissem o seu prosseguimento. Infelizmente os aterros nunca foram executados e as áreas de baixada deram origem a uma ocupação informal pela população de baixa renda, como consequência do déficit habitacional verificado nas cidades brasileiras ao longo das últimas décadas”, observa o autor (idem, p.14).

³ “A preocupação crescente com o abastecimento da capital de todo tipo de produto, principalmente gêneros alimentícios, devido à grande distância que separava Belém dos centros de abastecimento, interligada apenas por via marítimo-fluvial, foi determinante para a criação da Estrada de Ferro de Bragança” (Siqueira 2008, p. 147). O poder público, na década de 1870, já planejava interligar por via férrea a capital e a cidade litorânea de Bragança, atravessando “uma área de 12.317 km², mais tarde conhecida como Zona Bragantina, toda ela colonizada com o objetivo de abastecer Belém com seus produtos” (idem, p. 148). Eram demandas advindas do crescimento exponencial da cidade durante o “ciclo econômico da borracha” (final do século XIX, início do XX). A estrada de ferro começou a funcionar de fato em 1884 e se manteve por oitenta anos, entre altos e baixos, até ser extinta em 1964 para dar lugar ao sistema de transporte rodoviário.

tenha sido o ponto de partida para a configuração do plano de expansão proposto”. (Duarte 1997, p. 59-60)

Observamos que, na Planta de Nina Ribeiro [*Fig. 1 e 2*], o trecho da malha viária projetada em torno da estrada de ferro é constituído por 4 *Estradas* e 15 *Travessas*; todas elas receberam nomes referentes à Guerra do Paraguai (1864-1870): Estradas do Conde d’Eu, do Duque de Caxias, do Visconde de Inhaúma e do Marquez de Herval (paralelas à Estrada de Bragança e orientadas no sentido nordeste-sudeste); Travessas Jutahy, Mercedes, Riachuelo, Curuzú, Chaco, Humaitá, Villeta, Timbó, Mariz e Barros, Maurity, Barão do Triunpho, Angostura, Lomas Valentinas, Itororó e Piribebuhy.

Ainda de acordo com Duarte (idem p. 59), este mesmo trecho de malha viária projetada – futuro “subúrbio do Marco da Légua” e atual bairro do Marco (e parte do bairro da Pedreira):

1. possui como reta geradora (“geratriz geométrica do traçado”) a Estrada de Bragança, alçada à “Estrada de Ferro de Bragança”. Nota-se que, desde a sua antiga denominação de Estrada do Utinga, este é o principal eixo terrestre de comunicação entre a capital do Pará e o interior do Estado, entre Belém e seu *exterior*, o principal eixo terrestre de escoamentos, de entrada e saída do município – é a reta feita para cruzar e atravessar (para “ignorar”) a fronteira da primeira légua; é a reta, por excelência, dos fluxos viários – rodoviários, ciclovitários, ferroviários – entre o dentro e o fora. Ademais, seu traçado indica a zona topográfica de maior elevação no sítio de Belém – a mais valorizada.
2. apresenta uma estrutura ortogonal homogênea (grelha) de caráter monumental: todas as quadras medem 125 x 250 metros e são formadas por vias que atingem larguras de 22 e 44 metros. O plano de Nina Ribeiro, segundo Duarte, introduz um novo modelo de cidade, a cidade moderna por excelência, na medida em que introduz uma nova escala urbana que tem na expansão urbana, na mobilidade viária e no higienismo a sua justificativa:

“O extraordinário crescimento populacional das cidades no século XIX, gerando riscos de doenças e incêndios, fez germinar uma nova consciência urbana ligada às questões ambientais. Visando mitigar os impactos negativos das elevadas taxas de densidade urbana, foram introduzidas nas cidades medidas saneadoras, incluindo-se a demanda por espaços abertos e arborizados e ruas cada vez mais largas. Também a facilidade de locomoção e a aceleração do movimento, representadas

pela introdução dos veículos motorizados, influenciaram no superdimensionamento das vias e do espaço público, acarretando uma mudança na escala de convivência urbana (...). As cidades planejadas em grelha apresentam as quadras regulares, como decorrência do cruzamento ortogonal de vias paralelas. Como consequência, a grelha permite um grau máximo de acessibilidade e permeabilidade ao deslocamento de pessoas e bens ao longo da malha urbana, reduzindo as distâncias e otimizando a circulação (...). Utilizando a grelha como princípio projetual e dele apropriando todas as vantagens intrínsecas já assinaladas, como a acessibilidade, a legibilidade e a economia de meios, o plano de expansão de Belém propõe uma nova escala urbana visando, basicamente, compatibilizar a rede viária aos fluxos cada vez mais rápidos e intensos do tráfego motorizado, redimensionar os espaços públicos em função do crescimento da população, criar alternativas de expansão urbana dissolvendo a excessiva concentração das habitações e garantir a ventilação e insolação da cidade ampliando a caixa das vias e multiplicando as áreas verdes”⁴. (Duarte 1997, p. 21-22, 29, 35)

3. receberá tratamento preferencial por parte do Intendente Antonio Lemos:

“De fato, a implantação deste trecho do plano constituirá uma das prioridades da administração municipal nos anos que se seguiram [gestão Lemos], devendo-se ressaltar que aqui, mais do que em qualquer outra área da expansão proposta, o plano de Nina Ribeiro foi rigorosamente seguido”. (Duarte 1997, p. 59-60)

1.1.3 O Marco no ideário do Intendente Lemos (1897-1911).

O Intendente Antônio José de Lemos governou Belém de 15/11/1897 a 12/06/1911, no apogeu do ciclo econômico da borracha, e foi quem de fato “se apoderou” do plano urbanístico de Nina Ribeiro e o implementou, remodelando e ampliando a cidade a partir das suas diretrizes.

“Em que pese ter elegido como prioridade política preponderante de seu governo a implantação do plano urbanístico elaborado desde 1883-1886 pelo engenheiro Nina Ribeiro, para a qual grande parte dos recursos disponíveis foram canalizados, Lemos jamais fez publicar qualquer referência à existência de um plano global de cidade realizado antes de sua administração. Ele não apenas assumiu por inteiro a concepção urbanística do plano elaborado por Nina Ribeiro, como também pretendeu associá-la à já extensa lista de realizações contabilizadas por sua administração. De fato, transcorridas duas décadas da elaboração do plano urbanístico de 1883-86 e apenas três anos após a aposentadoria do seu autor, Lemos solicita ao desenhista municipal José Sidrim a

⁴ Ainda em 1883, foi criado – às margens da Estrada de Bragança, quase no limite da primeira légua – o Bosque Municipal, que figura na Planta de Belém de 1883-86 ao lado de outras áreas verdes distribuídas pela malha urbana: oito praças e um segundo bosque, todos de grande porte, que nunca foram implementados.

elaboração de uma planta geral da cidade de Belém. A planta, publicada no relatório da Intendência Municipal de 1905 (*O Município de Belém, 1905*), sem qualquer menção de crédito ao projeto original, consistiu na reafirmação integral dos pressupostos fundamentais do plano anterior, limitando-se a pequenas retificações no traçado (...). Nota-se que a planta [Fig. 5 e 6] não se restringe ao levantamento, com seria razoável admitir, das realizações do governo Lemos, ou mesmo do estado em que se encontrava a cidade naquele momento. Trata-se ainda de um projeto, contendo não apenas a malha urbana já implantada até aquele momento como também (tal como no projeto de Nina Ribeiro) toda a área projetada para a ocupação da primeira légua patrimonial, incluindo aquelas que não chegaram a ser implantadas (...). Se o projeto de expansão de Nina Ribeiro representou uma concepção urbanística avançada e transformadora, a administração municipal de Antonio Lemos representou a força efetivamente realizadora da urbanização da Belém moderna”. (Duarte 1997, p. 72 e 79)

É no trecho a seguir que Antonio Lemos nos revela a sua visão maior de cidade moderna, o seu sonho estético-amoroso de uma Belém nova, rejuvenescida e saudável:

“Cidade nova, Belém exige cada dia uma ampla serie de trabalhos, cuja realização, tendente ao seu progresso e maior belleza, é um dos escopos de meu governo. Dotado de uma orientação profundamente moderna, sob o ponto de vista da esthetica urbana, sinto-me escravizado pelo pensamento – que digo? – pela necessidade de imprimir a todos os ângulos d’esta cidade querida os mais formosos aspectos: ao seu subsolo, uma rede geral de exgôttos; à sua superfície, edifícios elegantes e apropriados a seus fins, vastas praças umbrosas e ruas e avenidas largamente varridas de ar e luz, calçadas com esmero, orladas de copadas arvores, d’onde o oxygenio se exhale em ondas reconfortantes para o interior dos prédios. Attendo assim à dupla exigência do embelezamento da capital e dos seus interesses de hygiene”. (*O Município de Belém, 1904*, p. 167)

Nos sete relatórios publicados pela Intendência Municipal, denominados *O Município de Belém* e cobrindo o período de 1897 a 1908, Antonio Lemos não se cansa de manifestar seu entusiasmo cada vez que se refere ao “bello subúrbio do Marco da Légua”⁵, à sua “elegante prosperidade”, e é sempre enfático ao adjetivá-lo: *bonito, sadio e refrigerante; aprazível; futuroso; próspero e saudável; formoso; sadio (arrabalde); alto e secco; salubre e pittoresco; excellente e vasto (bairro); pittoresco e salubérrimo*. Ademais, o Marco foi o único bairro de Belém a merecer um capítulo à parte, nos três primeiros relatórios.

Já no primeiríssimo volume, o Intendente expõe claramente os motivos de tal preferência:

“(...) estou convencido de que o sadio arrabalde será, no futuro, um dos bairros mais bonitos e elegantes de Belém. É evidente a tendência da expansão urbana para aquella

⁵ A passagem de “Marco da Légua” para “Marco”, e de “subúrbio” para “bairro”, pode ser notada no próprio discurso de Lemos, ao longo dos relatórios.

ponto. Apertada entre o litoral, de um lado e os terrenos alagados da parte oriental, entre os limites urbanos e o rio Guamá, esta cidade só tem como desafogo o Marco da Legua, sitio alto e secco, dotado de terreno arenoso e em declive, com um perfeito systema de drenagem natural. Todo rodeado de mattas, o referido subúrbio possui hoje bellas avenidas, onde o ar circula com liberdade, formando-se d'este conjuncto as mais apreciáveis condições de salubridade”. (*O Município de Belém, 1897-1902*, p. 294)

Nota-se, neste trecho, como a situação topográfica do bairro (“alto”) é exaltada e imediatamente interpretada em termos de conforto e salubridade: sadio, seco, varrido pelos ventos... E como esta condição privilegiada do Marco da Légua faz dele o destino certo e *único* para o “*desafogo*” da cidade, “*apertada entre o litoral e os terrenos alagados*” (os “terrenos baixos” da Planta de Nina Ribeiro). No mesmo volume (p. 171), Lemos já havia enaltecido “*esse bonito, sadio e refrigerante subúrbio do Marco da Légua, que não me cançarei de preconisar perante o esclarecido Conselho [Municipal], pois para aquelle ponto a cidade terá forçosamente de se expandir*”.

Para o Intendente, os principais “elementos de progresso” capazes de impulsionar o Marco da Légua, em termos de urbanismo, são:

- a existência do “bello Bosque Municipal” (originalmente, uma área de floresta nos arredores de Belém), que tanto “*concorre para o desenvolvimento do Marco da Legua, attrahindo para lá, constantemente, elevado numero de passeantes*” (*O Município de Belém, 1904*, p. 292). Por isso mereceu uma ampla reforma, durante a qual permaneceu fechado por vários meses, até ser reaberto em 17 de dezembro de 1905, com novo nome: Bosque Rodrigues Alves. O projeto de Lemos para o Bosque, exposto no relatório de 1897-1902 (p. 192-197), previa a construção de cabanas, pontes, ruínas, lagos, cascatas e riachos artificiais (à moda dos jardins franceses), “*um passadiço assente sobre montículos de pedra em desordenada arte*”, “*seis pontes, diferentes em formas e construção, rigorosamente em estylo, como o romano, o rocócó, o rustico, o japonez e o chinez*”, e “*uma grande gruta, que mais poderosamente fizesse avultar o encanto rustico do recinto*”.
- “*a estrada que liga a cidade ao Bosque*”, ou seja, a Estrada de Bragança, que será renomeada “Avenida Tito Franco” em 3 de março de 1899 e também será objeto de uma reforma geral, condizente com a renomeação.

- a implantação da ferrovia estadual para o Pinheiro (distrito de Belém, atual Icoaraci), projeto pelo qual ansiava o Intendente: “*A linha férrea de Belém ao Pinheiro, ramal da Estrada de Ferro de Bragança, terá decerto uma estação no Marco da Legua e o seu tráfego, consoante o plano do illustre Governador do Estado, será bastante considerável*” (*O Município de Belém*, 1904, p. 293). A ferrovia “ramal do Pinheiro” foi de fato construída pelo governo estadual, sendo inaugurada em 7 de janeiro de 1906, mas sem a sonhada estação do Marco da Légua. A estação ferroviária mais próxima era a de São Braz, que foi demolida em agosto de 1968 e substituída pelo Terminal Rodoviário Eng. Hildegardo Nunes⁶.
- a substituição da tração animal pela tração elétrica no sistema de transporte por bondes sobre trilhos, que funcionava nos principais eixos viários da capital, inclusive a Av. Tito Franco, no Marco da Légua. O antigo sistema não era “*à altura da elegante prosperidade do bello subúrbio*” (*O Município de Belém*, 1897-1902, p. 297) e era alvo de constantes queixas por parte de Lemos (a baixa qualidade do serviço e as poucas viagens ofertadas não atendiam a demanda crescente por transporte coletivo *de qualidade* naquele bairro), e finalmente foi substituído em 1907. Desfecho, disse Lemos, que seria “*o remate condigno dos grandes melhoramentos por mim realizados no Marco da Legua*” (*O Município de Belém*, 1903, p. 335). Em 15 de agosto daquele ano, foi inaugurada em Belém a primeira linha de *tramways* elétricos (operada pela *Pará Electric*), e no dia 1º de dezembro, foi entregue ao público o novo serviço na linha do Marco da Légua. Assim festejou o Intendente a mudança de sistema: “*(...) a nossa Capital, dotada enfim d’um optimo serviço de viação moderna, terá para sempre enterrado a velharia, obsoleta e ridícula, que era um modelo singular de rotina em meio à prosperidade circumdante e que se chamava Companhia Urbana [responsável pelo sistema de tração animal]*” (*O Município de Belém*, 1907, p. 145)

No seu primeiro relatório, Antonio Lemos já havia mostrado especial interesse pelo Bosque e pela Avenida, e realçado o elo (“logístico”) entre os dois:

“A criação d’este logradouro publico [o Bosque Municipal] foi devida a proposta do presidente da Camara Municipal, sr. João Diogo Clemente Malcher, em sessão de 25 de

⁶ Cf. Lúcio Flávio Pinto, “A estação posta abaixo”. *Jornal Pessoal*, n. 536, maio 2013, p. 13.

agosto de 1883⁷. Inaugurado alguns annos depois, começou a attrahir avultada concorrência de passeantes, máxime aos domingos e dias de festa. Sua abertura foi um dos elementos de progresso do prospero e saudável bairro do Marco da Legua. Infelizmente, a importante propriedade municipal entrou em decadência rápida, à falta dos devidos cuidados. Assim me expressei ao Conselho [Municipal], em Relatorio, quinze dias depois de assumir o governo do município: “O bosque do Marco da Legua reclama melhoramentos, não só sob o ponto de vista de sua conservação, como igualmente no intuito de collocar-o em melhores condições”. Por um principio racional, cuidei logo de melhorar também a estrada que liga a cidade ao Bosque, pois é obvio que o principal elemento de progresso de qualquer subúrbio são a facilidade e a commodidade dos meios rápidos de comunicação. Contractei por isso vários trabalhos na actual avenida Tito Franco, segundo consta de outros capítulos especiaes da presente obra”. (*O Município de Belém, 1897-1902*, p. 193-194)

De fato, neste mesmo volume, faz o Intendente Lemos um extenso relato sobre a transformação da Estrada de Bragança em Avenida Tito Franco:

“Comquanto em capitulo especial trate do futuroso subúrbio do Marco da Legua, devo todavia apresentar aqui algumas palavras sobre a avenida que o liga à cidade, medindo entre a praça Floriano Peixoto e o boulevard Dr. Freitas 2.850 metros, com 44 de largura. Antiga estrada de Bragança, bem sabeis, senhores Vogaes, o que ella era ainda há poucos annos. À parte as linhas percorridas pela ferrovia, de um lado e pelos *bonds*, de outro, era ella um extenso e cerrado mattagal. Apenas, junto aos trilhos da companhia Urbana, serpeava uma estreita azinhaga, para o transito de peões, do largo S. Braz até o ponto terminal, o Marco da Legua, propriamente dito. O serviço de viação achava-se a cargo da citada companhia Urbana, cujos *bonds* faziam limitado numero de viagens por dia. As poucas chácaras alli existentes só eram habitadas durante a estação secca e por pessoas que, ao transferirem-se para aquelle ponto, como que resignadamente alienavam seus direitos ao uso e gozo dos beneficios da civilisação. Fôra crime consentir n’este lastimável estado e dei-me pressa, por isso, em mandar desafogar a estrada. O mattagal que a abarrotava foi abatido; fiz abrir calhas para o escoamento das aguas pluviaeas, proceder à arborisação regular dos dois lados, fincar postes aos lados da entrada de cada travessa, afim de impedir a passagem de carroças e carruagens pelos passeios, construir boeiros e pontilhões, proceder enfim à abertura, destocamento, desobstrução e nivellamento completo do leito central. Por seu lado, segundo refiro mais adeante no capitulo respectivo, foram abertas, destocadas, desobstruídas e nivelladas as formosas e amplas travessas e a estrada de Bragança, após um acurado labor municipal, sob as minhas ordens, tornou-se digna do titulo de avenida Tito Franco, com o qual foi decorada pelo Conselho, com a Resolução nº 46, de 3 de março de 1899. Vieram logo os effeitos d’estes dispendiosos, mas proficuos serviços: a população abastada de Belém recebeu a

⁷ “Um administrador municipal de vistas largas, o dr. Malcher, planeara, muitos annos antes, as travessas que oram cortam a estrada do Marco”, havia revelado Antonio Lemos na p. 174 do mesmo volume. Sabendo que Dr. João Diogo Clemente Malcher era o Presidente da Câmara Municipal de 1883 (que havia solicitado os serviços de Manoel Odorico Nina Ribeiro), somos levados a acreditar que o plano de extensão contido na Planta da Cidade de Belém de 1883-1886 pode não ter sido elaborado por um ato livre e solitário do engenheiro Nina Ribeiro, à revelia da Câmara (hipótese formulada por Cristóvão Duarte em sua dissertação de 1997), mas provavelmente *em sintonia* com ela.

confirmação da salubridade e beleza do subúrbio e para elle se dirigiu rapidamente. Nos últimos tres annos, a bella avenida e muitas de suas travessas foram ornadas de innumerous prédios e bonitas chácaras, algumas das quaes de extraordinário valor intrínseco e estimativo. O serviço da viação por *bonds* foi regularisado com o auxilio de uma dupla linha de trilhos, o commercio desenvolveu-se notavelmente. A avenida Tito Franco é, já hoje, comquanto ainda não calçada, uma das mais importantes e bonitas do paiz, em virtude da sua extensão, largura, valor das propriedades marginaes, elegância de muitos de seus prédios, aspecto geral, alinhamento, arborisação, etc”. (*O Município de Belém, 1897-1902*, p. 173-175)

O que distingue o bairro do Marco e o torna singular, no contexto histórico de formação do sítio urbano de Belém? Em resumo, poderíamos dizer que:

- 1) o bairro do Marco da Légua, que só foi criado na virada do século XIX para o XX, já estava presente, de alguma forma, na gênese de Belém, no século XVII. Ele já existia *virtualmente*, desde a concessão da primeira légua patrimonial e a colocação do primeiro marco, *como lugar criado pela demarcação* (o ponto de intersecção entre o arco traçado pelo raio da primeira légua e a flecha que atravessa o arco: a Estrada do Utinga) *e como nome do lugar*: “o marco da légua” – ou seja, como *tópos* e como topônimo.
- 2) a Estrada do Utinga, que levou os primeiros demarcadores à linha de fronteira, não é um caminho qualquer; é o caminho *proeminente* de entrada e saída da cidade, por coincidir com o traçado da “cumeeira topográfica” do sítio de Belém, ou seja, com a faixa das terras mais altas (as mais valorizadas, em função dos alagamentos).
- 3) o Marco foi de fato *desenhado* pela primeira vez por Manoel Odorico Nina Ribeiro, como *bairro planejado* e como *malha viária* em torno do eixo gerador/estruturante da Estrada de Bragança (antiga Estrada do Utinga) transformada em Estrada de Ferro de Bragança, e, provavelmente, foi o ponto de partida para a ampliação da malha para toda a área da primeira légua, de acordo com o plano de expansão do engenheiro. Mas, curiosamente, como observa Duarte, Nina Ribeiro é ignorado pela historiografia que se ocupa da modernização da cidade e da sempre referida *Belle Epoque*.
- 4) se o Marco foi decisivo para o planejador Nina Ribeiro (os recém-inaugurados Bosque Municipal e Estrada de Ferro a comandar/irradiar a expansão da cidade!), ele foi prioritário para quem executou o Plano: Antonio Lemos, que via nele uma espécie de “bairro modelo” para a Belém (“cidade nova” e moderna)

objeto dos seus projetos de intendente. A “cidade nova” que surge do *boom* da borracha não precisou destruir a “cidade velha”, a exemplo do que aconteceu em outras cidades históricas como o Rio de Janeiro⁸; ela nasce fora do Centro histórico, na área de expansão da cidade – nos bairros do Marco e da Pedreira, desenhados e antecipados por Nina Ribeiro.

- 5) hoje, a Avenida Almirante Barroso (antiga Estrada do Utinga/Estrada de Bragança/Avenida Tito Franco) reafirma e consolida seu status histórico, sendo a principal “via estrutural” da cidade : aquela que “permite ligações entre núcleos urbanos metropolitanos e o centro metropolitano, com prioridade para sistemas de transporte coletivo”. Em termos de transporte coletivo, perdeu os sistemas sobre trilhos: trem e bonde, mais resistentes e duradouros, e só recebe ônibus, modalidade que será introduzida na cidade pela primeira vez em 1936, com dificuldades que logo a fizeram desaparecer, para ser retomada depois, com muita precariedade⁹. Futuramente, quiçá, receberá um anacrônico BRT que manterá o transporte coletivo sobre quatro rodas, com custo econômico de manutenção elevado, como elevado será o custo social e ambiental¹⁰.

Cabe ressaltar o caráter visionário do Plano de Nina Ribeiro, de 1883, ao conceder à via seus 44 metros de largura (o padrão da “faixa de domínio de uma via estrutural projetada”, hoje, é de “no mínimo 45 metros”). Padrão que facilitará a instituição do modelo automobilístico de transporte e mobilidade, com fluxo intenso de veículos por via, que irá se impor não apenas em Belém mas no país, a partir do desenvolvimento da indústria automobilística no ABC paulista nos anos 1950. Outro marco significativo: o rodoviarismo, ao qual o Pará vai aderir com a construção da estrada de rodagem Belém-Brasília nos anos 1960 e outras que virão no seu rastro, a exemplo da BR-316, tronco rodoviário que dá acesso à Avenida Almirante Barroso, desde então “porta de entrada” da Belém rodoviarista. Afirmado-se assim uma tendência de dominação do transporte terrestre, de costas para o rio e para a baía que banha a cidade, e, por conseguinte, para o

⁸ Cf. a respeito De Paoli, 2013.

⁹ Cf. Waldemar Stiel, 2001, p. 84.

¹⁰ Em maio de 2014, escrevemos um artigo chamando a atenção para este anacronismo do BRT (que o governo do Estado pretende implantar em várias etapas, ligando todos os municípios da região metropolitana de Belém), relativamente à tecnologia de transporte sobre trilhos que é o VLT, muito mais interessante sob todos os pontos de vista, e em conflito com uma nova matriz da mobilidade urbana que vem sendo discutida mundo afora. O mote do artigo foi justamente uma crítica à proposta igualmente medíocre e populista dos partidos de esquerda, na Câmara Municipal de Belém, de legalizar o transporte de vans e outras lotações, ditos “alternativos”. Cf. Marly Silva, “Transporte viciado de Belém”. *Jornal Pessoal*, n. 561, maio de 2014, p. 16.

transporte fluvial e a mobilidade hidroviária. Essa mudança de modelo, de ferrovia para rodovia – ambas oriundas, contudo, da mesma matriz terrestre –, significou uma inflexão geopolítica nas relações comerciais e econômicas de Belém, agora determinadas não mais pelo exterior mas sim pelo desenvolvimento industrial do centro-sul, de onde também se projetará – no plano não apenas material, mas simbólico – uma cultura do consumo, inclusive automobilístico, bem ao gosto da elite e da classe média local, que terá no automóvel um novo símbolo a incorporar no seu sistema de valores e códigos de distinção social.

1.2 O Marco sob a perspectiva dos moradores.

Pode-se dizer que, em Belém, a expressão territorial do urbanismo moderno – do seu traçado e da sua dinâmica de expansão – é, por excelência, o Marco da Léguas. Partindo do desenho de Nina Ribeiro, Antonio Lemos, movido pela ideia de salubridade pública, mira o Marco e “*faz a cidade avançar pelos sítios secos e planos, atalhando os terrenos baixos*” (Rodrigues 1998, p. 103). O Marco urbanizado por Lemos encosta no primeiro limite da cidade, mas por ele passa o fluxo – a estrada-ferrovia, depois avenida-ferrovia, e finalmente avenida-rodovia – que “ignora” esse limite e o atravessa, e que fará a cidade ocupar sua segunda légua patrimonial (concedida em 21 de setembro de 1899, no governo Lemos).

Com a debacle da economia gomífera e o Estado falido, as obras e os planos de Lemos para a modernização da cidade e do bairro ficaram irremediavelmente comprometidos, inclusive a Estrada de Ferro Belém-Bragança, dificultando o transporte da produção da zona bragantina que abastecia Belém e que passou por vários revezes¹¹. Para além da principal avenida, a ocupação demográfica e econômica do bairro foi se fazendo de uma forma muito incipiente, conforme relato de seus mais antigos moradores:

¹¹ A Estrada de Ferro de Bragança, que integrava vilas e povoados do nordeste do Estado à capital, foi mantida em precárias condições, razão pela qual chegou a contabilizar mais de 400 acidentes por ano em 1917, segundo informa Tavares. “Toneladas de produtos agrícolas apodreciam nas localidades produtoras, porque não eram transportados para os locais de comercialização e consumo”. Posteriormente, ela foi recuperada, reduzindo para 45 os índices de acidente, mas depois de 1930 foi novamente abandonada, até sua extinção em 1964. Cf. Elias Tavares, “Não ficou pedra sobre pedra: da ferrovia e da política do Pará”. *Jornal Povoal*, n. 569, set. 2014, p. 8-11.

“Aqui era igual o Bosque. Não tinha nada, só mato e um caminho. Mato alto, com muita árvore, pássaro, tinha tudo. O Exército vinha fazer instrução aqui na Duque com bala de festim. Até agora se a senhora for nesse mato aí [da Vila Militar] ainda tem iguana. De vez em quando atravessa uma. Tinha macaco, tinha gato maracajá.

P. Tinha caçador? Vinha gente lá do centro praticar caça?

Para caçar era só pássaro, tinha muito pássaro. O [Magalhães] Barata (governador do Estado) era quem mandava roçar isso pelos presos para limpar o caminho. Era só caminho. Só tinha a minha casa e outras duas do outro lado. Tinha mais duas lá onde é a gráfica [na outra esquina]. Outra lá onde é o Nazaré [supermercado]. E tinha o Pará Clube.

P. O Pará Clube já existia. Ele tem mais de cem anos...

Tem cem anos mas só lá na sede [Trav. Lomas Valentinas]. Desse lado de cá não. Era só uma casa no meio do terreno, eles compraram, tinha muito espinho e aí eles foram ampliando até chegar desse lado. Aí tinha uma vala grande que a gente saía nadando até o canal.

O depoimento acima, do seu Carlos Xavier [1937], rico e preciso em informações, nos mostra que quando seus pais vieram do município de Mocajuba para morar na casa onde ele reside, no ano de 1930, a ocupação era muito dispersa no entorno da Av. Duque de Caxias, no perímetro onde hoje existe a Vila Residencial da Aeronáutica. Era uma casa em cada esquina. E ao que parece eram casas modestas, com parede de barro e cobertas de palha oferecida por vendedores de rua, iguais à dele. As atividades comerciais concentravam-se na Almirante Barroso. A própria pavimentação da Duque de Caxias, bem como a iluminação pública, com a substituição dos postes de madeira por postes de concreto, só vai se dar cerca de 30 anos depois. Ele também nos lembra da existência de casarões (em contraponto às casas que “era tudo chalé”), sendo a maioria localizada na Almirante Barroso e suas imediações. Alguns eram verdadeiros palacetes, como a residência do tenente-coronel e deputado Antonio de Carvalho, localizado na Trav. Angustura e citado por Lemos em um de seus relatórios, mas que veio a ser demolido, tal como o da Trav. Lomas Valentinas, que seu Carlos conheceu. Outro destaque que eu faria no seu depoimento é a definição que ele dá do bairro. “*O bairro do Marco sempre foi o melhor bairro para mim. Nunca me mudei. Tem os problemas porque todo bairro tem problema, mas não é um bairro de beco. Sempre foi assim meio soturno*”.

Quem também nos fala das ruas, das moradias e edificações mais antigas com muita precisão é a matriarca da família Cohen e uma de suas filhas. Os Cohen vieram para o

bairro nos anos 1950, proveniente do município de Cametá, para morar na Trav. do Chaco, próximo à Avenida 25 de Setembro:

“era de piçara, mato e duas valas de um lado e de outro e cada casa tinha a sua ponte. Quando chovia enterrava os pés na piçarra e aí tinha que ir pulando nas pedras. Na Duque e na 25, o mato era no meio e nas bordas tinha um *caminhozinho*. Quem estava de um lado da rua não via quem estava do outro porque a mata era alta, a sorte era que bandido não tinha. Para levar na escola era no colo. A 25 era a mesma situação, mata e *caminhozinho*. Uma casa que permanece é aquela ali [aponta para a casa em frente], aquele *chalezinho* que era um dos melhores da rua, era de pau a pique e depois em alvenaria. Todas as casas eram de pau a pique. Todas as casas eram assim. Aí a minha avó comprou esta casa ao lado e fez a primeira casa de alvenaria, isso eu estava com 9 anos [1970]. Então meu pai comprou o terreno e construiu a casa. E a casa foi crescendo. Quando viemos morar aqui, meu irmão nasceu, o único e último filho, na Maternidade do Povo. E tinha um quintalão. Tinha poço, quase todas as casas. Não tinha Cosanpa. Aqui era periferia. [...] O terreno era enorme e dos vizinhos também. Era chão batido, meu pai sempre preservava, gostava de limpar. Aí no lado morava uma senhora e o terreno deles era enorme”.

Observa-se no depoimento da mãe e filha, 92 anos e 54 anos respectivamente, alguns pontos em comum com o seu Carlos, como o modelo das casas “chalé” e “chalezinho”, a ausência de asfaltamento das ruas e a presença ainda muito forte da vegetação natural, de modo que as ruas eram “a mata e um *caminhozinho*”. O emprego do diminutivo para se referir tanto à casa quanto à rua nos dá uma noção da rua que se tinha na época: um espaço estreito e comum de circulação de pessoas, em contraponto às largas dimensões traçadas no plano urbanístico e que se escondiam por debaixo do mato que tomou conta das travessas e avenidas. E uma noção da casa como espaço modesto em edificação e generoso em área livre: o “quintalão”. Este fato é significativo para mostrar que na compra e venda de terrenos, um processo em curso como relatam as duas, o tamanho dos lotes é valorizado em função da destinação de parte do mesmo para a constituição de amplos quintais, o que expressa um traço marcante da cultura habitativa do migrante do interior: a valorização dos espaços de uso comum ao ar livre. E quase todos os nossos entrevistados mais antigos vieram do interior do Pará ou do estado vizinho do Amapá. Vimos, por exemplo, que seu Carlos nunca saiu do Marco porque não gosta de “bairro de beco”, ou seja, lugares onde o adensamento é grande e as casas ficam espremidas e com minúsculas áreas livres. No caso, dos Cohen, um espaço preservado até hoje, com um avanço mínimo sobre ele para a edificação de um sobradinho.

Em 1957, anúncios de escritórios da venda de terrenos no bairro podiam ser encontrados nos jornais locais com o croqui de sua localização, entrada parcelada em 4 vezes e em 30 prestações, “sem juros e sem acréscimo”...¹² O croqui do anúncio dá destaque para a Avenida Tito Franco (atual Almirante Barroso), Bosque Rodrigues Alves e Pará Clube, indicando os lugares mais valorizados na época.

Percebe-se também neste depoimento das entrevistadas o contraste de escalas: a escala da rua pequena e a escala da casa, grande. Essa relação vai se inverter com a chegada do automóvel, que traz a pavimentação, o asfaltamento e até o alargamento das pistas de rolamento, conforme veremos no Capítulo II. Por outro lado, mais adiante, o aumento no custo de aquisição dos imóveis vai encolhendo os quintais e até mesmo levá-los ao desaparecimento; no caso familiar, para acolher uma família a mais que se formou dentro da própria família, os filhos e netos que casam e não podem adquirir um imóvel no mesmo bairro, como fizeram os avós e os pais, mas querem ficar próximos, então constroem no quintal. Antigas residências, quando adquiridas para uso comercial-empresarial, têm seus quintais transformados irremediavelmente em espaços para carros - estacionamentos, garagens – ou em quadras de esporte e piscinas; é o que acontece, por exemplo, com a edificação de condomínios verticais residenciais. Neste sentido, tanto um movimento quanto o outro tem levado a um progressivo e crescente desaparecimento deste tipo de área verde no bairro e, conseqüentemente, à impermeabilização e compactação do solo nas áreas onde esse fenômeno se concentra. Os próprios moradores mais antigos sentem e se queixam dos efeitos climáticos dessa mudança na estrutura física e destinação dos lotes e imóveis, provocadora do aumento da temperatura ambiente nas residências térreas. Essa é uma das mudanças recentes mais preocupantes dentro do bairro.

O depoimento de Paulinho, morador antigo, traz um registro sobre a dinâmica imobiliária, o papel desempenhado pelos portugueses no comércio de esquina – na maioria padarias –, a constituição de um inquilinato em torno do mesmo, e as mudanças viárias e urbanísticas na Avenida Duque de Caxias por ele observadas na década de 1980:

“A gente moleque varava dessa rua para a Augusto Montenegro. Era muito igarapé, transbordava. Depois foram vendendo essas casas e os novos foram construindo em alvenaria, já na década de 80. Compravam mais de uma, duas, três, faziam *bangalô*; foi

¹² Cf. Lúcio Flávio Pinto, “Propaganda: bairro privilegiado”. *Jornal Pessoal*, agosto de 2011, p. 8.

quando construíram a Duque de Caxias, cavaram para fazer a drenagem foi daí que muita gente ao invés de permanecer, saiu. Quando puseram o asfalto na Curuzú eu já estava com 17 anos [1974]; eram pouquíssimas casas de alvenaria. Uma tristeza o que o homem fez dentro da cidade. Tive ali uma cidade maravilhosa. Eles se preocuparam sempre em fazer a Duque, sempre. Tinha um *cliper* entre Humaitá e Vileta, na Duque, ponto de final de ônibus. Onde hoje é o posto [de gasolina] era um mercadinho. O açougue do pai do Jurandir era como se fosse uma casa de taipa. Tinha um salão, na frente do salão da Lili era o açougue. O ônibus na Vileta sempre passou, era aquela casca de asfalto. Depois asfalto só na Almirante Barroso. Depois com a construção da Duque deu uma acelerada. A construção da Duque mudou completamente. Porque só tinha a Almirante Barroso e a Duque. Eu lembro que a Almirante Barroso a gente atravessava e era bem pouco movimento. (...) Havia os comércios e os portugueses que investiram nas casinhas, nas vilas. (...) Eles são dessa época e meus tipos que eram donos da esquina da Vileta. Tinha outro que era dono do Chaco, todas as esquinas ainda são de famílias portuguesas. Só que os netos vão se desfazendo. Com a construção da Duque de Caxias teve esse impulso, foi quando fizeram a *Feira da 25* e fizeram só da [Travessa] Mercês para lá. Depois veio até a Almirante Barroso. Uma coisa que eu visualizo era esse *morro da Matinha*, porque era muito bonito. A gente tinha uma visão panorâmica de lá de para dentro da Matinha.

O Marco era percebido pelos próprios moradores como bairro de *periferia* em contraponto ao Centro da cidade, nos anos 60 e 70, o que aparece tanto na fala de Cohen [1960] quanto na de Paulinho [1958]. A imagem de bairro *nobre* que hoje aparece nas peças publicitárias do mercado imobiliário e na própria mídia local, do tipo “o acidente aconteceu numa área nobre da cidade”, é recente. Ao mesmo tempo, a *periferia*, no sentido de lugar destituído de infraestrutura pública e serviços, se desloca dentro do próprio bairro para as bordas, as margens do sítio, sujeitas a alagamentos e referidas em diferentes discursos como *baixada do Marco*; área que foi ocupada pelas classes populares provenientes de vários lugares, instituindo-se assim uma hierarquia topográfica, uma distinção sócio-espacial marcadamente discricionária, e até mesmo uma recusa de reconhecimento da *baixada* como parte do próprio bairro do Marco, o que é reforçado pelo discurso policial que a define como *zona vermelha* da cidade, embora também ocorram crimes e violências nas mais bem servidas e revitalizadas avenidas do bairro.

Os depoimentos de seu Antonio Ferreira, 77 anos, presidente da Associação de Moradores da Travessa da Estrella, morador há 38 anos nesta Travessa, e dois outros vizinhos também antigos na área, expõem outras experiências de moradia no bairro. Suas falas introduzem a questão do loteamento de terrenos alagáveis do bairro nos anos

de 1960, da relação com o loteador privado, com o Estado e entre os próprios moradores nas suas estratégias de fixar moradia driblando as adversidades do local:

“ [...] O limite do bairro do Marco, conforme lei, ele acaba na [Avenida] Perimetral com a Mauriti e pega um braço, após a passagem Monte Alegre, e é contornado pelo canal do Tucunduba. O canal da União é um afluente do rio Tucunduba, onde é o limite do bairro do Marco.

O bairro do Marco foi todo planejado pela família Acatauassú [Nunes], foi loteado e cortado através de topografia, tudo certinho. São lotes de 6x30. Foram vendidos na década de 60, foi quando começou a ocupação do bairro. O bairro que teve as principais ruas como lixão. O primeiro lixão foi na [Trav.] Humaitá, Mauriti onde hoje está o Colégio Acatauassú [Nunes] e mais tarde ele se transferiu para a área da Terra Firme, [bairro] onde hoje é o colégio do NPI [Núcleo Pedagógico Integrado da Universidade Federal do Pará-UFPA].

Naquela época do tempo do Barata [ex-governador], ele pegava 100m² de terra e transformava em 1000m², era os aforamentos, no cartório eles têm todas as leis de aforamento.

Os vizinhos de seu Antônio também compraram os lotes do escritório imobiliário dos Acatauassú Nunes montado na avenida Almirante Barroso, depois transferido para o bairro de São Braz. As vendas eram parceladas em carnê e na quitação era entregue o comprovante de compra e venda. Mas como as terras às margens dos cursos d'água pertencem à União (as chamadas terras de Marinha), a maioria não conseguiu regularizar os imóveis comprados em área urbanizada por eles mesmos. Segundo Cardoso (2007), o Estado só passou a regular o mercado de terras na cidade a partir de 1971, com a criação da Companhia de Desenvolvimento Metropolitano de Belém-CODEM, que “tornou-se a controladora das terras municipais, e a ocupação das terras passou a ser legitimada pelo pagamento de uma taxa, o foro” (p. 106). Essa liberalidade existente no que tange a apropriação privada de terras públicas com seu loteamento e comercialização por especuladores, que permitiu um novo “planejamento do bairro” pela família Acatauassú Nunes, é explicada pela total ausência de uma autoridade pública que exercesse um poder acima das famílias grileiras de terra. Depois da ocupação dos terrenos sujeitos a alagamentos, que segundo a CODEM correspondem a uma área total de 133.786m², 2,73% da área total do bairro, os moradores tiveram que arcar com os trabalhos de limpeza, aterramento e drenagem que tornassem o sítio habitável, devido, mais uma vez, à ausência da autoridade pública que se faz sentir até hoje. E ainda foram por algum tempo lugar de destino do lixo da cidade. Deu-se assim a

ocupação demográfica da parte leste do bairro. Aquela que não entrou no Plano de Nina Ribeiro e nem no planejamento de Antônio Lemos.

“Tem os filhos da santa e os filhos da outra, os filhos da outra são os *restos de ruas* que o poder não se interessa; como eu fiz questão de mostrar, o limite do bairro que eles confundem a população do bairro do Marco para deixar o cabide de emprego e se a senhora for perceber, Mariz e Barros [agora novamente Estrella] está faltando 280m para serem beneficiados. Timbó 280m. Maria Aguiar [rua] estão fazendo, seria 500m e Vileta 500m (.....), chamados *lugares de elite*. O poder na maneira de ter o cabide eleitoral desta área ele incluiu uma parte da Terra Firme [bairro] pra dizer que é uma parte problemática, uma luta que tivemos que o Marco piorou; tivemos uma obra que tem 4metros de tubulação chamado Opramar, o bairro todo saneado e ficou uma pista de 12 metros. Em 1996, no momento que eles tiraram as pontes, que fizeram para beneficiar os empresários, como a ponte da Cipriano e ponte da [rua] Jabatiteua. O Marco seca e ajuda a [rua] Leal Martins que volta a ser uma vala seca, só recebe a água que nós recebemos de todos esses prédios [condomínios residenciais]”...

Já o movimento demográfico em direção à segunda légua patrimonial, a começar pelo bairro do Souza, vai colocar em questão um certo consenso que existiu em Belém acerca de uma cidade com uma fronteira territorial clara: o bairro do Marco¹³. Ao mesmo tempo, o *cinturão institucional* que se formou como barreira à tal expansão em “comprimento” permanece até hoje, constituído de grandes áreas pertencentes à Aeronáutica e ao Exército. São instalações administrativas, residenciais, extensas áreas

¹³ Cf. CODEM e IDESP. *Belém: Termo de Referência para o Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado de Belém*. Março de 1971, p. 36 e seguintes. Esse documento apresenta as três alternativas de ocupação e moradia das classes populares em face dos custos elevados dos melhores espaços residenciais da cidade. A primeira opção foi a ocupação dos “miolos dos grandes quarteirões que os tinham, disseminando a ocupação através das chamadas “vilas” e “passagens”(....). A segunda alternativa utilizada pela população adicional - mormente a de rendas inferiores - foi a de ocupar os terrenos de cotas baixas (....). As populações teriam dado preferência, no início, ao uso das terras baixas situadas à proximidade do centro urbano (....). Mas depois, mesmo essa preferência teria encontrado limitações e outras “baixas” acusaram ocupação intensiva. Em termos mais recentes, mesmo populações de renda média-baixa não têm podido superar as limitações de Belém quanto ao mercado de terras altas - e têm ocupado terrenos baixos recuperados (...). Por fim, a terceira alternativa utilizada pela população adicional foi atravessar o “cinturão” das instituições situadas nas fronteiras da Primeira Légua Patrimonial – para fazer a cidade ir se espalhar além (Tavares Bastos, Marambaia, Rodovia Augusto Montenegro, Rodovia Artur Bernardes, eixo- Belém-Ananindeua, Estrada do Coqueiro). A localização de novos empreendimentos industriais ou de projetos habitacionais passou a atrair mais contingentes populacionais para essa área. Mas, como é óbvio, essa fórmula de ocupação não apenas atribuiu/aumentava densidades em áreas que não as tinham, mas *demolia o antigo conceito consensual e físico da cidade*. E o “comprimento” da cidade deixava a partir de então de ter limites fixos”. Trata-se de um documento que está na base de elaboração dos sucessivos planos de desenvolvimento urbano da cidade que foram produzidos a partir dos anos 1970. O documento, que teve consultoria do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo-SERFHAU, e que está completando 45 anos de sua elaboração, é constituído de um diagnóstico da expansão urbana da cidade a partir dos anos 1940, muitas hipóteses e proposições, a maioria que nunca tendo saído do papel e foi elaborado por uma equipe interdisciplinar constituída de arquitetos e economistas sob a coordenação de um renomado sociólogo paraense, Amílcar Tupiassú, ex-professor da UFPA, já falecido.

verdes e o campo de pouso do Aeroclube¹⁴. A primeira iniciativa política no sentido de atravessar esta barreira institucional foi tomada pelo governo do Estado, com a compra de parte das terras da Aeronáutica para a construção recente da Avenida Brigadeiro Protásio, obra geminada à construção do Hangar Centro de Convenções e Feiras da Amazônia e prolongamento da Avenida Duque de Caxias, cuja reforma viária será objeto de análise no capítulo seguinte.

A apropriação privada de terras fronteiriças ao Marco da Léngua, a ocupação econômica e o crescimento demográfico levaram à formação de novos bairros no território que passou a constituir a segunda légua patrimonial da cidade de Belém a partir de sua doação à municipalidade, no final do século XIX. O crescimento demográfico sem a correspondente expansão e descentralização da economia, dos serviços e empregos públicos, das instituições de formação profissional, de cultura e de lazer na mesma proporção, o fluxo de gente que atravessa todos os dias o bairro do Marco, em direção aos bairros do centro histórico da cidade, inclusive o próprio Marco, tem sido intenso. Neste sentido, o bairro pode ser definido como um *bairro-travessia*, ou de atravessamentos demográficos de trabalhadores e de estudantes e, por conseguinte, de veículos de todo tipo¹⁵: coletivos e particulares, de cargas e mercadorias, legais e clandestinos. O bairro também deixa de ser um bairro-limite, fronteira territorial de crescimento da cidade, “fim de linha”, ou um marco de crescimento da Belém antiga, como era visto até os anos 1970, redefine o seu lugar na cartografia da cidade. Um novo *bairro central*, um “divisor de terras”, pode-se dizer, porque está no centro da cidade expandida, ou seja, é o divisor entre a primeira e a segunda légua patrimonial, entre a cidade antiga e a cidade nova, entre a cidade planejada na virada do século XIX para o século XX e a cidade do século XX em processo de expansão. A emergência da *área de expansão* desloca a posição do bairro do Marco de *ponto de chegada* para lugar de passagem, de atravessamento, de travessia. E essa nova condição tem implicações na ordem dos discursos intervencionistas do Estado e no próprio movimento da economia urbana e dos indivíduos. Comerciantes

¹⁴ Informações prestadas pelo advogado e agrimensor Paragassú Élleres.

¹⁵ Essa condição de zona de passagem tem implicações para o morador, que sofre com isso. O ato de simplesmente passar, atravessar, ignora o bairro e seus moradores, e essa total indiferença aos moradores está presente na concepção viária e no planejamento viário oficial. Daí o ônibus Expresso que transita pela Av. Almirante Barroso sem parar (a exemplo do trem que outrora atravessava o Marco, onde não havia estação). Daí a retificação da Av. 25 de Setembro (analisada no Cap. III – do tipo “abre-se uma via para ir do nada a lugar nenhum”) e a ciclovias da Av. Duque de Caxias, sem bicicletário, conforme a nossa análise no Cap. II.

vêm da área de expansão para se estabelecer no Marco por considerá-lo estratégico na posição que ocupa, no sentido de poder dispor de uma clientela mais diversificada, que inclui o morador e o outro que está em trânsito, aquele que o atravessa, que vai e volta pelo mesmo caminho, todos os dias da semana; ou apenas alguns dias, mas com a mesma regularidade. Regularidade e frequência, fundamentais para o setor de comércio e serviços, conforme declara seu Costa, maranhense radicado no Pará, sobre por que decidiu abrir sua pequena lavanderia no Marco, sendo ele morador do município vizinho de Ananindeua: *“porque aqui é como se fosse no meio de Belém. Aí ficaria fácil a entrega”*. Bem sucedido, no “ponto” que abriu na Av. 25 de Setembro há três anos, ele já pensou em comprar o pequeno imóvel que aluga para ali fixar o seu pequeno negócio, e expandi-lo.

À questão da centralidade acrescenta-se a da travessia ou do “caminho” entre Belém (centro metropolitano) e Ananindeua (região metropolitana), visto agora pela ótica do consumidor. Um jovem casal, indagado sobre como ficou sabendo de um quiosque no canteiro central da mesma “25” há pouco tempo reativado, respondeu: *“por causa do caminho, a gente não mora aqui, mora em Ananindeua, então pra gente cortar o caminho, a gente pegou aqui e aproveitou para tomar café”*. À pergunta seguinte sobre se o casal preferiria morar no Marco, a resposta foi taxativa: *“com certeza, porque fica perto do centro pra tudo, (é) articulação pra tudo quanto é lado”*.

Os investimentos públicos em infraestrutura e “embellezamento” direcionados, na gestão Lemos, para o Marco da Léguas – já privilegiado em termos de salubridade, pela situação topográfica – visavam atrair para o bairro a classe dominante que, relutante, só viria muito tempo depois, não apenas para morar mas para ganhar dinheiro com o loteamento de terrenos considerados por Lemos impróprios à ocupação humana.

APÊNDICES E ANEXOS DO CAPÍTULO I

Apêndice A: Quadro 1

Anexos: Figuras 1-6 (mapas históricos)

Apêndices B: Entrevistas – 1. Família Cohen

2. Sr. Antonio Ferreira e vizinhos

Quadro 1. O bairro do Marco e suas Avenidas Duque de Caxias e 25 de Setembro, em Belém: cronologia dos atos inaugurais e outros eventos.

Data	Marco da Léguas	Avenida Duque de Caxias	Avenida 25 de Setembro	Governo municipal	Governo estadual
1627	Onze anos depois da sua fundação em 1616, Belém recebe em doação sua primeira “léguas de terra”, concedida pelo Governador e Capitão-General do Estado do Maranhão e Grão Pará, Francisco Coelho de Carvalho, em nome de Sua Majestade o Rei de Portugal.				
1628	Em 29/03, a Câmara de Belém toma posse da sua primeira léguas patrimonial.				
1703	Em 20/08, procedeu-se a uma nova demarcação da 1ª léguas. Fincou-se então um <i>marco</i> de madeira “na Estrada Real que vai para o Utinga”. A Estrada do Utinga passou a chamar-se depois Estrada de Bragança, Avenida Tito Franco e hoje Avenida Almirante Barroso.				
1883	Início da elaboração do “Plano Urbanístico de Manoel Odorico Nina Ribeiro” (Duarte, 1997). Em sua Planta da Cidade de Belém, o engenheiro projeta a expansão da cidade e desenha pela 1ª vez o traçado do futuro bairro do Marco, com suas ruas já nomeadas. Em 24/06, inauguração da Estrada de Ferro de Bragança, que passava pelo leito da Estrada de Bragança, atual Av. Almirante Barroso. O 1º trecho da ferrovia começou a funcionar no ano seguinte. Em 25/08, criação do Bosque Municipal, às margens da Estrada de Bragança e quase no limite da primeira léguas patrimonial.	A Planta da Cidade de Belém de Nina Ribeiro registra “Estrada do Duque de Caxias”.	A Planta da Cidade de Belém de Nina Ribeiro registra “Estrada do Conde d’Eu”.		
1897			É renomeada Rua 25 de Setembro pela Câmara Municipal (Cruz), com referência à Campanha de Canudos (1897).	Intendente Senador Antonio José de Lemos (de 15/11/1897 a 12/06/1911, em sucessivas gestões)	Paes de Carvalho
1898	Por determinação do Intendente Antonio Lemos, o Bosque Municipal e o trecho da Estrada de Bragança que liga o mesmo à cidade começam a receber importantes obras de reforma, melhoramento/embelezamento e valorização.			Antonio Lemos	Paes de Carvalho
1899	O Boulevard da Câmara é renomeado Boulevard Dr. Freitas. Esta via marca o limite da primeira léguas patrimonial do município. O Governo do Estado concede ao Município de Belém sua segunda léguas patrimonial (21/09).	A Planta da Cidade de Belém no <i>Anuário Descriptivo Amazonico</i> de Arthur Caccavoni registra “Estrada do	A Planta da Cidade de Belém no <i>Anuário Descriptivo Amazonico</i> de Arthur Caccavoni registra “Estrada do Conde D’Eu”.	Antonio Lemos	Paes de Carvalho

	O trecho da Estrada de Bragança entre a praça Floriano Peixoto (São Braz) e o Marco da Légua recebe nova denominação: Avenida Tito Franco. O Intendente Lemos manda “abrir, destocar, desobstruir, nivelar e conservar” 4 ruas/estradas (futuras avenidas, todas paralelas à Av. Tito Franco) e 14 travessas, que formam os bairros Marco e Pedreira e cujos nomes, via de regra, se referem à Guerra do Paraguai (grandes figuras militares e batalhas). As vias são “padronizadas”, sendo largas de 44m as avenidas (25 de Setembro, Duque de Caxias, Visconde de Inhaúma e Marquês de Herval) e de 22m as travessas.	Duque de Caxias”.			
1900	Por lei, as antigas <i>estradas</i> passam a ser denominadas <i>avenidas</i> . Decretada a abertura da Avenida Primeiro de Dezembro, paralela à Av. Tito Franco.		Passa a ser oficialmente denominada Avenida 25 de Setembro	Antonio Lemos	Paes de Carvalho
1902			<i>O Município de Belém, 1897-1902</i> , de Antonio Lemos, menciona em sua p. 194 a “travessa Tenente-Coronel Costa” (hoje Alferes Costa) e a “rua 25 de Setembro” (sic).	Antonio Lemos	
1905	Em 17/12, cerimônia de reabertura do Bosque Municipal, após reforma geral.	A Planta da Cidade de Belém, 1905 (publicada em <i>O Município de Belém, 1906</i>) registra “Avenida Duque de Caxias”.	A Planta da Cidade de Belém, 1905 (publicada em <i>O Município de Belém, 1906</i>) registra “Avenida Conde D’Eu” (sic).	Antonio Lemos	Augusto Montenegro
1906	O Bosque Municipal passa a denominar-se Bosque Rodrigues Alves.			Antonio Lemos	Augusto Montenegro
1907	Em 01/12, foi entregue ao público o serviço de viação por <i>tramways</i> elétricos (bonds) na linha do Marco da Légua (Av. Tito Franco), em substituição ao sistema de transporte por tração animal.			Antonio Lemos	Augusto Montenegro
1908			<i>O Município de Belém, 1908</i> , de Antonio Lemos, menciona em sua p. 198 a “Avenida Conde d’Eu” (sic).	Antonio Lemos	
1917	Em 15/08, inauguração do Estádio Evandro Almeida (o “Baenão”), de propriedade do Clube do Remo, na Tv. Antonio Baena.				Lauro Sodré
1918	Em 27/07, inauguração do Estádio Leônidas Sodré de Castro (o “Curuzu”), de propriedade do Paysandu Sport Club, na Tv Curuzu.				Lauro Sodré

1928	Em 29/03, 300 anos depois da concessão da sua primeira légua patrimonial, e no lugar do antigo marco de madeira, a Municipalidade de Belém inaugura o monumento comemorativo que dá nome ao bairro: o Marco da Légua.				Dionísio Bentes
1936	Criação do Instituto de Patologia Experimental do Norte-IPEN (hoje Instituto Evandro Chagas), com sede na Av. Almirante Barroso.			Alcindo Cacula	Gama Malcher
1964	Extinção da Estrada de Ferro de Bragança, que funcionou por 80 anos (1884-1964).			Alacid Nunes	Aurélio do Carmo ou Jarbas Passarinho (transmissão em 15/06)
1966	Criação da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia-SUDAM, com sede na Tv. Antonio Baena (onde já funcionava a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia-SPVEA, criada em 1953, antecessora da SUDAM). O atual prédio da SUDAM, voltado para a Av. Almirante Barroso, foi inaugurado em 1971.			Stélio Maroja	Jarbas Passarinho ou Alacid Nunes (transmissão em 31/01)
1968	Inauguração da Escola Técnica Federal do Pará (hoje Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará), na Av. Almirante Barroso.			Stélio Maroja	Alacid Nunes
1977				Recebe o traçado sinuoso (via de mão única com redutores de velocidade, amplo canteiro central arborizado).	Aloysio Chaves
1981	Av. Primeiro de Dezembro é renomeada Av. João Paulo II.			Lourival Magalhães	
1982	Instalação da Fundação Paraense de Radiodifusão-FUNTELPA e da Imprensa Oficial do Estado num mesmo prédio da Av. Almirante Barroso.			Lourival Magalhães	Alacid Nunes
1984	É desativado o Hospício Juliano Moreira, na Av. Almirante Barroso. Hoje o local abriga o Centro de Ciências Biológicas da Universidade do Estado do Pará-UEPA.			Almir Gabriel (1983-1986)	Jader Barbalho-PMDB (1983-1987)
1990	Inauguração da igreja Santuário de Fátima (06/05), que passa a ocupar o terreno da antiga Praça José Peixoto (doado pela Prefeitura), no início da Av. Duque de Caxias. A mudança do nome do bairro da Matinha para bairro de Fátima se deu em 1985.			Augusto Rezende (1989-1990)	Hélio Gueiros (1987-1991)
1995				Recebe a nova sede do jornal <i>O Liberal</i> e das Organizações Romulo Maiorana. Projeto de Lei do vereador Gervásio Morgado visando renomeá-la “Av. Romulo Maiorana” é rejeitado e	Almir Gabriel-PSDB (1995-1998)

			arquivado, com base no § 1º do art. 47 da Lei Orgânica do Município: “é vedada a alteração dos atuais topônimos do Município, exceto quando em homenagem a centenário de nascimento de pessoas ilustres, com referendo popular” (processo nº 849/95 da CMB). A justificativa mencionava que “na Av. 25 de Setembro o Sistema Romulo Maiorana está construindo o maior complexo de comunicação do norte e nordeste do país. Uma obra com mais de 15.000 m² onde serão instalados toda a parte administrativa do referido grupo e seu parque gráfico.”			
2002	O Bosque Rodrigues Alves recebe o título de Jardim Botânico da Amazônia.				Edmilson Rodrigues-PT (2001-2004)	Almir Gabriel (1999-2002)
2005				Em junho, manifestações de moradores contra projeto da Prefeitura (intervenção/retificação). Em 27/06, vereador Edilson Moura-PT apresenta à Câmara Municipal um Projeto de Lei que “dispõe sobre o tombamento da Avenida 25 de Setembro em toda a sua extensão e dá outras providências” (processo nº 1586/05).	Duciomar Costa-PTB (2005-2008)	Simão Jatene-PSDB (2003-2006)
2006	A Câmara Municipal de Belém muda-se para a Tv. Curuzu.	Em 31/12, o Governador inaugura o <i>Hangar Centro de Convenções e Feiras da Amazônia</i> , situado no final da Av. Duque de Caxias (mas do outro lado da Av. Dr. Freitas, portanto na área da 2ª légua e no bairro do Souza). No mesmo ano, foi aberta a pequena Av. Brigadeiro Protásio Lopes, que margeia o Hangar e conecta as Avenidas Duque de Caxias e Júlio César.		Em janeiro, inauguração da 2ª etapa do Complexo Feira da 25 de Setembro – reforma iniciada na administração Edmilson Rodrigues. Em 11/09, encaminhada à Fundação Cultural do Município de Belém-FUMBEL, pelo vereador Edilson Moura-PT e Moradores e Amigos da 25 de Setembro, solicitação de “urgente tombamento” da via como “patrimônio ambiental, paisagístico e histórico” do município, com base no Projeto de Lei de 2005 (processo nº 2765/06 - ainda aguarda apreciação pelo Conselho Municipal de Proteção do Patrimônio Cultural de Belém).	Duciomar Costa	Simão Jatene

2007	.	Primeira grande reforma da avenida: alargamento das pistas via estreitamento do canteiro, calçadas novas, novas baias de estacionamento e 11 fechamentos. A “Nova Duque” foi inaugurada em 27/10.	Em julho, novas manifestações de moradores contra projeto da Prefeitura (intervenção/retificação).	Duciomar Costa	Ana Júlia Carepa-PT (2007-2010)
2008			Em 19/09, Ação Civil Pública movida pelo Ministério Público contra o Município de Belém, determinando para a avenida um plano urbanístico detalhado que inclua “a extinção do ziguezague lá existente, tornando-a trafegável a veículos automotores” no trecho Tv. Antônio Baena-Tv. Lomas Valentinas; obras a serem executadas num prazo de 60 dias (processo nº 0033401-39.2008.8.14.0301).	Duciomar Costa	Ana Júlia Carepa
2009			Em 02/02, cumprindo determinação do MP, a Prefeitura inicia obras de retificação da via, eliminando o traçado sinuoso e instalando a via de mão dupla.	Duciomar Costa-PTB (2009-2012)	Ana Júlia Carepa
2010			Em 19/11, é renomeada Avenida Romulo Maiorana, por decisão unânime da CMB.	Duciomar Costa	Ana Júlia Carepa
2011	Em abril, inauguração da “Nova Marquês” (Av. Marquês de Herval, na Pedreira), com o título de Via Parque. A Tv. Mariz e Barros é renomeada Tv. da Estrella.		Em 12/06, inauguração da praça Elinaldo Sena Teixeira Ferreira, com brinquedos infantis, no lugar de uma antiga quadra de esportes, no canteiro central entre Tv. Humaitá e Tv. Chaco.	Duciomar Costa	Simão Jatene-PSDB (2011-2014)
2012	Em fevereiro, início das obras de implantação do BRT (Bus Rapid Transit) na Av. Almirante Barroso - obras até hoje não concluídas.			Duciomar Costa	Simão Jatene
2015	As primeiras placas “Travessa da Estrella” são colocadas pela Prefeitura, substituindo as anteriores.	Nova reforma da via: construção, no canteiro central, de uma ciclovia (integrada à rede cicloviária da cidade), reabertura dos		Zenaldo Coutinho (2013-2016)	Simão Jatene

		cruzamentos com as Travessas Vileta e Angustura e implantação de 2 binários: Lomas Valentinas-Angustura e Vileta-Humaitá.			
--	--	---	--	--	--

Fontes: Cruz (1970), Lemos (*O Município de Belém*, 7 vol., 1897-1908), Valente (1993), Duarte (1997) e pesquisa de campo.

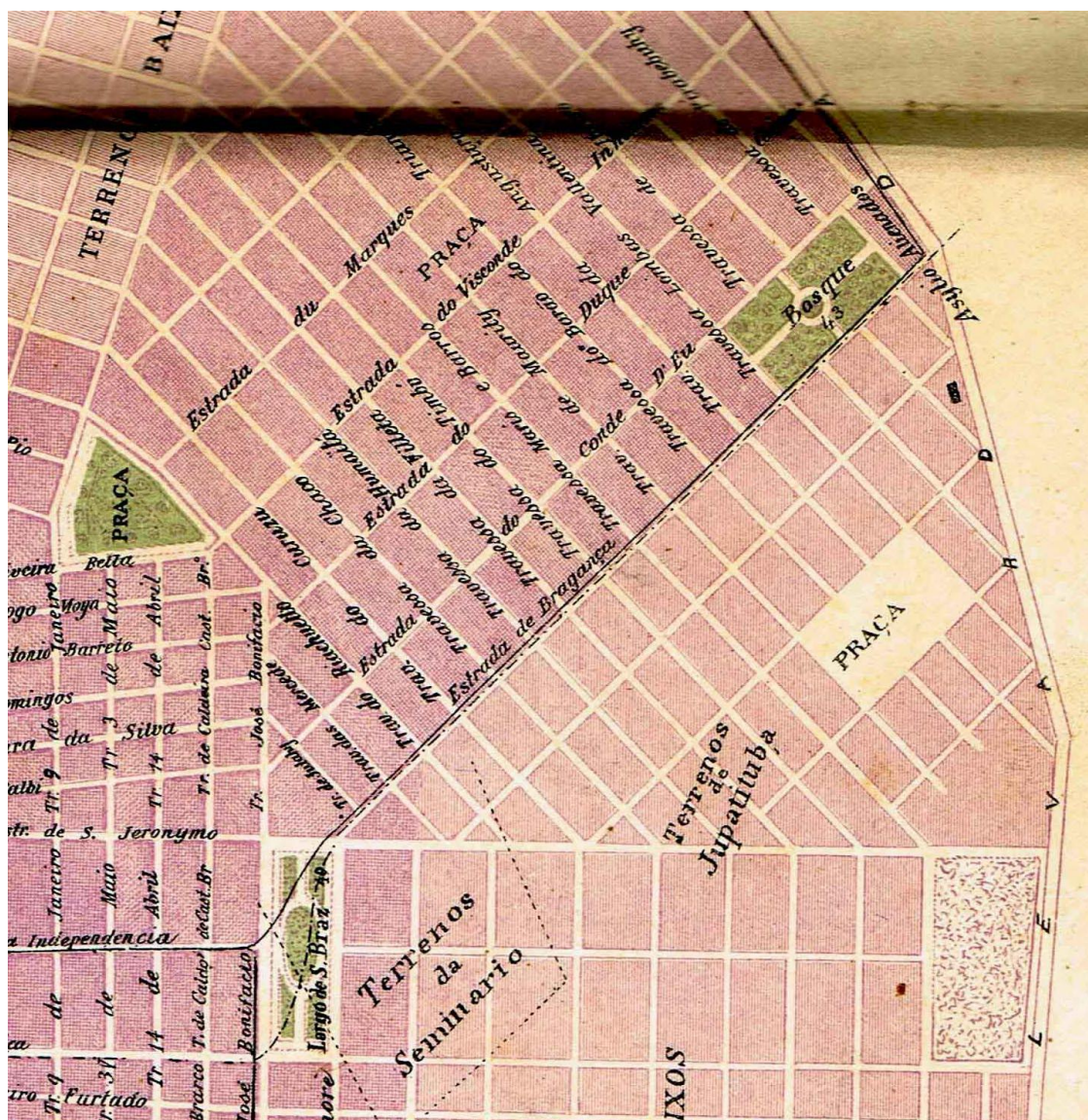


Fig. 4. Planta da Cidade de Belém. In: Caccavoni, Arthur. *Anuario Descriptivo Amazonico* (1899). Detalhe mostrando o atual bairro do Marco.

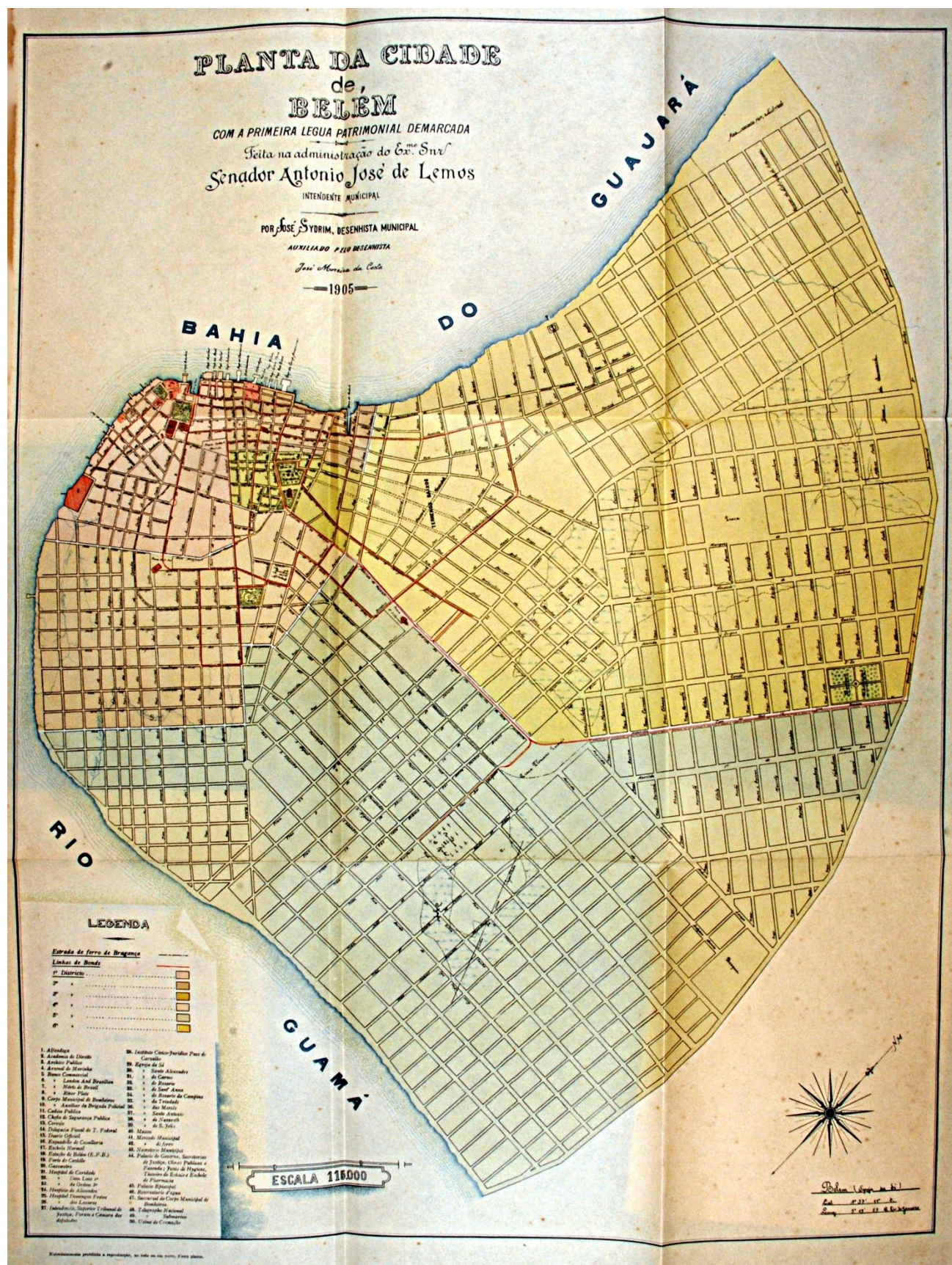


Fig. 5. Planta da Cidade de Belém (1905). In: O Município de Belém, 1906, de Antonio Lemos.



Fig. 6. Planta da Cidade de Belém (1905). In: *O Município de Belém, 1906*, de Antonio Lemos. Detalhe mostrando o Bairro do Marco.

FAMÍLIA COHEN

D. Lucília (mãe), professora e confeiteira, 94 anos. Creuze (filha), desenhista e artesã, 53 anos.

Como era a rua antigamente, quando vocês vieram morar aqui?

Mãe. Eu casei em 1952. Em 1950 nós viemos morar no [na Travessa do] Chaco. Era solteira, vim com minha mãe. Em 51 eu dava aula para uns rapazes que iam ingressar na Aeronáutica, e veio um rapaz para ter aulas comigo e vi que o interesse era eu (risos). Então nos casamos em 1951 e fomos morar na [Rua] José Bonifácio. Depois fomos transferidos. Aí nasceu essa minha filha em 1953. Moramos um ano aqui, depois fomos para o Rio Grande do Norte.

E como era aqui, a rua, as casas, os vizinhos?

Mãe. Tinha que ir pelo meio da rua, porque a rua aqui tinha duas valas enormes.

Filha. Era rua de piçarra e mato e duas valas de um lado e de outro e cada casa tinha a sua ponte. Quando chovia enterrava os pés na piçarra e aí tinha que ir pulando nas pedras. Na [Avenida] Duque [de Caxias] e na [Avenida] 25 [de Setembro] o mato era no meio e nas bordas tinha um caminhezinho. Quem estava de um lado da rua não via quem estava do outro lado porque a mata era alta, a sorte era que bandido não tinha.

Mãe. Para levar na escola era no colo. Onde é a escola São Paulo antes era a Escola da Providência e depois o Colégio Pio XII. Só depois é que veio o Colégio São Paulo. Aí transformou em Colégio São Paulo.

Filha. A 25 era a mesma situação, mata e o caminhezinho. Uma casa que permanece é aquela ali (aponta para o outro lado da rua). Aquele chalezinho que era um dos melhores da rua, era de pau a pique e depois em alvenaria. Todas as casas eram de pau a pique. Todas as casas eram assim. Aí a minha avó, comprou esta casa ao lado e fez a primeira casa de alvenaria, isso eu estava com 9 anos, foi em 1962. Então meu pai comprou o terreno e construiu a casa. Nove anos depois. Aí meu pai comprou o terreno e construiu a casa. E a casa foi crescendo. Quando viemos morar aqui meu irmão nasceu, o único e último filho na Maternidade do Povo. E tinha um quintalão. Tinha poço quase todas as casas. Não tinha COSANPA. Aqui era periferia.

Mãe. Ela tinha vergonha de dizer que morava aqui. (risos)

E vocês lembram do quintal, tinha criações?

Filha. Tinha porco, galinha, jaboti, pato, peru.

Mãe. Eu nasci na fazenda.

No Marajó?

Mãe. Não! Em Cametá, Mutuacá, 3º Distrito de Cametá. Eu queria preservar a minha vida aqui, tudo o que eu tinha lá, mas não deu. Depois nos viajamos, alugamos e foi se modificando.

Filha. O terreno era enorme e dos vizinhos também. Era chão batido, meu pai sempre preservava, gostava de limpar. Aí no lado morava uma senhora, o marido e dois filhos. E o terreno deles era enorme.

E tinha cercados nos quintais, como era?

Era cerca de acapu [madeira de lei], toda cheio de ferpo. Era cercado o quintal e tinha um pé de fruta-pão. À tarde tirávamos o fruta-pão para comer com café. Era como uma espécie de pão. Era um habito comer fruta-pão à tarde. Açaizeiro tem até hoje. Amassávamos aqui mesmo no alguidar.

E comprava aonde o alguidar?

Filha. Comprava na feira da 25.

Mãe. Também vinha de Cametá para mim. Tinha e ainda tem cacau. Agente fazia o cacau, espremia, colocava o caroço no sol pra secar. Fazia o cilindro de chocolate, torrava, ralava o chocolate puro e tomava. Era tudo para o consumo familiar.

Mãe. E todos os parentes de Cametá vinham se hospedar aqui para estudar. Era primário e ginásio. Eram parentes e amigos. Tipo um pensionato, mas ninguém cobrava nada. Era tudo por

nossa conta. Tinha as pessoas no interior que tinha poder aquisitivo e queria mandar os filhos estudar; tinham muitos assim. A Edite e a Cacilda eram agregadas. Tinha muitas dessas pessoas. Festa durava três dias, matava porco, peru, tartaruga.

Filha. Fico horrorizada só de pensar hoje em dia. (risos)

Mãe. E nós não comíamos porco, porque meu pai era judeu.

E a rua, como era a convivência?

Mãe. À noite a gente sentava na porta com os vizinhos conversando e as crianças correndo na rua.

Filha. À tarde, era já cultural. Ela arrumava as meninas, todas emperiquitadas para ficar na porta sentada. Depois nós fomos morar em São Paulo, Brasília, Rio Grande do Norte. Quando voltamos já estava com asfalto. Isso na década de 70. Uma coisa que eu não esqueço era que a minha avó dormia com a porta aberta. O corredor era para entrar vento. Todos faziam isso. Quando aparecia um ladrão, o máximo que eles roubavam era uma galinha.

Vocês sentem uma grande mudança neste sentido?

Filha. Radical, nos anos 70 a gente ia para as festas do Cassazum e voltava andando; aqui toda hora tem tendo assalto, a gente já não pode ficar na porta. Outro dia minha sobrinha ficou emparelhada no carro entre um assalto. Eram coisas que a gente ouvia do Rio, São Paulo, achava uma coisa remota, impossível de acontecer.

Você pode precisar quando vocês começaram a se sentir mais sobressaltados?

Essa tranquilidade dessa rua perdurou até a vinda dessa Faculdade para cá; ainda tinha uma tranquilidade.

Você tem lembrança da primeira vez que ocorreu um assalto?

Meu filho tá com 33 anos, ele estudou no Anchieta. Acredito que foi nos anos 90. Começou com os uns arrastões. Há uns 15 anos, vinha o pessoal da Matinha [atual bairro de Fátima] que vinha arrancando tudo e pegando quem estava no caminho

(Entra uma jovem na sala que é apresentada pela entrevistada. Esta é minha filha. Está fazendo mestrado sobre línguas indígenas na UFPA; a jovem me cumprimenta sorridente e se retira)

Mãe. Eu me formei em contabilidade e fui trabalhar no consulado americano. Meu marido mandou escolher.

Filha. Interessante ver essas coisas nos primórdios. A televisão, meu pai fazia conserto de rádio e TV. Quando chegou meu pai, que era militar, foi fazer um curso sobre conserto de televisão. Ele tinha uma oficina de rádio. A primeira TV que ele consertou ficou em teste. Ele colocava a TV aqui fora ao lado de uma goiabeira e a rua lotava toda noite para assistir. Foi a primeira televisão da rua, aqui em casa.

Vocês tem fotos este episódio?

Mãe. Não! Antigamente não era fácil, tinha que contratar um fotógrafo, não tem. Foi a primeira televisão na rua. Interessante isso, ver uma rua parada, as pessoas assistindo televisão...

A senhora estava falando do consulado.

Mãe. Serviço de contabilidade.

Agora o que é, onde ficava?

Mãe. Eu fiz Escola Técnica de Comercio do Pará, na [Rua] Santo Antônio com a [Avenida] Presidente Vargas, um prédio alto. Agora tinha a Felix Caixeiral Paraense que formava caixeiro, aqueles que atendiam as pessoas. Nós nos julgávamos superiores a eles. Eles não tinham o nível que nós tínhamos, onde se formou muita gente, não existia Faculdade. Então me formei por lá. Quando me casei, deixei tudo isso. Minha vida foi como dona de casa e fiz vários cursos de arte culinária.

Filha. Até hoje existe essa frustração, sempre foi inconformada com isso.

O que ela fazia?

Filha. Quando tinha eventos, ela se transferia para lá. Quando tinha o evento ela se transferia uma semana e fazia toda a criação, gostava de trabalhar com criação. Quando meu pai foi ser presidente do Cassazum, ela se mudava para lá e fazia, era tipo uma de promotor, fazia baile de debutantes.

Ele não implicava com isso?

Filha. Não! Às vezes se espoletava com ela, mas não dizia nada. Meu pai deixava. Às vezes se aborrecia, mas logo melhorava. Ele faleceu cedo, com 67 anos, mas era dedicado a ela, apaixonado.

Mãe. No Cassazum eu fiz o Baile da Cinderela. Ali tinha o príncipe, a carruagem e as meninas saíam de dentro da carruagem para o palco e o príncipe estava aqui e dava a mão para elas. Mas isso todo mundo vestido a caráter. O cocheiro montado no cavalo artificial. Tudo isso ele fazia para mim. A Clara Pinto ia para lá. Levava o balé. A criatividade era imensa, eu tinha muita criatividade. No baile da ASA eu fazia aquelas asas enormes. Aqui em Belém fui a primeira pessoa a fazer isso, confeitar bolo. Até ano passado ainda fez um prato artístico muito bonito. Conforme a festa eu fazia isso.

Filha. Meu pai foi para Carajás e ela foi junto.

Mãe. Tem ali uma fotografia minha com os índios.

A senhora conheceu os índios?

Mãe. Eu morei com eles. O aeroporto era dentro da reserva indígena. Nós moramos lá 2 anos. Ele foi para ser o gerente do aeroporto que era dentro da reserva indígena. Para passar da reserva para a cidade os índios tinham que passar pelo campo de pouso. O primeiro que foi para lá quis proibir isso, que eles passassem. Não podia proibir. Quando vinha o avião vinham para o meio do campo de pouso comer melancia, atrapalhando para o avião não descer. Aí ele passou lá só cinco dias. Aí no Comando disseram: aqui o único que vai resolver está parada é o Pereira, se não vai fechar o campo. (Mãe imitando o marido) Filha! Eu tenho um negocinho para dizer para você e tem que dar essa resposta amanhã. O Comando [da Aeronáutica] quer que eu vá para Tabatinga e lá é terra dos índios Ticunas. Eu perguntei: você quer ir? Ele disse quero. Então eu disse eu vou também. O que é bom para você é bom para mim. Ah! Quando cheguei lá fiz... acenei, sorri para eles, peguei botei o nenenzinho no meu colo. Minha senhora, no dia seguinte o que tinha de bicho na minha porta para comer, mucura, para eu comer esses bichos, depois foram perguntar se eu gostei. Tem que saber lidar com eles. Meu marido conseguiu que três deles fossem trabalhar como serviçais no aeroporto. Não era tão longe da aldeia. Em frente ao aeroporto havia um terreno enorme, lá tinha caído um avião e todos os dias iam lá acender velas, os moradores. Eu disse eu não posso ver essas velas tem que acabar com isso. Aí falei com os índios: Vamos fazer uma praça e colocamos uns banquinhos. Mas não havia recursos. Quando comecei a conversar com o Comando, eles conseguiram mandar duas torres para lá. Até hoje é torre da vovó...

Filha. Havia muito contrabando e meu pai não fazia vista grossa, ele acreditava na Aeronáutica, ele era pessoa sem malícia e idealista. Lá era a terra da máfia. Ofereceram até um carro para ele. Como era honesto ele começou a ser boicotado. Quando ele começou a descobrir o que havia por debaixo dos panos ele começou a entristecer, de ver que o idealismo dele não correspondia. Ele chegou a ser chefe da guarda da segurança do presidente na época do [José] Sarney [ex-presidente da República]. Num perfil de seguimento seria um susto. Hoje é como se fosse um outro universo. Um susto.

Como era a relação com o centro?

Muito pouco fora do bairro. Meu pai era muito conservador, muito restrito à família e não gostava que saíssemos muito. Nós quase não saíamos.

E para comprar roupa?

Filha. Íamos “lá embaixo” fazer compra, na [Rua] João Alfredo, era Lobrás [Lojas Brasileiras]. Na Duque tinha uma feirinha, Centro Popular (esquina do Bolinho da Vovó). No entorno tinha uma feirinha.

E a roupa?

Filha. Não tinha roupa pronta, a gente comprava os cortes, os mais sofisticados vinham de Paramaribo. Porque aqui não tinha.

Eu lembro que antes, só fomos conhecer certas frutas só em São Paulo: tomate, cenoura, uva, chuchu; lá a molecada fazia guerra de uva. A gente só faltava morrer de tristeza porque aqui a gente só comia uva quando ia no aeroporto. Os brinquedos não eram tão variados. Tudo era muito pouco. No entanto parece que as pessoas tinham uma felicidade simples.

A nossa comida ia um pouco mais para o lado da Europa porque ele era de família portuguesa. Não tinha margarina; ou era manteiga ou óleo. A gente usava banha de porco (Dona Lucídia diz que não lembra) guardava-se na lata. O porco que matava nos eventos guardava a banha. Azeite de oliva. Matava a galinha de quintal, os ovos eram do quintal, pato, marreco, peru.

VESTUÁRIO

Mãe. Eu costurava. Tinha duas lojas, a REANIL e Paris na América. Vendiam tecido.

Tinha armarinho?

Mãe. Tinha, mas não lembro o nome.

Filha. Parece que era a Casa Santos.

Mãe. Bolo confeitado era outro problema. Não existia o açúcar refinado. O açúcar de confeitador era coado. Pegava o açúcar passava num paninho mais grosso e outro mais fino para fazer o confeito. As flores tinha que fazer com fécula de batata; o varalzinho cheio de perninhas de flores. Era tudo artesanal. Meu pai fazia a iluminação dos bolos.

Eu sempre tive duas trê, empregadas. Eram os agregados. Eu era madrinha de todo mundo. A gente foi crescendo e aprendendo. Todos têm habilidades manuais. Todos são formados. Minha irmã trabalha com figurino e paisagismo. Tenho um sobrinho que é artista plástico. Todos os adereços do galinha pintadinha foi feita no estúdio da minha filha no Rio [de Janeiro].

ENTRETENIMENTO

Filha. Muito difícil. Teatro nem se falava. Cinema já foi em São Paulo. Era tão raro de sairmos. Meu pai tinha muita preocupação. Ele achava muito divertido quando ele me levava na esquina para comprar menta, era o grande prazer!

Quando eu era adulta, já com 26, 27 anos, comprou uma casa no Mosqueiro.

Mãe. Casa sempre cheia de parentes e gente de Cametá.

Não costumavam ir para Cametá nas férias. Mas a casa era cheia de parentes daqui e de Cametá. Tinham hábitos de jogos de cartas e valho, não?

BRINCADEIRAS.

Mãe. Anelzinho, pira, queimada, cemitério, contar estórias.

Filha. Meu pai gostava de contar estórias e fazer mágica, contar piada sem graça! (risos)

Enquanto ela estava nos bolos dela, ele ficava com a gente inventando novidade. E toda noite gostava de contar estórias.

Mãe: no quartel ele era uma pessoa sempre respeitada e querida. Nunca gritou sequer com um soldado.

Concurso de fogueiras para ver quem fazia a maior. Como não tinha asfalto, quem fazia a fogueira mais alta...

Mas já tinha energia elétrica?

Mãe. Sim!

VIZINHOS

Como era?

Todos se respeitavam. A gente não era de estar na casa do vizinho. Boa convivência. Sempre um vizinho ajudava um ao outro.

Isso mudou?

Mãe/Filha. Muito, muito!

Mãe. Ele também gostava de comida. Ele chegava com aqueles peixes enormes. Olha o que eu comprei para vocês! Ele gostava de ter muita comida na casa.

Chegavam com aqueles peixes. Havia respeito e todo mundo conhecia todo mundo.

Mudou muito? Por que?

Filha. Quando as imobiliárias começaram a comprar as casas ofereceram um valor alto. Iam comprando; aí as pessoas já não se sentem ambientadas. Aqui onde tem esse prédio minha avó, minha avó tinha uma outra casa de palha. Eram duas outras casas; ela tinha, mas gostava da de palha que era mais rústico. Ela gostava de criar pato dentro de casa. Ela tinha uma venda, comprava e às vezes vendia até mais barato; fazia saquinho de revista e vendia a retalho, era diversão dela; ela gostava de vender, se sentir comerciante (filha falando da avó paterna).

A minha vó por parte de mãe também morava na rua. Meu pai era hebraico e minha mãe católica. Naquela época ninguém escolhia casamento, como meu pai era rico a família dela fez o casamento. Senhora acredita que ela morreu e não esqueceu disso. Quando ficou afetada pela esclerose, ela não se perdoava de não ter casado no católico. Mas ele nunca interferiu na religião de um e outro. Os meninos têm que batizar até 45 dias (judeus para fazer a circuncisão) e as meninas não podem nem escolher porque em hebraico mulher não escolhe nada, quem escolhe são os pais. Todos nós nos batizamos na religião católica. Agora eu aconselho, não case com alguém de outra religião.

Eu sei porque eu tinha 9 anos de tarde tocava o sino e tinha há que ir para aula de catecismo. Em certa ocasião, parei no corredor. A moça que me levava disse: Minha Lucia a menina não quer ir. Meu pai dava aula para os hebraicos e por que eu tenho que ir para a igreja católica? Lembro que um dia, as crianças chamavam de dona (que horror). Por que tu não queres ir? Eu disse: Quem é que tá certo? A igreja e a Sinagoga. Cria problema sim. Ela me disse: Seu pai não mente e sua mãe não mente. Peguei duas palmadas e tive que ir.

Uma criança não pode discernir isso.

Minha vó era semialfabetizada. Cearense, descendente de holandeses. Meu avô era muito culto. Eram portugueses. Hebraico é avô materno. Veio de Marrocos para Cametá. Teve depois ele veio fugido dos conflitos religiosos, veio novinho para passar um tempo e ficou.

Meu avô paterno era de família culta, mas veio com um tio e se apaixonou pela minha avó e a família dele não queria o casamento e eles fugiram de ônibus (risos). Arranjaram um canto pra morar. Ela ficava em casa. Ela tinha 14 anos e ficava brincando na rua com as meninas. Ele arranhou um emprego no navio. Como era aplicado, dedicado, conseguiu crescer e teve uma viagem para Manaus com a promessa que quando ele voltasse ele iria assumir um cargo mais elevado; só que ele sumiu, acredita-se que deram sumiço nele que queria ocupar o lugar. Ninguém sabe. Minha vó ficou viúva com dois filhos, meu pai e meu tio (depoimento da filha de dona Lucídia). E foi morar não lembro... Lá conheceu o meu avô postiço, filho de índio criado por um fazendeiro. Rude, (mãe) viveu a vida inteira com aquela teimosia. Nunca aceitou que nós fôssemos seus parentes, nos tratava bem, mas “não são parentes porque não tinha laços de sangue”.

Filha: Meu tio-avô (português) não acreditava que a educação servia para alguma coisa e não deixou meu pai estudar.

Mãe. Impressionante, meu marido sempre teve esse lado culto, ético, nunca foi para a rudeza do outro lado. Tanto que trabalhou no serviço secreto da presidência!

Filha. Meu pai era estudioso gostava de conhecimento por isso foi fazer aeronáutica.

Meu tio (irmão do pai) também era todo metido a comerciante. Trocava carro por carro, nunca parou no emprego, não tinha paciência. Trabalhou na TELEPARÁ, depois se aposentou.

Meu tio trabalhou muito tempo na TELEPARÁ.

AS INSTITUIÇÕES

Essa relação com as instituições. Tinha os clubes REMO, Escola Técnica. Como eram, vocês frequentaram?

Filha. Eu ainda criança, mas as minhas primas iam, com alto-falante de boca; tinha um chalezinho. **ASTECA CLUB**, no próprio quarteirão, no sábado. Tinha janela. A moçada ia toda para lá, tertúlias, fins de semana. O pessoal ficava na janela.

Mãe. Impressionante como havia respeito, né.

Filha. Aqui na TELEPARÁ, antes era uma fábrica de babaçu e a gente sentia o cheiro. Isso nos anos 60 (porque eu estagiei nos anos 1977).

E o que eles faziam?

Filha. Tiravam o óleo. Não sei. E lá na esquina da TV Cultura era o Paraíso das Tartarugas. Era uma casa da dona Isa e Dr. Ascar, dois irmãos, casa grande, terreno enorme. Tinha mais de 300 tartarugas. Era criatório e ponto turístico. Estava em catálogos. Tinha pássaros. E tinha catálogos e as pessoas chegavam aqui em Belém e vinham logo conhecer.

E tinha a fantasia dos donos. Constatei quando voltei de São Paulo. Nós tínhamos móveis portugueses, cristaleiras, cristais superfinos. E meu pai vendeu a preço de banana quando viajamos. Lá tinha um antiquário e meu pai vendeu para ele preservar. Quando eu voltei levei pessoas para conhecer e sabe o que ele dizia? Que aqueles móveis e louças pertenciam à Princesa Isabel (risos). Eu não sabia que era princesa hahahahah!

Dona Lucidia. Eu tenho a vida que tenho mas eu fazia tudo para voltar àquela época.

FUTEBOL e CLUBES

Eu quando solteira eu ia com os meus irmãos à Tuna. E um primo meu soldado do exército, ia aqui no Paissandu. Depois que casei. E nós morávamos lá na esquina da [Avenida] 1º de Dezembro [atual Avenida João Paulo II] com o Chaco quando solteira.

Estou notando pinturas de animais, vegetação na parede. Hoje crise de desmatamento da natureza. Qual a opinião de vocês sobre a preservação da natureza? Vocês são favoráveis? Está muito quente?

Tinha mangueira na rua toda de ambos os lados. Nos quintais tinha açázeiro. Hoje é difícil achar um quintal com árvores. O nosso é um dos poucos.

Muita gente vendeu para prédio. A LM já veio tantas vezes nos perturbar. Eles queriam comprar essa área todinha aqui. Teve um período que era uma perturbação dia e noite eles pressionando. Como o nosso que ficava bem no centro. Teve uma vez que veio a tabelião.

Vocês sentem também que houve um aquecimento?

A gente sente. Está muito mais quente. Até a chuva mesma. Não existe mais isso. Não chove mais todo o dia à tarde. Não tinha ventilador, ar condicionado, mas já era quente. Tinha carapanã, tinha o Sentinela e o mosquito.

Naquela época se tivéssemos aqui conversando. Quando faltava luz ia todo mundo para porta aí se via as estrelas.

É como eu digo se eu pudesse voltar à época da criança eu voltaria. É o início da ponte, cabeça da ponte e eu não esqueço disso. Então se eu pudesse voltar. Eu estudava aqui, mas nas férias eu ia para lá.

Quando a minha vó veio para cá vieram 7 filhos. Aí eles lá, ficaram e se estabeleceram na cidade as famílias foram crescendo.

Meu pai gostava de fazer filho. Nos éramos 16 irmãos. Dez da minha mãe, cinco da primeira esposa e um contrabando...

Mãe. Eu devo ter muito parente lá.

O BOSQUE

Filha. O bosque era muito mais bem cuidado, tinha muito mais animais. Sinto uma melancolia quando vou lá.

Mãe. Eu pertenço ao grupo de idosos da aeronáutica. Eu propus um piquenique, estava tudo deserto. É uma tristeza. Eu também não gosto de ficar lá. Nas terça e quintas nós fazemos reuniões. Festas mas tudo de manhã que ele disse que não quer de noite lá.

SUPERMERCADO

E as feiras e supermercados como era nos anos 50, 60. E o supermercado quando chegou por aqui?

Filha. O Almirante foi o primeiro. A Feira eram umas cabanas plásticas; bem precárias. Tudo que se queria era no comércio. Antes era o trem.

Mãe. Eu vi o trem passar, lá na [avenida] Almirante [Barroso], mas nunca viajei nele. Pra lhe dizer a verdade eu não conheço nada de Belém. Só conheci Salinas e Mosqueiro. Ele passava apitando. Não existe mais trem?

Filha. Há, há muito tempo...

E o quintal sofreu mudanças?

Mãe. O quintal está sendo reformado. Estamos fazendo uma casa, eu quis que fizesse uma casa para ela para colocar essas pinturas dela.

A história de dona Lucília e a vida da família COHEN

Filha. Naquela época tinha as suas compensações. Por um lado, era melhor porque era mais tranquilo e as pessoas eram mais sociáveis. Mas hoje em dia a vida está muito mais prática. Era o caso do açúcar que tinha de coar no paninho. Hoje em dia vai na loja tem tudo para você escolher. Acho que a gente idealiza o passado porque vai lembrar aquilo que marcou positivamente.

Mãe. Agora casamento eu não fantasio! Porque eu tive um casamento maravilhoso, foi meu pai, meu irmão, meu marido foi tudo para mim. Fizeram aquele homem e jogaram a forma fora (risos). Para mim ele foi uma pessoa extraordinária, só assim para me torcer e tirar de todas aquelas coisas que eu gostava de fazer e ficar como dona de casa. Ele nunca me proibiu de nada. Eu sempre disse que só me casaria quando tivesse noção de responsabilidade. Fui noiva três vezes e só casei na quarta.

Nossa! A senhora era uma feminista, uma mulher avançada para o seu tempo, dona Lucília.

Mãe. Meu Deus, eu pensava, vou ficar em casa e criar filhos?

Filha. Esse inconformismo ela tem até hoje. A essência dela continua a mesma. Agora ela não se conforma com a idade.

E quantos anos a senhora tem?

Mãe. 91! Tenho 91!

Nossa, dona Lucília! A senhora é muito conservada, viva, lúcida para sua idade (risos).

(Ela comenta) A história do “não pode” é que eu não gosto! Ah! Não gosto mesmo. É o “não pode” que eu não gosto. Eu escrevo, faço poesias, sabia?

Filha intervém. Hoje as pessoas quando estão vivas na idade dela estão numa cadeira de rodas; ela quer saber por que está sentindo isso e aquilo; às vezes as pessoas passam por ela olham, não é todo dia que eles veem uma pessoa de 91 anos no shopping, fazendo unha, cabelo. Agora, ela não sabe andar devagar, e às vezes fica cansada. É difícil.

Mãe. A única coisa que me perturba e me aborreço é a pressão.

Filha. A pressão dela ainda é melhor do que a de meu irmão que toma remédio de 50mg e ela toma de 10mg. E isso é eventual, se abusar de alguma coisa.

Mãe. Lá no nosso meio, no Cassazum, nós somos coronel, capitão, mas no dia da nossa festa ninguém quis falar. Eu disse: Eu vou! E ainda recitei uma poesia (risos). Esses idosos que estão lá, eu sou quase dez anos mais idosa do que a mais idosa.

E a senhora frequenta outros grupos da terceira idade?

Ela. Não! Frequento com esses idosos que estão lá. São do mesmo tempo em que meu marido era presidente do Cassassum. Todos são maravilhosos comigo.

Filha. Ela já tem uma bisneta de 17 anos que entrou para a universidade.

Mãe. Eu brinco muito com eles dois. E a senhora sabe com quantos anos eu me casei? (pergunta para mim e imediatamente responde). Casei com 29 anos com um rapaz de 22, ia fazer 22. O que também já não era comum naquela época. Eu fiquei naquela, caso ou não caso? Eu sempre fui contra essas coisas.

Então a senhora tem a lembrança de uma vida maravilhosa, pelo menos é essa a minha impressão.

Filha. Devia ser feliz, mas vive resmungando, ela vive querendo não sei o quê. Mas ela sempre foi assim, se você dá aquela bola ela quer uma outra, se você dá aquela fita ela quer a outra.

Visita ao quintal da casa na companhia da filha.

Nossa! Que jambeiro lindo, enorme. Olha só Patrick, a quantidade de pés de jambeiro no chão, parece um viveiro natural. E parece que “pega” rápido, olha só as sementes pequenas brotando. Eu gosto de doce de jambo, adoro.

Filha. Meu genro fazia uma tela e o jambo caía na tela, mas depois não fez mais.

Olha só, tem caramujo! Ele transmite o quê mesmo?

Filha. Esquistossomose. É perigoso. Eles estão por toda parte e todo dia em tiro um monte deles, tenho ligado para o Centro de Zoonoses, mas até agora nada. Aqui tinha um ninho (ela aponta para uma parede de madeira). Faz dois meses que luto com eles aqui.

É daquele africano?

Filha. É, eles trouxeram para cá pra fazer *escargot* pensando que servia só que descobriram que era outra espécie. Só que eles proliferam no criadouro de forma espantosa e os criadores de Castanhal jogaram fora. E aí proliferou, eles estão em todo lugar.

A Emater me convidou para fazer um Sítio no Hangar por ocasião de uma Feira, mas não foi adiante. Eu ia fazer um canteiro só com esses pés de jambeiro.

Vamos combinar para fazermos uma ação de plantio na 25. Precisamos colocar umas árvores frutíferas lá. Uns jambeiros ia ser bom.

Filha. Vamos.

Em casa tenho cinco mudas de mangueiras que já estão no ponto de plantar. E poderíamos levar também umas mudas de carambolas. Nossa! Tem muita carambola aqui. Vocês não coletam?

Filha. Não, porque passa os bichos por cima, rato e com os caramujos ficou pior. Mas aqui carambola, sapotilha, cacau, mudas de cacau. Olha ali! (aponta) E outras que o passarinho trás. Antes era tudo quintal aqui. O espaço era maior. Tinha mangueira, cuieira.

Tu sabes que na casa dos meus avós tinha muita cuieira! A gente tirava e fazia cuíca, raspava, colocava para secar no sol.

Filha. Eu fiquei doente quando atoraram a cuieira que disseram que iam construir e acabou que não construíram nada, ainda está assim. (Seguimos andando pelo quintal já retornando na direção da saída.)

Filha. Olha, isso aqui é abacate. Tinha também fruta-pão. Isso é goiaba.

E aquele pé mais adiante?

Filha. Não sei.

E esse aqui?

Filha. Nós plantamos agora, é canela e esse outro tangerina.

Olha aqui Patrick, canela, o verde da folha é bem escuro.

Ela nos mostra as folhas de um pé de planta de um meio metro toda comida.

Filha. Isso aqui sabe quem faz? É o caramujo, ele come tudo. Porque tem de caramujos de vários tamanhos. Eles gostam de sujeira.

E eles só vem à noite?

Filha. Não, eles vêm no claro mesmo, é mais quando chove. Esses últimos três meses tem dado muito. Isso aqui era tudo grudado de caramujo. (Ela segue identificando as plantas menores) Isso aqui é pupunha. Nem sei quem plantou.

Patrick, tira umas fotos dos caramujos aqui.

Filha. É até bom vocês tirarem fotos que eu mando para o Zoonose.

Me dá teu e-mail que eu mando as fotos para ti. (na saída passei caderno e caneta e ela anotou)

Filha. Tu já pensaste isso solto? Meu neto já acorda e me diz, “vovó vamos catar caramujo?” (risos).

(Já quase na saída do lado esquerdo há uma árvore de cacau cheia de frutos maduros. Ela está semi tombada com uma forquilha apoiando o tronco e comento : Olha Patrick quanto cacau nessa árvore faz umas fotos...)

Por que tu não tiras os frutos?

Filha. Ah! É difícil, fica alto. (Eu lhe ensino uma técnica usada na casa de minha mãe para apanhar frutas das árvores)

(Avistamos mais alguns caramujos).

Filha. Isso eu tiro todo dia, hein. Imagine se eu não viesse catar. Todo dia eu ligo.

Quem sabe o que é aquilo ali? É abricó.

E esses açaízeiros dão frutos, vocês tiram ?

Filha. Não porque a árvore é muito alta e arqueada (silêncio). O problema desse quintal é que dá muito trabalho e eu tenho que cuidar da minha mãe, da casa, ajudar com meu neto.

É verdade, casa dá trabalho. Muito trabalho. Mesmo um apartamento dá trabalho.

Filha. Por conta de eu administrar a casa da família eu achei que tinha que dar conta. E o que acontece? À noite aqui enche. E aí tem jantar para todo mundo. E eu fico escrava da situação. Eu mesmo inventei isso. Ao final tem que lavar os pratos.

Ah! Eu sei como é. Minha mãe também reclama das louças que ficam sujas na pia depois dos almoços de família. O neto não tem babá?

Filha. Não, a babá sou eu. Mas ele é bonzinho, não dá trabalho, já vai à escola.

Tomar conta de uma casa, o serviço nunca acaba. Eu tinha férias e não sabia quando eu trabalhava.

Meu projeto em relação à 25. Dia 5 de junho eu queria fazer uma programação. Mas antes eu queria organizar uma Comissão. Ela: e pra promover, para as pessoas saberem. Eu gostaria de participar. Tem uns amigos meus que não moram aqui. Pensei num movimento ou comitê das áreas verdes. E aí a gente pode chamar gente de outras ruas. Assim uma coisa mais universal. Um movimento em defesa das áreas verdes. Tem a Perebui, já conversei para a gente organizar uma oficina de planejamento paisagístico. Eu visitei os jardins institucionais e estão abandonados. Eles querem colocar cimento. O problema é que quanto mais cimento coloca. Eles dizem, eu não tenho nada a ver com isso.

Eu acho uma excelente ideia. Eu vou falar com o meu filho que é formado em marketing, mas já. Planto uns ipês roxo, amarelo. Eles têm um plano que não deve ser muito bom, mas eu acho que a gente tem que agir antes deles mexerem. Eu vou agora para São Paulo e vou contactar. Só sabias.

Eu sou paisagista por intuição, mas se tiver um curso que eu possa me qualificar. Esse é meu sobrinho, ele é pastor. A gente vai precisar da ajuda dele como marqueteiro.

Então a gente vai fazer essa oficina. Eu já vou propor um curso de especialização. Porque gente eu estou há dois anos procurando um arquiteto paisagístico. Já fui na FAU, mas não tem paisagistas.

Isso aqui é begônia?

Filha. Não, é hortênsia.

(Saímos em direção à porta pelo saguão e os cães começam a latir novamente)

+++++

ANTÔNIO FERREIRA E VIZINHOS. Seu Antônio é presidente da Associação de Moradores da Estrella-AME. A associação, criada em julho de 1986, vai completar 30 anos em 2016. Conhecedor de todos os problemas relativos à infraestrutura sanitária da “baixada do Marco”, ele explica com detalhes esses problemas, os erros de engenharia já cometidos nas intervenções e as promessas não cumpridas pela classe política e pelos governos. Ele tem sob sua guarda um grande arquivo com as cópias, mapas, croquis das inúmeras reivindicações que foram feitas junto aos órgãos públicos, com as demandas dos moradores prejudicados pelas enchentes dos canais no entorno de suas casas. Cada vez mais solitário na sua militância, ele persiste em apresentar seus requerimentos às autoridades e encarna perfeitamente “o homem diante da lei”, de Kafka. Sempre trabalhou como vendedor e mora na casa com a esposa e os dois filhos solteiros. Já seu vizinho, também antigo morador, é pedreiro e mora com a esposa. (decidimos não identificá-los)

Seu Antônio, muito prazer em conhecê-lo! E obrigado por ter aceitado me receber num domingo pela manhã, quando as pessoas em geral têm seus compromissos familiares, tem os netos pra brincar... [junto com ele estavam dois vizinhos que ele convidou para participar da nossa conversa]

Que nada, professora, eu acordo cedo, seja dia de semana, domingo. Eu só vou sair mais tarde. Mas vamos lá, me diga o que a senhora que saber. Olhe, eu separei esse material para a senhora dar uma olhada e trouxe esses mapas que eu tenho do bairro. (Ele me mostra uma caixa de arquivo de plástico com vários documentos, a maioria ofícios endereçados a órgãos públicos, fotografias, e abre o mapa oficial da CODEM em cima de uma cadeira). Então, como a senhora pode ver, o limite do bairro do Marco, conforme a lei, ele acaba na [Avenida] Perimetral com a [Travessa] Mauriti e pega um braço e após a passagem de [Rua] Monte Alegre é o canal do Tucunduba. O canal da União é um fluente do rio Tucunduba que é o limite do bairro do Marco.

O bairro do Marco foi todo planejado pela família Acatauassú [Nunes], foi loteado e cortado através de topografia tudo certinho. São lotes de 6X30, Foram vendidos na década de 60, foi quando começou a ocupação do bairro. O bairro que teve as principais ruas como lixão, o primeiro lixão foi na [Travessa] Humaitá, Mauriti, e hoje na Mauriti está o Colégio Acatuassú Muniz e mais tarde ele se transferiu para a área da Terra Firme que onde hoje é o Colégio do NPI.

Tem uma rua chamada Acatauassú Nunes? Essa família não é do Marajó?

Sim. Temos é avenida, porque começa na [Avenida] Primeiro de Dezembro [atual Avenida João Paulo II] e tem a Maria Aguiar ela era uma devota do Candomblé, mãe do Pierre Beltrand³⁶. Ela morava no canto da Primeiro de Dezembro com Maria Aguiar. Sim! É uma família de fazendeiros.

(Vizinho de seu Antônio) Da [Travessa] Timbó pra lá era da Universidade, mas o pessoal foi invadindo tudo.

(Seu Antônio) Naquela época, do tempo do [Magalhães] Barata [Governador do Pará], ele pegava 100m² de terra e transformava em 10.000m², era os aforamentos, no cartório eles tinham todas as leis de aforamentos.

Tem uma lei recente baseado no Estatuto da Cidade que transformou essas áreas carentes em áreas de interesse social. O senhor sabe se aqui foi feito isso?

(Seu Antônio) Não, nós fizemos o mapeamento como área da marinha. Toda área que estava a 300m do rio (do curso d'água), então foi retirado um documento sobre área de marinha, inclusive esta transitando sobre deputado sobre essa área Marinha para entregar às famílias, mas tem uma discussão que o Acatauassú quer a lei do aforamento e o que aconteceu, por exemplo, o Seu Emanuel aqui quer legalizar a terra dele e não tem mais documento, manda uma pessoa e vem medir e taxa como sendo deles e o seu Emanuel não pode regularizar a terra deles.

Estou escrevendo um livro que trata das reformas viárias neste bairro, onde já aconteceram muitas intervenções viárias. Primeiro foi a estrada de ferro Belém-Bragança, depois construíram a [Avenida] Almirante Barroso que se tornou um grande corredor de ônibus e depois a [Avenida] Duque [de Caxias] e agora o BRT, então essas mudanças me chamaram muita a atenção e me pergunto o seguinte: e as outras áreas do bairro? Quais são as mudanças que estão fazendo por aqui? Como foi que iniciou a parte da ocupação e como foi o problema de transporte e do saneamento? Se você não tem saneamento e drenagem fica difícil fazer algo regular como ciclovias, calçadas e linhas de ônibus.

(Vizinho de seu Antônio) Eu nasci na Pedreira e saí de lá com 25 anos, aquele bairro era pior do que o daqui e eu saí de lá por não ter condições de morar lá. Mas eu fiz errado porque o pessoal nunca olhou para esse lado.

O senhor tem uma explicação para o pessoal nunca ter olhado por esse lado?

(Sr. Antônio) Tem os filhos da santa e os filhos da outra, os filhos da outra são os resto de ruas que o poder não se interessa, como eu fiz questão de mostrar o limite do bairro que eles confundem a população do bairro do Marco par deixar o cabide de emprego e se a senhora for perceber. [Travessa] Mariz e Barros está faltando 280m para ser beneficiados, [Travessa] Timbó 280m, [Rua] Maria Aguiar estão fazendo e seria 500m, e [Travessa] Vileta 500m, chamado lugares de elite. O poder da maneira de ter o cabide eleitoral desta área ele incluiu uma parte da terra firme pra dizer que é uma parte problemática, uma luta que nós tivemos que o [bairro do] Marco piorou, tivemos uma obra que tem 4m de tubulação chamado Ipramar, o bairro todo saneado e ficou uma pista de 12m. Em 1996, no momento que eles tiraram as pontes que fizeram para beneficiar os empresários como ponte da [Rua] Cipriano e ponte da [Rua] Jabatiteua, o [bairro do] Marco seca e ajuda [a Rua] Leal Martins volta a ser uma vala seca, só recebe a água que nós recebemos de todos esses prédio.

E a senhora é nascida em Belém, ou veio do interior?

Não, nós morávamos lá na [Travessa] Angustura, vou fazer 70 anos. Eu casei em 76 e vim morar logo pra cá só que quando estávamos com dois anos de namoro compramos esse terreno pra cá e construímos, tem uns 50 anos que morávamos aqui. Então naquela época que viemos morar pra cá não tinha incidência de água, só após dois anos que veio a encanação, mas antes disso a gente

³⁶ Trata-se de um colunista social, o mais conhecido e mais antigo do jornalismo paraense. Pierre Beltrand é seu nome de fantasia.

andava por cima de coisas de açai, fazemos uma estiva de toco de açai e depois de madeira e o pessoal foi comprando os terrenos.

E quem vendia os terrenos? Tinha um escritório? Como era vendido? E no final, ele dava títulos pra vocês?

(Vizinha) O Acatauassú, nos comprávamos dele. Sim, tinha, logo quando compramos o escritório dele era perto do Hospital Belém, na Almirante Barroso e depois foi pra São Braz. Era parcelado, pagávamos aos poucos. Foi o seguinte - nós terminamos de pagar o terreno, mas o comprovante de compra e venda saiu depois.

A senhora lembra qual era o cartório que registrava isso? E todos os moradores daqui fizeram dessa forma?

Eu sei que fui no [Cartório] Condurú. Foi, mas nem todos receberam, só quem quitou terreno e teve legalização de água e tudo que conseguiu o comprovante.

E a senhora comprou a casa e foi fazendo melhoria.

Foi! Só que daquela igreja pra cá era um igarapé. Quando eu me casei, não tinha água encanada e nem poluição de hospital, de nada, eu dava banho nos meninos com essa água do igarapé.

A senhora lembra o nome do igarapé?

Era o Tucunduba, passava por trás de casa, onde tem aquele prédio lá era o fim do igarapé e tinha muitos bichos. Aparecia jacaré, cobra. Eu gestante da minha segunda filha a cobra entrou dentro de casa, era amarela e verde. Quando eu saía pra trabalhar se colocasse o moleque na rede a cobra descia pelo punho da rede, era muito bicho.

(Seu Antônio) Ali da Perimetral os patos do mato voava par cá.

(Dona Rosa) Com 30 anos de casados foi que começaram a jogar lixo pra cá.

E o lixo vinha de onde?

(Vizinha) Vinha de todos os cantos.

(Amigo de seu Antônio) Primeiro entulho veio do prédio Raimundo Farias que afundou lá na [Avenida] Doca [de Souza Franco] e do Supermercado Nazaré,³⁷ inclusive melhorou a economia de muita gente que pegava as coisas e vendia.

A senhora teve filhos? Quantos foram criados aqui? Ainda existe esse colégio?

(Vizinha) Tive quatro filhos, todos foram criados aqui. Eles estudavam alí no [na Escola Estadual Domingos] Acatauassú [Nunes]. Sim, fica alí na Mauriti.

Todos os filhos já casaram? E como vocês foram construindo a casa?

(Vizinha) Já casaram, só uma filha minha que morreu com 26 anos. Nesse lugar já temos umas 4 casas que alugamos. Nos moramos primeiro numa casinha aí e depois compramos mais outro terreno e vendemos lá e construímos aí.

E agora vocês estão bem?

(Vizinha) Quando acabamos de construir começou a encher e retornamos aterrar e construímos outra casa, porque era de alvenaria ele aterrou e levantou.

³⁷ Construído numa das esquinas na Doca de Souza Franco, uma avenida-canal de classe média, o prédio Raimundo Farias desabou quando já estava em construção, com vários andares levantados, e matou vários operários. Foi uma das piores tragédias da história da construção civil no Pará. O laudo apontou falhas na fundação. O supermercado Nazaré, situado no bairro do mesmo nome, foi placo de outro sinistro, um incêndio que destruiu suas instalações.

E qual foi a última enchente que vocês tiveram?

(Antônio) Esse ano devido a tanta luta nós conseguimos retirar uma ponte que era a última. Já diminuiu muito o alagamento e nós não temos a influência do [rio] Tucunduba. A única coisa é que a água tem um pouco de resistência pra descer o Tucunduba, não atinge a nossa área, é mais o discurso político que atinge a gente. Ele dizem que tudo isso depende do Tucunduba, o que é totalmente mentira.

Alguma vez a Associação chamou um engenheiro para avaliar essa situação ?

(Antônio) Eu tenho um amigo engenheiro sanitário, não sei o que ele tá fazendo, se é doutorado ou mestrado chamado Eudirbe.

E me diga uma coisa, vocês viviam do quê, que tipo de trabalho?

(Vizinho) Era pedreiro e trabalhava nas construções.

(Antônio) Era difícil! Antigamente não tinha muita área assim por aqui, inclusive quando fizeram o [Edifício Manuel] Pinto da Silva, teve um tremor de terra aqui em Belém. Então de lá pra cá foi que começou a aparecer um aterrozinho.³⁸

E o senhor trabalhava mais em obras públicas ou privadas, em construções de casas?

(Antônio) Por conta própria e privada, mas antigamente era difícil.

Vaga para emprego era difícil?

(Antônio) Sim, a gente andava uma semana para pegar um emprego. Eu trabalhei mais por minha conta, que naquele tempo era 11 cruzeiro por dia, não dava nem pra comprar roupa pra minha mulher, ela se virava fazendo sapatinho.

Pois é, eu perguntei isso pra senhora...

(Vizinha) Fazia sapatinho de crochê e fazia muita coisa de criança sabe, aí depois costurava roupa assim pra criança também para poder ajudar, porque só o dele não dava e assim fomos sobrevivendo.

E como era aqui o lazer, a festa, a religião..?

(Vizinha) Essa parte assim eu quase não saía, porque tinha que ficar com as crianças, eu tinha medo de sair e acontecer alguma coisa, por isso que eu trabalhava em casa mesmo.

Mas não tinha festa junina, essas coisas?

(Vizinha) Não tinha era nada, só lá pro lado que tava aterrado.

(Antônio) Santuário de Fátima agradeça um padre que foi expulso de um colegio e foi obrigado a fazer o Santuário de Fátima. Eu vivi dentro da igreja esse período.

Quantos anos o senhor tem? O senhor trabalhou sempre na construção civil ou mudou de ramo? E hoje, ainda esta na ativa? [dirijo-me ao vizinho do seu Antônio]

(Vizinho) Eu fazia tudo, pintava, fazia encanação. Tudo para ganhar dinheiro eu fazia.

Não hoje a minha idade não dar mais para fazer isso, não ficamos rico e ai do jeito que estamos ganhando dá pra passar. Trabalhei em muita parte, até em marcenaria, em toda parte.

Naquele tempo o pessoal que tava preso era colocado pra limpar canal, se fizessem isso o canal estava limpo.

³⁸ O edifício Manuel Pinto da Silva é o primeiro espigão de Belém. Construído na década de 50 no bairro histórico da Campina, próximo à Praça da República, ele é um símbolo da primeira fase da verticalização da cidade.

Mas a lei penal impõe isso em limpar ruas e canais, prestação de serviços comunitários, como pena alternativa, mas eles não se aplicam aqui.

(Antônio) Eu nasci e me criei no bairro da Campina. Meu nome é Antônio Ferreira da Silva, tenho 62 anos, sou pai de quatro filhos e moro desde 1977 na [Travessa] Estrella, há 8 anos voltou a ser Estrella e o Estado ainda não tiveram coragem de trocar as placas com a morte do professor Benedito [Nunes], voltou a ser Estrella.

Na década de 69 morei no bairro do Marco e depois fui pra [Travessa] Curuzú da igreja do Colégio da Providência da 25 com [a Travessa] Antônio Baena e tinha um padre chamado Leite. Ele teve um envolvimento amoroso e casou. E chegou um padre chamado Dilenio. Esse padre veio rezar uma missa dentro do Colégio e devido ele ser homossexual foi expulso da igreja e começou a realizar no salão paroquial que era ao lado da igreja que era chamado de Quermesse. Começou a plantar semente do Santuário de Fátima.

Na quadra do Colégio São Paulo onde o Leite realizava as missas e com o casamento do padre Leite, chegou o Dilenio e ele foi expulso por ser homossexual e depois ele construiu a igreja no Quermesse e mais tarde ele começou a construir o Santuário de Fátima, lá onde era a vala do Manelão que é a [Rua] Diogo Mória. A [Rua] Antônio Barreto não existia, era só uma taberna na esquina e essa é a história daqui. E no próprio Colégio que era a igreja que lá conheci a minha esposa que lá nos namoramos e que hoje estamos casados há 42 anos e então eu conheço um pouco daquela história. A Duque sempre foi sequinha, onde era alagado é onde fica o estacionamento do Santuário que era uma vala que descia onde chamava vala do Manelão.

E em 73 eu casei. Morava numa casa alugada na passagem Alegre entre [Rua dos] Mundurucus e [Avenida] Conselheiro [Furtado] e um determinado dia eu comprei um terreno aqui.

Como vocês ficavam sabendo sobre terrenos que estavam à venda no bairro do Marco?

(Antônio) Eu comprei da seguinte maneira: eu era vendedor. A minha vida sempre das máquinas Singer que a gente chamava de porta a porta e nessas andanças da vida eu localizei o terreno. Inclusive o valor era mínimo divisório e eu troquei máquinas por terrenos.

O senhor comprou de terceiro ou do escritório?

Não, comprei de terceiro, e aqui era um pântano, da [Travessa] Timbó pra lá da área era da UFPA e a água se perdia. Aqui não existia roubo e sim uma família, porque um se preocupava com outro. A comunidade era muito ativa aqui, um dia como hoje a gente estava limpando as valas. Todo mundo descia na vala e limpava e os moradores faziam as limpezas e essa rua ninguém passava por aqui e a gente descia este canal limpando e ia até em cima e enfrentava cobra, jacaré.

No decorrer dessa comunidade teve um homem muito (inaudível na fita) padre Nicolau com uma visão socialista e incentivava o centro comunitário. Era o Novo Horizonte, aonde deu a origem a CBB [Comissão de Bairros de Belém]. Foi o Nicolau, ele era chaveriano e hoje se encontra em Roma. Ele criou a união de todos na [no bairro da] Terra Firme e São João Batista e não visava a igreja e sim a comunidade. Construiu diversas casas para pessoas carentes.

Em 86 fomos obrigado pela vontade de melhorar, fundar um centro comunitário e de lá pra cá tivemos muitas reuniões e nessas reuniões a primeira dama se chamava Elcione Barbalho. Ela se comprometeu em aterrar aqui. Em um determinado domingo começou a chegar e tivemos o atrito do padre. Ele dizia que o lixo ia trazer doença e nos pregávamos que a ponte que dava tétano, e nós ganhamos; começou a descer o lixo do edifício, está enterrado todo aqui e o supermercado Nazaré também. Foi bom até para a economia que a população pegava o alimento do supermercado. Nos primeiros meses foi horrível, mas depois começou a nascer uma horta.

Essa aqui é a [Travessa] Mariz e Barros na sua inauguração. Aqui a luz era terrível e no fim da rua era uma praça e como não é corredor eles acabaram, porque não é interesse de governo. Tudo é abandonado, estamos com um projeto desde dia 15 de março (de 2015) e até hoje o Secretário ainda não tirou da mesa dele e é uma questão política e a gente é comunitário.

Em 2000 eles asfaltaram sem antes resolver esse problema da água?

(Antônio) O pessoal que mora na área da Universidade (Federal do Pará-UFGPA) pede pela melhoria da moradia. Melhora a água e o Duciomar [Costa, ex-prefeito] trocou e se você andar prali, um prédio de 20 andares a água vem toda pra cá e a situação piora e a maior cota de Belém é a [Avenida] Doutor Freitas.

Então o problema não é a canalização, o problema é que a água vem toda pra cá?

(Antônio) Professora, aqui é um bairro de profundidade é um projeto inframarco que obstruiu toda a encanação do bairro. O projeto é de 88 e funciona estamos em uma cota alta pra terra firme o problema é a obstrução da água por causa construção. No governo do Duciomar fez o binário que poderia chegar até a [Passagem] Acatauassú [Nunes] e isso pronto acaba com o engarrafamento que é horrível de muito carros.

Devido à semente do padre Nicolau deixou da resistência que pagamos o preço até hoje que as pessoas são alienadas em criar esse clima que já foi muito bom social e hoje muita gente vive com essas intrigas.

Fica mais difícil de reunir as comunidades?

(Antônio) A comunidade se reúne, mas cada um tem a sua opinião e os caras falam sem conhecer nada, porque a água se perdia.

Vocês nunca fizeram uma cartilha retratando tudo o que vocês fizeram, porque é importante agir e distribuir para que os moradores possam conhecer o histórico da luta de vocês. Porque às vezes a pessoa fala certas bobagens por ignorância.

(Antônio) Eu tenho todo documento, tem um homem que é o inimigo do bairro chamado presidente da câmara Orlando Reis. Mora no canto da [Travessa] Humaitá com a [Avenida] Primeiro de Dezembro [atual Avenida João Paulo II]. Nós tivemos em Brasília em 89 conseguimos a abertura do canal do Timbó e foi viabilizado com dinheiro e tudo.

Você foi presidente de alguma associação? E ainda existe, e vocês se reúnem?

(Antônio) Sim, Associação dos Moradores da Estrella. Sim, nos reunimos, mas ela não existe de fato, pois ela não é legalizada por conta que existe interesse político e entra o mal intencionado.

Nunca tiveram problemas, não sendo a associação legalizada, para conseguir o que buscam?

(Antônio) Não, consegue tranquilo, em audiência foi entregue na Presidência da República e entregue à [Presidente] Dilma.

Muito rica a sua história seu Antônio, e estou impressionada com a sua percepção dos fatos. Tem um valor histórico todos esses documentos e cartas que senhor mantém guardados.

(Antônio) Eu fiz um dossiê tudo e levei em Brasília.

E o Congresso da Cidade, como foi a participação de vocês, o que vocês destacariam como positivo e negativo?

(Antônio) O positivo é que ele ensinou o povo a pensar melhor e pleitear os seus direitos em dizer que o vereador é para fazer rua que não é assim e também foi montado onde entra a discórdia de muita gente e foi para abranger os menos favorecidos. Como a Terra Firme, se você for lá hoje é muito diferente, e através da conscientização popular conseguimos mudar.

O que aconteceu com o padre Nicolau? Ele ficou aqui até quando? E a CBB [Comissão de Bairros de Belém] acabou?

(Antônio) Ele ficou até 2000 e depois foi pra Abaeté [Município de Abaetetuba] e não tem mais Centro Comunitário e entrou outro padre com outra visão capitalista na passagem Hortinha.

A CBB acabou pelo descaso do governo. O problema ocorreu com o programa da Família Saudável. Era um projeto que veio de dentro da CBB e quando o governo acabou houve um desemprego que entrou na justiça e a CBB foi leiloada. Ficava perto do Santuário de Fátima. Eles perderam para pagar a ação trabalhista.

Agora me conte um pouco da sua história de vida familiar, seu trabalho? O que que o senhor fazia quando veio pra cá?

(Antônio) Eu sempre fui vendedor, trabalhei na Singer e depois com carros.

Na Avenida Duque de Caxias tem muita revendedora de carro, sabe me dizer como foi que começou isso?

(Antônio) Nós chamamos de gargajeiro que era revendedora.

Eu nasci na [Travessa] Padre Eutiquio, na esquina com a [Avenida] Tamandaré e meu pai era dono de oficina. O Boêmios da Campina começou na casa do Peixoto. Eles nasceram na lavanderia paraense e quem comentava o futebol (inaudível na fita) era a [Rua] Riachuelo e ficava muitas pessoas e ali foi um período muito rico da história e o Bancrevea e era um cassino e quando veio os militares eles proibiram a vida noturna. Era bastante agitada.

O senhor se lembra quando acabou o Boêmios da Campina?

(Antônio) Ele acabou no tempo dos militares. O foco maior era as prostitutas e inclusive foi o primeiro carro alegórico que giravam que desfilava na [Avenida] Presidente Vargas. E vendeu aquele prédio na esquina da [Rua] Campos Sales e comprou um terreninho; bem no canto morava uma professora do grupo escolar que hoje é o Curro Velho lá da praça da Casa da Linguagem.

Voltando pro Marco, o senhor lembra dessa história da estrada de ferro Belém-Bragança e como era essa relação desse Marco lá de cima com o Marco da baixada?

(Antônio) Esse período da estrada de ferro nunca acreditou que Belém passasse de São Braz e depois do tempo militar nós viemos morar em casa alugada na Jutai. Então essa parte eu pouco conhecia só pra onde eu vim morar e eu também pesquisei sobre o apito, 6 h da manhã, meio dia o pessoal apitava para o pessoal se guiar.

E essa terra da área da Perimetral era tudo institucional. Qual foi a primeira instituição que chegou?

(Antônio) Foi o Instituto Agrônomo [do Norte] e depois foi para a EMBRAPA e o Museu [Paraense Emílio Goeldi] chegou depois. O Marco vai até a EMBRAPA e vai até a [travessa] Mauriti. A primeira ocupação foi em 86 e de trás do NPI 96, e participei de todas as duas e chegando na COSANPA ou na CELPA. Foi uma questão da pessoal.

Há anos atrás da [Passagem] Acatauassú [Nunes] pra lá já era da Terra Firme, mas eu quero dizer que tem um projeto do reordenamento da numeração de Belém e acabamos com todo esse conflito que a numeração de Belém foi feita em [década de] 60. Que até o Adalberto, era presidente do PT, acaba com o problema de carteiro e entrega. E ainda tem muito engano por aqui. O bairro do Marco é um pequeno pedaço que está resolvido, e lá está tudo certo.

O senhor sabe se a SESAN tem algum projeto para limpar esse canal e recuperar as muretas?

O Secretário de Saneamento hoje é advogado, a senhora sabe da história e isso só vai causar problema.

Obrigada pela entrevista!

CAPÍTULO II

AS REFORMAS VIÁRIAS, OS NEGÓCIOS E OS USOS SOCIAIS DA AVENIDA DUQUE DE CAXIAS.

Na cidade, o automóvel tem sido um dos principais atores. A sua produção e comercialização representam uma larga fatia da economia mundial. E seus lobbies são poderosos na mesma proporção; eles têm uma longa história de resistência a qualquer regulamentação governamental que restrinja o livre acesso ao sistema viário ou controle a emissão de poluentes. De maneira ainda mais perniciosa, o lobby automobilístico age para depreciar e dificultar o transporte de massa. Joseph Rykwert

A Avenida Duque de Caxias é constituída de quinze quadras e é delimitada nos seus extremos norte-sul por dois ícones da cidade: o *Santuário de Fátima*, construído após uma reforma da igreja homônima na década de 1990, por anseio e iniciativa da comunidade portuguesa; e o *Hangar Centro de Convenções e Feiras da Amazônia*, construção mais recente do governo do Estado em terreno do antigo Aeroclube do Pará, pertencente à Aeronáutica, que abrigava o hangar original construído nos anos 1940 (conforme testemunho de um morador vizinho deste sítio, que rememora este e outros fatos da história do bairro que nasceu *Marco da Léguas*, nos Anexos ao final deste Capítulo). Outra referência antiga da Avenida é a Vila Militar e o Clube Cassazum dos Oficiais e Subtenentes da Aeronáutica, que ocupam três quadras “cheias” com suas casas padronizadas em estilo bangalô, calçadas, quintais e pátios arborizados, estendendo-se até a esquina da Av. Dr. Freitas, onde finda a Av. Duque de Caxias [Fig. 3 e 18].

Para as novas e antigas gerações, as outras referências citadas são o Tacacá da Vileta e o Frangão da Duque, duas invenções típicas que compõem o repertório gastronômico dos belenenses. E ainda, as redes Big-Ben e Extrafarma de farmácias e as lojas de conveniência dos postos de gasolina, ponto de encontro de jovens em finais de semana. Estas últimas, sequer imaginadas pelos antigos moradores da geração de seu Carlos Xavier e dona Francisca, cujas entrevistas compõem os Anexos deste Capítulo.

Até o final de 2006, o Hangar Centro de Convenções e a Avenida Brigadeiro Protásio Lopes, que o margeia, não existiam. A reforma da Avenida Duque de Caxias

foi planejada naquele ano, enquanto o Hangar estava sendo construído, conforme consta do projeto executivo da obra, cuja síntese pode ser lida nos Anexos deste Capítulo³⁹.

Em resumo, o que foi feito na reforma da via, tecnicamente falando? A Avenida Duque de Caxias, que tinha um canteiro central com 20m de largura e pistas de rolamento com duas faixas de cada lado (essa configuração data dos anos 1970), passou a ter três faixas de tráfego por sentido, às custas do canteiro central, cuja largura foi reduzida para 13m. Por conta dessa redução, houve uma perda de 35% de área verde, mas o canteiro foi objeto de um Projeto Executivo de Paisagismo e a nova avenida, no discurso oficial, recebeu a qualificação de “Corredor Ecológico”. As calçadas foram reconstruídas e niveladas conforme os padrões Faixa Livre de Obstáculos (FLO) e Faixa do Cidadão (incluindo piso tátil e rampas de acesso); no entanto, permaneceram alguns obstáculos. O canteiro central receberia ao todo 35 baias de estacionamento, totalizando cerca de 218 vagas para carros, de acordo com o Projeto Executivo de Urbanização. Houve o fechamento dos cruzamentos da avenida com 11 travessas, o que exigiu a construção de novos “retornos”. Em alguns pontos da avenida, sem semáforo, foram implantadas faixas para travessia de pedestres, com sinalização própria. Essas faixas sem semáforo e as calçadas com “faixa do cidadão”, na época, eram uma novidade em Belém. O Orçamento Executivo Geral da obra (sem o item Paisagismo) era de R\$ 7.923.007,80 em março de 2006. A “*Nova Duque*” foi inaugurada em 27/10/2007.

2.1 A reforma de 2007: a obra-Monumento e os fragmentos de cidadania.

Com a reforma, a Avenida Duque de Caxias torna-se, por excelência, a avenida dos automóveis. Hoje, ela é quem melhor encarna, do ponto de vista sócio-espacial, o sistema hierárquico que vigora entre as vias de mobilidade e transporte no bairro do Marco, qual seja, a superioridade, instituída na sociedade brasileira, do transporte individual e privado sobre o transporte coletivo e público de passageiros. A via expressa um certo padrão de intervenção viária nas avenidas do bairro que consiste em reduzir progressivamente o espaço do canteiro central das vias e, por conseguinte da arborização que os recobre, para incorporá-lo à pista de rolamento responsável por atrair uma frota mais ou menos robusta de automóveis; portanto, trata-se de um padrão de

³⁹ A primeira parte deste Capítulo já estava escrito quando finalmente conseguimos ter acesso ao projeto executivo da obra, razão pela qual optamos em resumi-lo e apresentá-lo como anexo.

reforma induzido pelos interesses do mercado automotivo que opera na cidade. Como se dá esta reforma e que feitos ela produz socialmente é o pretendemos mostrar neste Capítulo.

Pela Av. Duque de Caxias circulam apenas quatro linhas de ônibus que fazem o percurso bairro-centro, em contraste com a Avenida Almirante Barroso, a maior e mais antiga via de transporte do bairro, que concentra dezenas de linhas que disputam freneticamente o espaço de uso comum com os automóveis, motocicletas e caminhões. Do alto dos edifícios situados nas transversais da “Duque”, pode-se conferir com nitidez a presença rarefeita dos ônibus no corredor de automóveis que por ela circulam. Por essa razão é uma das vias preferidas de circulação dos belenenses, pela relativa rapidez e fluidez do tráfego. Uma outra razão é que na reforma da avenida, em 2007, foi implantado um sistema de estacionamento rotativo, público, de ambos os lados do canteiro central e em todas as suas quadras, além de um eficiente sistema de retorno para os veículos.

A reforma também introduziu um novo conceito nos projetos viários do bairro: a implantação de um tipo padronizado de calçamento e travessia com segurança para pedestres, a conhecida calçada com Faixa do Cidadão, ou *calçada cidadã*, e a faixa para travessia de pedestres fora dos cruzamentos – nada que outras cidades brasileiras não conhecessem àquela altura. Entretanto, ela excluía da obra a construção de uma ciclovia, que a lei municipal tornara obrigatória não havia três anos⁴⁰. Aí sim, uma novidade que poucas cidades brasileiras conhecem, na extensão que os ciclistas reivindicam. Ou seja, a reforma nos coloca diante de um feito e de um não-feito, uma afirmação e uma negação de direitos, ou daquilo que já é um direito constituído “na forma da lei”, como se diz no jargão jurídico. Tanto a *calçada cidadã* – novidade não apenas no bairro do Marco, mas em toda Belém – como o “paisagismo novo” do canteiro central, citado em destaque no convite de inauguração da via (também denominada de *corredor ecológico*), ganharam um espaço permanente na propaganda oficial de obras da Prefeitura e, por conseguinte, na campanha eleitoral que reelegeu o prefeito, em pleito levado a cabo no mesmo ano e mês da inauguração da via [Fig. 3 e 4a]. Uma prática que tem se revelado exitosa nas estratégias político-partidárias.

⁴⁰ Trata-se da Lei Municipal n. 8.742, promulgada em dezembro de 2004 no governo do PT (1997-2004), que estabelece a obrigatoriedade de ciclovias e ciclofaixas na reforma de vias ou na construção de novas vias no município de Belém. A Faixa do Cidadão é uma determinação da lei federal de acessibilidade (Lei n. 10.098, de 19/12/2000), reafirmada por lei municipal.

A *calçada cidadã* e a *faixa de pedestres* deixaram os moradores satisfeitos. A primeira porque pôs fim aos grandes desníveis que existiam no passeio público da Avenida, especialmente em algumas quadras, o que os obrigava a certos malabarismos, ao desconforto e risco de acidentes no deslocamento, e impossibilitava completamente o uso da calçada por cadeirantes ou pessoas com algum tipo de limitação locomotora. Já a *faixa de pedestre* evita o deslocamento do pedestre até as esquinas sinalizadas para fazer a travessia, o que foi muito bem aceito pelos moradores [Fig. 4b]. Mas houve quem aprovasse apenas essa parte e manifestasse sua insatisfação com o principal objetivo da reforma: o alargamento da pista de rolamento de ambos os lados do canteiro central, operação que veio acompanhada da eliminação de árvores de acácia que eram uma marca registrada ao longo do canteiro, muitas delas abatidas sem necessidade para dar lugar a outras espécies consideradas inapropriadas por moradores e também por especialistas em arborização, como as palmeiras; houve ainda a insatisfação de jovens com a retirada de uma pista de skate em uma das quadras, com a proibição dos jogos de futebol e outras formas de ocupação lúdica em toda a extensão do canteiro, além da ausência de ciclovia, conforme já referido. Estas reações não chegaram a constituir um movimento que ganhasse visibilidade pública e força política capaz de fazer valer os seus direitos.

Por outro lado, a ausência da ciclovia e da ciclofaixa e a presença mais intensiva dos carros não fez os ciclistas desistirem da via. São trabalhadores que a percorrem vindo de longe em direção ao centro, ou gente que se desloca em direção aos bairros vizinhos, ou ainda turmas de ciclistas que o fazem por hobby, mas que trafegam mais à noite e em dias determinados da semana, ou aos domingos; mas a maioria dos que circulam de bicicleta no dia a dia são moradores do próprio bairro, que cobrem pequenas distancias. Embora o número não seja tão significativo quanto o da avenida Almirante Barroso, onde há ciclovia no canteiro central, a frequência dos ciclistas na Duque é constante e por isso mesmo surpreende a ausência de registro de acidentes envolvendo-os pois não é raro vê-los andando na contramão ou fazendo travessias arriscadas, além do que o acabamento do asfalto nas bordas das pistas de rolamento é irregular e mal feito, podendo levar o ciclista ao desequilíbrio e à queda. Mas em geral eles seguem as regras de trânsito e posicionam-se bem próximo ao meio-fio, como se ali houvesse uma faixa.

Outro fato observado é o ciclista na calçada. Ainda que não seja tão frequente, a ausência da ciclovia ou ciclofaixa tem levado a esta prática, quando o ciclista se sente inseguro em enfrentar a pista muito cheia ou mesmo por comodidade e abuso. Esta é uma situação quase sempre tolerada pelo pedestre, mas que pode também ser provocadora de tensão (chateações, aborrecimentos) e até conflito mais direto provocado por acidentes (ou discussões, empurrões, agressões físicas) nos relacionamentos que se dão no passeio público, ainda que não tenhamos encontrado casos na nossa pesquisa. No entanto, certa manhã, parei numa calçada da Av. 25 de Setembro, paralela à Duque, para pedir informação a uma senhora que vinha no sentido contrário; num lapso de um a dois minutos, passaram por nós cinco ou seis ciclistas, indo em direção à Feira da 25. Perguntei-lhe se ela não tinha receio de ser atingida e o que fazia para se proteger, no que ela me respondeu que já estava acostumada; e que para se proteger ela reza por eles para que não façam mal a ninguém. Notei que ela continuou sua caminhada *en rasant les murs*, como quem já se posiciona estrategicamente no passeio, à margem, numa faixa lateral à sua direita, para dar passagem aos ciclistas de ocasião. Minha pergunta era no sentido de um indesejável e eventual atropelamento no passeio mas creio que ela entendeu mais no sentido de uma abordagem para a prática de furto ou roubo. Na 25 de Setembro, a pista de rolamento é bem mais estreita, por ter sido preservado o canteiro original, mas como não há nenhuma restrição de tráfego particular, ou seja, todos os tipos de veículos, inclusive os pesados, transportadores de carga, estão liberados para circular a qualquer hora, a ocupação da pista de rolamento é plena, de modo que nos horários de pico, como no início da manhã, não resta nem mesmo uma fresta ao ciclista, nem na lateral à sua direita, por onde eles preferem andar, segundo minhas observações, nem no centro da pista, pois carros e motos ficam emparedados, colados uns aos outros.

Passados oito anos da reforma, pode-se dizer que o nível de manutenção da via é satisfatório na maioria das quinze quadras, mas em cinco delas as calçadas estão imprestáveis – justamente onde há uma frequência maior de reformas de imóveis (acarretando a destruição temporária, total ou parcial das calçadas), uma delas há mais de um ano inconclusa [Tab. 1].

Outra zona de conflito com a renovação da calçada foi a introdução do sistema de estacionamento *com recuo da testada* (vagas exclusivas para clientes pintadas nas calçadas de estabelecimentos comerciais), adotado por lojas de material de construção,

redes de farmácia 24 horas e lanchonetes *fast-food*, que permite a subida constante dos veículos sobre as calçadas, em fluxo contínuo, dia e noite. Tal padrão de estacionamento privativo para clientes, além de manter o piso quase sempre quebrado, portanto, sem a manutenção necessária, cria um outro problema que é o avanço dos automóveis sobre o espaço da calçada que deveria ficar livre para a circulação do transeunte. Isso ocorre não apenas por causa do estacionamento irregular ou pela displicência do motorista na hora de posicionar seu veículo, mas também pelo tamanho dos veículos novos, com modelos cada vez maiores, a exemplo dos 4x4 tipo *Hilux*. Há veículos desse tipo cuja traseira ocupa praticamente toda a largura da *calçada cidadã*, jogando o transeunte para o meio-fio [Fig. 5]. Como em Belém este modelo de veículo rural tem proliferado nos últimos anos, o problema da prática invasiva do espaço destinado ao pedestre tornou-se um constrangimento permanente para todos aqueles que precisam circular a pé ou em cadeiras de rodas, o que acaba tendo um efeito de anulação da função *cidadã* da calçada, que em princípio era destinada a beneficiar o pedestre e, em especial, o cadeirante, e não o dono do automóvel. Ou seja, mais uma vez estamos diante de uma situação em que o feito corretivo de um mal feito (as antigas irregularidades das calçadas particulares) é desfeito não mais por obra do morador, mas pelo privilégio concedido pelos estabelecimentos comerciais ao cliente motorizado em detrimento do morador e do pedestre, isso respaldado em lei municipal. E são muitos os moradores das redondezas que se deslocam a pé com seus carrinhos de compras nessa quadra (entre as Travessas Vileta e Humaitá), porque ela dá acesso ao supermercado situado na rua transversal. Muitas vezes as pessoas preferem dar a volta na quadra a ter que enfrentar a *calçada cidadã* convertida em verdadeiro paredão de automóveis e, portanto, o retorno do velho obstáculo a ser vencido. Temos aí uma situação típica de relação conflituosa entre uma lei federal e outra municipal⁴¹, na medida em que a segunda anula, na prática, o benefício da primeira, embora no sistema hierárquico legislativo a lei federal tenha prevalência sobre a municipal e a Constituição sobre as duas.

A situação agrava-se para o cadeirante, uma vez que a maioria das rampas que dão passagem da calçada para a pista na travessia de uma rua encontram-se quebradas ou impróprias ao uso – esse é outro problema que a reforma não resolveu. Das dezenove rampas observadas nos dois lados da via, apenas três estavam em bom estado de conservação e uso, as demais estão parcialmente quebradas ou totalmente destruídas,

⁴¹ Lei Federal n. 10.098, já mencionada na nota anterior, e Lei Municipal n. 7.787, de 15/05/1996, referente à construção de calçadas e passeios.

muito provavelmente pela batida de um veículo; outras têm uma inclinação excessiva, logo inapropriada, devido ao desnível entre a pista e a calçada. Também não é raro encontrar um carro estacionado frente à rampa e bloqueando a passagem do cadeirante, situação que tem sido motivo de inúmeras denúncias em diferentes órgãos de imprensa e nas redes sociais [Fig. 6 e Tab. 1].

Ao contrário do pedestre ou cadeirante que enfrenta esses percalços, a Avenida só apresentou melhorias para o motorista de automóvel ao longo desses oito anos. Um problema inicial de tempo nos sinais dos cruzamentos foi resolvido, evitando-se buzinas, acidentes e lentidão no tráfego (em contrapartida, a sinalização eletrônica para o pedestre continua ausente – tanto a visual quanto a sonora, para portadores de deficiência visual). O asfalto e a pintura da sinalização horizontal estão sempre em dia, e o canteiro tem uma manutenção primorosa, no corte do gramado e nos cuidados com o plantio de novas mudas. Mas o serviço de poda ainda é um problema técnico não resolvido que prejudica as árvores, levando-as a uma visível deformação física e até à morte, de modo que o “paisagismo novo” fica refém do serviço inadequado, e a paisagem urbana que se quis criar, como marca e referência na cidade, fica comprometida naquilo que há de mais elementar numa reforma ou revitalização de espaços públicos em cidades quentes: o cuidado com a preservação adequada da arborização. No início da reforma, quando as novas mudas foram plantadas e foi feito o ajardinamento com espécies floridas, havia um serviço de carro-pipa diário para aguilas até que vingassem, o que teve um bom resultado, acompanhado do serviço de limpeza regular do canteiro e da via.

Vale ressaltar que não se vê em nenhuma outra rua do bairro essa série de cuidados permanentes. Muito pelo contrário. A situação, com algumas exceções, é de abandono – quanto mais nos afastamos deste eixo central em direção às fronteiras físicas do bairro, onde os canais artificiais substituem os canteiros e onde a arborização torna-se inexistente, precária ou se dá unicamente pela iniciativa de moradores; lá, o asfalto chegou à pista, mas a *calçada cidadã* não chegou aos moradores.

A reforma da via também ignorou os problemas diagnosticados no sistema de drenagem pluvial, como a construção em cimento de rampas de acesso de veículos a garagens provocando o estreitamento da linha d’água no meio-fio e por conseguinte prejudicando a drenagem superficial, além da precariedade dos bueiros. Localizados nas esquinas, até hoje eles permanecem com as grades de proteção total ou parcialmente

destruídas, o que se torna um perigo para quem caminha sem a devida atenção, além de carrear o lixo da rua arrastado pela água da chuva para dentro das tubulações, concorrendo para a formação de pontos de alagamentos e transbordamento dos canais nas áreas baixas do bairro, conhecidas como *baixada do Marco*.

No que diz respeito aos equipamentos urbanos de uso coletivo vinculados ao transporte público, embora a via conte com treze paradas de ônibus, bem distribuídas em ambos os lados, apenas cinco receberam abrigo na reforma⁴²; são abrigos pequenos, padronizados, com assentos para no máximo quatro pessoas. Fazem as vezes de abrigo, em Belém, as árvores de calçadas da espécie castanhola, que formam generosos guarda-sóis e chegam a proteger melhor os passageiros do que muitos abrigos construídos. Estes *abrigos arbóreos* são imbatíveis no quesito conforto térmico, mais difícil de encontrar nos abrigos edificadas. Mas a reforma da via não incluiu o plantio nem a reposição de árvores nas calçadas; algumas até chegaram a ser retiradas para construir a *calçada cidadã* e não foram repostas, de modo que só restou uma parada com árvore guarda-sol e ainda assim, nestes oito anos, a castanhola já sofreu três podas radicais que deixaram os passageiros completamente expostos à insolação, até que a folhagem se refizesse, no prazo de uns dois meses. Desta feita, se o ciclista foi sumariamente excluído da reforma da via, o usuário do transporte público só foi contemplado parcial e precariamente; e o pedestre também, já que o conceito de *calçada cidadã* não inclui as árvores sombreiras. O levantamento feito a respeito da arborização das calçadas apresentou um resultado medíocre, senão vejamos: somando as quinze quadras, foram encontradas trinta e oito árvores, entre adultas e jovens – vinte e duas mangueiras adultas, sete oitizeiros, duas castanhas, duas acácias e cinco de outras espécies [Tab. 2]. À exceção de uma, todas as mangueiras estão concentradas em apenas três quadras contíguas, onde está localizada a vila militar residencial da Aeronáutica e o Clube Cassazum, que mantém esta arborização há décadas. E justamente lá, a reforma instalou uma parada com abrigo, à sombra de uma frondosa mangueira. Tal abrigo *duplo* é ideal para as condições climáticas da Belém contemporânea, com chuvas e altas temperaturas na maior parte do ano. Em contrapartida, há onze quadras em que nenhuma mangueira foi plantada, prova de que a arborização das calçadas não foi concebida no projeto de

⁴² Recentemente (jan. 2016), os jornais de Belém noticiaram o improvável: a Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana-SEMOB está pedindo *doação de abrigos*. É o equipamento público lançado no campo da sorte da filantropia urbana; se houver gente “de bom coração e boa vontade”, teremos abrigos contra as chuvas neste inverno – caso contrário, paciência, a Prefeitura nada pode fazer!

reforma de 2007, e se o foi, não se materializou até hoje. Além disso, observa-se que nas restaurações mais recentes das calçadas feitas pelos proprietários dos imóveis, o padrão da calçada cidadã tem sido respeitado, mas sem o plantio de árvores. Esses dados desqualificam a retórica oficial de criação de um “corredor ecológico” e reduz o “novo paisagismo” ao ajardinamento do canteiro central com a sua monótona composição florística, em detrimento de plantios nas calçadas, essencial para o morador que caminha e para o transeunte que espera um ônibus, já que as demoras são longas, podendo chegar até uma hora. Assim, ambos continuam expostos à insolação quando usam as calçadas. A reforma passou por eles sem vê-los nesta condição, embora se pretenda ecológica. A proteção da insolação e o conforto térmico são exigências sociais numa cidade dos trópicos, de modo que não contemplá-los coloca em questão o conceito de cidadania do projeto de calçada da reforma. Em outras palavras, seria “*cidadã*” uma calçada que não incorpora a sua função ecológica?

Ciclistas, usuários de ônibus, pedestres, é como se eles não existissem para a reforma, ou merecessem apenas um tratamento secundário, na medida em que ela seja funcional para o objetivo principal da obra viária. Isso acontece até mesmo com um item caro à imagem de passeios públicos objeto de revitalizações, a exemplo da “Nova Duque”, que é o serviço de lixeiras destinado a manter a limpeza da via; há três dezenas delas, a maioria nas calçadas e outras esparsamente distribuídas no canteiro central. Mas muitas encontram-se deterioradas e não foram substituídas. Ainda assim, a via é a campeã em lixeiras públicas e constitui uma exceção, já que nas duas avenidas paralelas, a 25 de Setembro e a Visconde de Inhaúma, não foi encontrada um único exemplar. Ainda nas calçadas da Duque, há orelhões instalados, a maioria em bom estado de funcionamento, mas praticamente sem uso nos horários da pesquisa (pela parte da manhã e à tarde dos dias da semana e finais de semana). Na *Tabela 3*, apresentamos uma síntese dos equipamentos públicos e de utilidade pública, divididos em 4 subsetores: mobilidade e comunicação, lazer e esportes, refrigério, áreas de descanso e passeio. No total somam 61 unidades que correspondem a 33 lixeiras, 13 telefones públicos, sendo 3 com defeito, 8 paradas de ônibus, sendo 3 sem abrigo, cada um com capacidade para 4 pessoas sentadas, e 2 pontos de taxi localizados em frente ao supermercado. Considerando-se que as cabines de telefone público praticamente caíram em desuso devido à popularização do aparelho celular, temos uma redução para 47 equipamentos e instalações em uso. Os dois pontos de taxi situados próximo ao

supermercado pertencem a uma cooperativa e estão instalados em cabines próprias no canteiro central. Em contraponto, não há nenhum bicicletário, equipamento de uso coletivo tão negligenciado quanto o refrigério público, “esquecido” pela reforma que não introduziu nenhuma fonte, bebedouro ou chafariz, em que pese ser Belém uma das cidades mais quentes do país, sem estação intermediária entre o verão e o inverno, quando cai um pouco a temperatura, mas sem grande variação. Arte pública também não há, ainda que a generosidade do canteiro seja apropriada à instalação de esculturas, uma vez definida sua função estética-paisagística em oposição ao uso livre do espaço que vigorava antes da reforma. Portanto, o “paisagismo novo” anunciado na peça de divulgação da obra parece não comportar um novo conceito de paisagem urbana no sentido concebido por Gordon Cullen⁴³, ou seja, a produção de intervenções estimulantes aos sentidos, capazes de quebrar a monotonia do lugar e de nos surpreender. E, eu acrescentaria, capazes de estimular *outras* formas de sociabilidade – formas prazerosas – aos moradores do lugar, da vizinhança e do bairro, em primeiro lugar, ao invés de suprimir as formas existentes.

A presença de instituições públicas estatais ou não-estatais na via é rarefeita. Elas somam doze estabelecimentos [Tab. 4], com destaque para uma agência dos Correios, instalada recentemente, e uma antiga escola do SENAI, instalada num prédio de estilo modernista que ocupa toda a quadra entre as Travessas Mauriti e Barão do Triunfo. Este prédio, mais a vila militar residencial da Aeronáutica com seus bangalôs ajardinados e uma casa modernista próxima à travessa Vileta, são os raros exemplares de um estilo diferenciado de arquitetura. Eles quebram a uniformidade e monotonia no padrão construtivo, marcado na parte externa pela utilização excessiva de grades nas portas e janelas até no segundo pavimento, além de muros e cercas elétricas [Tab. 5]. Recentemente, a vila militar instalou, ao longo da murada que protege a entrada dos bangalôs, uma cerca de concertina farpada quebrando a harmonia que caracterizava o padrão anterior de proteção, constituído de um muro discreto que dava visibilidade ao conjunto de casas, desde a sua construção. Não deixa de ser paradoxal a ocorrência deste fato, em se tratando de área militar e de ser o bairro do Marco o mais militarizado da cidade, contando com várias instalações das polícias civil e militar distribuídas por suas avenidas e travessas, além do tradicional cinturão institucional em terras pertencentes à Aeronáutica.

⁴³ Cf. Gordon Cullen (1971/2006). *Paisagem Urbana*, Introdução.

O Marco é um bairro que conta também com um grande número de sindicatos de trabalhadores e servidores públicos, com sedes em muitas de suas travessas, e na Duque de Caxias registramos a presença de três deles, inclusive o sindicato dos rodoviários e cobradores de ônibus, o de maior visibilidade pública em Belém pelas greves periódicas que realiza. Mas o que predomina na via são os estabelecimentos privados: comércios, serviços, negócios, que não deixam de expandir-se desde a reforma, conforme veremos mais detalhadamente no item seguinte.

Sintetizando, podemos dizer que a reforma de 2007 da Avenida Duque de Caxias, do ponto de vista viário, operou um amesquinhamento do ciclista, trouxe algum benefício ao pedestre e um grande incentivo à cultura automotiva, pressuposto geral das reformas viárias em Belém. Dizemos amesquinhamento do ciclista porque a reforma não respeitou a exigência legal da ciclovia ou ciclofaixa a que os moradores têm direito e tampouco levou em consideração o debate contemporâneo sobre mobilidade urbana, que reconhece qualidades da mobilidade ciclística sob diversos aspectos sociais e ecológicos, especialmente em cidades de planície, onde sua prática tem mais aceitação. Os projetistas poderiam contra-argumentar que a intenção era estimular o convívio respeitoso entre motorista e ciclista no mesmo espaço, evitando-se a segregação do último. Uma ideia que tem sido debatida em fóruns especializados em todo o Brasil, mas condenada pela maioria das entidades nas quais os ciclistas se organizam, devido à elevada ocorrência de acidentes, fatais para eles, sem que o problema, uma vez reconhecido pelas autoridades locais, resulte em ações públicas no sentido de resolvê-lo dentro deste parâmetro não segregacionista. Mas se a presença de ciclistas na via foi diagnosticada e reconhecida pelos projetistas da reforma e a ideia era estimular o compartilhamento, evitando-se a segregação, por que não se fez bicicletários públicos no canteiro central, a exemplo das baias para o estacionamento rotatório dos automóveis? Se entre os jovens que antes da reforma utilizavam o canteiro como espaço lúdico, havia também ciclistas, e se outros vieram a adquirir suas bicicletas ao longo dos oito anos pós-reforma, é fato que eles foram duplamente penalizados. Em primeiro lugar, porque foram proibidos de usar o canteiro para jogos - independente da proibição, o canteiro se tornou mais perigoso para este fim, devido à intensificação do tráfego -, e em segundo lugar, porque a redução do canteiro não lhes assegurou como contrapartida nem ciclovia, nem ciclofaixa, nem bicicletário. A porção suprimida do canteiro foi destinada exclusivamente ao carro. Um caso exemplar de expulsão (de uma atividade

lúdica) e exclusão de uma categoria social (os brincantes e ciclistas do bairro) em favorecimento de outra, os motoristas, o que reafirma o poder atribuído ao automóvel no campo da mobilidade urbana, ou seja, governantes e projetistas decidem quem tem e quem não tem direito de uso dos espaços redesenhados na avenida. Trata-se de decisões pautadas em pressupostos tão arraigados que operam neste tipo de saber técnico – o planejamento viário e a engenharia de tráfego – e que projetam com uma tal distinção o automóvel e o conjunto desta categoria especial de proprietários urbanos, os motoristas, que podem produzir uma espécie de “efeito publicitário”, estimulando ainda mais o seu uso e, desta forma, integrando-se numa vasta cadeia de valorações do automóvel como símbolo de status e poder na nossa sociedade. Cadeia que vai desde o modo como opera a publicidade automotiva, onde a presença de homens e mulheres no auge da juventude são associados a valores distintivos de poder individual como sedução, aventura, conquista, sucesso, inteligência, riqueza e prestígio social, explorados em peças espetaculares de máquinas superpotentes e robustas ou modelos práticos, leves, ágeis e estilosos, “do seu jeito”, até o uso recorrente do automóvel nos mais variados tipos de sorteios e premiações em festas, eventos e celebrações públicas e privadas.

Conforme veremos no Capítulo III, há entre jovens do bairro do Marco o claro sentimento de perda dos espaços de diversão coletiva que eles já desfrutaram, sem que nada tenha sido oferecido em troca. A reforma de 2007 concorre para aprofundar o fenômeno de esvaziamento do espaço lúdico. O caso do abandono das quadras de esportes na Av. 25 de Setembro é emblemático dentro do bairro; ele aparece em muitas entrevistas por mim realizadas. Mas assim como aparece com frequência na fala dos jovens, ele desaparece da memória dos velhos; há moradores que não lembram mais como eram as quadras, quando foram construídas, que um dia ali funcionou torneios entre times, competições entre os próprios moradores. Já os mais novos ou os que migraram para o bairro só conheceram o esqueleto de concreto, a paisagem do abandono, a estética do vazio, o que restou do que um dia fora um espaço de brincadeiras coletivas.

No caso do pedestre, não se levou em consideração um fenômeno típico de efeito pós-reforma que é a formação de *points*, concentração de lojas, bares ou restaurantes em determinados perímetros da via, numa quadra ou numa esquina, e que o sistema de estacionamento com recuo da testada utilizado por uma série de lojas coladas uma na outra, ou por grandes lojas isoladas, iria constituir um paredão de automóveis

(quanto maior o acesso de clientes) e destruir o piso, impondo obstáculos à circulação pelas razões já referidas. A rigor, este tipo de estacionamento privativo não deveria ser permitido, já que existe o estacionamento rotativo no canteiro central, havendo, portanto, a sobreposição de dois espaços de estacionamento para uma mesma categoria social: o motorista. Por outro lado, as demais categorias sociais foram excluídas do canteiro (o pedestre perdeu a calçada lateral do canteiro, eliminada para dar lugar ao estacionamento) ou da via, pela falta de ciclofaixa e ciclovia. E agora, são marginalizados na própria calçada cidadã, se considerarmos que o ciclista também tem os seus momentos de pedestre, como também o caso raro do motorista-morador que curte andar um pouco pelos arredores da residência, quando não se enquadra naquele clichê: o que usa o automóvel até para ir à padaria da esquina.

Assim temos o *éthos* viário-automotivo que parece pairar sobre o pensamento de todos os que planejam e que decidem sobre a execução das obras públicas na cidade, que regulamentam e padronizam as normas construtivas dos passeios e estabelecimentos, e dos que executam as reformas urbanísticas. Todos estão imbuídos do mesmo espírito que move a matriz capitalista da mobilidade urbana, na qual o princípio organizador e normativo é o viário e o sujeito é o automóvel. E deve haver razões que a própria razão desconhece para que pedestres, ciclistas e cadeirantes sejam preteridos, além de uma parcela significativa da população que não pode dirigir um automóvel: crianças, adolescentes e idosos não mais habilitados para esta função. E uma outra parcela constituída por aqueles que não gostam ou que não querem mais dirigir, ou seja, que desistiram do automóvel por questões éticas: em geral, pacifistas, ativistas da causa ecológica ou simpatizantes de movimentos sociais ligados à valorização dos transportes públicos e/ou à preservação da qualidade de vida dos moradores da cidade, e que valorizam as formas alternativas de mobilidade urbana ou aquelas menos agressivas à saúde coletiva, como as caminhadas e o uso de bicicletas elétricas. Talvez sejam estas “razões desconhecidas” o motivo de tanta publicidade em torno destes sujeitos e categorias sociais, toda vez que se faz uma obra de reforma viária, de sistemas de transporte ou de trânsito envolvendo a revitalização de passeios públicos. Na publicidade, nunca é o dono do automóvel que aparece como o beneficiário, mas sim o pedestre, a jovem mãe empurrando descontraída o carrinho do seu bebê, o casal de idosos caminhando alegres lado a lado, o cadeirante circulando sem dificuldades, e até o ciclista numa faixa segura que é apenas virtual; operando-se assim uma inversão entre

os sujeitos beneficiados. Há o sujeito real e o sujeito publicizado. E essa inversão se dá porque é preciso convencer as categorias sociais, a priori excluídas desses planejamentos ou precariamente atendidas por ele, de que serão elas, e não outros, os beneficiários mais duradouros e perenes. Trata-se do agenciamento da prática discursiva do convencimento, com o intuito de se angariar simpatia e aceitação passiva das obras de reforma que beneficiará o outro, que é o mesmo beneficiado de sempre nas reformas viárias.

Uma outra prova incontestável desta assertiva é a calçada localizada a duas quadras do início da Duque de Caxias, num dos pontos mais críticos para a circulação de pedestres nas redondezas da avenida, onde a mesma via recebe a denominação de Avenida José Bonifácio. Subindo de carro da José Bonifácio em direção à Av. Duque de Caxias, não se nota nenhuma diferença viária, pois a qualidade da pista de rolamento é a mesma, sinalização, tudo. Mas ao estacionar e descer do carro do lado par da quadra, logo se notará a diferença. A calçada da Avenida José Bonifácio, nesse perímetro, é absolutamente intransitável, há anos. Situada em frente ao maior supermercado desta zona limítrofe entre os bairros do Marco e São Braz, a calçada conta com uma parada de ônibus bastante movimentada, mas sem abrigo, no meio de inúmeros obstáculos para chegar até ela pelo transeunte que vem com suas sacolas do supermercado: desníveis altos, piso quebrado, casinha de ponto de taxi abandonada, banca de revista, banca de jogo do bicho, e até depósito de aves prontas para serem abatidas em frente à loja de víveres. Ou seja, temos aí a total negação do uso do passeio público pelo morador, o que nos mostra mais uma vez que a *calçada cidadã* da Av. Duque de Caxias, implantada a poucos metros da *não-cidadã*, foi apenas um artifício dos planejadores para facilitar a realização das obras viárias de alargamento das pistas (sem o risco político de resistências sociais e sem atrasos), de modo a concluí-las em tempo hábil, de acordo com o calendário eleitoral, fazendo desta “avenida dos automóveis” a principal via de acesso ao novo ícone de Belém: a obra-Monumento, o *Hangar Centro de Convenções e Feiras da Amazônia*, inaugurado um ano antes da Avenida.

Não por acaso, o Hangar, apesar do generoso sítio reservado ao seu parque de estacionamento, não previu bicicletário à altura dos milhares de estudantes que se dirigem anualmente ao local para participar de feiras culturais, científicas e tecnológicas, a exemplo da Feira Pan-Amazônica do Livro, a mais antiga e a mais frequentada. Já o projeto de ampliação de um dos maiores supermercados do bairro

incluiu um bicicletário, mas com número limitado de vagas relativamente às vagas destinadas aos automóveis; além disso, as bicicletas são posicionadas na vertical, configurando uma estratégia que visa reduzir ao máximo o espaço físico do bicicletário, para não comprometer aquele destinado ao automóvel. Ademais, o bicicletário é de uso exclusivo dos clientes, de modo que o funcionário usuário de bicicleta como meio de transporte é obrigado a atracar sua bike no tronco das poucas árvores que ainda restam no passeio público mais próximo ou numa praça localizada ao lado, exposta ao sol e chuva. Sem esquecer que três dessas árvores foram eliminadas para dar lugar ao calçamento padronizado do estabelecimento, com direito a logomarca, ampliado junto com as obras de edificação, o que reduziu ainda mais as possibilidades de “estacionamento” da bike no passeio [Fig. 10]. A lógica que opera nesse cálculo de uso do espaço interno e externo é simples: carros carregam mais mercadorias que bicicletas. E transportam uma família inteira. E calçadas sem árvores liberam a visão das vitrines do “magazine”, introduzidas no piso superior com a obra de ampliação. Quando uma grande rede de supermercados da cidade sacrifica uma árvore sombrosa em função do cálculo de benefício econômico que a visibilidade integral de uma vitrine ou fachada de vidro pode trazer com a sua eliminação, isto revela um crescimento econômico sem o correspondente amadurecimento empresarial. Um crescimento, eu diria, socialmente cego, onde o único cálculo que interessa é o cálculo da lucratividade num empreendimento esvaziado de uma visão social do entorno, do bairro, dos valores preservacionistas que há muito vigoram na sociedade em que esta empresa cresceu, e que ela teria responsabilidade de ecoar, respeitando-os ao invés de sabotá-los. Neste sentido, a presença no bairro da grande empresa varejista, ao invés de trazer valores que fortaleçam condutas positivas já estabelecidas no mundo corporativo de médios e pequenos negócios, reforça condutas negativas existentes no campo econômico. A empresa derrubou mais duas árvores na Av. 25 de Setembro, para dar lugar à entrada e saída do seu estacionamento, sem repô-las. Ao todo, seu calçamento – da implantação até a ampliação do estabelecimento – levou ao desaparecimento de cinco árvores plantadas nas antigas calçadas. Tradicionalmente, bares e restaurantes mais antigos situados nas esquinas do bairro abrigavam-se à sombra de generosas árvores. Hoje, restam poucos nesta condição, impondo-se o padrão da calçada sem arvoredo, novidade trazida pelas redes de supermercado para o bairro.

Portanto, a questão da mobilidade em um bairro tem capilaridade na economia do consumo varejista praticado nos grandes estabelecimentos que nele se instalam, se ampliam, se renovam *pari passu* às reformas viárias. Talvez até possamos arriscar a hipótese de que o tamanho dos automóveis na cidade guarde relação com a variedade incrível de mercadorias postas à venda em um único grande estabelecimento e até mesmo com as suas promoções periódicas “irresistíveis”, quando o consumidor se imagina levando muita coisa boa e barata para a sua casa. E, em face desta hipótese, parece improvável que projetistas de grandes estabelecimentos “pensem grande” para um consumidor ciclista! O que pode uma ciclista carregar na sua cestinha?

Para concluir, podemos dizer que o projeto do Hangar Centro de Convenções e Feiras da Amazônia e o projeto de ampliação do supermercado ombreiam-se na indiferença com relação à condição de mobilidade do ciclista e do pedestre. De um lado, temos uma grande obra do governo do Estado, conduzida por um arquiteto renomado e cultuado pela elite local, e de outro, o dono da maior rede de supermercado da cidade, um homem de origem simples cuja família acumulou capitais no comércio de regatão⁴⁴, mas que excluiu do projeto de ampliação de sua loja no bairro a instalação de um bicicletário para uso dos próprios funcionários. Significa dizer que o *éthos* automotivo confere identidade à classe dominante, independentemente da diferença de origem social, trajetórias de mobilidade social e de pertencimento a frações mais ricas em capital cultural ou capital econômico; todos comungam do mesmo espírito de valorização do automóvel, valorização inscrita nas obras que projetam, edificam, reformam, administram.

Examinando a questão no âmbito específico do setor público, outras dimensões do problema devem ser consideradas, de modo que se compreenda as razões pelas quais as ciclovias/ciclofaixas e os bicicletários não foram realizados nas obras de renovação urbana do governo. Arquitetos-urbanistas costumam atribuir ao governo a responsabilidade pelo atraso nas mudanças urbanísticas da cidade, configurando-se uma enorme defasagem entre a elaboração de planos, programas e projetos e suas realizações, de tal modo que desatualizados, perde-se o potencial que teriam quando

⁴⁴ O regatão é uma instituição econômica que se estabeleceu como tal na sociedade do seringal na segunda metade do século XIX e, deste então, constitui a principal modalidade de comércio no interior da Amazônia antiga, fluvial. Os comerciantes percorrem longas distâncias de barco levando mercadorias da cidade para serem vendidas nos povoados mais longínquos. É, por excelência, o principal veículo de realização do capital comercial. Fortunas foram acumuladas nesta modalidade de comércio na época da borracha, cuja riqueza urbana no auge do empreendimento ficou conhecida como *Belle Époque*.

concebidos, e a cidade segue à deriva sem planejamento urbano. E ao gosto da “mão invisível” do mercado. Sem dúvida, esse problema existe aqui e alhures, mas talvez não com a gravidade que ocorre em Belém e no Pará, onde também se registra o inverso do que é ressaltado pela crítica: a existência de recursos públicos à espera de projetos públicos, e o que é pior, a devolução de recursos públicos externos (do governo federal), para em seu lugar aplicar recursos próprios, em contradição com a retórica recorrente da “falta de recursos” locais para investimentos⁴⁵, em resposta à cobrança feita pela sociedade acerca da ausência de investimentos e manutenção de serviços públicos por parte do governo.

Mas o que dizer no caso dos projetos públicos aqui analisados? Os projetos das Avenidas Duque de Caxias e Brigadeiro Protásio e do Hangar Centro de Convenções foram todos concebidos e realizados pelo governo – por arquitetos e engenheiros do governo ou contratados pelo governo – no mesmo período (2006-2007), e num tempo recorde, sendo o primeiro pelo governo municipal e os dois últimos pelo estadual. Entretanto, eles trazem a marca do atraso na concepção de mobilidade urbana, logo, atraso na mudança urbanística da cidade, já que não contemplam a mobilidade ciclística⁴⁶, quando não havia nenhuma restrição de ordem técnica ou espacial que os impedisse de fazê-lo, tampouco de ordem financeira, já que vidros de janelas e lâmpadas do Hangar foram importados da Europa, como se fazia no auge da *Belle Époque*, quando Belém ostentava o lugar de terceira capital do país em riqueza e prestígio cultural. Isto sugere que a negação de novas possibilidades de mobilidade urbana no bairro, que tal ausência deixa transparecer, pode ser explicada não apenas

⁴⁵ No primeiro caso, há uma declaração da presidente do Iphan-região Norte que afirma que só 3% dos recursos federais foram aplicados na área de patrimônio, por falta de projetos das prefeituras do Pará. No segundo caso, o governo do Estado preferiu devolver 9 milhões ao governo federal a ter que colocar em funcionamento um terminal hidroviário feito na gestão anterior; entregue e já inaugurado, o governo alegou razões supostamente de ordem técnica para o abandono do terminal que foram julgadas improcedentes pelo MPF. Para não ser condenado judicialmente, resolveu devolver o dinheiro do financiamento. Em seguida construiu no prazo de dois anos outro terminal, desta vez na Estação das Docas. O anterior, localizado num bairro periférico próximo ao aeroporto internacional, seria destinado a outro fim, até agora não executado, enquanto as instalações se perdem com o abandono.

⁴⁶ Inclusive, no caso da Av. Duque de Caxias, atribuindo funções equivocadas para a via, no contexto em que ela se encontra, como a de “corredor/conector ecológico” de interligação com áreas verdes como o Bosque Rodrigues Alves, quando o próprio Bosque fica na única via verdadeiramente *florestal* do bairro: a Av. 25 de Setembro, vizinha e paralela à Duque de Caxias! Curiosamente, o projeto abstrai qualquer informação a respeito da existência desta via, o que suscita a seguinte questão: por que o projeto propõe que “a base de uma rede de arborização com conexões secundárias futuras” seja a Av. Duque de Caxias, e não a Av. 25 de Setembro? O projeto de *Urbanização da Avenida Duque de Caxias* (cf. Anexos deste Capítulo), feito por um escritório de arquitetura, não esclarece. A questão ganha ainda maior relevância se considerarmos a experiência de luta dos moradores e da cidade pela preservação da arborização da Av. 25 de Setembro, conforme analisamos no Capítulo III.

pela existência de um *éthos* automotivo, mas também por interesses pessoais dos idealizadores, por pactos políticos (das autoridades) e cálculos corporativos (dos profissionais) que operam no interior do campo urbanístico. Arquitetos & engenheiros donos de seus negócios transitam com regularidade entre cargos públicos, representações colegiadas e esfera privada, ou seja, entre gabinetes e seus próprios escritórios de projetos, de modo que o que planejam e projetam para o setor público, e o que deixam de fora como descartável, está irremediavelmente contaminado pelos seus interesses pessoais e/ou corporativos. Entendemos que esses dois lados do campo urbanístico (o público e o privado) estão muito mais amalgamados do que a crítica feita no interior do campo é capaz de perceber e admitir.

Além disso, há os conflitos de natureza político-partidária que incidem nos planos, programas e projetos urbanos, aliás, bastante conhecidos pelo país afora, e que poderiam também incidir no caso em questão; afinal, como explicar que haja projetos e recursos, e execução em tempo hábil dos mesmos, e não haja a presença daquilo que a lei municipal determina que seja realizado? Os partidos opositores se comportam como “inimigos do povo”⁴⁷, de modo que preferem prejudicá-lo a colocar em funcionamento as obras que seus opositores realizaram. Por último, há o pacto político comumente referido entre Prefeituras e empresários de ônibus em função do sistema de concessão do serviço público à iniciativa privada que se instituiu como regra no país. A mobilidade ciclística gratuita tem o poder de atrair a clientela de estudantes e trabalhadores, usuários do sistema de transporte de passageiros por ônibus, pelo menos para deslocamentos a curtas e médias distancias, de modo que o não cumprimento da lei de ciclovias, por parte dos órgãos públicos e corporações privadas, vem ao encontro dos interesses deste grupo que se organiza na forma de um cartel⁴⁸.

As mobilidades ciclística e fluvial intra-urbana são modalidades apropriadas às características morfológicas e hidrográficas da cidade, e além disso concorrem para a economia de gastos públicos, por isso mesmo vêm ao encontro das diretrizes de

⁴⁷ Lênin, no célebre debate com os populistas russos, já perguntava: “Quem são os amigos do povo, e como lutam contra a social-democracia?”

⁴⁸ As relações conflituosas que com muita frequência são abordadas em matérias jornalísticas envolvendo de um lado a Prefeitura e o Sindicato das empresas de ônibus (SETRANSBEL), e de outro, representantes do sistema de transporte definido pela mídia como “clandestino” e auto referido pelos seus operadores e partidos de esquerda como “alternativo”, que atua sobretudo nos bairros da periferia, é um indício de que vigora um pacto entre a Prefeitura e o empresariado do setor automotivo, no sentido de se exerça um controle sobre os outros meios de mobilidade urbana das classes populares e dos estudantes que possam estabelecer concorrência. Embora o transporte automotivo “alternativo” seja o mais visado e o que tem maior visibilidade, não significa que as outras modalidades estejam descartadas.

mudança que vigoram no debate mundial propositivo de uma nova matriz da mobilidade urbana, em contraponto ao atraso das matrizes que concorrem para o aquecimento global e outros danos.

Por essa razão, os projetos construtivos e as reformas viárias de iniciativa do poder público no bairro do Marco já nascem *obsoletos* no quesito mobilidade urbana. Obsoleto no sentido de um planejamento e de uma execução de obras que não contempla o que a própria sociedade já incorporou como *habitus* e que já integra o planejamento de obras públicas de outras cidades mundo afora, como também já integrou o planejamento da cidade de Belém no próprio bairro, com a implantação da ciclovia da avenida Almirante Barroso e das ciclofaixas das Avenidas Primeiro de Dezembro e Visconde de Inhaúma, e da Av. Marques de Herval, no bairro limítrofe da Pedreira. Até mesmo a iniciativa privada consegue estar um passo à frente do próprio Estado, quando um supermercado, por exemplo, constrói um bicicletário, ainda que exclusivo para os clientes e ainda que tenha as suas limitações de espaço. Mas o conceito de mobilidade ciclística já está ali contemplado, e, portanto, quebra a ideia de exclusividade da mobilidade automotiva. Ou seja, se quiser, o cliente pode ir àquele estabelecimento de bicicleta. É isso o que informa e significa a instalação do bicicletário. Mas se este mesmo morador do bairro do Marco quiser dar uma esticadinha até o Hangar Centro de Convenções e Feiras da Amazônia após as suas compras, aí ele já não pode. Terá que ir até a sua casa, deixar a bicicleta e as compras, e pegar o carro na garagem, ou um taxi ou o ônibus, ou ir a pé. Então, o Estado, ao invés de *avançar* em relação à iniciativa privada, *retrocede*. Esse mesmo Estado, que deveria introduzir outras alternativas de mobilidade inter-bairros e intra-bairro, aperfeiçoar e refinar o que já é conhecido no sentido de otimizar as práticas que estão ao alcance da maioria dos moradores, a começar pelas próprias obras que constrói; que deveria definir as regras democráticas na distribuição dos espaços de uso coletivo dentro de uma instituição de consumo de massa, como o supermercado, este Estado, além de retroceder, abdica do seu poder normativo. E ao abdicar desse poder, deixa em aberto um campo de normatizações avulsas, alimentando uma espécie de *laissez-faire*, o que dá margem a que o setor privado faça do jeito que lhe convier. Se o dono do supermercado não é obrigado a oferecer bicicletário aos seus funcionários, o funcionário fica vulnerável a decisões arbitrárias do dono. Por outro lado, se não existe uma norma de edificação que diga que, em função da possibilidade de crianças, senhoras e senhores irem ao

supermercado de bicicleta, o bicicletário deve ser do tipo horizontal e não vertical, por exigir menos esforço físico, essa indeterminação pode resultar num bicicletário precário e inadequado em função do espaço a ele reservado no projeto da obra. E essa precariedade, ao invés de estimular o uso alternativo da bicicleta, acaba inibindo-a. O retraimento do Estado na tomada de decisões em favor do incentivo às mobilidades alternativas e de uma regulação positiva neste setor tem tido consequências negativas na solução dos problemas críticos e trágicos na cidade, decorrentes do uso excessivo e do mau uso do automóvel. O caso do Hangar Centro de Convenções e Feiras é emblemático, porque ele é uma obra significativa no que diz respeito à paisagem urbana, ou seja, ele é para os moradores e os transeuntes uma edificação que contrasta com as demais referências do bairro do Marco no seu entorno; a obra tem o seu valor como projeto arquitetônico, tem uma programação consagrada no calendário cultural da cidade e na vida dos estudantes, que é a Feira Pan-Amazônica do Livro, mas também é uma obra pública de alto orçamento, alto custo de manutenção e, portanto, que custa caro para a sociedade paraense⁴⁹. Por todas essas razões, o que tem e o que falta nesta obra chama a atenção da sociedade, é assimilado como referência para os seus frequentadores, os moradores do bairro, da vizinhança e da cidade. Ora, se em Belém o sistema de transporte público é muito precário e o é justamente pela falta de investimentos públicos; se, por conta dessa precariedade o automóvel e a motocicleta tornaram-se de uso generalizado na cidade, por todas as classes sociais, o que tornou problemático o fluxo de deslocamentos no espaço intra-urbano, então, uma obra pública como o Hangar, até pela sua localização estratégica, próxima ao único Bosque da cidade, e pela atração de tantos jovens que buscam a sua programação cultural, seria uma referência de acesso ciclovitário, caso tivesse incorporado essa problemática local no conceito do projeto. Uma problemática que denuncia a não incorporação, no planejamento local de obras públicas, das especificidades demográficas e geográficas da cidade: uma cidade plana, cercada de vias fluviais e que ainda nem alcançou um milhão

⁴⁹ Matéria do *Jornal Pessoal* de 2007 informava sobre o custo do Hangar Centro de Convenções: 102 milhões de reais. E acrescentava: “Este valor ainda não representa o número final. O Estado ainda terá que compensar a Aeronáutica pela ocupação do terreno, fazendo construções que talvez cheguem a mais R\$ 20 milhões”. (“A caixa de vidro, metal e ar condicionado de PC”, *Jornal Pessoal* n. 392, maio 2007, 2ª quinzena, p. 7). Quatro anos depois, outra matéria do *JP* informava sobre o custo da cozinha industrial do Hangar Centro de Convenções, inaugurada em junho de 2009 pela governadora Ana Júlia Carepa: R\$ 2 milhões (a planta original do Hangar não previa restaurante). 15 meses depois, a OS Via Amazônia cobrou do Estado R\$ 3 milhões, correspondendo a R\$ 580 mil pelo novo auditório, R\$ 268 mil pela ampliação do estacionamento e R\$ 172 mil pela climatização adicional, além dos referidos R\$ 2 milhões (“Escândalo previsível”, *Jornal Pessoal* n. 480, janeiro 2011, 1ª quinzena, matéria de capa).

e meio de habitantes. Portanto, não era para depender exclusivamente do transporte automotivo, nem tampouco sofrer com os problemas de trânsito e transporte público que acometem grandes metrópoles como Rio de Janeiro e São Paulo. A ausência de um bicicletário no extenso espaço destinado ao estacionamento no Hangar Centro de Convenções e Feiras da Amazônia deixa de ativar no imaginário do jovem que o frequenta para a sua principal atividade cultural, a Feira do Livro, a associação entre nova arquitetura e nova mobilidade urbana, reafirmando o velho, o já conhecido e problemático transporte automotivo. Este tipo de ausência é sentido em todos os projetos de revitalização urbanística de Belém das últimas décadas, realizados em sua maioria no centro histórico da cidade. Esses projetos não têm, a rigor, uma visão ampla e articulada de cultura e educação pública no sentido pleno da palavra. Seus idealizadores não são capazes de pensar para além do já instituído como modelo, como padrão, como *habitus*, ainda que mergulhados num contexto contemporâneo em que todos esses modelos, padrões e *habitus* estão sendo questionados e novas ideias estão sendo disseminadas na cultura urbana da mobilidade. Reside aí o conservadorismo dos projetos públicos de Belém, nesta falta de abertura e recepção para aquilo que é socialmente novo. A ausência do bicicletário informa sobre a ausência da ciclovia na Avenida reformada e na Avenida aberta na lateral da obra-Monumento para dar acesso ao seu amplo estacionamento (Av. Brigadeiro Protásio Lopes). O pensamento é único para os três projetos, no sentido do privilégio concedido ao automóvel como meio de acesso à obra-Monumento e de circulação no seu entorno. A ciclovia que a lei prevê e a reforma não provê denuncia não apenas o *éthos* automotivo que subjaz ao pensamento dos projetistas que trabalham no governo e para o governo, mas também a desobediência institucional aos estatutos legais que regem o planejamento urbano numa sociedade democrática. Prevalece o ponto de vista conservador e do senso comum, que vê na mobilidade ciclística uma coisa menor, inferior, medíocre, enfim, coisa de pobre. No senso comum, o indivíduo que anda de bicicleta é visto como um pobre coitado, quase um indigente! Aquele que sequer foi capaz de comprar um carro, símbolo de status e prestígio social. É quase como aquela pessoa que não detém um diploma de curso superior, condição reprovável na nossa cultura bacharelesca. Eles se equivalem socialmente na mentalidade dos atrasados da metrópole periférica. Assim como se equivalem, neste aspecto, a concepção da obra-Monumento e o senso comum.

2.2 A diversificação dos negócios e o tradicional em novo contexto.

A maior presença de estabelecimentos comerciais induzida pela reforma de 2007 torna-se perceptível cinco anos depois, concentrando-se inicialmente em algumas esquinas e quadras, conforme já referido. Mais recentemente, cerca de um ano para cá, os poucos terrenos à venda, imóveis antigos ou fechados havia algum tempo, em outras quadras, deram lugar à abertura de novos negócios de porte variado, tornando-se assim mais homogênea a distribuição das novidades introduzidas ao longo da via. O escritório da incorporadora PDG Reality chegou nesse segundo momento, instalou-se numa das melhores esquinas e faz uso intensivo da calçada, contratando jovens para *bandeiradas* de anúncio de lançamento de suas torres no bairro e na cidade. Notas em colunas do mundo corporativo dos jornais locais têm anunciado com frequência novidades na via, como a recente inauguração de uma filial das Lojas Americanas e a abertura de uma franquia da Cia Paulista de Pizza. Também foi instalada uma agência bancária, ao lado do primeiro hotel, já próximo ao Centro de Convenções, no lugar onde antes funcionava um pequeno templo de igreja evangélica. E a única casa de madeira pintada de um amarelo queimado que restava na esquina da Trav. Mauriti, símbolo memorialístico do que fora um padrão construtivo de casas térreas e simples na Avenida, desapareceu para em seu lugar nascer mais uma loja da rede de farmácia Extrafarma, com seu padrão de recuo de testada para estacionamento de clientes, cujo inconveniente ao pedestre já abordamos. Do outro lado da rua, paredes começaram a ruir por causa de uma ampla reforma do antigo prédio de estilo modernista que abriga a antiga Escola de Educação Profissional Getúlio Vargas do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial–SENAI, que ocupa uma área de 2.550,49 m², cuja identidade visual é marcada por meia dúzia de flamboyants alinhados no jardim em frente às quinze colunas frontais que sustentam o vão livre da edificação. A reforma em andamento já levou quase todos os flamboyants, e o vão livre dará lugar a portas de vidro – supressões e inclusões que deformam o projeto original [Fig. 16]. Também veio abaixo, no mesmo mês, o único exemplar de residência no estilo modernista na Avenida [Fig. 14], que tinha como elementos marcantes o jardim de verão e a ampla varanda, construída em piso elevado do terreno, teto em colunas horizontais vazadas e touceiras de palmeira de açazeiro a embelezar a parte interna dos portões de entrada dos carros, ancorada em muro disfarçado pela

vegetação, levantado para proteger a intimidade familiar dos transeuntes curiosos.⁵⁰ Nos dois últimos casos, diferente do primeiro, não se pode dizer que demolição e reconstrução foram induzidas pela reforma da via; muito provavelmente elas iriam ocorrer de qualquer maneira, afinal, não temos nenhum tipo de medida protecionista ou preservacionista da arquitetura modernista de Belém (dar uma destinação de uso cultural para as residências, por exemplo), de modo que o que delas resta no bairro pode vir abaixo a qualquer momento, já que não é a primeira vez que isso ocorre⁵¹; portanto, ao incluí-las nesse momento do nosso registro, o fazemos porque elas integram um cenário de renovação urbana, com uma presença simbólica muito forte, índice de que há uma dinâmica acelerada em curso e uma certa sincronicidade de acontecimentos que configuram o que nós chamamos de *metamorfoses urbanísticas*, uma espécie de reprodução ampliada de um padrão paisagístico que já existe em outros bairros da cidade, uma homogeneização da paisagem, das vias e da edificação, que provoca um certo mal-estar em quem vive no bairro há muito tempo, e um sentimento melancólico de perda daquilo que vai desaparecendo rapidamente no movimento de renovação.

⁵⁰ Sentimos muito a demolição desta casa, como também das acácias e das mangueiras derrubadas tanto na primeira quanto na segunda reforma da via. Ambas, casa e árvores públicas compunham uma paisagem, dialogavam entre si, faziam parte do nosso cotidiano. A casa era a primeira coisa que eu avistava, pela manhã, do alto da janela da minha cozinha que se projeta para a avenida. A residência modernista ficava exatamente em frente. E as acácias, e depois delas as mangueiras, faziam um traçado levemente irregular no canteiro central onde a vista alcançava. Elas faziam uma composição. Era gostoso vê-las florindo e frutificar, apreciar os garis que tiravam suas sestras esparramados embaixo das sombras no intervalo do serviço de limpeza, enquanto lá dentro, na varanda da casa, os moradores recebiam amigos e parentes em torno da mesa. Não sei quantas vezes me detive na janela da cozinha ou do quarto, observando a casa e as árvores, fotografando-as várias vezes, numa visão panorâmica, ora mais próxima, ora mais distante, pela manhã ou nos finais de tarde. Os moradores da casa, dizem, era um casal sem filhos; e pela pouca movimentação que pude perceber ao longo dos anos, tinham uma vida discreta. Lamento de nunca ter tomado a iniciativa de conhecê-los. De ter ido até lá, como vizinha, como pesquisadora, enfim, a qualquer pretexto. Soube que ele teria falecido e ela decidira vender o imóvel e mudar-se para um apartamento, e que a Caixa Econômica adquiriu o imóvel para construir uma agência. Fiquei sabendo da venda do imóvel num anúncio de classificados de jornal. Levou algum tempo entre o anúncio e a demolição, que durou um pouco mais de um mês; tomei um susto quando ouvi as primeiras marretadas nas firmes paredes de cimento. Paredes que foram feitas para durar muito mais do que duraram. Agora o terreno está lá, um terreno baldio, uma espécie de “falha geológica”, uma cratera horizontal aberta na via, como um dente da frente arrancado à força deixando antever uma falha no sorriso, uma boca desdentada; um vazio cheio de memórias e a sensação de que se perdeu não apenas um patrimônio da rua, aquilo que lhe dá personalidade com o passar do tempo, mas que se perdeu por força da ausência de forças na sociedade capazes de preservar aquilo que se integrou à paisagem de forma harmoniosa e que dá valor sentimental, estético, paisagístico, a uma rua não porque é um “estilo”, um conceito, não porque tem um discurso que o valoriza, mas simplesmente porque se harmoniza com o lugar.

⁵¹ A Travessa Barão do Triunfo, onde fica a entrada da Escola do SENAI, abrigou durante décadas, na esquina com a avenida Almirante Barroso, um gracioso exemplar de residência modernista, assinado pelo arquiteto paraense Camilo Porto. A casa veio abaixo há cerca de 10 anos. Em seu lugar foi construída uma agência do Banco do Brasil, sem estilo definido. Antes do BB, lá funcionou uma escola que derrubou as árvores que havia no jardim. Camilo Porto foi o maior projetista de residências modernistas, quase todas no bairro do Marco. Mas até hoje sabe-se pouco sobre esses projetos. Não há publicações sobre eles, os órgãos de Cultura e Patrimônio do Estado e do Município não se interessaram até agora.

Metamorfose que aqui adquire um sentido bem kafkiano, do tipo “dormiu casa modernista e acordou escombros”, ou “dormiu 25 e acordou Romulo”, já que nem os nomes originais das ruas são poupados da renovação...

Numa observação mais detida da área construída em toda sua extensão, lado ímpar e lado par, nota-se que é significativo na Avenida o número de imóveis comerciais que concorrem com os imóveis residenciais e avançam sobre estes, transformando residências em comércios especializados, como também ainda é comum, nos imóveis mais antigos, a presença da função conjugada entre residência e comércio ou serviços, ou seja, o dono do negócio trabalhar no local de moradia. No levantamento feito oito anos após a reforma, constatamos um total de 413 imóveis nas 15 quadras da avenida, sendo distribuídos na seguinte forma de ocupação: 44,30% eram de uso residencial, 34% de uso comercial e 18,64% de uso misto [Tab. 6]⁵². Os imóveis na sua maioria são de um ou dois pavimentos, sendo os comerciais os que somam o maior número com três ou mais pavimentos, com a presença das chamadas *salas comerciais* observadas nos anúncios de aluguel afixados em letreiros, por ocasião das três pesquisas de campo feitas nos anos de 2012, 2013 e 2014. Em contrapartida, a presença de edifícios, tanto residenciais como comerciais, é rarefeita, e os prédios existentes têm poucos andares. Este perfil de uso residencial dos edifícios, que vigorou durante décadas, foi modificado recentemente com a construção pela incorporadora *Liberty* de dois hotéis da mesma rede hoteleira, o *Soft Inn* e o *Tulip Inn*, cujos prédios têm treze andares e contam com 200 e 73 apartamentos respectivamente, localizados na esquina da Travessa Alferes Costa, a uma quadra do Hangar Centro de Convenções e Feiras da Amazônia. Portanto, é uma incorporadora paulista quem introduz a função hoteleira na avenida. Uma aposta do mundo dos negócios num setor em crescente expansão no Brasil, o chamado *turismo de negócios* e outras modalidades⁵³. Logo, a discussão que

⁵² Contrariando este perfil residencial dominante e a história relatada por seus moradores, a Lei Complementar de Controle Urbanístico do município de Belém define a Avenida como “corredor de comércio e tráfego”. É a Lei que serviu de parâmetro para as reformas.

⁵³ A propósito, a presença do empresariado paulistano não está limitada à rede hoteleira no bairro; na mesma Avenida e na esquina de uma de suas Travessas mais conhecidas, a *Estrella*, foi instalado recentemente o escritório da construtora PDG Reality, a maior construtora do Brasil na área de edificações, que cresceu a uma média de 94% no período de 2008-2011, saltando o seu faturamento em vendas de R\$ 1.447.644 bilhão em 2008 para R\$ 6.877.380 bilhões em 2011. A PDG também está presente na construção de torres em fase de acabamento na Trav. Humaitá, na Avenida 25 de Setembro e na Trav. Barão do Triunfo, onde subcontrata a construtora local Leal Moreira. Esse movimento de associação das maiores construtoras paulistanas e paraenses não se limita à Leal Moreira e à PDG, nem ao bairro do Marco. Ele vem acontecendo com quase todas as maiores construtoras locais que atuam nos principais bairros centrais e na Belém expandida. Cf. ILAESE (2012-2013, p. 2).

fizemos até aqui sobre a precariedade dos equipamentos urbanos na reforma da Avenida parece não lhes interessar; aos novos proprietários interessa a presença de locadoras de automóveis, pontos de taxi e ônibus de circuito turístico, não de bicicletários e calçadas-cidadã. Observa-se que na página de serviço do hotel disponível na internet, nem o Jardim Botânico Bosque Rodrigues Alves é citado como atrativo, embora fique situado a duas quadras do mesmo, onde se chega a pé ou de bicicleta descendo pela Travessa Alferes Costa. Em contrapartida, é enfatizada a curta distância de “apenas 6 km do Aeroporto Internacional, 4Km da Basílica de Nossa Senhora de Nazaré” e a proximidade com áreas comerciais como shoppings, bares e restaurantes. O cliente chega e vai embora de taxi. Clientes circulando de bicicleta por lugares interessantes do bairro como o Bosque ou a Feira da 25 de Setembro, mesmo numa cidade solar e plana, ainda parece um roteiro impensável para um empresário paulistano instalado ao lado do Centro de Convenções. Mais uma vez, o bairro como um lugar de passagem rápida, e a Avenida como via de acesso confortável à hospedagem, como definiu o ex-secretário de turismo da cidade: “*Imagine o que seria para o visitante ir para o Hangar e ter que passar pela Duque como era antes*” (O Liberal, nov. 2010, p. 7). Na falta de imaginação da tecnocracia local, os investidores de fora reproduzem o mesmo; aquilo que está inscrito nos manuais de turismo universal: conhecer o que já é conhecido.

A Avenida levou exatamente oito anos para consolidar um perfil diversificado de negócios, alguns outrora inexistentes, com destaque para os hotéis, as franquias das redes de *fast-food* e pizzarias, as redes de farmácias, os Sushi Express, as escolas de idiomas, o escritório de uma grande imobiliária, configurando-se assim uma clara expansão para a via do que já se conhece em outros bairros e/ou cidades. Também se destaca o aparecimento, ao lado das antigas lojas de materiais de construção civil, das franquias nacionalmente conhecidas de móveis modulados de quarto e cozinha e lojas de decoração. Ao lado dos postos de gasolina, já estabelecidos há mais tempo, e das revendedoras de automóveis e serviços automotivos, os novos negócios ocupam preferencialmente as esquinas e as quadras mais próximas ao Santuário de Fátima (sentido centro), lado oposto ao do Hangar (sentido bairro). Mas são as revendedoras de carro os estabelecimentos que ocupam os maiores lotes adquiridos [Fig. 9], arrendados ou alugados de antigos proprietários. As revendedoras de automóveis novos, seminovos e usados e serviços automotivos, ao contrário dos outros setores, já estavam instaladas

havia mais tempo, mas multiplicaram-se e ampliaram-se com a reforma de 2007 [Fig. 1 e 2], ocorrendo casos de expansão para dois pavimentos, que antes não havia na Avenida. Houve revendedora que fechou a loja de porte médio para reabrir outra de grande porte do lado oposto da rua. Mas são revendedoras de “portas abertas”, que se diferenciam das grandes representantes das marcas de carros de luxo e importados que se concentram em outros bairros da cidade. Em contraste com as revendedoras, também cresceu no ramo de alimentação um negócio já bastante antigo na via que é a venda de frango assado na brasa, que nesse interim abriu duas filiais, sendo uma na mesma via e outra na Avenida Marques de Herval, no bairro limítrofe da Pedreira. Esse negócio, que começou na calçada de uma vila onde mora a família proprietária da marca conhecida como “Frangão da Duque”, faz um enorme sucesso junto aos consumidores de classe média, cativando uma clientela que aos domingos faz fila no recinto ou no carro estacionado na porta para levar a sua porção para o almoço.

Outros pequenos negócios foram surgindo, em imóveis mais modestos como o serviço de embelezamento feminino (salões de beleza, esmaltaria, maquiagem definitiva, academia e clínicas de tratamento corporal) e serviços médicos e odontológicos. Fora do ramo comercial, chama a atenção o crescimento das igrejas evangélicas. No início da pesquisa em 2012, eram três, agora são sete. Esse é um caso típico em relação às avenidas do bairro, porque em geral as igrejas evangélicas instalam-se nas transversais, à exceção da Avenida Visconde de Inhaúma. Neste sentido, podemos dizer que se consolidou na via o empreendimento econômico, *pari passu* ao empreendimento religioso não católico.

Na Tabela 7, apresentamos uma síntese do total de estabelecimentos comerciais e serviços agrupados por setor, e nas tabelas seguintes [Tab. 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5 e 7.6] a discriminação das atividades de cada um. No total, identificamos 5 setores que somam 179 atividades em funcionamento. Alimentação/bebidas e setor automotivo vêm na frente, com 52 e 44 estabelecimentos respectivamente, seguidos do setor da construção civil e negócios ligados à moradia com 33 estabelecimentos, e vestuário, esporte e embelezamento do corpo com 32 estabelecimentos. O setor de saúde comparece com 18 estabelecimentos, ressaltando que as redes de farmácia Extrafarma e Big-Ben, além de remédios, vendem uma série de outros produtos, de perfumaria a celular e eletrônicos, funcionando como uma espécie de mini-supermercado e têm um movimento muito grande, sobretudo nos finais de semana promocionais oferecidos pela

rede Big-Ben, no seu “Dia do Tudo”⁵⁴. Outros tipos diversos de pequenos e/ou novos serviços e comércios somam um total de 30 estabelecimentos, destacando-se como novidade o serviço de pet-shop, hotelaria de que já falamos, escritórios de advocacia e óticas.

Na *Tabela 8* identificamos os estacionamentos disponíveis na via. Aqui chama a atenção a grande quantidade de vagas novas e as que foram acrescidas àquelas já existentes no espaço público. Na área privada, 97 vagas, correspondentes a 17 estabelecimentos, e na área pública 301 vagas correspondentes a 38 baias abertas em ambos os lados do canteiro central. No caso do estacionamento público, a reforma gerou um aumento de cerca de 72% em relação à capacidade instalada. No total, somam 55 espaços destinados a estacionamento, com capacidade para aproximadamente 398 carros. Ou seja, mais de o dobro do número de estabelecimentos comerciais, que somam 179. É como se cada um dos estabelecimentos contasse com duas vagas, não rotativas, para seus clientes. E além disso, vagas gratuitas. Inegavelmente, um grande incentivo para a abertura de novos negócios, a atração de uma crescente clientela e uma intensificação do fluxo de veículos na Avenida e nas suas transversais. Importante observar que duas vagas de garagem para carros foi um marco na mudança do padrão construtivo dos condomínios de classe média no bairro. Depois, esse padrão foi aumentando, e passou para três e até quatro vagas. Essa mudança levou vinte anos para acontecer. Agora o poder público a acompanha, intervindo no sentido de que o padrão estabelecido pelo mercado imobiliário no âmbito do condomínio privado seja reproduzido no espaço público, para atender aos comerciantes. A rua como uma extensão do condomínio e o Estado como um serviçal do mercado. Esta nos parece ser a representação simbólica mais apropriada para expressar a renovação urbana no bairro do Marco.

Os imóveis onde hoje estão instaladas a lanchonete da rede *Bob's*, a loja da rede de farmácias Extrafarma, a farmácia de manipulação Fórmula e a Loja de Conveniências, além de uma pequena área que funciona como depósito de lixo que serve à lanchonete, pertencem a um único proprietário, o dono do posto de gasolina, que por sua vez adquiriu o terreno do dono de um açougue que funcionava na esquina da Avenida com a Travessa Humaitá. Em seguida, o proprietário do posto foi adquirindo e

⁵⁴ “*Celular você parcela em até dez meses. E vamos lá que ainda temos 82 lojas para circular! É o dia todo. Domingo é o Dia do Tudo!*”, proclama o locutor do alto de um trio elétrico, cuja chegada é antecedida de bandeiradas na frente da loja, feitas por jovens contratados (22/02/2015, de manhã).

demolindo cada um dos imóveis vizinhos, e os terrenos foram repassados a esses empreendimentos a título de aluguel. A instalação pioneira do posto e gasolina naquela esquina serviu de atrativo a estes novos negócios, no local onde antes funcionavam um restaurante especializado em peixes e mariscos e uma borracharia onde trabalhavam o borracheiro, um pintor e um chaveiro, ao lado de duas residências, sendo um bangalô com amplo quintal, frondosa mangueira e brinquedos infantis, e uma casa mais modesta também com quintal generoso e altos açazeiros. Ambas as residências também foram vendidas e demolidas, e formaram um único lote no qual está instalada, hoje, uma das maiores lojas da rede de farmácias Big-Ben, com dois pavimentos [Fig. 8 e 9].

Portanto, as *esquinas*, que são lugares estratégicos do comércio de bairro, tradicionalmente ocupadas por padarias e mercearias, como ainda se vê de forma significativa na Avenida 25 de Setembro, com a reforma passaram por uma renovação empresarial, instalando-se um outro tipo de negócio ligado à indústria automotiva. Esta renovação se dá à base de uma concentração da propriedade imobiliária, que passa a operar a renda fundiária urbana em patamares mais elevados, o que resulta no afastamento do pequeno trabalhador autônomo, expulsando-o da Avenida ou lançando-o no circuito do capital rentista, a preços de aluguel de mercado para micro-imóveis. Foi o que aconteceu com o chaveiro I. V. Ele trabalhou por cerca de quinze anos nesse perímetro. Inicialmente, dividia o espaço da borracharia; quando o terreno da borracharia foi vendido, ele e o irmão alugaram um outro imóvel vizinho, que também foi vendido e demolido; mas eles não desistiram e alugam uma parcela de um imóvel maior, mais adiante, já quase no meio da quadra. Mas não teve jeito, foram expulsos da Avenida cuja renda fundiária não estava mais à altura da escala de seu negócio. O irmão mais velho desistiu e o mais novo decidiu instalar-se na Travessa mais próxima do antigo ponto para não perder sua clientela, mas a um custo alto relativamente à renda de um micro-empresário: trezentos reais mensais por um compartimento de 3m², na beira de uma calçada irregular e perigosa pela acentuada inclinação e onde só cabem ele, sua bancada, a máquina e as ferramentas miúdas de trabalho. A persistência em permanecer na Duque e no perímetro, ele nos explica:

“Lá na Duque é mais visado, né. É mais procurado o *ponto* e tem onde estacionar. Aqui não, é mais complicado. A clientela lá era mais comerciante. Tive uma perda de uns 30%. Lá éramos três: eu, meu irmão e um ajudante. Aqui é só eu e um ajudante. Lá eram duas máquinas. Me roubaram a outra máquina, ano passado; me assaltaram e levaram.

P. Fez Boletim de Ocorrência?

R. Não. Eles não vão atrás.

P. E qual foi seu prejuízo monetário?

R. Custou três mil reais. Mas graças a Deus já deu para cobrir o prejuízo. E agora eu vou comprar outra.

P. E os seus clientes da Duque?

R. Tenho muitos clientes antigos de lá da Duque, vem gente de longe pra fazer a chave comigo.

P. A sua despesa com aluguel é alta aqui. Em contrapartida a segurança parece precária e o que mais atrapalha o seu negócio aqui?

R. A calçada. Eu mesmo já caí nessa calçada. Já caiu gente idosa aqui. Semana passada um quebrou o braço, a outra torceu o pé, é complicado. Na Duque eles vieram padronizando tudo mas eles pararam ali na esquina, nenhuma das travessas eles fizeram. Agora tirar placa de comerciante eles tiram. Eles levaram a minha duas vezes, eu não coloco mais”.

O tratamento privilegiado dado à Avenida em detrimento das Travessas é um fato que aparece citado na fala de outros moradores dessa e de outras Travessas, a exemplo do seu Carlos Xavier, morador da Travessa Pirajá próximo à Duque de Caixas. Vejam o que ele nos diz a respeito da sujeira na via:

P. E o serviço de limpeza, não passa aqui?

R. “Nunca mais passou. Só passa na Duque (de Caxias). Tudo é na Duque, todo tempo é na Duque. Nas travessas nem pensar, nada. É um monte de lixo”. (cf. entrevista completa nos Anexos deste Capítulo)

Moradores da Avenida 25 de Setembro também reclamam da diferença de tratamento entre uma e outra via. A via passou por anos bem críticos de abandono e só recentemente serviços como de limpeza do canteiro e poda das árvores começaram a ser realizados regularmente, além de ter melhorado a iluminação pública. Mas a via ainda sofre com o acúmulo de entulho em algumas calçadas e esquinas, a ausência de calçadas padronizadas e o abandono das quadras de esporte. Mas no bairro, a situação mais crítica é a da Avenida Visconde de Inhaúma, cujo abandono por parte da Prefeitura é flagrante [Fig. 17].

A valorização imobiliária pós-reforma da Avenida Duque de Caxias também afetou o campo da alimentação tradicional, os pontos de venda de comida de rua conhecidos com *tacacá*, por levar o nome de uma das mais apreciadas comidas típicas dos paraenses, tradicionalmente localizados nas calçadas de esquinas. O conhecido *Tacacá da Vileta*, estabelecido há quase duas décadas no mesmo lugar, a esquina da Travessa Vileta com a avenida Duque de Caxias, sofreu um deslocamento do espaço público que ocupava na esquina do passeio, para o interior de um estabelecimento privado situado mais adentro na Avenida, quebrando assim uma tradição da cultura gastronômica de rua na cidade. Até então, a venda do tacacá tinha conseguido conviver com outras formas de uso do imóvel de esquina, como uma mercearia, uma lanchonete e uma revendedora de motocicletas [Fig. 7]. Mas quando uma rede de pizzaria alugou o imóvel da esquina, foi feita uma reforma em que a entrada do estabelecimento incidia exatamente onde ficava localizado o tacacá, tornando incompatível os dois negócios na mesma esquina. Isso significa dizer que a demanda dos imóveis da via por parte de novos negócios de gente de fora do bairro acabou forçando o tacacá, uma comida típica de rua, a entrar no circuito da renda fundiária, implicando um comprometimento de parte significativa do rendimento da venda com o aluguel de um imóvel, condição imposta para manter-se no mesmo ponto. Como a venda do tacacá constitui-se como uma micro-empresa de tipo familiar, essa mudança no custo do negócio acaba rebaixando a remuneração de toda a família em proveito do proprietário. Além disso, o deslocamento da venda do tacacá da rua para dentro de um imóvel, ainda que mantido o hábito de muitos fregueses de preferir sentar na calçada como se fazia antes, muda também a economia e a paisagem da rua e do bairro, que vai assim consolidando uma homogeneização de marcas empresariais e franquias de fora. O efeito paisagístico é similar ao que seria a retirada das vendedoras de acarajé das ruas de Salvador. Assim, teve fim a última venda de tacacá de esquina. Nas calçadas da avenida restam agora apenas duas vendas de tacacá localizados a três quadras da Vileta, descendo a via na direção bairro, e ambos no centro do mesmo quarteirão onde fica localizada a Escola Getúlio Vargas, antiga escola de formação profissional do SENAI.

Ao indagar ao dono do tacacá por que ele não procurou instalar-se em outro lugar da mesma via, ou ainda na Avenida 25 de Setembro, onde o espaço do canteiro é ocupado por quiosques de venda de comidas típicas, pagando-se apenas uma taxa de concessão de uso à Prefeitura, ele nos deu a mesma resposta do chaveiro: a clientela.

Seu receio era muito grande de sair do lugar e perder a clientela antiga e tida como certa. Já nas entrevistas realizadas com os consumidores, eles não só confirmaram a preferência como também aprovaram a mudança de lugar. Surpreendeu-me a distância do local de moradia e trabalho de muitos deles que vêm de bairros distantes como Guamá, Jurunas, Cidade Velha e Cidade Nova I, onde também existem outras vendas de tacacá, “*mas igual a esse aqui, não*”, nos disse uma entrevistada que o frequenta há cinco anos, justificando o deslocamento. A preferência pelo Tacacá da Vileta é atribuída a três quesitos: atendimento, qualidade e quantidade do produto servido ao cliente. Além disso, o preço é tido como “*razoável e é apropriado à qualidade e quantidade*”, disse a mesma cliente, moradora do bairro Cidade Velha. Um traço social marcante é a frequência em grupo, pessoas de uma mesma família, grupos de amigos ou de colegas de trabalho; os dois primeiros mais comuns nos domingos à noite e o último nos finais de tarde dos dias da semana. Em nenhuma das visitas ao local encontrei grupos de estudantes de escolas, o que me pareceu curioso. Outro aspecto que chama a atenção nos depoimentos é que os fregueses do tacacá não vêem como uma ameaça a presença de lanchonetes *fast-food*; a primeira a chegar pós-reforma e a mais conhecida, da rede *Bob's*, é situada no mesmo quarteirão do Tacacá. Para entrevistados mais jovens, “*tem espaço para todo mundo*”, conforme o depoimento da filha de uma maranhense que mora há quarenta anos em Belém e que encontramos fazendo um lanche na referida lanchonete, na companhia também da neta:

“Hoje as pessoas estão muito mais para o lado natural. Eu acho que tem que crescer mais o natural. Aqui em Belém não tem muita opção de sanduíche natural, restaurante de montar o prato com saladas, é mais difícil. Mas tudo vai ter o seu espaço. Eu não acho que um vai se sobrepor ao outro; tem espaço para todo mundo. (...) Acho que há um equilíbrio. Eu por exemplo, venho aqui mas nunca deixei de tomar o açaí e o tacacá”.

Outra entrevistada atribui a permanência do tacacá ao lado da comida industrializada à diversidade de gostos:

“Eu acho que elas conseguem conviver porque tem público para os dois”.

Essa percepção dos consumidores de uma suposta coexistência pacífica entre as duas modalidades de alimentação fora de casa, e, portanto, sem risco de ameaça à sobrevivência da comida típica por parte da industrializada, mostrou-se recorrente sobretudo entre os mais jovens, na faixa dos 20 a 25 anos, e se explica pelo desejo de

um segmento destes consumidores em contar com opções de escolha, o que vem ao encontro da estratégia empresarial de localizar os novos negócios aonde já existe uma clientela constituída que busca justamente “uma opção a mais”. Quando indaguei a uma jovem de 13 anos na lanchonete Bob’s sobre a sua preferência entre o açaí natural (que em Belém é consumido em casa como refeição ou sobremesa, e não como suco ou energético em lanchonetes, à moda do Sul-Sudeste) e o sanduíche industrializado, ela me respondeu de pronto: “os dois”! O que significa dizer que, se depender do seu desejo, as vendas de açaí também não estão sob ameaça⁵⁵. Os consumidores também relevam a eficácia da publicidade desigual existente entre o *fast-food* de um lado e o tacacá e açaí de outro, que não contam com a publicidade global do primeiro. Questionada a respeito, uma jovem acompanhada do namorado na lanchonete Bob’s nos respondeu: “*é, mas eu troco fácil isso aqui por uma tigela de açaí*”, o que sugere que, ao contrário dos norte-americanos, a fidelidade do paraense ao *fast-food* nem se cogita. Portanto, o que para mim parecia um problema de concorrência desigual e ameaçadora (no caso da publicidade, eu argumentava, por exemplo, que a rede de *fast-food* está por toda parte, inclusive no merchandising de filmes e telenovelas, nos outdoors, na televisão, etc.) e uma hipótese plausível de ser confirmada junto a um público de classe média, para os meus informantes não se apresenta desta maneira. A resposta que obtive sugere que a publicidade não tem todo esse poder sobre as suas escolhas quando se trata de gosto e prazer alimentar. Em parte, eles têm razão, afinal, como explicar que o tacacá sobreviva quase sempre lotado, sugado que foi no seu capital de giro pelo pagamento da renda fundiária, espremido entre uma pizzeria que lhe roubou a esquina livre, e um *fast-*

⁵⁵ Uma discussão interessante sobre toda a polêmica mundial que se estabeleceu em torno da expansão da cultura do *fast-food* pode ser encontrada no texto de Fischler (1998) intitulado “A McDonalldização dos costumes”. A autora chama a atenção para as diferentes dimensões do fenômeno, focando nas relações “entre dois polos aparentemente opostos da alimentação moderna: a funcionalidade e o prazer”, para concluir que “o sucesso planetário do McDonald’s, do *fast-food* em geral e da pizza em particular, deve-se a um certo número de “universais alimentares”. O *fast-food* não é puramente funcional, e o cliente não o consome unicamente por motivos de comodidade, preço e tempo. De fato, o repertório de sabores e texturas ao qual ele faz apelo reduz-se a uma espécie de menor denominador comum das preferências. (.....) Sabores de base, texturas gratificantes, liberdades transgressoras, consenso familiar, comodidade, preço, higiene, regularidade do serviço: diante da bem sucedida fórmula da rede McDonald’s, a única resposta encontrada até agora foi a imitação” (p. 862). Isso explica, sem dúvida, a aceitação da comida industrial entre nós paraenses, mas de modo algum o *fast-food* estabelece concorrência com a comida típica ao ponto de ameaçá-la, já que o tacacá também tem, digamos, os seus “regionais alimentares” que lhe garantem uma incondicional fidelidade, dentre os quais a informalidade e o compartilhamento do prazer da comida com pessoas próximas e queridas, cumprindo dessa forma a função social da refeição. Por isso mesmo, como é ressaltado acertadamente na conclusão da coletânea onde Fischler escreve, “atenção: o elogio da diferença e a preservação da identidade cultural não fazem parte de uma temática passadista e retrógrada, mas do presente e futuro, já que diz respeito a uma conquista recente, ainda em vias de consolidação” (idem, p. 868).

food que oferece o conforto do ar condicionado, quando ele só tem ventilador para oferecer aos seus clientes nas tardes quentes de Belém? Talvez a publicidade não tenha, de fato, todo esse poder que costumamos lhe atribuir, quando enfrenta a força cultural do alimento típico. Mas contra a publicidade global, pesa o preço local “salgado” do *fast-food* em Belém, não apenas do Bob’s mas do original McDonald’s e outros similares. As campanhas mundiais anti *fast-food* e anti-comida industrializada também não favorecem sua concorrência local com a comida típica. Uma mãe paraense nunca diz, ao filho que insiste em tomar tacacá ou açaí, o que diz diante da insistência da criança em comer um sanduíche industrializado, “*filho isso não faz bem*”, já que não há contraindicação a esses alimentos do ponto de vista nutricional. Foi o que nos declarou uma mãe que só frequenta o Bob’s uma vez por mês, para satisfazer a vontade da criança. Mas há também quem não se importe com as condenações nutricionais do *fast-food* e alegue a praticidade e o “sabor delicioso” dos sanduíches com batata frita, outro ponto de vista muito comum entre os entrevistados mais jovens.

A preferência dos paraenses pela comida típica pode ser conferida também pela regularidade da frequência. O Bob’s tem clientes que o frequentam uma vez por mês, quinzenalmente ou semanalmente, enquanto o Tacacá da Vileta tem clientes que o frequentam todos os dias, três vezes na semana ou aos fins de semana, “religiosamente” como costumam dizer. Também é muito comum encontrarmos paraenses que moram em outros estados e dizem que ir ao Tacacá da Vileta é a primeira coisa que fazem quando chegam na cidade.

Do ponto de vista locacional, podemos dizer que a saída da esquina colocou o Tacacá da Vileta numa condição econômica desvantajosa e excepcional em relação aos seus concorrentes no bairro, já que terá de pagar renda fundiária. Além disso, ele agora conta com a concorrência do supermercado Líder que, há cerca de um mês, passou a oferecer uma espécie de “kit-tacacá” com a oferta dos mesmos produtos (tacacá, vatapá, maniçoba e caruru), com a diferença de que a maniçoba é servida separadamente junto com outras refeições na bancada de *self-service*. Antes, tais iguarias só eram vendidas durante a quadra junina em barraquinha estilizada montada no centro do corredor que dá acesso aos caixas do estabelecimento. Ao introduzir no cardápio este “kit-tacacá”, servido quase no mesmo horário, está claro que a intenção é atrair a clientela dos *tacacás de rua*, já que é adotado o mesmo tipo de venda por porção e não por quilo, e o mesmo preço. Em face deste triplo cerco de concorrentes (pizza, *fast-food*,

supermercado e também a chegada da rede de churrasco *Eky Churrasquinhos*, instalada em amplo salão, na Travessa Vileta, perto da esquina), acrescido do pagamento da renda fundiária, certamente a permanência do negócio dependerá da capacidade de seu dono adaptar-se com inteligência às condições dadas. Segue que sua base de sustentação parece fincada em três pilares: a qualidade da comida típica produzida (não basta que seja *típica*, é preciso que agrade ao paladar do freguês) garantida pelo *savoir-faire* de três gerações de tacacazeiras, acrescida da generosa quantidade nas porções servidas, a paixão do paraense pela iguaria e o prazer de comer na rua (ou pelo menos de portas abertas para ela)⁵⁶. Curiosamente, o Tacacá garante ao freguês a escolha de comer dentro ou fora do recinto, ao contrário do que ocorre com os restaurantes e lanchonetes vizinhos, o que de certo modo reproduz as condições dadas na instalação original, fundada na tradição de *tomar o tacacá na rua*. Deste modo, os fregueses não são obrigados a aguardar do lado de fora, na fila, até que tenha uma “mesa” disponível. No novo Tacacá da Vileta, essa ordem é invertida. A fila fica do lado de dentro do recinto e sai para a calçada aquele que já foi servido; lá, as cadeiras dispostas em fileira rés à parede, esperam o freguês para o delicioso ritual de degustar o alimento depois de salivar com o vapor que exala o seu inconfundível aroma resultante da mistura de seus principais ingredientes: o tucupi e o jambu, acrescidos de pimenta. A opção de degustar o alimento do *lado de fora* favorece a freguesia, porque em geral o paraense não gosta da inversão neste rito. Ele prefere *estar* do lado de fora, desde que devidamente servido e na companhia de outras pessoas. O consumo familiar, em grupo de amigos, companheiros, colegas de trabalho, em casal, e a proximidade das pessoas, sentadas lado a lado sem barreira física entre elas (a exemplo das mesas nos restaurantes), conversando ou simplesmente observando o que se passa à sua volta – quando se vai ao local sozinho -, são traços que conferem um alto grau de informalidade na sociabilidade que marca esse ritual de consumo gastronômico. É comum, por exemplo, os homens irem de bermuda e camiseta e as mulheres de short ou bermuda, a depender da idade, crianças e adultos calçados de sandálias havaianas, as mesmas que se usa em casa. O comportamento informal dos agrupamentos sociais que caracteriza o ritual de encontro do tacacá, também coloca esta prática na mira de certos entendimentos legalistas-

⁵⁶ Fatores que o mantêm na preferência da clientela, mesmo com os atrativos tentadores que os seus concorrentes oferecem: o ambiente agradável que o ar condicionado proporciona nas tardes sempre quentes de Belém, justamente quando o tacacá começa a ser servido, e a facilidade do cartão de crédito, que o tacacá não aceita, numa curiosa resistência ao sistema financeiro e que a freguesia acompanha sem reclamar.

formalistas do direito de *ir e vir* que vêm obstáculos em tudo que está sobre a calçada pública, inclusive os *ajuntamentos sociais* nos lugares mais tradicionais de encontro na cidade, *avant* a era dos shoppings centers⁵⁷.

Esse problema não atingiu apenas a venda de tacacá; os vendedores de cachorro quente, um tipo de lanche muito apreciado pelo belenense, também foram obrigados a deixar a via. Dos que saíram restou apenas um, que se transferiu da esquina da Avenida com a Trav. Humaitá, para o interior da Travessa, a cerca de uns 20 metros da Avenida e 100 metros da lanchonete da Bob's. Sua clientela é tão grande quanto a do Tacacá da Vileta e, por se tratar da venda de sanduíche, a concorrência imposta pelo *fast-food* é bem maior. Mas, tal como o tacacá, o cachorro quente continua no mercado, muito provavelmente por razões, senão iguais, mas muito próximas daquelas que mantiveram o Tacacá da Vileta.

O que se pode concluir é que a oferta de comida industrializada e os modismos como os *suchis* não abalaram os hábitos alimentares nativos dos belenenses, mas trouxeram uma dificuldade econômica e a preservação de um costume decorrente de sua expulsão da via pública, dificuldade que o dono do negócio tem procurado driblar. Por outro lado, podemos dizer que ele, juntamente com os outros comerciantes, se beneficiou da reforma da via, pois apesar da grande frequência ao tacacá de pessoas motorizadas, nenhum dos entrevistados reclamou de estacionamento para os seus carros, o que significa que aqueles que vêm de outros bairros estão satisfeitos com a reforma viária, pelo menos por enquanto. Mas como será daqui a 10 ou 20 anos?⁵⁸

⁵⁷ Aqui estamos pensando mais em Erving Goffman (1963/2010) do que em Roberto da Matta, com a sua celebre tese de que o brasileiro, diferentemente do norte-americano, não respeita o espaço público em distintas situações sociais, tratando-o como uma extensão privada de sua casa; Goffman, na sua minuciosa teorização dos ajuntamentos sociais, faz uma discussão interessante das muitas sutilezas que marcam as várias *ocasiões sociais* de convívio e interação cotidiana entre os indivíduos, e os sistemas de sanções de conduta que operam em cada ocasião de encontro, tomando como referência as condutas públicas de classe média norte-americana, definidas nos manuais de etiqueta que dizem como as pessoas devem se comportar, ou seja, estabelecem “a distinção ingênua entre comportamento apropriado e inapropriado”, em lugares públicos e privados.

⁵⁸ O grupo familiar conhecido pela marca de Tacacá da Vileta é dono de seis bancas ao todo, distribuídas em cinco bairros, todos na Belém antiga (primeira légua patrimonial). O da Vileta pertence à matriarca e os demais aos filhos e netos que trabalham com parentes. Na Duque de Caxias eles contam com mais uma banca localizada em frente à Escola do SENAI, onde recebe a designação de “Tacacá do Renato”. Mas tem mais dois pontos na cidade onde se mantém a marca “Tacacá da Vileta”. A banca do tacacá só não funciona em dois dias do ano: nos dias 24 e 31 de dezembro, e o funcionamento vai das 16:00 às 22:00 horas. A produção é feita em casa e transportada em carro da família. A venda no local é feita através da distribuição de fichas entregue por uma das netas que responde pelo caixa sentada em uma pequena mesa; e os clientes apresentam a ficha no balcão onde dois jovens se revezam servindo os alimentos. Ao todo são distribuídas 40 fichas em rodízio de 5 a 6 vezes nos dias de semana, e de 10 a 11 vezes aos domingos e

O que escapa ao consumidor da iguaria, pelo que pude observar nos depoimentos recolhidos, é o significado da perda do espaço público ocupado tradicionalmente, perda imposta pela concorrência que, ao chegar, oportuniza aos donos dos imóveis das esquinas, contratos de locação em condições mais vantajosas, o que vai implicar na “limpeza” da calçada e, conseqüentemente, a exigência de pagamento da renda fundiária, como condição *sine qua non* para a permanência do Tacacá na Avenida, agora mais valorizada do que antes. É como se “liberar a esquina” da venda do Tacacá fosse uma espécie de cláusula informal do novo negócio que chega na Avenida, o que é legitimado pelo fato de, no nosso país, a calçada assumir uma condição dúbia, uma zona cinzenta, o que permite ao proprietário ou locatário tê-la como uma espécie de extensão do seu imóvel, já que pela legislação em vigor, quem responde pela sua manutenção é o dono do imóvel e não o poder público. Logo, parece vigorar a ideia de que quem aluga o imóvel leva junto com ele o direito à calçada. Em outras palavras, a calçada outrora ocupada pelo Tacacá foi “alugada” junto com o imóvel da esquina! O modo natural como os entrevistados se referiram à saída do Tacacá da esquina, enfatizando apenas a comodidade e segurança do consumidor no novo espaço, sem atentar, por um lado, para o custo que isso representa para o dono do negócio e para a preservação de uma tradição local, e, por outro lado, para o afastamento de fregueses antigos e menos favorecidos (que não poderão suportar o repasse desse custo ao alimento, logo, não poderão continuar a frequentá-lo, pelo

feriados, quando a frequência costuma duplicar. É servido um total de 60 a 80 litros de tucupi nos dias de semana, e 120 a 140 litros aos domingos e feriados, e porções correspondentes de goma, camarão, jambu. À parte porções de alho cozido e pimenta que são servidos pelos trabalhadores. No salão, as cadeiras são dispostas ao lado das paredes e a cada uma corresponde um banco onde estão à disposição do freguês uma farinheira e lenços de papel; ao lado, uma pequena lixeira de plástico. Além do tacacá, que é servido na cuia, há três tipos de pratos-refeição: o vatapá, o caruru e a maniçoba, em porções acompanhados de arroz, jambu e camarão. Doces e salgados complementam o menu: fatias de bolo de macaxeira, pastéis e empadas. Com a mudança para o imóvel, foi instalada uma máquina de refrigerantes que costumam acompanhar as refeições e os lanches, diferentemente do tacacá que não pede acompanhamento pois é um alimento mergulhado no tucupi, que é líquido. Esse modelo atual de organização da venda do tacacá em vários pontos da cidade, por membros de uma mesma família, é diferente do padrão antigo, quando o tacacá era vendido por mulheres, conhecidas como *tacacazeiras* ou *vendedoras de tacacá*. Cada tacacazeira montava sua *banca* na frente de sua casa. Essa figura feminina ficou celebrizada numa famosa tela da artista plástica paraense Antonieta Feio, de 1937, a exemplo de outro tipo feminino de mulher trabalhadora no espaço público da primeira metade do século XX, retratado em outra tela da artista: *A vendedora de cheiro do Pará*, que data de 1947. O curador do Salão Arte Pará 2005, Paulo Herkenhoff, dedicou dez páginas do catálogo a esse último quadro de Feio, certamente para celebrar uma tradição do trabalho feminino que hoje se mantém preservada apenas na Feira do Ver-o-Peso, onde o cheiro é vendido em barracas junto com outras “porções mágicas” glamourizadas pela publicidade da monumental Feira, e não mais em cestas de vime como mostra a pintora.

menos com a mesma regularidade), é sinal da naturalização por parte da sociedade de processos conflitantes desta natureza, desencadeados pelo progressivo avanço da cultura de mercado sobre esta e outras práticas instituídas na tradição local, num longo processo histórico, ora de perecimentos, ora de adaptações aos contextos novos, que lhes impõe um custo a mais⁵⁹. É também um sinal de renovação social de parte da clientela – a parte mais abastada, disposta a pagar o custo acrescido ao prazer que a tradição proporciona, trazida com a progressiva elitização do miolo do bairro com seus negócios, no rastro das reformas viárias, feitas sobretudo para este fim: fazer circular os capitais, os novos negócios expandidos de outros pontos da cidade, ou renovados no interior da própria via e do bairro, o que bem traduz, socialmente falando, a expressão *revitalização*, cara ao discurso urbanista e objeto de muitas polêmicas.

No depoimento de dona Francisca, uma de nossas entrevistadas que vive na Av. Duque de Caxias há mais de meio século, temos um testemunho interessante e uma curiosa revelação sobre o enriquecimento de vizinhos e seus muros altos, como símbolo de demarcação e segurança da propriedade (são duas concessionárias), que veio à tona enquanto ela me apresentava o quintal de sua casa na companhia de um dos filhos:

Eu. “Nossa dona Francisca! Que paraíso a senhora tem aqui. Está livre do barulho.

Ela. É, é tranquilo.

Eu. E essa casa ao lado, com esse muro alto?

Ela. Esse homem aí é podre de rico. Desse outro lado é seu Nonato, meu vizinho por muitos anos. Ele era pobrezinho, progrediu e agora estão ricos.

Filho. Na verdade, o que precedeu ele. Ele não mora mais aí.

Ela. O Nonato não mora mais aí... Era um sujeito pobrezinho, enriqueceram e eu que não sou rica fiquei no meio dos dois.

Eu. Vamos ver suas plantas. Isso aqui é capim marinho, a senhora toma o chá?

Ela. Sim. Ali é um pé de acerola.

Eu. Olha só, está carregada de frutas. E esse mamão, tem como tirar?

O filho. Sim, com a vara.

Ela. Tem ainda um pé de laranjeira, sapotilha.

⁵⁹ O dono não nos revelou o valor do aluguel, mas num imóvel vizinho do mesmo padrão, o aluguel comercial está entre 1.400 e 1.600 reais. E o tacacá, que na calçada custava 5 reais, agora está custando 11 reais, após recente aumento.

Eu. Essas árvores grandes ao fundo, é um quintal?

O filho. Sim, é castanheira. Pertence a uma casa do Chaco [Travessa]. Aqui era tudo quintal, a gente corria por aí, jogava bola, não tinha muros. Aí com o tempo foi essa construção de prédios, a senhora sabe que a evolução é assim. Mas essa pessoa aí preservou. É um patrimônio e tanto. Aí o Hospital Saúde da Mulher vem comprando, vem comprando, vem comprando tudo de lá para cá” (cf. entrevista completa nos Apêndices deste Capítulo).

Pela avenida *revitalizada* também desfilam as formas mais incipientes de trabalho não qualificado e que estão por todos os bairros e lugares em Belém: o trabalho de vendedor ambulante. Eles estão nos canteiros das esquinas mais movimentadas e misturam-se a tipos mais antigos, como os entregadores de móveis caseiros que operam com carrinho de mão, provenientes da Feira da 25 de Setembro, onde vende-se móveis artesanais de madeira e produtos de jardinagem (mudas de plantas, terra, adubo e vasos). Estes últimos mais atravessam do que percorrem sua extensão, ao contrário do emblemático e solitário vendedor de caldo de cana que, protegido pelo seu generoso sombreiro de palha, atravessa várias quadras da avenida no retorno de uma longa jornada entre o bairro da Pedreira, onde faz a sua venda, e o bairro do Guamá, onde reside; outras categorias de trabalhadores ambulantes e entregadores estão sempre na pista, circulando com seus diferentes produtos, como os vendedores de frutas que cruzam as transversais, vendedores de mingau em carrinhos adaptados numa bicicleta, carroceiros, transportadores de pequenas cargas, etc. Contabilizamos nas duas Avenidas, Duque de Caxias e 25 de Setembro, uma grande quantidade de *vendedores de rua* ou prestadores de algum tipo de serviço periódico na via pública, a exemplo dos publicistas, que trabalham para as imobiliárias e a rede de farmácia Big-Bem [Fig. 11]. Observamos ao todo 16 tipos na Avenida Duque de Caxias, conforme pode ser conferido na *Tabela 9*.

O projeto de reforma da Avenida Duque de Caxias em 2007 resultou de uma ação integrada entre os governos municipal e estadual, que teve como *leitmotiv* a melhoria de acesso ao *Hangar Centro de Convenções e Feiras da Amazônia*, construído na mesma época. Um recuo do governo federal na decisão de passar para o domínio estadual a gestão do serviço de *Portos e Docas* obrigou o governo do Estado a deslocar o seu projeto de Centro de Convenções, previsto inicialmente para ser edificado na zona portuária, para a Av. Dr. Freitas, no final da Av. Duque de Caxias. Ali, ao lado do

Centro de Convenções, foi aberta uma via curta, que prolonga a Duque de Caxias e estabelece a conexão com a Av. Júlio César e o Aeroporto Internacional. Ela recebeu o nome de Avenida Brigadeiro Protásio Lopes por atravessar área de propriedade da Aeronáutica, parte do chamado *cinturão institucional*. O Centro de Convenções foi inaugurado um ano antes da inauguração da Av. Duque de Caxias e, desde então, tornou-se o *locus* por excelência dos grandes eventos nacionais e internacionais, antes capitaneados por alguns hotéis da cidade. A obra- Monumento colocou Belém no circuito nacional de grandes eventos, disputando preferência com outras cidades do Norte, além de ser utilizado para reuniões de chefes de estado e autoridades governamentais do executivo federal e local. Já no início de seu funcionamento, na administração petista (2007-2010)⁶⁰, seus usos foram ampliados para a função de entretenimento, showbiz, bailes de formatura, jantares corporativos, concursos e desfiles de moda. E assim ficou até hoje, com a sua função original expandida.

2.3 A Reforma de 2015: uma ciclovia, mais estacionamentos e o sacrifício da arborização no espaço público.

Em abril deste ano, moradores da Avenida Duque de Caxias e arredores foram surpreendidos com grandes outdoors anunciando a construção de uma ciclovia no canteiro central [Fig. 12 e 15] e a “revitalização da iluminação”. A obra da ciclovia, orçada em R\$ 700 mil, logo circulou pelas redes sociais compartilhadas por grupos de ciclistas, além da página oficial da Prefeitura na rede. Ela integra um *plano cicloviário*, ainda em processo de elaboração. A construção da ciclovia na Avenida Duque de Caxias, uma reivindicação de ciclistas que remonta à reforma de 2007 e cuja ausência no projeto foi objeto de protesto durante a inauguração da “nova Duque”, integra na reforma atual uma estratégia de intervenção que visa não apenas retirar os ciclistas da

⁶⁰ Embora a obra tenha sido construída no governo do PSDB, foi o governo do PT quem a estreou, ajustando-a a funções não previstas no projeto psdebista, o que foi motivo de reclamação por parte do arquiteto que o projetou, o Secretário de Cultura do Estado, Paulo Chaves, para quem a estrutura e os materiais utilizados no acabamento não comportavam este tipo de uso. Mas quando o PSDB retornou ao governo, quatro anos depois, as atividades introduzidas pelo PT e criticadas pelo PSDB foram mantidas. Na 18ª edição da *Feira Pan-Amazônica do Livro*, realizada em junho de 2014, o Informe Hangar Convenções e Feiras da Amazônia exalta o seu sucesso do Hangar no mercado de eventos e a qualidade do espaço oferecido aos seus clientes. Diz o texto: “Estamos a cada dia conquistando o mercado de grandes congressos brasileiros, com isso a visibilidade e o contato com as organizadoras de eventos fica mais próximo e facilitado (...). Os espaços do centro de convenções como um todo têm agradado os clientes, que encontram no Hangar auditórios versáteis e moduláveis com capacidade para uma grande plenária de até 2.200 pessoas, as salas multiusos ideais para eventos pré-congressos e pequenas palestras e oficinas” (ano 4, n. 17, maio/jun. 2014).

pista de rolamento, mas também ampliar o número de vagas nos estacionamentos públicos e gratuitos (as baias laterais ao canteiro já existentes), em detrimento dos bicicletários não previstos no projeto. Neste sentido, os carros continuam recebendo tratamento privilegiado na utilização do espaço público. A reforma ampliou o número de vagas existentes nas baias, retalhando mais uma vez o espaço do canteiro central e substituindo a área de terra e vegetação arbórea por asfalto, o que tornará a via ainda mais quente para o transeunte e o morador. Ao ampliar ainda mais o espaço público ao estacionamento, o governo segue demonstrando o seu estímulo ao uso do automóvel no bairro e na cidade. A dupla ação, ao reforçar o status do automóvel na via - ele tem mais espaço para estacionar, enquanto o ciclista não - confunde o morador e o belenense em geral quantos aos objetivos da nova intervenção na via: afinal, a ciclovia visa desestimular o uso do automóvel nos seus deslocamentos na via e no seu entorno, ou visa apenas proteger o ciclista, qualquer um, do automóvel? Já o ciclista vindo de outros bairros pode perguntar-se, *“por que tenho que continuar procurando uma árvore ou um poste para estacionar minha bicicleta, se aqui temos uma ciclovia nova?”* Ao reafirmar, na segunda reforma, e pela segunda vez, a condição desigual de uso dos espaços da via pública entre motorista e ciclista, dada a posição hierárquica superior da mobilidade automotiva em relação às demais, o governo esvazia a obra do potencial simbólico que lhe é atribuída pelo movimento social dos ciclo-ativistas, que vê nas diferentes maneiras de pensar essa experiência de mobilidade um “espaço dos possíveis”⁶¹ e, por conseguinte, a afirmação de novos valores na cultura da mobilidade urbana, em reação à dominação da ideologia automotiva e aos poderes econômicos e políticos que lhe são correlatos e que sustentam a mobilidade automotiva, já que os ciclistas-ativistas constroem em torno das tragédias que sofrem no trânsito, experiências e rituais coletivos de protesto e ao mesmo tempo de afirmação de valores que professam, a favor da mobilidade ciclística em todas as cidades. Ao privá-los dos bicicletários, é como se a Prefeitura lhes dissesse: *“ok, nos lhes damos a ciclovia, mas vocês não podem parar no meio do trajeto, como fazem os carros; vocês agora têm algum poder, conquistaram um espaço próprio, mas um poder limitado em relação aos carros, e esse é um limite imposto por nós”*. Ao instituir um plano cicloviário a seu modo, institucionalizando-o,

⁶¹ Segundo Pierre Bourdieu (2014, p. 164-173), toda institucionalização na sua origem é antecedida do que ela chama de vários possíveis, da abertura aos vários devires possíveis que a história destrói a todo instante, de modo que o espaço dos possíveis não para de se fechar. Entendo que isso pode estar acontecendo quando o Estado se apropria de uma ideia, a ideia de uma mobilidade ciclística, e impõe a sua fórmula de execução e consumação.

o governo afirma sua estratégia populista de agradar um contingente cada vez mais numeroso de ciclista organizados em torno de algumas entidades, promotoras de passeios ciclísticos e de grandes eventos realizados pelo sistema S (Sesi, Sesc, Senai) e empresas de comunicação, sem contrariar os interesses dominantes de motoristas, revendedoras de automóveis, lojistas e comerciantes dos bairros onde incidem obras cicloviárias, a exemplo da Avenida Duque de Caxias. Trata-se de uma estratégia político-partidária e, como tal, pensada pelo seu efeito junto ao eleitorado potencial de classe média nas duas frentes de mobilidade urbana – a automotiva e a ciclística –, decorrendo daí as limitações dos projetos cicloviários concebidos pelo poder instituído. O mapa denominado pela Prefeitura de *ciclorota*, recém-instalado na cabeceira da ciclovia da Av. Duque de Caxias [Fig. 13], mostra o confinamento do projeto cicloviário oficial às ruas do centro da cidade e às áreas centrais dos bairros de classe média, e revela a timidez do projeto em termos de população beneficiada.

Conclui-se que o objetivo do poder local com o seu plano cicloviário não é deflagrar uma mudança de valores e comportamentos na sociedade no que tange às formas de mobilidade intra-urbana, tampouco instituir uma nova matriz de mobilidade na cidade, embora isso possa ser ouvido com alguma frequência em discursos oficiais e na mídia⁶², mas apenas agradar um novo segmento da classe média adepta do ciclismo, sem desagradar os ferrenhos amantes do automóvel.

Analisando a questão do ângulo de um governo de esquerda, no caso o PT, também não conseguimos identificar uma *ideia-força* que acenasse na direção de uma mudança na matriz de mobilidade urbana quando da construção da ciclovia da Avenida Almirante Barroso, a primeira construída no bairro. Moro no bairro do Marco há duas décadas, na sua área central, a mais bem servida em termos de infra-estrutura, serviços e equipamentos públicos urbanos. Sou pedestre, ciclista, usuária de transporte público e do serviço de taxi, quatro modalidades de deslocamento que me parecem satisfatórias e apropriadas para quem mora num bairro que tem quase tudo por perto, sem precisar de carro. Mas na condição de pedestre e ciclista, as únicas reformas viárias que nos beneficiaram no sentido da mobilidade a curtas e médias distâncias foram o projeto de

⁶² Com esse tipo de reforma viária o governo não apenas reafirmar o status e o poder do automóvel na cidade, como realimenta a crença local de que espaço público pode ser usado para estacionamento privado. Não há campanhas públicas prestando esclarecimentos a respeito e tampouco desestimulando o uso do automóvel. Segundo informações prestadas pela Funtelpa, empresa estatal que gerencia as mídias públicas (rádio e televisão), nenhuma campanha educativa na área de transporte e mobilidade foi realizada nas últimas décadas pelo órgão.

nivelamento das calçadas, na avenida Duque de Caxias, parte integrante da reforma de 2007, e a atual *ciclovía* que chega com mais de uma década de atraso, se tomarmos como parâmetro a promulgação da lei de dezembro de 2004, que determina a construção de ciclovias e/ou ciclofaixas em novas obras viárias ou na reforma das vias já existentes. Isso significa dizer que o governo do PT, tanto na gestão municipal quanto na estadual, não definiu uma estratégia de mobilidade ciclística nem para a classe média nem para as classes populares, no sentido da mobilidade intra-urbana e do desestímulo ao uso do automóvel, mesmo estando à frente das duas esferas de governo dois arquitetos que não deveriam desconhecer a relevância da matéria quando se pensa em economia de recursos públicos, mudança da matriz de mobilidade urbana para melhor e para o bem-estar social dos moradores da cidade. O fato de a lei municipal ter sido promulgada “no apagar das luzes” (dez. 2004) e após duas gestões consecutivas do partido à frente da Prefeitura, já é indício da indisposição de fazer aplicar a própria lei, caso contrário, ter-se-ia promulgado como um dos primeiros e não como o último ato de governo, no decurso de oito anos. Portanto, a ciclovía construída pelo governo petista ao longo da avenida Almirante Barroso, onde outrora passou uma estrada de ferro, afirma-se, não como marco inaugural de uma nova matriz de mobilidade urbana num sistema integrador do espaço intra-urbano da cidade, mas como uma ligação estratégica entre os bairros periféricos, morada dos operários da construção civil, e os bairros centrais da cidade onde a indústria imobiliária se expandia de forma crescente nos anos 1990 e 2005. A obra foi muito importante para a segurança na mobilidade ciclística dos operários e trabalhadores autônomos em geral, seus principais usuários, ao mesmo tempo em que contribuiu para reduzir o custo de reprodução da força de trabalho para a indústria da construção civil, mas estava de costas para o bairro do Marco; nele, não promoveu nenhuma integração cicloviária. Neste sentido, a obra não foi capaz de induzir a novas práticas de mobilidade intra-urbana levando seus moradores a pensar em deixar seus carros em casa, pelo menos para deslocamentos mais próximos. A *Ideia* é fundamental à uma obra quando se almeja com ela desencadear mudanças sociais efetivas e profundas⁶³. Só quem sabe do seu potencial transformador pode dimensionar o seu resultado pífio do ponto de vista político. Muito provavelmente reside também aí

⁶³ Por exemplo, a *Ideia* de mobilidade urbana presente no barco e na bicicleta, como experiência de uma cultura comunitária *possível*. Utilizo o termo no sentido empregado por Alain Badiou em sua *Hipótese comunista* (2012, p. 144-145): “Esta é uma das funções da *Ideia*: projetar a exceção no comum das existências; (...) convencer meu entorno individual de que não estamos fadados à formatação de nossa existência pelas exigências do Estado. (...) Uma ideia que envolva a novidade dos possíveis reais, mas que também envolva a possibilidade formal de outros possíveis, ainda insuspeitos”.

o pouco caso que os moradores do bairro fizeram quando o PTB, partido sucessor do governo petista na prefeitura, decidiu desfigurar a ciclovia da Av. Almirante Barroso, eliminando o seu aparato de segurança e sua arborização para em seu lugar iniciar a construção de um BRT anacrônico como ideia e como modelo. Anacrônico porque o BRT já foi superado pelo VLT, um modelo tecnológico mais econômico na sua manutenção e ecologicamente menos agressivo, já que aposenta os pneus e o óleo diesel e retoma a mobilidade sobre trilhos, modelo inaugural da mobilidade urbana no bairro e extinto em 1964. Já o governo estadual do PT protelou ao máximo a discussão pública de um projeto de mobilidade urbana. E mais uma vez o fez “no apagar das luzes”, desta vez não como lei mas como evento, em seminário ambicioso nos auditórios do Hangar Centro de Convenções, sem que as ideias ali discutidas ganhassem as ruas, na forma de revistas, livros, mídias digitais, ou seja, sem que fossem compartilhadas com a sociedade. Na comparação entre a reforma viária de 2007 e a de 2015, sem dúvida a primeira foi mais conservadora na medida em que excluiu o ciclista, não resolveu o problema dos bueiros e tinha como meta aumentar a fluidez e acomodar os carros nos estacionamentos, inclusive nas transversais, fechando boa parte dos cruzamentos. Mas a segunda, embora tenha aberto espaço para a ciclovia e ciclofaixas nas transversais, não oferece bicicletários e ao reabrir alguns cruzamentos, tornará o fluxo de carros muito maior nas travessas, onde antes ele era mais restrito aos moradores. Os limites da segunda reforma na Av. Duque de Caxias também vão se manifestar nas vias paralelas, já que a Visconde de Inhaúma será excluída do mapa cicloviário, não sendo conectada à ciclovia da Duque de Caxias, e a Avenida 25 de Setembro mais uma vez não consegue firmar-se como via preferencial aos pedestres e como via-parque, sendo que para ela também se planeja uma ciclovia. Portanto, a mudança na matriz da mobilidade urbana, no sentido da incorporação, no espaço intra-urbano dos bairros, de novas infraestruturas viárias e programas e projetos de incentivo às novas práticas de mobilidade, ainda não alcançou os governos em Belém e no Pará, que continuam prisioneiros de uma concepção da mobilidade e de circulação que se traduz apenas em *metamorfoses* viárias e urbanísticas.

2.3.1 Pedalar nunca foi tão *cool*...

Se na esfera local as instituições pouco se interessaram em discutir de forma mais sistemática a mobilidade ciclística como uma questão política, de modo a avançar na definição de estratégias de ação coletiva e provocar a adesão da cidade à ideia da

necessidade de uma mudança na matriz da mobilidade urbana, o mesmo não se pode dizer da utilização publicitária da bicicleta, renomeada *bike* para vender desde roupas de marcas de luxo até alimentos ditos naturais e orgânicos, ou seja, vender o luxo supérfluo e, ao mesmo tempo, vender a ideia de que é preciso livrar-se dele voltando às coisas naturais da vida. Enfim, a *bike* como sinônimo daquilo que está na *moda*, inclusive das ideias que na moda estão, a exemplo da ideia que associa mudanças climáticas à mudança na matriz da mobilidade urbana. Esta chave publicitária constitui uma pista interessante para o entendimento da crescente adesão da classe média à mobilidade ciclística e, por conseguinte, dos governos locais que seguem na trilha desse segmento social. A publicidade e a moda acabam preenchendo o vazio político da discussão pública que não existe.

É possível observar, nos últimos anos, a meteórica ascensão social da bicicleta. De meio de transporte, trabalho e passeio das classes populares ou de figuras tidas como excêntricas do mundo artístico e intelectual, ela passou à condição de garota-propaganda de produtos de luxo e tornou-se onipresente na mídia impressa no Brasil. A *bike* saiu das antigas páginas de revistas de turismo com anúncios de viagens românticas de um casal pedalando por campos ensolarados, para chegar nos mais variados espaços publicitários, desde os editoriais de moda até longas reportagens politicamente corretas. Escolhemos algumas revistas semanais para mostrar como se dá esse investimento publicitário que relaciona celebridades, moda, *bike* e estilo de vida, são elas: *GQ*, *Boa Forma*, *Marie Claire*, *Trip*.

No exemplar de outubro de 2014 (capa Marina Ruy Barbosa, jovem atriz da Globo), o editorial denominado *Corpo GQ especial* afirma que “*pedalar nunca foi tão cool. Seja como meio de locomoção urbana, em ciclo-viagens ou trilhas, o esporte se tornou estilo de vida. GQ elaborou um guia com tudo que é indispensável para quem é fã desse universo*” (p. 183). O guia de 17 páginas explora diferentes universos da prática ciclística: a “cidade/*bike* urbana”, o “*speed bike* para estrada”, o “MTB: *mountain bike*”, o “turismo em duas rodas”, o “café+*bike*” (as bicicletarias nos bairros descolados de SP) e o “ciclismo sob medida”. Todos acompanhados de informações sobre as melhores bicicletas, acessórios e dicas para quem já é ou quer se tornar ciclista; ao lado das diferentes marcas, os preços que chegam até R\$ 39.800 reais (em fibra de carbono e freio hidráulico) vêm acompanhados dos respectivos *sites* para venda.

O exemplar de setembro de 2015 (capa Rodrigo Lombardi, ator-galã da Globo), tem mais: no editorial de moda “*elegância e mobilidade*”, a chamada do índice diz o

seguinte: “*a leveza da alfaiataria em estilo italiano para você pedalar*”. Nas sete páginas internas dedicadas ao editorial, com modelos montados ou carregando suas bicicletas, o lugar é a cidade grande, sempre com um fundo verde, próximo à porta rústica de uma casa ou na calçada de uma rua limpa e cuidada. Sob o título de “*sprezzatura*”, segue o texto de apresentação ancorado num verbo caro à modernidade, *flanar*. “*O prazer de flanar pela cidade montado em uma bike não é novidade. Mas somente um homem GH sabe aumentar o charme da pedalada com o melhor da alfaiataria à italiana*”. Ao final da ficha técnica com a marca e preços das roupas e acessórios, segue também a marca, preço e vendedor da *bike*, uma “*Linus Gaston 3 na Spokes, R\$ 3.980*”.

Além dos editoriais, várias marcas de roupas de grife fazem as suas publicidades de diferentes produtos, nesta e outras revistas, com jovens montando uma *bike*, a exemplo da *Ferracine* e a *Aramis*; esta última com um slogan bem sugestivo de abandono do automóvel, pelo menos nas férias e longe do Brasil: “*Conhecer Manhattan por outro ângulo*”. Também as marcas de produtos de beleza ditos naturais e orgânicos exploram a bicicleta para atrair novos consumidores. Aqui a bicicleta aparece sempre associada à vida ao ar livre na cidade e no campo. É o caso da publicidade da rede O Boticário na revista *Boa forma* (capa com Leticia Spiller, atriz da Globo), em que a cestinha da bicicleta conduzida por uma linda jovem aparece repleta de frascos de perfumes em meio a um arranjo de flores em tons de rosa (out. 2014).

A feminina *Marie Claire* (agosto 2015, p. 140) também apresenta a sua *bike* urbana num editorial *Lifestyle* para anunciar o piquenique gourmet “*no parque, no quintal ou na praça mais perto de casa*”; afinal, o “*piquenique perfeito não dispensa uma cesta de palha e uma bicicleta*” e, claro, um lindo gramado verde que ocupa três das seis páginas da matéria.

Até mesmo na publicidade de seguro de vida do Banco do Brasil a *bike* vai marcar presença. Na capa de um folder (jun./2010) aparece o desenho de um casal pedalando um *tandem* (bicicleta com dois assentos) vestindo roupa esportiva e, claro, devidamente equipados com capacetes de segurança, acessório que nunca aparece entre as peças dos editoriais de moda.

Ainda que a presença da *bike* na publicidade perca de longe para os automóveis e as motocicletas, a tendência é aumentar o seu uso publicitário, se levarmos em conta a estratégia de um certo segmento da publicidade brasileira de tomar partido em relação às ideias associadas aos produtos que vendem; e o tema das formas alternativas de

mobilidade urbana, como o da preservação da natureza e do patrimônio histórico, se presta a diferentes modos de apropriação. Marcelo Serpa, considerado o publicitário mais premiado do ramo, com um total de 168 Leões arrebatados em Cannes, dá a dica:

“Ideia não é plataforma, posicionamento é que é importante. Conteúdo é o que tem valor para as pessoas que se quer atingir. Antes, se comprava audiência. Hoje, a audiência está dispersa. Temos que seduzir o interlocutor. Isso exige que as marcas tomem partido. E os publicitários também” (GQ, abril 2015, p. 173).

Foi a revista *Trip* quem abordou com alguma ousadia a temática, ao fazer da *bike* algo mais do que um merchandising nos editoriais de moda, seja de vestuário, gastronomia ou produtos de beleza. A revista dedicou o número 201 (julho 2011) ao tema da mobilidade ciclística e do ciclismo, trazendo na capa uma dublê de modelo e triatleta vestida “com moderação”⁶⁴.

Intitulada *Bicicleta e revolução*, a chamada de capa da revista convida o leitor a pensar na questão “*a bicicleta pode ser a principal arma da revolução silenciosa que tenta reinventar o mundo?*” Os editores dão suas dicas oferecendo ao leitor um bloco de informações compactas e quatro matérias, desde o impensável “engarrafamento” de *bikes* na tradicional Copenhague (com seus 300km de ciclovias) até a remota cidadezinha de Afuá, no extremo norte do Pará, onde carro não entra porque a cidade é em grande parte edificada sobre estivas, coisa típica da Amazônia estuarina; aliás, já teve muito mais estivas no passado. Hoje, a cultura urbana do cimento-concreto chegou lá, pondo abaixo parcela significativa de suas estivas. Entre as reportagens, eu destacaria a entrevista com o artista norte-americano David Byrne, de 59 anos, ex-líder da banda *Talking Heads*, autor do livro *Diários de Bicicleta* inspirado nos *Diários de Motocicleta* de Che Guevara, e um homem de “convicções fortes” (sic) sobre o tema da mobilidade saudável. Trata-se de um depoimento honesto, com revelações curiosas como o fato de Nova York ter construído 400km de ciclovias em apenas 4 anos (o que nos lembra dos 50 anos em 5 de desenvolvimentismo automotivo de JK) e que adotou a *bike* como meio de transporte há trinta anos, e carrega na bagagem um modelo dobrável para usar nas cidades por onde viaja, e onde é possível pedalar e voltar vivo para casa. Diz ainda que criou racks customizados para prender bicicletas nas ruas de Nova York e

⁶⁴ Aliás, diga-se, uma capa bem ao gosto da chamada *geração saúde* e também da auto-intitulada *geração business school*, cujos “dissidentes” mais famosos costumam aparecer em revistas como a *Vogue Brasil*, para relatar suas experiências *zen* em alguma ecovila distante do burburinho urbano, e confessar o quanto estão entediados com o consumo de luxo, e o quanto sentem a falta de experimentar as coisas “simples e essenciais da vida”, como uma alface sem agrotóxico ou as mordidas de mosquitos num final de tarde...

que nos anos 1980 andar de bicicleta era uma coisa totalmente *nerd*, que hoje ainda é, mas bem menos, uma vez que a cidade ganhou ciclovias e bicicletários de modo que a presença dos ciclistas não surpreende mais. Byrne tem 30 anos de experiência ciclística, não tem carro e seu ponto de vista merece ser debatido. Ele afirma que, com a política de valorização da mobilidade ciclística, apareceram os estranhamentos e conflitos entre os ciclistas e os usuários do transporte motorizado que se dirigem ao centro de Nova York para trabalhar, na medida em que a presença de ciclistas tornou-se mais regular e visível (já que eles estão indo ao trabalho e não apenas a passeio), disputando espaço com os carros nos mesmos horários de pico. O ponto alto da entrevista é a revelação de que seu entendimento sobre o enfrentamento do problema dos engarrafamentos coaduna-se com a do urbanista dinamarquês Jan Gehl, para quem, nas palavras de Byrne,

“alguns problemas de tráfego simplesmente não podem ser consertados. **Não adianta ampliar a rua ou aumentar o número de vias**, porque você acaba transformando a cidade em uma grande avenida, e ela vai acabar ficando congestionada também. A coisa nunca termina. As pessoas ficam se perguntando: eu posso ficar aqui apertando a buzina no calor por quatro horas ou posso pegar um trem e chegar em cada 15 min. O que eu devo fazer? Se você sempre tentar acomodar o tráfego, você nunca vai conseguir vencer. O congestionamento é bom porque obriga as pessoas a procurar algo melhor para elas, a pensar alternativas. Olá, São Paulo! (risos) (grifos nossos)⁶⁵

Interessante que uma revista brasileira voltada ao público jovem de classe média traga esse tipo de argumentação radicalmente negadora da mobilidade automotiva, um argumento que desarma o poderoso mercado publicitário do automóvel, poderosos investimentos em infra-estrutura viária e na indústria automobilística dos governos, a exemplo do conhecido “IPI reduzido”⁶⁶. Interessante não só porque convida à reflexão, mas também porque há acadêmicos que defendem publicamente soluções de ajustes e adaptações do modelo automotivo de mobilidade urbana, ainda que menos frequente que no passado. Logo, afirmar que não há saída ao fim do túnel, que “*nossa contínua adaptação à expansão da frota de carros não resolveu o problema*”, que é sempre cinco graus mais quente nas ruas onde há carros, “*que adaptação não é a solução, que um*

⁶⁵ No mês em que a entrevista foi concedida em Nova York, Byrne se preparava para participar de um Fórum sobre mobilidade urbana em São Paulo, e também para participar da Flip em Paraty.

⁶⁶ Em artigo, Miriam Leitão revelou que o programa esvaziou o fundo que recolhia recursos para o transporte público, o que é um paradoxo.

novo caminho deve ser tomado”, introduz uma perspectiva crítica da matriz de mobilidade adotada no país e no mundo. Evidentemente que o tema é complexo, sobretudo pelo que essa indústria representa no parque industrial brasileiro, de modo que logo nos perguntamos o que vai acontecer com o contingente de trabalhadores que ela emprega se decidirmos abolir progressivamente o automóvel das ruas e das nossas vidas, ou como convencer as pessoas a aceitar essa transição de um modelo para outro? Mas temos que pensar também que outras sociedades já fizeram isso e foram bem sucedidas, e outras tantas estão a caminho, tentando fazê-lo.

Meu argumento aqui diz respeito a veículos da mídia impressa dirigidos a segmentos da classe alta e média, por onde estão circulando ideias em torno da possibilidade de uma outra matriz de mobilidade urbana, diferente daquela que temos, em contraponto a ações de governo de cunho populista, e, entre um e outro, discursos e críticas, a captura da bicicleta pelo mercado publicitário que a converteu de gata borralheira par cinderela em editoriais de todos os tipos de moda.

Para os próprios jornalistas, a dificuldade em definir e demarcar a gênese da mobilidade ciclística se coloca pela dificuldade em reconhecer que a gênese não é dada pela classe média, mas pela classe operária. É nos bairros operários que seu uso se faz intenso e popular, não só como meio de transporte para o trabalho, mas também como meio de trabalho. Mas não é isso que está dito na seção *Baú da Trip*, quando os repórteres que trabalharam nas primeiras colunas da revista dedicadas à *bike* reduzem a gênese da mobilidade ciclística em São Paulo à gênese da sua prática pela classe média paulistana, lá pelos idos de 1989, quando, segundo eles, “ainda éramos poucos”. Ou seja, poucos os que utilizavam a bicicleta como meio de transporte, o que evidentemente é falso se eles sugerem que essa é a gênese de seu uso em São Paulo, a não ser que o mundo social em São Paulo se reduza ao mundo da classe média e da elite. São manifestações do espírito de classe que costumam trair jornalistas; são aderências, como diria Bourdieu, difíceis de suspender, “*implicações tão profundas do pensamento que elas próprias não se reconhecem*” (2014, p. 155). Seu Carlos Xavier, um dos nossos entrevistados, afirma que o recuo no tempo é bem maior, mais do dobro; há 70 anos, no bairro do Marco, em Belém, já se alugava bicicleta para circular. E a instituição do aluguel só existe onde existe demanda e o equivalente geral da mercadoria, o dinheiro. Vejamos um breve trecho da entrevista em que o assunto veio à tona:

P. “E a bicicleta, quando começou por aqui?”

R. Eu tinha uns seis anos. Tinha uma oficina que alugava bicicleta. E a gente pegava uma hora, meia hora. Eu estou com 77 anos. Depois, acabou o aluguel. Tinha um rapaz que tinha uma bem equipada e pneu balão. Agora ela tem pneu fino.

P. E o senhor andava de bicicleta?

R. Eu andava mais a pé, muito a pé”.

Por último, poderíamos arguir que, ainda que a presença da *bike* na publicidade brasileira não chegue aos pés da ostensiva e poderosa publicidade de automóveis, a tendência é crescer o seu uso publicitário se levarmos em conta a atual estratégia da publicidade brasileira de “tomar partido” em relação às ideias associadas aos produtos que vendem; e o tema da mobilidade ciclística é um deles, associado também ao mercado de *bikes* e acessórios de luxo.

Todos esses discursos publicizantes da *bike* têm o efeito de provocar um estado de ânimo junto ao público ao qual eles se dirigem, no sentido de que ele pense no assunto e possa posicionar-se a respeito, neste momento em que a questão da mobilidade urbana se coloca como um problema a ser pensado pela sociedade, ou apenas reintroduz simbolicamente a *bicicleta* nos cenários de consumo da classe média e da elite, de uma forma glamourizada, de modo a varrer o que resta do estigma de pobre e de pobreza que sempre esteve colada à sua imagem no nosso país? Pensamos que as duas coisas acontecem, ou seja, que a publicização tem os dois efeitos, na medida em que a entrevista com um ciclista *por opção* publicada pela revista Trip abre uma janela para que o pensamento crítico se manifeste.

É óbvio que a publicidade quer vender os produtos que anuncia e anunciar melhor que os concorrentes, mas como fazê-lo sem parecer que está publicizando uma das mais antigas e populares formas de mobilidade urbana e rural no Brasil? Ou ainda, como provocar o efeito de apagamento desta indesejável lembrança? Esta é a questão que interessa discutir, são as estratégias utilizadas pelo mercado publicitário de como utilizar o símbolo de um assunto que se tornou polêmico e de interesse geral da sociedade e do qual não é politicamente correto ficar de fora. Então, como entrar nele? Construindo uma linguagem apropriada ao gosto de classe, mas ao fazê-lo ele acaba atribuindo valor e visibilidade a um tipo de mobilidade desvalorizada pelos valores consagrados da mobilidade automotiva que a própria publicidade contribui a construir, renovar, manter e alimentar através de uma máquina poderosíssima de inserção no inconsciente coletivo da sociedade. Esse tipo de paradoxo é muito peculiar das

instituições brasileiras, particularmente das instituições que se vêem desafiadas a operar no plano simbólico as desigualdades e os preconceitos de classe vigentes na sociedade.

Portanto, creio que a incorporação de um plano cicloviário de mobilidade urbana nas ações do governo municipal de Belém que resultaram na construção da ciclovia e de ciclofaixas no bairro do Marco, é tributário de um movimento mais geral de valorização da mobilidade ciclística por parte da classe média e suas mobilizações reivindicatórias, ou seja, nasce nessa matriz classista onde o mercado publicitário também se insere na medida em que se apropria simbolicamente dos discursos produzidos pela política, ao mesmo tempo em que os reelabora induzindo comportamentos e criando necessidades de consumo ligados aos interesses do mercado de *bikes* e acessórios. Essa matriz explica por que ruas como a Avenida Visconde de Inhaúma⁶⁷ foram excluídas do plano cicloviário da Prefeitura, ainda que ela apresente condições favoráveis à mobilidade ciclística tais como o baixo tráfego de veículos automotivos e a existência de ciclofaixas antigas em ambas as pistas e em toda a sua extensão, o que, se inserida no plano, demandaria um projeto de revitalização e prolongamento que a colocasse em conexão com as demais avenidas e transversais do bairro e outros territórios da cidade para onde seus moradores costumam ir. Excluída do plano municipal, a Avenida perde a possibilidade de livrar-se da condição de abandono e, por conseguinte, continua sujeita ao temor e ao preconceito da classe média que a evita nos seus passeios ciclísticos. São empresários, profissionais liberais, funcionários públicos e estudantes universitários as principais categorias que compõem os grupos organizados de ciclistas em Belém e que de modo geral professam o perigo de circular pela Avenida. Um esboço comparativo das duas reformas nos leva a concluir que o *éthos automotivo* se impõe como pressuposto das intervenções que têm como efeito assegurar os privilégios conferidos ao automóvel. Mesmo quando se trata de uma obra ciclística, conforme acabamos de demonstrar.

Escolhemos as entrevistas concedidas pelo Sr. Carlos Xavier e pela Sra. Francisca de Castro para integrar-se a este Capítulo. O longo tempo que viveram no bairro, o tempo da vida vivida em mais de meio século, se traduz em experiências singulares, esclarecedoras de fatos da história do bairro e reveladoras do cotidiano familiar e de relações de vizinhança que traduzem um sentimento de afeição e cuidado

⁶⁷ No dia 22/09/2015, a exclusão da Avenida Visconde de Inhaúma do Plano Cicloviário de Belém foi objeto de denúncia pública por parte do nosso *Coletivo Caminhadas no Marco da Léguas*, conforme notícia publicada na página <https://www.facebook.com/movimento25compesnochao/> e também no blog do jornalista Lúcio Flávio Pinto, na rubrica Cidade.

pelo lugar onde moram e pelos parentes e amigos, os que se foram e os que permanecem ao seu lado. Mas que expressam também uma relação de estranhamento pelas distâncias sociais que se firmaram ao longo do tempo. Seguem seus depoimentos na íntegra.

APÊNDICES DO CAPÍTULO II

Apêndice A: Síntese do Projeto Executivo da “Nova Duque”

Apêndices B: Tabelas 1-9

Apêndices C: Figuras 1-18

Apêndices D: Entrevistas – 1. Sr. Carlos Xavier

2. Sra. Francisca F. de Castro

3. Proprietários do Frangão da Duque

4. Frequentadores do Bob's

5. Frequentadores do Tacacá da Vileta

REFORMA DE 2007: O PROJETO EXECUTIVO DA “NOVA DUQUE”

As informações a seguir são provenientes de material solicitado à Prefeitura de Belém e por ela fornecido.

Prefeitura Municipal de Belém/Secretaria Municipal de Saneamento-SESAN.

Projeto “Urbanização da Avenida Duque de Caxias” (2006-2007).

O Projeto Executivo de “Urbanização da Avenida Duque de Caxias” foi elaborado em 2006 pelo escritório Meia Dois Nove Arquitetura & Consultoria Ltda, de Belém. Cinco arquitetos e seis engenheiros assinam o Projeto, que se divide em oito tópicos: Urbanização, Sistema Viário, Sinalização Viária, Sistema de Drenagem Pluvial, Paisagismo, Iluminação Pública, Orçamento/Cronograma e Levantamento Topográfico.

- 1) O capítulo da Urbanização apresenta inicialmente uma “contextualização da via com relação à malha viária do entorno”:

“A Avenida Duque de Caxias, com seus 2.500m de extensão, desempenha atualmente a função hierárquica de via arterial (a que permite ligações entre bairros ou zonas), segundo o Plano Diretor de Belém, e de corredor de comércio e de tráfego, segundo a Lei Complementar de Controle Urbanístico do Município de Belém. Seu posicionamento na malha viária municipal, paralela à Av. Almirante Barroso, faz com que a Av. Duque de Caxias estabeleça uma ligação direta entre o centro da capital e sua área de expansão, através da Av. Brigadeiro Protásio Lopes (recentemente aberta) e da Av. Júlio César. Tais características vêm provocando uma intensificação de seu uso como corredor de tráfego alternativo à Av. Almirante Barroso”.

Quanto às características físicas da via:

“A Av. Duque de Caxias apresenta faixa de domínio semelhante às vias paralelas no bairro do Marco, com cerca de 44m, de acordo com o projeto concebido pelo engenheiro Nina Ribeiro. Esta avenida só teve sua implantação definitiva na década de 1970, quando foi executado o projeto atual, com duas faixas de tráfego, e o espaço restante no canteiro central, com a intenção de preservar a faixa domínio de 44m para futuras ampliações da faixa de rolamento. Dessa forma, a avenida apresenta as seguintes características: duas pistas com aproximadamente 8m de largura, contendo duas faixas por sentido, e algumas baias de estacionamento junto ao canteiro central com largura média de 2,5m; calçadas com larguras que variam de 2,3m a 6m, e trechos com grandes desníveis de piso; um canteiro central com largura média de aproximadamente 20m, nos trechos onde não existem baias de estacionamento”.

Calçadas:

“Quanto aos passeios, a falta de regularidade na largura e no nivelamento, além da ausência de rampas, trazem sérios problemas para a segurança, uma vez que, em muitos

locais, os obstáculos ou a ausência de calçadas obrigam os pedestres a circular em na faixa de rolamento”.

O levantamento das condições das calçadas – estado de conservação e nivelamento dos pisos – teve como resultado: 1/3 de calçadas em estado bom (a maior parte do lado ímpar: bairro-centro, “em virtude do extenso trecho de vilas residenciais e clube militar”), 1/3 em estado regular e 1/3 em estado precário (a maior parte do lado par: centro-bairro).

Estacionamento:

“Observou-se a presença de rampas de garagem e acessos de veículos a estabelecimentos comerciais ou vilas em grande parte da via, o que faz com que seja muito restrita a possibilidade de estacionamento junto à calçada em toda a Avenida”.

Acidentes de trânsito:

“Na análise dos dados de acidentes de trânsito nos cruzamentos da Av. Duque de Caxias (fonte CTBel, 2004 e 2005), observa-se que as travessas Humaitá, Mauriti e Lomas apresentam taxas mais elevadas de acidentes que as demais. Isto certamente ocorre em função do volume maior de veículos nestes cruzamentos, evidenciando a necessidade da execução e manutenção adequada dos dispositivos de segurança fornecidos pela sinalização, pela geometria viária e pela iluminação pública. No entanto, observa-se também um volume elevado de colisões em algumas travessas não semaforizadas, como a Angustura e a Curuzú, que possuem volumes de tráfego bem inferiores”.

Quanto às propostas do Projeto Executivo de Urbanização:

“Os níveis de serviços apresentados no projeto básico indicam a necessidade de ampliação da largura atual da Av. Duque de Caxias, com a implantação de mais uma faixa de tráfego por sentido. Dessa forma, as faixas de rolamento passariam de 8m para 11,5m. Quanto aos cruzamentos, tendo em vista a necessidade de melhorar a fluidez do tráfego, bem como elevar as condições de segurança da via, propõe-se a manutenção dos cruzamentos nas interseções que já se encontram semaforizadas: Humaitá, Mauriti, Lomas Valentinas e Dr. Freitas, e o fechamento dos cruzamentos com as demais travessas. Serão implantados novos retornos unidirecionais”.

Estacionamento:

“A reduzida disponibilidade de vagas junto à calçada indica a necessidade de estabelecer o estacionamento, onde for possível, nas travessas que terão seus cruzamentos fechados. No canteiro central, deverão permanecer cerca de 218 vagas, dispostas em 35 baias de aproximadamente 5 vagas cada, alocadas em pontos de maior concentração de estabelecimentos comerciais. A localização dessas baias considerou também a disponibilidade de espaço sem arborização adulta. É recomendável maior rigor quanto ao número de vagas de estacionamento para os novos projetos e na concessão de alvará de estabelecimentos comerciais e de serviços nesta avenida, uma vez que tais estabelecimentos são os que mais contribuem para o estacionamento em local indevido”.

Calçadas:

“Há uma tendência de incremento nas atividades de comércio e serviços, que irão demandar, cada vez mais, a circulação de pessoas ao longo da via. A opção pelo estacionamento nas transversais também contribuirá para uma maior circulação de pedestres nas calçadas. Nota-se a ausência de calçadas no canteiro, onde existem semáforos, bem como de rampas. Diante disso, o Projeto tem por princípio dotar a via em toda sua extensão de condições adequadas à circulação de pedestres, mesmo que portadores de dificuldades de locomoção de qualquer natureza. Foi definida para toda a avenida uma Faixa Livre de Obstáculos (FLO) que varia de 1,5 a 2,5m de largura. Dessa forma, o projeto de calçadas da Avenida Duque de Caxias foi compatibilizado ao projeto Faixa do Cidadão que vem sendo desenvolvido pela Secretaria Municipal de Urbanismo-SEURB, para outras vias da cidade. O traçado da FLO procurou desviar em todo seu percurso de obstáculos frequentes, tais como: postes, lixeiras, orelhões, hidrantes, abrigos de ônibus e arborização. Para a FLO foi definido um revestimento diferenciado com uma faixa de 40cm de piso tátil, balizamento com faixas de 11cm nas extremidades, além de piso tátil de alerta em tornos dos obstáculos próximos à FLO. Tais medidas visam dar condições seguras de circulação a pé, inclusive para pessoas portadoras de limitações visuais. Nas esquinas com cruzamento semaforizado, a FLO chega ao meio fio tanto pelo lado da Avenida quanto da sua transversal, com piso tátil indicando a posição das rampas de travessia. Tal medida procura induzir a travessia da Av. Duque de Caxias apenas nos pontos onde existem os cruzamentos. Nas travessias do canteiro, também foram implantadas calçadas com rampas e piso tátil para melhoria das condições de segurança dos pedestres. Nos pontos da atual calçada onde há degraus para acesso ao imóvel, será executado o reescalonamento desses degraus, de forma a preservar pelo menos 1,5m de passeio”.

2) Capítulo do Sistema Viário e Drenagem Pluvial.

“A Avenida Duque de Caxias foi construída na década de setenta, tornando-se um importante corredor de tráfego e de ligação do centro a vários bairros da Região Metropolitana de Belém. O sistema existente de drenagem de águas pluviais é composto de bocas de lobo que coletam o fluxo proveniente do meio-fio, interligadas aos poços de visita através de tubos de ligação, direcionando o fluxo à rede principal localizada no eixo do canteiro e lançamento nas tubulações das vias transversais (Travessas Angustura e Timbó), que atendem as bacias locais. A drenagem superficial tem o seu escoamento prejudicado por dispositivos inadequados de acesso de veículos a garagens”.

Quanto à sinalização viária:

“A sinalização gráfica e a sinalização semafórica irão fornecer as informações sobre as modificações introduzidas pelo projeto, referentes ao aumento no número de faixas de tráfego, a organização dos pontos de parada de ônibus, a redução da largura do canteiro e a distribuição de vagas para estacionamento ao longo da Avenida. A sinalização proposta segue as recomendações do Código de Trânsito Brasileiro, do Manual de Sinalização de Trânsito do DENATRAN e do Manual de Sinalização Urbana da CET-DSV/SP. Com o fechamento de algumas interseções da Av. Duque de Caxias, o tráfego de veículos irá aumentar consideravelmente nos cruzamentos com as Avenidas Humaitá, Mauriti e Lomas Valentinas. Por esse motivo recomenda-se a implantação de três fases semafóricas

com um tempo de vermelho total, para criar um tempo especial na travessia de pedestres”.

Circulação das linhas de ônibus:

“O fechamento do canteiro nas transversais não semaforizadas irá provocar pequenas alterações nos itinerários das duas linhas que atualmente circulam nesses locais: Sacramento Nazaré-Pres. Vargas e Marex-Ver-o-Peso. Tais alterações irão melhorar as condições de segurança de trânsito dessas linhas, uma vez que as mesmas passarão a realizar apenas retornos e não mais cruzar a Avenida em interseções não semaforizadas”.

3) Capítulo do Paisagismo:

“No caso, há uma requalificação da arborização da Av. Duque de Caxias; pode-se considerar que se trata de uma arborização de acompanhamento viário. O ambiente urbano em questão apresenta uma paisagem em que ocorre o predomínio do elemento construído. Ainda, como condição adversa, é importante ressaltar que o Projeto é de uma ampliação viária e, por conseguinte, haverá uma redução de 7m na largura do canteiro central da via, correspondente à uma perda de 35% da área verde.

Resultados encontrados. Total de espécies arbóreas existentes: aproximadamente 1.040 unidades. Árvores juvenis/adultas: 414 unidades. Árvores adultas situadas na área de expansão da via: 262 unidades.

Observou-se problemas como a presença de espécies de médio a grande porte plantadas à margem do canteiro, e áreas de solo altamente compactado, inadequado para plantio e dificultando a percolação da água pluvial. Quanto às calçadas, vê-se um cenário caótico e inapropriado para uma arborização contínua que possa proporcionar o sombreamento e estimular o correto caminamento dos transeuntes, salvo raras exceções”.

Propostas:

“Criar um espaço marcado pela diversidade de formas e cores, ou seja, uma pequena mostra da riqueza da flora e avifauna da Amazônia dentro da urbe. O elemento “vegetação” será evocado como qualitativo da via e coparticipante da sinalização vertical. A arborização não deverá ser dominada pelo ambiente, apenas como adorno, e sim dominá-lo, tornar-se referência.

Diretrizes gerais: heterogeneidade das espécies formando um corredor/conector ecológico, criando a base de uma rede de arborização com conexões secundárias futuras, que interligarão as grandes áreas verdes de Belém. No canteiro: uso de arbóreas e palmáceas como elementos estruturais e sinalizadores, através da altura e da floração, facilitando a leitura da avenida. Uso de três extratos de vegetação, prevendo futura expansão (com as espécies de grande porte situadas na faixa central do canteiro). Uso de arbórea com copa mais densa próximo às áreas de estacionamento, para gerar sombra. Uso de espécies atrativas para a avifauna; de frutíferas e espécies que provoquem interesse e contemplação visual frente às vilas”.

OBS: em seu Relatório Anual/Exercício 2007, a Secretaria Municipal de Meio

Ambiente-SEMMA registrou:

“AVENIDA DUQUE DE CAXIAS: Participação na entrega da Duque à população. Realizada no dia 27 de outubro. A Semma foi responsável pelo paisagismo da via, fazendo o ordenamento das espécies arbóreas com ipês, mangueiras, palmeiras nativas de açaí intercaladas com mais de 240 mil forrações ornamentais”.

O Orçamento Executivo Geral, de março de 2006, que não inclui Paisagismo, apresenta um total geral de R\$ 7.923.007,80. O item Serviços Iniciais, que inclui “demolições e retiradas”, soma R\$ 23.970,36. O item Sistema Viário/Drenagem Pluvial é o mais avultado: R\$ 4.353.688,18. E o item Retificação e Construção de Calçadas vem logo em seguida: R\$ 1.389.678,90.

Quanto ao folder-convite produzido pela Prefeitura Municipal de Belém por ocasião da inauguração da “Nova Duque”, em 27/10/2007, ele proclamava:

“Nova Duque. Mais larga. Mais linda. Mais feliz. Paisagismo novo. Asfalto novo. Iluminação nova. A Prefeitura de Belém tem a honra de convidar você para a inauguração da Avenida Duque de Caxias. Um novo conceito de avenida em Belém. Será neste sábado, dia 27, a partir das 18 horas, entre Alferes Costa e Dr. Freitas. Inauguração da Nova Duque. Você ajudou a ficar linda. Agora venha fazer parte desta festa que você ajudou a acontecer. Não falte”.

Tabela 1. Estado de conservação das calçadas na Av. Duque de Caxias, pós-reforma 2007.

Quadras (Travessas)		Calçada cidadã			
		com piso preservado	com piso quebrado	rampa preservada	rampa quebrada ou imprópria
1	A. Baena/ Curuzu	lado ímpar	lado par	0	2
2	Curuzu/ Chaco	2 lados	0	1	1
3	Chaco/ Humaitá	2 lados	0	0	1
4	Humaitá/ Vileta	lado ímpar	lado par	0	2
5	Vileta/ Timbó	2 lados	0	0	2
6	Timbó/ Estrella	2 lados	0	0	1
7	Estrella/ Mauriti	2 lados	0	0	1
8	Mauriti/ Barão	2 lados	0	0	1
9	Barão/ Angustura	2 lados	0	0	1
10	Angustura/ Lomas	2 lados	0	1	0
11	Lomas/ Enéas Pinheiro	2 lados	0	1	0
12	Enéas Pinheiro/ Pirajá	2 lados	0	0	1
13	Pirajá/ Perebebuí	2 lados	0	0	1
14	Perebebuí/ Alferes Costa	2 lados	0	0	1
15	Alferes Costa/ Dr. Freitas	2 lados	0	0	1
TOTAL		-	-	3	16

Fonte: Pesquisa de Campo (set. 2014)

Tabela 2. Arborização nas calçadas da Av. Duque de Caxias, pós-reforma 2007.

Quadras (Travessas)		Árvores de calçada/Espécie							Podas		Canteiros de árvores nas calçadas			
		Oitizeiro	Castanhola	Mangueira	Benjamin -zeiro	Acácia	Açaizeiro	Outra	Poda radical	Árvore morta	Árvore c/ pé acimentado	Canteiro s/árvore	Canteiro c/toco de árvore	Canteiro florido ou ajardinado
1	A. Baena/ Curuzu	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	Curuzu/ Chaco	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Chaco/ Humaitá	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
4	Humaitá/ Vileta	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	Vileta/ Timbó	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
6	Timbó/ Estrella	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	Estrella/ Mauriti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	Mauriti/ Barão	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	Barão/ Angustura	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	Angustura/ Lomas	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
11	Lomas/ Enéas Pinheiro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	Enéas Pinheiro/ Pirajá	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
13	Pirajá/ Perebebuí	2	0	5	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
14	Perebebuí/ Alferes Costa	0	0	7	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0
15	Alferes Costa/ Dr. Freitas	0	0	9	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
TOTAL		7	2	22	0	2	0	5	0	2	0	0	0	1

Fonte: Pesquisa de Campo (set. 2014)

Tabela 3. Equipamentos públicos e de utilidade pública na Av. Duque de Caxias, pós-reforma 2007.

					Total
1	Mobilidade e Comunicação				
1.1	Parada de ônibus				8
1.2	Parada de ônibus com abrigo para 4 pessoas sentadas				5
1.3	Telefone público	Funcionam: 10	Não funcionam: 3		13
1.4	Lixeira				33
1.5	Ponto de taxi				1
1.6	Ponto de moto-taxi				0
1.7	Bicicletário				0
1.8	Banheiro público				0
2	Lazer e Esportes				
2.1	Quadra de esportes	Em funcionamento: 0	Abandonada: 0		0
2.2	Academia ao ar livre				0
3	Refrigério				
3.1	Bebedouro público				0
3.2	Chafariz				0
4	Áreas de descanso e passeio				
4.1	Praça/pracinha				0
4.2	Bosque/bosquinho				0
	Total Geral				60

Fonte: pesquisa de campo, agosto 2014.

Tabela 4. Serviços públicos estatais e não estatais na Av. Duque de Caxias, pós-reforma 2007.

		Total
1	Estatais	
1.1	Agência dos Correios	1
1.2	Creche	0
1.3	Posto de saúde	0
1.4	Pronto Socorro	0
1.5	Hospital	0
1.6	Escola do Ensino Fundamental e/ou Médio	0
1.7	Escola técnica (SENAI)	1
1.8	Instituto	0
1.9	Faculdade	0
1.10	Secretaria de Estado	0
1.11	CAPSI Infante-Juvenil PMB	1
1.12	Auditoria Geral do Estado do Pará	1
1.13	Outros órgãos públicos	0
1.14	Companhia de Desenvolvimento Industrial do Pará-CDI	1
	Subtotal	5
2	Não Estatais	
2.1	Banco	1
2.2	Hospital	0
2.3	Escola	3
2.4	Sindicato	3
2.5	Banca de revistas	0
	Subtotal	7
	Total Geral	12

Fonte: pesquisa de campo, agosto 2014.

Tabela 5. Equipamentos e serviços de defesa dos imóveis por tipo de ocupação na Av. Duque de Caxias, pós-reforma 2007.

Tipo de uso ou ocupação	Total de imóveis	Segurança mecânica								Segurança elétrica/eletrônica		Segurança profissional
		Grade				Concertina farpada		Muro alto				
		Com grade parcial	Com grade total	Total com grade	% (do total de imóveis)	Total com concertina	% (do total de imóveis)	Sem visibilidade da fachada	Com visibilidade parcial			
Residencial /casa	183	74 40,43%	109 59,57%	183	100,0	16	8,74	2	21	7	5	0
Comercial	141	26 40,00%	39 60,00%	65	46,09	0	0,00	1	3	3	14	3
Uso misto	77	39 66,10%	20 33,90%	59	76,62	0	0,00	0	0	1	22	0
Escolar	1	1 100,00%	0 0,00%	1	100,00	0	0,00	0	0	1	0	0
Sindical	2	0 0,00%	1 100,00%	1	50,00	0	0,00	0	0	1	0	0
Religioso	6	4 80,00%	1 20,00%	5	83,33	0	0,00	0	0	0	2	0
Outros	3	3 100,00%	0 0,00%	3	100,00	0	0,00	0	0	0	1	0
Total Geral	413	149 47,00%	170 53,00%	317	76,75	16	3,87	3	24	13	44	3

Fonte: Pesquisa de Campo (set. 2014) *pesquisa realizada no período diurno. NB: os percentuais das colunas “%” foram calculados com relação aos respectivos números da coluna “Total de imóveis”. Os percentuais de Grade parcial e Grade total foram calculados com relação aos números da coluna “Total com grade”. Os dados de Segurança mecânica referentes a Comercial e Uso misto são incompletos, pois não incorporaram o uso da porta de enrolar – uma vez que esse sistema não é visível no período diurno, quando a pesquisa foi realizada.

Tabela 6. Imóveis na Av. Duque de Caxias, por tipo de ocupação e características arquitetônicas, pós-reforma 2007.

Tipo de uso ou ocupação	Nº de pavimentos						Nº de vagas em garagem						Com pátio acimentado		Com jardim ou vasos de plantas				Com estacionamento: interno ou com recuo da testada			
	1	2	3	+3	Total de imóveis	%	1	2	3	+3	Total	%	Total	%	c/jardim	c/vasos	Total	%	interno	c/recuo	Total	
Residencial /casa	98	75	6	4	183	44,30	88	17	3	3	111	60,65	78	42,62	46	20	66	36,06	-	-	-	
Comercial	76	49	14	2	141	34,14	11	4	0	6	21	14,89	6	4,25	8	6	14	9,92	3	14**	17	
Uso misto	22	45	5	5	77	18,64	12	1	1	1	15	19,48	8	10,38	3	2	5	6,49	0	2	2	
Escolar	0	1	0	0	1	0,24	0	0	0	0	0	0,00	0	0,00	1	0	1	100,0	1	0	1	
Sindical	0	1	0	1	2	0,48	1	0	0	0	1	50,00	0	0,00	0	0	0	0,00	0	0	0	
Religioso	2	4	0	0	6	1,45	0	0	0	1	1	16,66	0	0,00	0	1	1	16,66	1*	0	1	
Outros	1	1	0	1	3	0,72	0	0	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0	0	0,00	0	0	0	
Total Geral	199	176	25	13	413	100,0	112	22	4	11	149	36,07	92	22,27	58	29	87	21,06	5	16	21	

Fonte: Pesquisa de Campo (set. 2014)

* Santuário de Fátima. Seu estacionamento interno possui n vagas

** Comparar com levantamento de dez. 2015: 17 imóveis comerciais. Cf. Tabela 12.

NB: todos os percentuais das colunas “%” foram calculados com relação aos respectivos números da coluna “Total de imóveis”. Ex. o total de casas com garagem (111) representa 60.65% do total de casas (183). OBS: o total de casas + imóveis de uso misto *com garagem* (111+15=126) representa 48,46% do total de casas + imóveis de uso misto (183 + 77=260).

Tabela 7. Estabelecimentos comerciais e outros na Av. Duque de Caxias, pós-reforma 2007. Síntese das tabelas 7.1 a 7.6.

Tabelas		Total
7.1	Setor de alimentação e bebidas.	52
7.2	Setor automotivo.	44
7.3	Setor da construção civil, setor imobiliário, mobiliário e serviços ligados à moradia e imóveis em geral.	33
7.4	Setor de vestuário e moda, esportes e cuidados com a beleza do corpo.	32
7.5	Setor de saúde.	18
7.6	Outros tipos de serviços.	22
	Total Geral	201

Fonte: pesquisa de campo, agosto 2014.

Tabela 7.1 – Estabelecimentos do setor de alimentação e bebidas na Av. Duque de Caxias, pós-reforma 2007.

		Total
1	Supermercado	1
2	Lanchonete tradicional	3
3	Fastfood	4
4	Pizzaria	3
5	Churrascaria	1
6	Espetinho	2
7	Restaurante japonês	4
8	Restaurante popular	2
9	Restaurante tradicional	2
10	Frango assado	4
11	Venda de açaí	1
12	Pastelaria/hamburgueria	1
13	Tacacá	3
14	Padaria	2
15	Sorveteria	2
16	Confeitaria	3
17	Mercearia	3
18	Bar	3
19	Boteco	2
20	Cestas de café da manhã	2
21	Venda de água, gelo e cerveja	1
22	Gêneros alimentícios e material de limpeza	1
	Total Geral	50

Fonte: pesquisa de campo, agosto 2014.

Tabela 7.2 – Estabelecimentos do setor automotivo na Av. Duque de Caxias, pós-reforma 2007.

				Total
1	Posto de gasolina	com loja de conveniência: 3	sem loja de conveniência: 1	4
2	Concessionária-venda de automóveis			9
3	Loja de autopeças			6
4	Oficina mecânica			3
5	Lanternagem e pintura			4
6	Loja de som automotivo e acessórios			6
7	Lava-jato	em área privada: 2	em área pública: 0	2
8	Oficina de auto-elétrica			2
9	Borracharia	com serviço de alinhamento/balanceamento: 1	sem serviços adicionais: 1	2
10	Autoescola			2
11	Garagem de guarda de veículos			1
12	Loja de capacetes e acessórios de motocicletas			1
13	Consórcio			1
14	Loja de pneus e rodas			1
	Total Geral			44

Fonte: pesquisa de campo, agosto 2014.

Tabela 7.3 – Estabelecimentos do setor da construção civil, setor imobiliário, mobiliário e serviços ligados à moradia e imóveis em geral, na Av. Duque de Caxias, pós-reforma 2007.

		Total
1	Loja de materiais de construção em geral	4
2	Oficina de porta de enrolar	2
3	Loja de portas de madeira	1
4	Oficina de grades e portões de ferro	4
5	Escritório de empresa imobiliária*	5
6	Laboratório de análise química de água	1
7	Loja de colchões	1
8	Loja/oficina de eletrodomésticos	3
9	Loja de espelhos e molduras	1
10	Empresa de instalação de sistemas de segurança	1
11	Funerária	1
12	Oficina de chaveiro	1
13	Lavanderia	1
14	Loja de móveis e decoração	6
15	Floricultura	1
	Total Geral	33

Fonte: pesquisa de campo, agosto 2014.

* Foram identificados 5 anúncios impressos de venda e aluguel de imóveis.

Tabela 7.4 – Estabelecimentos de vestuário e moda, esporte e cuidados com a beleza do corpo, na Av. Duque de Caxias, pós-reforma 2007.

		Total
1	Boutique de roupas e adereços	7
2	Serviços de costura	1
3	Salão de beleza/cabelereiro	17
4	Aluguel de trajes finos	1
5	Academia de ginástica	2
6	Academia de boxe e lutas marciais	1
7	Pilates	1
8	Academia exclusiva para mulheres	1
9	Serviço de drenagem linfática	1
	Total Geral	32

Fonte: pesquisa de campo, agosto 2014.

Tabela 7.5 – Estabelecimentos do setor de saúde na Av. Duque de Caxias, pós-reforma 2007.

		Total
1	Farmácia	7
2	Farmácia de manipulação	2
3	Clínica e consultório médico-odontológico	9
	Total Geral	18

Fonte: pesquisa de campo, agosto 2014.

Tabela 7.6 – Estabelecimentos com outros tipos de serviços na Av. Duque de Caxias, pós-reforma 2007.

		Total
1	Pet-shop	1
2	Papelaria	2
3	Escritório de advocacia	3
4	Corretor de seguros	1
5	Ótica	3
6	Recarga de cartucho	2
7	Comércio de papelaria, material de expediente e informática	1
8	Gráfica	2
9	Recarga de celular	1
10	Xerox	1
11	Hotel	1
12	Serviço de informática e computação	2
13	Comunicação visual	1
14	Esoterismo	1
	Total Geral	22

Fonte: pesquisa de campo, agosto 2014.

Tabela 8. Estacionamentos com recuo da testada (calçada) e em baias (canteiro central), e quantidade correspondente de vagas para carros, na Av. Duque de Caxias, pós-reforma 2015.

^o		Lado ímpar	Lado par	Total
Estacionamento/nº de vagas	com recuo da testada (privado) (1)	6/23	11/74	17/97
	em baias (público) (2)	16/130	22/171	38/301
Total de estacionamentos/nº de vagas		22/153	33/245	55/398

Fonte: pesquisa de campo, dezembro 2015.

1 – O “recuo da testada” é uma extensão do passeio, construída em área do imóvel comercial (espaço privado) e de uso exclusivo dos clientes.

2 – As baias de estacionamento foram construídas nas laterais do canteiro central, diminuindo sua largura. O tamanho das baias é irregular, variando entre 2 e 20 vagas para carro. O número de vagas é aproximativo.

OBS: o lado par da avenida corresponde ao sentido centro–bairro.

Tabela 9. Tipologia de vendedores ou prestadores de serviços ambulantes na Av. Duque de Caxias, pós-reforma 2007.

1	Vendedor de acessórios de carros
2	Flanelinha
3	Malabarista de sinal
4	Vendedor de jornais (esquinas e canteiro)
5	Vendedor de CD/DVD na calçada (1)
6	Vendedor de utilidades domésticas (carrinho)
7	Vendedor de bandeiras e camisas de clubes (no canteiro)
8	Banca de jogo do bicho (no canteiro)
9	Vendedor de bombom regional
10	Vendedor de tacacá na calçada (2)
11	Publicista de imobiliária
12	Entregador de água mineral (de bicicleta)
13	Vendedor de balões coloridos (a pé)
14	Vendedor de detergente caseiro (bicicleta ou carrinho)
15	Vendedor de caldo de cana (carrinho)
16	Vendedor de mingau (carrinho)

Fonte: pesquisa de campo, agosto 2014.

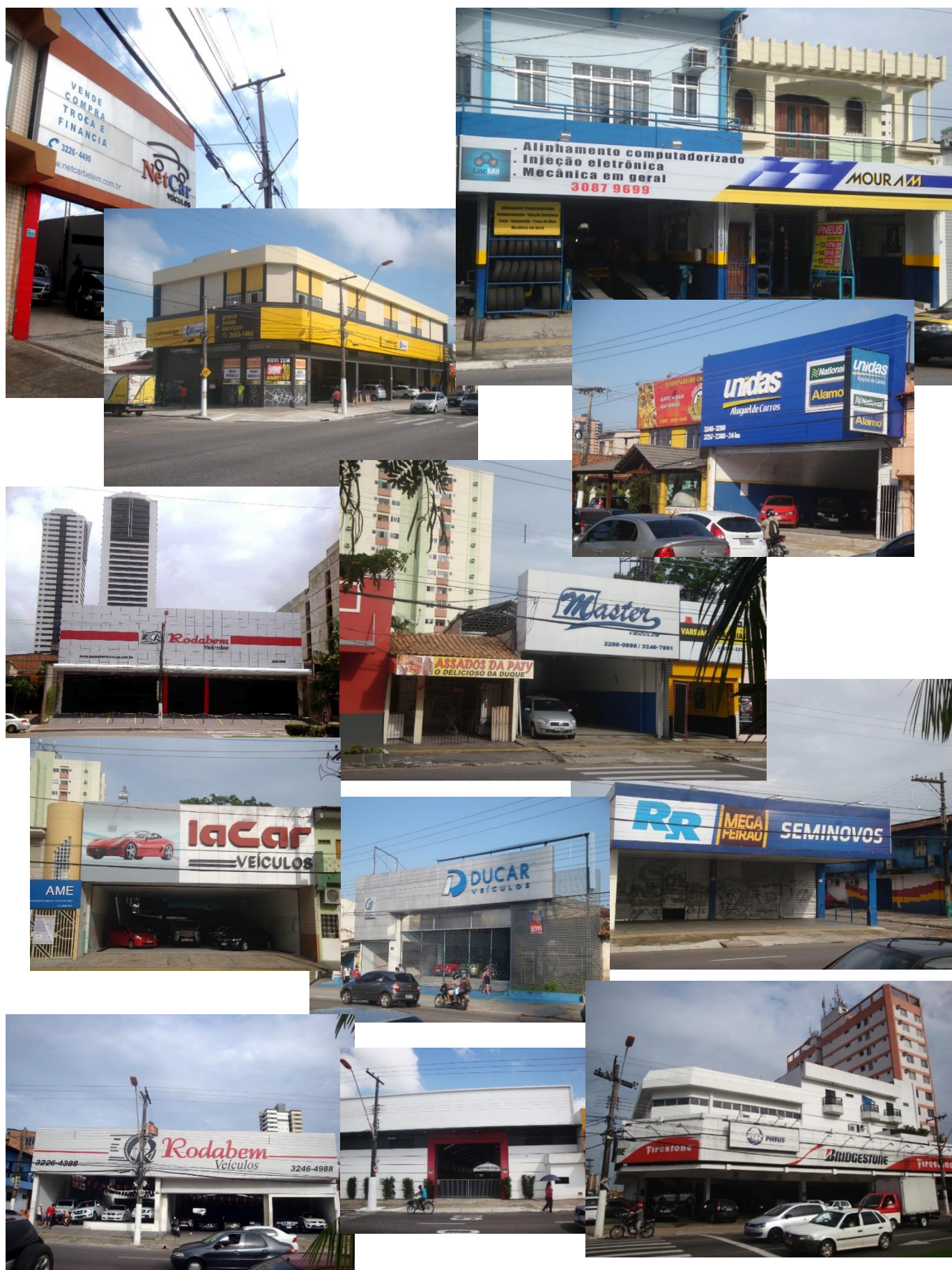
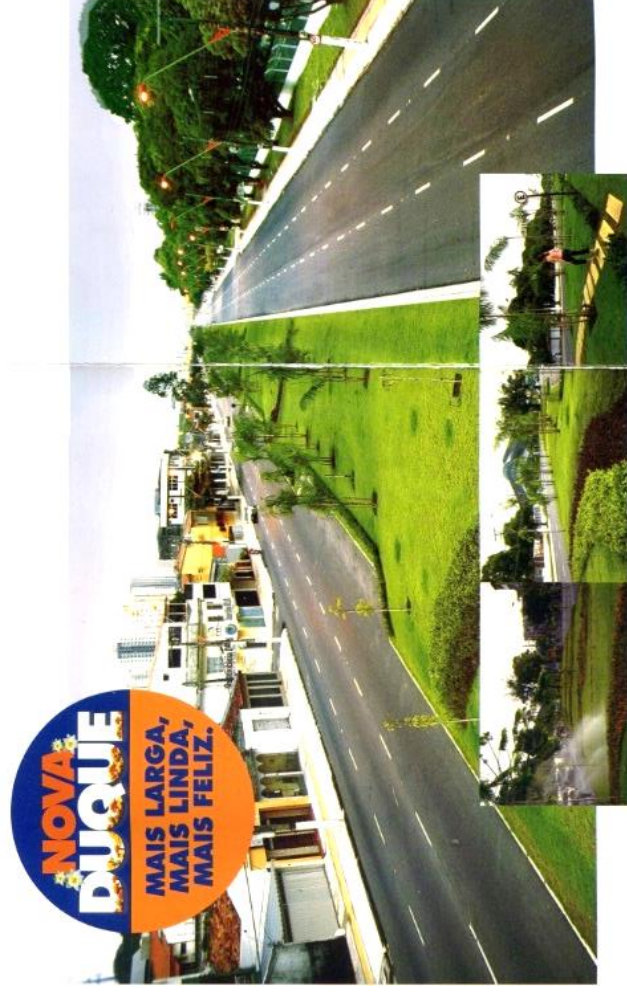


Fig. 1. Concessionárias de veículos e oficinas de grande porte na Av. Duque de Caxias.



Fig. 2. Oficinas automotivas e estabelecimentos de menor porte na Av. Duque de Caxias.



a

a



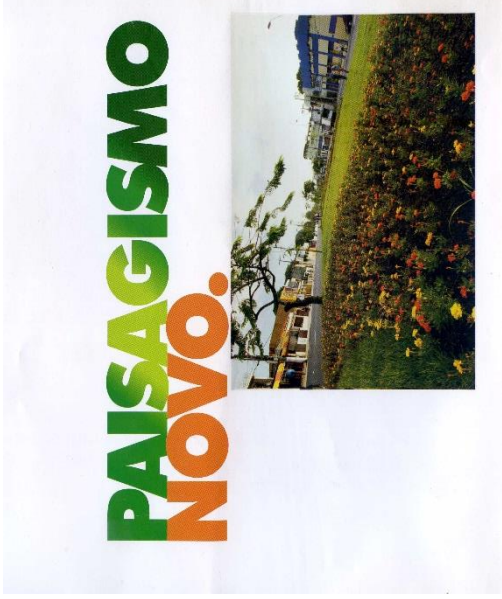
c

b



d

Fig. 3. Av. Duque de Caxias, nos seus extremos sul (Santuário) e norte (Hangar): a) placa e marco comemorativos da “Nova Duque”, tendo ao fundo o Santuário de Fátima; b) peça publicitária servindo de convite para a inauguração da “Nova Duque” (foto em perspectiva, tendo à direita a vila militar com suas frondosas mangueiras na calçada, do lado ímpar da avenida, frente ao Hangar); c) vila militar; d) Hangar Centro de Convenções e Feiras da Amazônia.

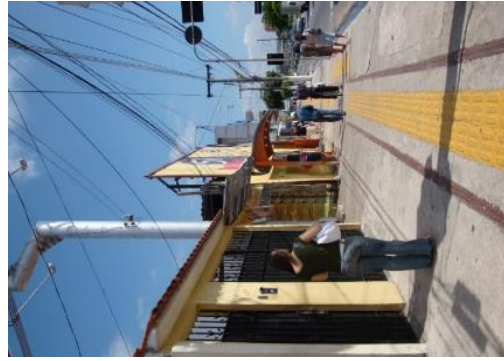


A Prefeitura de Belém tem a honra de convidar você para a inauguração da Avenida Duque de Caxias. Um novo conceito de avenida em Belém. Será neste sábado, dia 27, a partir das 18 horas, entre Alferes Costa e Dr. Freitas.

Fig. 4a. Detalhes do convite para a inauguração da “Nova Duque” em 27/10/2007.



Fig. 4b. Av. Duque de Caxias: faixas para pedestres no canteiro central e “faixa cidadã” (sem semáforo) para travessia de pedestres.



a



b



b



b



b



b

Fig. 5. “Calçada cidadã” na Av. Duque de Caxias, entre Tv. Vileta e Tv. Humaitá: a) frente a uma parada de ônibus, do lado ímpar; b) do lado par, ao longo de estacionamentos com recuo da testada, frente a duas farmácias e um fast-food: os carros provocam danos ao piso e avançam sobre o espaço reservado aos pedestres.

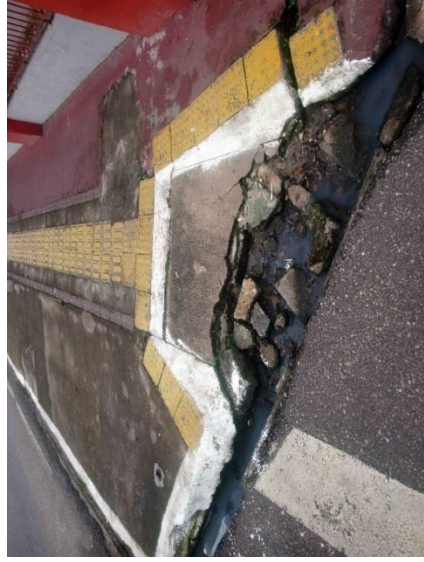


Fig. 6. Av. Duque de Caxias: situação das rampas e dos bueiros.



Fig. 7. Esquina da Av. Duque de Caxias com a Tv. Vileta: 1) 3 fases da esquina, vista da Vileta: loja de motos (depois de ser uma lanchonete-mercearia), com a venda de tacacá na calçada; restaurante japonês; e hoje, restaurante italiano. 2) a mesma esquina, vista da Duque: o restaurante italiano, Tacacá da Vileta (que migrou da calçada), Frangão da Duque (venda de frango assado) e o restaurante popular Vitória Régia.



A esquina, hoje.

Tv. Humaitá	Farmácia		
	Farmácia		
	Lanchonete <i>fast-food</i>		
	Posto de gasolina		
	Loja de conveniência	Farmácia de manipulação	Lixeira

Esquema da esquina, antes das mudanças.

Casa	Casa	Borracharia + pintor e chaveiro.	Restaurante <i>Panella de Barro</i>	Casa do açougueiro	Açougue



Fig. 9. Na foto de cima, uma visão do cruzamento da Av. Duque de Caxias com a Tv. Humaitá e a diferença introduzida pelos estabelecimentos conjugados (posto de gasolina, lanchonete Bob's, farmácias Extrafarma e Big Ben) na tipologia dos telhados. A foto de baixo mostra a penetração na quadra de um estabelecimento comercial do tipo longitudinal de grande porte (revendedora de carros situada na Av. Duque de Caxias, entre Tv. Humaitá e Tv. Vileta), com a consequente eliminação dos antigos quintais.



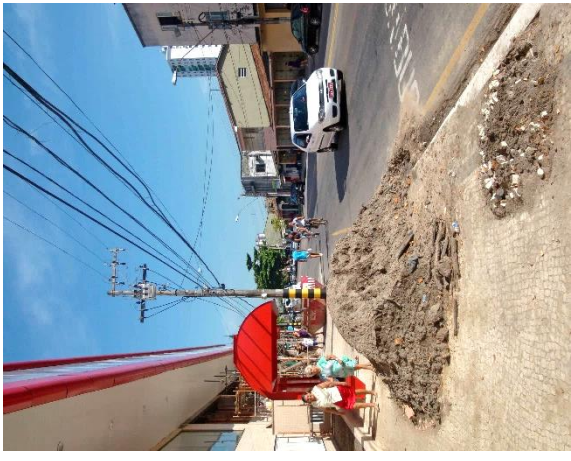
a



b



c



d



e



f

Humaitá, esquina com a Av. 25 de Setembro: a) bicicletário interno, para os clientes. b) “bicicletário” externo, para os funcionários. c) tronco esgalhado de uma árvore remanescente na calçada da Tv. Humaitá, durante a reforma do supermercado. d) a mesma calçada após a remoção da árvore. e) toco remanescente de uma árvore na calçada da Av. 25 de Setembro. f) o LIDER com suas calçadas “limpas” de vegetais.

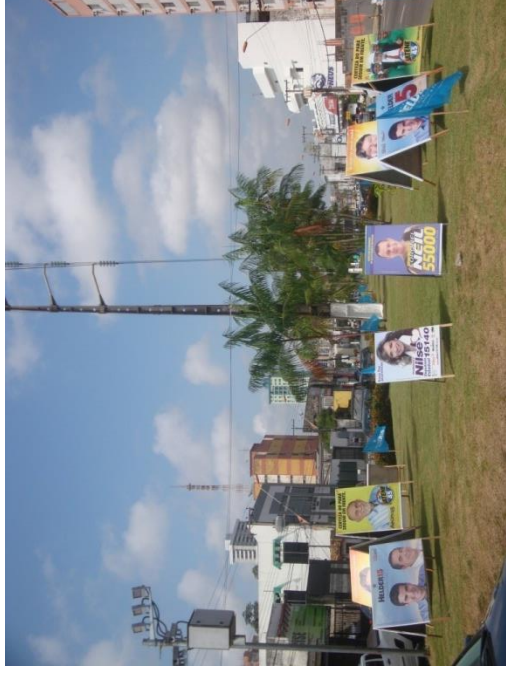


Fig. 11. Usos eleitorais e comerciais da Av. Duque de Caxias, e o descanso dos trabalhadores no canteiro central.



Fig. 12. Vista panorâmica da Avenida Duque de Caxias hoje, com a ciclovia recém-construída ao longo do canteiro central.



Fig. 13. O mapa da “ciclorota” da Prefeitura de Belém, colocado no início da nova ciclovía da Av. Duque de Caxias,



Fig. 14. Casa de estilo modernista na Av. Duque de Caxias (próximo à Travessa Vileta), em processo de demolição (2015). No mesmo momento, estava sendo construída, no canteiro central da Avenida, a “Ciclovía da Duque”. É possível notar, nas duas fotografias de baixo, a “desarborização” promovida por esta obra pública (neste trecho, foram sacrificadas, pelo menos, uma mangueira, uma acácia e vários pés de açaizeros).



Fig. 15. Construção da “Ciclovia da Duque” no canteiro central da Avenida, em 2015.



Fig. 16. Escola Getúlio Vargas/SENAI, de estilo modernista, situada na Av. Duque de Caxias entre as Trav. Mauriti e Barão do Triunfo, passando por uma reforma geral (2015): vista interna, fachada da Barão do Triunfo e placa do projeto da obra.

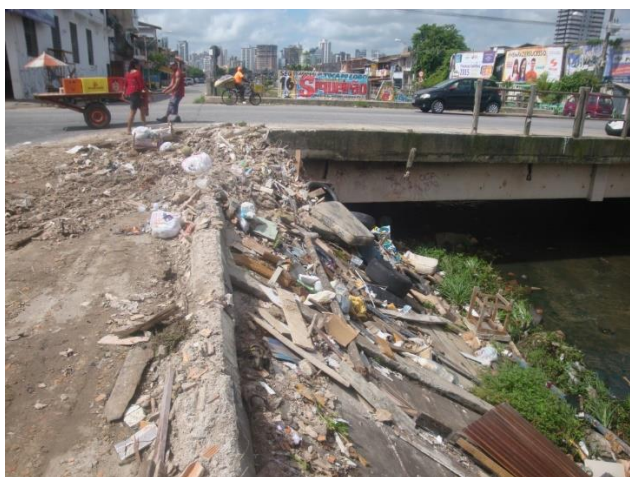


Fig. 17. Uma casinha de madeira típica da Av. Visconde de Inhaúma (trecho do canal), e a própria Avenida em estado de abandono: na área do canteiro arborizado e na área do canal – com suas muretas de proteção destruídas e servindo de depósito de entulho e lixo.



Fig. 18. Mapa do bairro do Marco.

CARLOS XAVIER CORREIA tem 77 anos. Nasceu na mesma casa onde reside até hoje na Travessa Pirajá, próximo à Avenida Duque de Caxias e frente à vila militar. Os pais migraram do município de Mocajuba em busca de trabalho remunerado, constituindo uma família de seis filhos. Seu Carlos foi o único que não estudou. Trabalhou desde criança e é contra a lei que proíbe o trabalho infantil por entender que ela só atinge o filho de pobre e não do rico, a exemplo do que se vê na publicidade e na atuação mirim em novelas e outros programas de televisão. Ele me recebeu na porta de sua casa sentado em uma cadeira à sombra de uma árvore, numa manhã ensolarada do mês de agosto de 2013. Ele mora com uma irmã que tem sequelas da meningite sofrida na infância. É o seu cuidador. Nos fundos, em cômodos separados, moram vários outros parentes de criação e há uma área de uso comum entre os primeiros e o último cômodo que serve como área de serviço e varal de roupas. Uma dessas pessoas, um rapaz, estava doente havia alguns meses. Outras quatro pessoas estavam em casa no dia da minha visita além do seu Carlos e sua irmã.

Seu Carlos, esta sombra é muito boa, não? Ameniza o mormaço.
É, eu estou pensando em plantar mais uma ali.

Lá do outro lado?

Não, naquele canteiro ali [ao lado de sua casa]. Derrubaram uma que tinha aí [do outro lado da rua, na vila militar].

Foi carro que atropelou?

Não, foi um cara que veio morar aí. Eu já plantei outra mais ali que não tinha.

Eu pensei que fosse proibido derrubar as árvores nessa área da vila militar.

Derrubam sim. *Eles são só passageiros, passam quatro, cinco anos e vão embora.* A maior parte é de fora. Vêm servir e vão embora.

Quando o senhor era criança, já tinha essa vila militar?

Não. *Aqui era igual ao Bosque*, não tinha nada, só mato e um caminho. Mato alto com muita árvore, pássaro, tinha tudo. O Exército vinha fazer instrução aqui na Duque com bala de festim. Até agora se a senhora for nesse mato aí [da vila militar], ainda tem iguana. De vez em quando uma atravessa a rua. Tinha macaco, tinha gato maracajá.

Tinha caçador? Vinha gente do centro praticar a caça?

Para caçar era só pássaro, tinha muito pássaro. O Barata [Governador Magalhães Barata, dos anos 1950] era que mandava roçar isso pelos presos para limpar o caminho. Era só caminho. Só tinha a minha casa e outras duas do outro lado. Tinha mais duas lá onde é a gráfica [Gráfica Alves], outra lá onde é o Nazaré [supermercado]. E tinha a do Pará Clube.

O Pará Clube já tem mais de cem anos.

Tem cem anos mas só lá na sede [na Tv. Lomas Valentinas]. Desse lado de cá, não. Era só uma casa no meio do terreno, eles compraram, tinha muito espinho e aí eles foram ampliando até chegar desse lado. Aí tinha uma vala grande que a gente saía nadando até o canal.

Onde hoje tem o canal da Passagem Acatauassú Nunes, ali do lado do Pará Clube?

Lá era um *igarapé muito bom*, tinha peixe, uma cacimba que saía água para gente beber, água limpa, a gente saía brincando.

Tinha olhos d'água?

Ainda tem, só que tá tudo enterrado. Isso aqui tudo era mato. A gente tirava vara para remendar a casa que era de barro. As casas era tudo *chalé*.

E a palha da cobertura, também tirava daí?

Não, vinham os carroceiros vendendo e a gente comprava. De cinco em cinco anos era a duração da palha, dependendo da palha.

E o transporte, como era por aqui?

O primeiro ônibus veio para a Lomas [Valentinas], ainda era na terra e era de madeira, tudo primitivo mesmo. Em 70 é que vieram colocar os postes de concreto, que tinha um posto aqui e outro lá próximo da 25 [de Setembro], de madeira. Ainda no tempo da Pará Elétric os postes eram de madeira. A gente acendia a lâmpada na mão, era baixo.

E tinha açai nessa mata?

Tinha tudo. Na Almirante Barroso tinha manga à vontade. E aqui nascia à vontade. Chupava, jogava o carroço como taí [ele aponta para um pé de mangueira brotando na frente de sua casa], e assim acontecia. Isso é mangueira. Pegava manga na Almirante Barroso, os moleques vinham chupar para cá e ia nascendo. Aqui tudo era bom. O exército vinha fazer treinamento aí, a gente almoçava com eles, a molecada.

O senhor lembra quando a Duque foi asfaltada pela primeira vez?

Tem uns 60 anos, por aí. Porque o papai morreu eu tava com 17 anos, mamãe morreu eu tinha 12. Ainda não tinha asfalto. Tinha só um ônibus. A Almirante Barroso era bonde e trem. Andei de trem e de bonde. Bonde desse lado e trem do outro lado, isso na Tito Franco que na época não era Almirante Barroso.

Mas o primeiro nome foi Almirante Barroso, seu Carlos.

Não, era Tito Franco, depois é que foi Almirante Barroso, quando acimentaram ela [asfaltaram]. O bonde acabou e o trem ficou. Depois acabou o trem e ficou só os ônibus. Tinha o ônibus *Marco da Léguas* que ia até o *Souza* [bairro limítrofe] e ia até o *Ver-o-Peso* [centro]. Depois veio a linha *São Brás* [bairro limítrofe], mas tudo era na Almirante Barroso. Transporte, comércio, tudo, tudo era lá. Era só piçarra lá, só lama, depois que começaram a meter cimento [asfalto].

E a bicicleta, quando começou a aparecer por aqui?

Eu tinha uns seis anos. Tinha uma oficina que alugava bicicleta. E a gente pegava uma hora, meia hora. Eu tô com 77 anos. Depois acabou o aluguel. Tinha um rapaz que tinha uma bem equipada e pneu balão. Agora ela tem pneu fino.

E o senhor andava de bicicleta?

Eu andava mais a pé, muito a pé.

E o que era que tinha nesse terreno do Hangar Centro de Convenções?

Aí era um Hangar mesmo, era onde ficava os aviões, a oficina dos aviões. Era onde ficavam as *catalinas* que foram usadas na guerra, doze vieram parar aí. Depois da guerra em 45 elas já não voavam mais, foi extinta com o fim da guerra. E meteram tudo dentro do mato. E foi se destruindo, foram levando e acabou. O papai trabalhava no aeroporto de Val de Cans quando os americanos vieram para construir o aeroporto, que não era aeroporto, era Val de Cans.

E o que mais tinha por aqui que o senhor se lembra?

Aqui no Marco, onde era a Mesbla [antiga loja de departamentos, que já não existe], era uma horta muito grande.

Onde ficava a Mesbla?

Tinha lá onde hoje é o negócio de carro [uma concessionária], entre a 25 e a Duque, do lado de lá, perto da Vila Galo. Lá na funerária [Max Domini] era uma casa antiga. Aquilo tudo era um casarão, um terreno só, repleto de árvore. Era uma família muito antiga. Aí houve um problema para não demolir porque era uma representação e tal mas acabou que demoliram. Lá antes, do outro lado da rua, era uma horta de um japonês, ia da Lomas do meio do quarteirão até no canto da 25. Era um japonês. Ele vendia todo tipo de verdura, muita verdura mesmo. Quando acabou a guerra, a cavalaria veio e tomou tudo dele, levaram ele amarrado. Tocaram fogo na casa. Eles foram presos por causa da guerra e todo mundo tirou as verduras de lá, até eu trouxe verduras, moleque, né. Depois virou uma vila de casa, o governo fez para vender para os funcionários, a Vila Galo. Depois fizeram a Mesbla e hoje é uma loja de carro. O bairro do Marco sempre foi o melhor bairro para mim. Nunca me mudei. Tem os problemas porque todo bairro tem problema, mas não é um *bairro de beco. Sempre foi assim meio soturno*. Quando papai morreu queriam que eu vendesse, fizeram muita proposta mas eu não quis. Os meninos daqui nunca tiveram brinquedo de loja. Todo mundo fazia seu brinquedo. A criança fazia seu brinquedo, a gente criava, fazia de lata, perna de pau.

Tinha carnaval aqui, escola de samba?

Tinha bloquinho de rua, a gente mesmo fazia a máscara de papel. Mas escola de samba não. Lá na Pedreira que tinha escola de samba, essas coisas. Aqui teve um *parque de diversão*, aqui, no meio da Duque, bem no canto da Lomas com a Duque.

E como se chamava?

Era Parque *Flor da Noite*. Era um boi [Boi-Bumbá] que tinha lá. Tinha apresentação de “pássaro”, sabiá, rouxinol, tudo da quadra junina.

E tinha dança de salão, quermesse, festinhas para os jovens?

Não. Tinha uma gafieira que chamavam, onde hoje é o posto de gasolina, o pessoal dançava. Bem aí perto do canal, tinha negócio de festa de santo, de São Sebastião, tinha o mastro, procissão.

Tinha igreja, capela?

Não, era numa casa grande.

E ainda tem essa festa?

Não, acabou. *Acabou tudo*. Não se vê nem criança brincando na rua mais. Tradição, depois do Natal as crianças ficavam brincando na porta. Hoje não se vê mais. Não se vê uma bandeirinha de 7 de setembro na porta, *porque não se pode ficar na porta*. No outro tempo, não, era fogueira daqui até lá na Pedreira. Tudo aceso. Um fogueirão. Todo mundo bebendo mingau, *trocando palestra*, comendo paçoca, essas coisas tudo. Aqui era tudo areia, a gente sentava na porta, que tudo era areia, tudo limpinho.

Sempre foi seco aqui, nunca encheu?

Nunca. Sempre, tudo sequinho. Porque o pessoal também são culpado. Olha a rua tá toda suja, tá muito imunda, nunca foi assim.

E o serviço de limpeza pública não passa por aqui?

Nunca mais passou. Só passa aí na Duque. *Tudo é na Duque, todo tempo é na Duque. Nas travessas, nem pensar, nada.* É um monte de lixo.

É verdade seu Carlos, eu já notei que ali na calçada do Pará Clube já virou um lixão permanente... e é um clube social, recebe famílias...

Horrível. Ali que é horrível. Eu não sei como uma sociedade dessa consente. É uma estupidez tamanha que eles podiam usar a calçada deles e nem usam. E é na frente e atrás [os fundos do clube ficam na rua do seu Carlos, mas a situação mais crítica é na entrada principal]. É que nem aí [aponta para a vila militar]. Aqui, se fosse o Exército tava limpo. Lá eles têm gente para fazer esse tipo de serviço. Agora a Aeronáutica não tão nem aí. Não dão nem bola. Essas casas aí, todas têm problemas. Nenhuma casa dessa sai dos terrenos para rua. Tão todas elas mal feitas. Tem casa aí que levantaram bem umas três vezes o piso porque enche demais, a água não sai para rua e aqui é um terreno seco. Então, eles tinham que tirar a nivelção da Duque porque quando construíram as casas a Duque já tava feita e não a nivelção da casa baixa. Fizeram errado e muitas casas tão tudo enterrada.

E na primeira reforma na Duque, era muito diferente do que é hoje?

A primeira pista da Duque era no meio, não era assim, onde hoje é o jardim [canteiro central]. Era só uma pista. Depois que já meteram banco, jardim, onde hoje é a grama. *Essas ruas aqui* [as transversais] *todinhas são do Coutinho Jorge* [prefeito de Belém, 1986-1989]. Que nenhuma rua dessa varava pra lá, era só mato e lama. Quem varou todas elas até na Pedreira foi ele. É isso o que eu posso adiantar. É isso.

O que o senhor gostaria que melhorasse no bairro?

A limpeza. *A organização da limpeza.* O que eu condeno não é o governo. É as pessoas que trabalham com o governo. Porque, olhe, aqui tinha um lixo aqui na frente. Eu telefonei três vezes, um lixo [entulho] que eu botei aí e eles vieram e não resolveram e eles queriam me cobrar. “Vai pagar? Nós não tamos fazendo este serviço, estamos fazendo outro.” E não tiraram, tive que pagar um menino para levar. É por isso que o cara põe ali. Aquilo me aborreceu, me aborrece.

São empresas terceirizadas pela Prefeitura.

Eu sei disso. Eles estão ganhando para fazer. Por isso eu fico chateado. Eles não quiseram fazer. Então eu tive que pagar o menino para jogar lá no lixão. *Tive que fazer o errado sem querer.* Por isso eu digo, não é o governo. Ele manda dinheiro e não chega. Nunca chega o dinheiro no destino. Tem dois meninos [filhos de parentes que moram nos fundos de sua casa] que estão na creche. A caixa d’água estourou na creche e não tem aula. Dentro da cidade! Por isso não condeno o governo. Ele tá lá e não pode estar em todo canto. Não é como no tempo do Barata, que era pouca gente. Ele vinha. Agora não, ele não pode estar em todo canto. O Barata vinha. Ele vinha de bota, chapelão e vinha. Era preso que fazia esse serviço, capinava, roçava e tocava fogo no lixo... Até para buscar um cadáver eram os presos que vinham buscar. Eles tinham que trabalhar. Por isso que eu não condeno o governo.

Me diga uma coisa importante que aconteceu na sua vida.

O melhor foi quando eu trabalhei fora. Eu tava isolado mas tava ganhando bem. Eu era capataz de turma e acompanhava na pesquisa.

Nunca encontrou uma onça? (risos)

No Amazonas tem muita onça. Eu torcia que ela não aparecesse. Era acampamento. Armava rede alta e deitava. Essa foi a melhor fase da minha vida.

E o seu pai?

Meu pai era mestre de obras. Era de Mocajuba. Veio porque *naquele tempo não tinha com ganhar no interior*. Ele trabalhava na roça. Aí a mulher dele morreu. Aí ele veio pra cá em 1930. Eu já nasci aqui, em 1937.

Quem fez seu parto, foi parteira?

Não, foi meu pai que fez o meu parto.

E a sua mãe?

Mamãe tinha ascendência de índio. Dele não tenho nadinha.

E essas pessoas que moram nos fundos de sua casa?

Essas pessoas não são meus parentes, mas foi gente que eu criei. Eu sou caçula de seis irmãos, os outros morreram. Só tem eu e ela [a irmã de quem ele cuida]. O pessoal de Mocajuba são negros. É mais indígena.

O senhor tem fotos de sua mãe?

Não tenho de ninguém. Se a senhora fizer uma pesquisa, Mocajuba é tudo negro. Fica no Tocantins. Tem Cametá, Vila do Carmo, Mocajuba, Baião, Tucuruí. Cametá é uma cidade antiga, Cametá. Ela tem história. A cidade lá foi recuando, eu passei muito por lá.

E os seus irmãos?

Todos moraram aqui. O mais velho pegou emprego numa embarcação e foi para o Amazonas. Ele bebia muito e morreu cedo, com 37 anos. O outro trabalhou na COSANPA [Companhia de Saneamento do Pará]; o outro fazia cascalho para a sorveteria Nazaré, vendia por encomenda. Ficou 28 anos na COSANPA. Sebastião, estudou. Naquela época o estudo era até a quinta série. Eu sou o único que não estudou. Sempre trabalhei, desde os 8 anos, fábrica de botão, fábrica de sabão. Essa lei que veio contra o trabalho do menor veio anarquizar com tudo. A lei que não deixa o menino trabalhar é o menino de pobre. Porque o menino de rico pode. Faz um comercial, vai para a televisão. Eu não estudei mas aprendi a viver. A escola da Lomas é a Dom Pedro, já tinha. Eu queria trabalhar. Eu fazia carreto. Meu pai trabalhava muito. Sempre dizia, aprende uma profissão. Trabalhei como pintor de parede, depois no DER. Depois, com trinta anos fui office boy, sem estudo. Com seis escritórios, fazia serviço de rua. Tudo a pé. Eu andava correndo. Aí eu peguei esse emprego. Todo mundo muito se admirou porque a minha leitura era pouca. Depois trabalhei com um americano, canadense. A maior parte dos mineradores eram estrangeiros. Americano, alemão. Trabalhei na Vale do Rio Doce. Fiz uma pesquisa com eles, em Ipixuna e Paragominas. Tudo legalizado. Me aposentei como autônomo. Porque depois eu saí da companhia fui para Trombetas, porque arrumei uma mulher, eu com 17 anos e ela com 40. Procurei tudo e me aposentei antes do tempo com 60 anos. Porque ela [a irmã dele] tava doente. Ela cuidou das minhas irmãs e eu tinha que cuidar dela. A minha inteligência que me fez viver. Gosto de conversar com gente que entende. Gosto de aprender a viver. Não gosto de palhaçada. Aprendi no escritório a viver porque eles me respeitavam e eu respeitava eles. Nunca cheguei fora da hora, aprendi a lidar com o banco. Era para falar com o gerente? Nunca tive complexo. A Companhia era [Mineração] Rio do Norte. Ela veio se instalar aqui. O diretor era mineiro. Ele pegou meus documentos, comecei com um salário de 33 reais. Comecei a ganhar 200 cruzeiros por mês. Quando eu vi na carteira até me espantei. Ficava na [rua] José Bonifácio. Foi nessa época que eu passei melhor de situação. Papai me dizia, rapaz tu é muito afobado. E ele disse que eu não ia durar 30 anos. A melhor vida que eu tive foi trabalhar no mato, mas eu não posso sair, a minha irmã depende de mim. Ela teve meningite quando era pequena. Casei com uma mulher de mais idade para cuidar da minha irmã. O Brasil é um país rico, tem de

tudo; eu pelo menos já vi uma parte desse produto. Eu já andei mais de seis anos dentro desse mato, eu vi. Furamos mais de 250 poços, todos têm minério. Uma riqueza imensa. Tonelada de ouro na Serra Pelada, não conheço mas sobrevoei. E cadê o pessoal lá? Tão morrendo de fome.

[Seu Carlos dirige-se à sobrinha] Vai buscar aquela pedra. Serra Pelada, toneladas de ouro que saiu dali. Eles mesmo jogaram fora. [Ele mostra um pedaço de bauxita que guarda como relíquia do tempo em que trabalhou em empresas de mineração] É daí de onde sai o alumínio de Oriximiná, quase 100% de alumínio. Em quase todos os poços encontramos esse tipo de pedra. Isso tudo tem no Estado do Pará. Tem ouro, cobre. Não é o governo. É essa cúpula do governo.

O que o senhor gosta de fazer, seu Carlos, quando não está aqui, pegando esta brisa da manhã?

Eu gosto sempre de tá me movimentando. Qualquer coisa me altera. Enxergo pouco. É uma catarata. Trabalhei, gosto de plantar, varrer, limpar. Quero fazer uma *horta de caixa* no saguão daqui de casa. Posso pegar terra aí na vila [militar], com amizade...

+++++

FRANCISCA FERREIRA DE CASTRO tem 86 anos. Nasceu no interior e veio para Belém com 13 anos para morar na Tv. do Chaco, de onde mudou-se para a Av. Duque de Caxias, no mesmo bairro, e lá reside há mais de 60 anos. Tem três filhos nascidos na mesma casa, uma mulher e dois homens. Um mora em outro estado e o outro em Belém, é engenheiro agrônomo, presidente da CEPLAC, já a filha é aposentada da Telepará, empresa estadual de telefonia, extinta, que deu lugar à telefonia privada. Começamos nossa conversa eu, ela, o filho e a nora falando do que mais se comenta hoje em Belém quando se trata de ruas: os problemas de engarrafamentos e acidentes de trânsito, para abordarmos em seguida as reformas da Duque de Caxias.

Dona Francisca, a Duque já passou por várias reformas até chegar no que está hoje; como era a rua quando a senhora chegou aqui?

A rua era um matagal. Eu tinha uma vizinha que diziam que o marido namorava com uma dona do lado de lá. Então, ela mandava *bater o mato* assim [faz um sinal com as mãos] para ver quando o marido entrava na casa da amante [risos]. Quando cheguei aqui era assim, mato alto. E o *Santuário de Fátima* nós ajudamos a construir. *No lugar dele era um igapó, só terreno.* Queriam fazer uma réplica do Santuário de Fátima lá de Portugal. E reuniram as pessoas daqui para colaborar, aí eu participei. Trabalhei 40 anos lá como colaboradora.

Tinha uma irmandade?

Sim, era dos portugueses, mas já não lembro direito. Eu fui uma das pioneiras. Quando eu chego lá eles dizem “chegou a dona Francisca Ferreira de Castro”. Junta todo mundo para bater palma, para uma das pioneiras do nosso Santuário. *Hoje em dia isso aqui é muito bonito.*

E tinha árvores aqui na frente, ou era só mato?

Tinha, mas era mesmo como um matagal. Aí fizeram a limpeza. A última reforma aqui foi em 2006 com essa redução do canteiro central.

Essa mudança melhorou?

Melhorou por um lado e piorou por outro. *Por um lado valorizou, ficou tudo muito bonito, mas por outro piorou porque a zoadá é muito grande*, de dia e de noite.

E antes, quando o canteiro era maior?

É, fazia menos barulho. Antes a gente ficava na porta, agora a gente vive preso e com barulho.

Na 25 de Setembro idosos reclamam do barulho dos carros depois que foi feita a retificação, e aqui?

Tem sim, até onze horas da noite, tem carro.

Tem disputa entre carros?

Eu não sei, porque, oito horas da noite, depois que termina o jornal, eu vou dormir e não sei o que se passa por aqui. Eu sei que de vez em quando tem acidente aí.

Há um anseio mundial no sentido de humanizar as cidades contra os abusos do uso intensivo do automóvel e a poluição que ele provoca. O que se reivindica é prioridade para os cidadãos, os pedestres nas ruas, um ar mais limpo. O que a senhora acha disso tudo?

Olhe, o meu médico disse que eu tenho que fazer uma caminhada toda manhã. E sabe como eu caminho? Eu vou daqui até o quintal, aí eu volto para lá e para cá. Ele disse que se eu der umas dez voltas eu andei dois quarteirões. *Porque na rua não dá mais para andar, é só moto* [motocicletas].

Quer dizer que saiu o mato e entrou a moto?

É [risos].

Depois dessa última reforma, o barulho ficou mais intenso?

Aqui é um inferninho, é muito barulhento. Eu já estou acostumada porque moro há quase 40 anos.

E se tivesse um calçadão aí no canteiro central, a senhora caminharia nele?

Talvez eu andasse lá. Mas como o meu quintal é muito comprido, eu ando nele. A senhora quer dar uma olhada, vamos lá?

Claro, vamos sim ver o seu quintal [acompanhamos dona Francisca até o quintal; no percurso pátio-quintal, atravessamos a sala e seguimos pelo corredor comprido com aposentos na lateral esquerda e janelas do lado direito; sua voz se tornou bem mais audível; ela se mostra mais à vontade, sorridente e descontraída; parecia que estávamos numa outra casa, mais tranquila, sem o barulho vindo da rua; nas duas laterais do quintal, muros bem altos separam a casa de duas concessionárias de automóveis de porte médio]

Nossa, dona Francisca! Que refúgio a senhora tem aqui.

É, é tranquilo.

E essa casa aí do lado, com esse muro grande?

Esse homem aí é *podre de rico*. Desse outro lado aí, é do seu Nonato, meu vizinho por muitos anos. Ele era pobrezinho, progrediu e agora estão ricos.

Vamos ver as suas plantas.

Isso aqui é *capim marinho*.

A senhora toma o chá?

Sim; e ali é um pé de acerola.

Olha só! Está carregado de frutas. E esse mamão, tem como tirar?

[o filho responde] Sim, com a vara. [Dona Francisca acrescenta] Tem ainda um pé de laranjeira e sapotilha.

E essas árvores grandes aí no fundo do lado de fora, é um quintal?

[o filho responde] Sim, é uma castanheira. Pertence a uma casa do (Travessa do) Chaco. *Aqui era tudo quintal, a gente corria por aí, jogava bola, não tinha esses muros.* Aí com o tempo foi essa construção de prédios, a senhora sabe que a evolução é assim. Mas essa pessoa aí preservou. É um patrimônio e tanto. Aí o hospital *Saúde da Mulher* vem comprando, vem comprando, vem comprando tudo de lá para cá [o prédio do Hospital que começou na Tv. Humaitá hoje atravessa a quadra até a Tv. do Chaco, por onde tem uma nova entrada]

O quintal ainda é um refúgio de sossego, sobretudo do barulho, você pode colocar umas cadeiras, conversar...

[Dona Francisca] Ele quando levantou o muro lá para cima, acabou.

[seu filho corrige] Na verdade foi o que precedeu ele, e que não mora mais aí.

[Dona Francisca] O Nonato não mora mais aí. Era um sujeito pobrezinho, enriqueceu e eu que não sou rica fiquei no meio dos dois. [risos]

E o seu marido, dona Francisca, qual era a sua ocupação, seu trabalho?

Ele era da Aeronáutica.

Então a senhora frequentou o Cassazum?

Sim, conheci.

A senhora chegou a trabalhou fora?

Eu trabalhei 40 anos no Santuário de Fátima.

Como voluntária?

Sim.

[o filho acrescenta] Ela também costurava em casa, era quem fazia as nossas roupas.

[voltamos ao pátio; o chiado do atrito dos carros no asfalto é constante e as motos frequentes, parece uma corrida, ora mais próximo, ora mais distante, apesar de ser uma tarde de domingo]

Nossa, é visível a diferença entre o quintal e o pátio! [eles ficaram em silêncio]

A senhora tem netos, dona Francisca?

Sim, tenho uma neta que mora na Bahia.

[o filho volta a se manifestar] Eu gostaria de falar um pouco da *Avenida Independência*, a melhor obra da Ana Júlia [Ana Júlia Carepa, governadora do estado (2007-2010); a Av. Independência liga Ananindeua a Belém] *Logo que abriu era um espetáculo. Hoje em dia, já está congestionando também.* Só que lá nessa região da Cidade Nova, o pessoal começou a crescer e todo mundo quer ir pela Independência para cortar o caminho. Melhorou um pouco a Almirante Barroso, se não ela ia ficar mais travada, mas hoje você já vê o engarrafamento na Independência. Eu até retiro aquilo que eu disse antes daí do quartel da Aeronáutica que poderia sair. Você tira isso daí mas vai melhorar tão pouquinho que não vale a pena [no início de nossa conversa, tínhamos tecido comentário sobre as opiniões e propostas que circulam em Belém de como resolver o problema dos engarrafamentos no trânsito, uma delas seria

abrir o cinturão institucional, reduto de uma grande extensão de área verde - proposta que critiquei]

+++++

PROPRIETÁRIOS DA EMPRESA FAMILIAR FRANGÃO DA DUQUE, na Av. Duque de Caxias. Residem e trabalham numa vila de casas próprias e começaram a trabalhar na venda de frango assado em 1985. Hoje eles têm mais quatro filiais, sendo uma na própria Duque de Caxias, quatro quadras acima. Com a reforma da via em 2007, a clientela aumentou entre 20 e 30%. Mas, segundo o dono, poderia melhorar se houvesse mais facilidade de estacionamento. Ele tem 52 e ela 66 anos. Entrevista realizada em agosto de 2014 (falas intercaladas e simultâneas, às vezes).

Onde é que vocês tratam isso?

Olha, nós estávamos tratando lá em casa, na [Avenida] Primeiro de Dezembro [atual João Paulo II], entre [a Travessa do] Chaco e [a Travessa] Curuzu, atrás do [Estádio do] Paysandu [Sport Club]. Lá em casa, a gente tratava lá, tem tanque grande, todo lajotado...

Ah! Quer dizer que vocês trazem para cá, tudo preparado?

Já vem tudo preparado, com Insufilme, tudinho.

Aqui é só o cozimento e a venda?

É, porque não tem como, aqui é uma vila... lá nós temos o local só pra tratar o frango. Às vezes, a saca do limão está 10 reais... às vezes dá 50... mas não se muda... é só o limãozinho mesmo... pode estar até 100 reais, mas é aquilo mesmo... pra tratar pra poder manter a qualidade... Nós temos clientes de Ananindeua, de Cidade Velha... Eu iniciei aqui, com uma churrasqueira pequeninha, comprei 3 frangos... cortei de meio frango, fiz o molho pra pincelar, tudo... aí vendi... fiquei feliz da vida... Quando foi no outro dia, procuraram... aí aumentei pra cinco, depois pra sete... aí já fui comprando uma churrasqueira maior, aquela de tambor... Aí depois botamos uma churrasqueira assim na rua, na parede, ali. Aí já vieram a SEMMA [Secretaria Municipal de Meio Ambiente], veio tudo em cima! Aí tivemos que tirar, e fazer já dentro.

Vocês já tinham esse espaço?

Já tinha.

Era próprio?

Já. Aí teve que passar pra dentro. A gente não queria fazer dentro porque não tinha aquela intenção de prosseguir. Ali era só um tira-gosto, entendeu...

Era uma complementação de renda?

Era, porque a gente fazia à noite. Era à noite, um barzinho...

Aí entrava o frango como tira-gosto?

Era. Aí depois não, foi aumentando, os clientes, clientes, clientes. Aí meus filhos ajudavam também. Hoje em dia, temos aqui; tenho outro filho que tem lá na [rua] Antônio Barreto; outro, na [Avenida] 25 [de Setembro] com [Travessa] Humaitá; tem

um lá na [Avenida] Primeiro de Dezembro [atual Avenida João Paulo II], com [Travessa do] Chaco...

São quatro, ao todo?

São. Eu tenho 3 homens e uma menina. São 3, e ela é comigo, formada, pela UNAMA [Universidade da Amazônia], mas...

Quer dizer, é uma empresa essencialmente familiar?

É.

Não tem gente fora da família?

Não. É parentada, a patente está no meu nome.

E eles aprenderam contigo?

Tudinho. E ajudavam, ajudavam a tratar, ajudavam a lavar. Começou com os espetos de frango. Aí o pessoal que comprava de noite dizia: por que não vendem de dia?

E começou quando?

A gente está aí desde 1985.

Mas essa reforma é recente?

Ah! Essa reforma foi há um ano. Ficou melhor, até pros clientes. Eles ficavam lá dentro, na quentura, né?! Aqui não, e todos os clientes elogiaram. Ficou muito melhor. A única coisa aqui é a falta de estacionamento.

E essa questão do modo de fazer, você que iniciou?

Iniciei, e sempre tô em cima do molho!

E manteve sempre o mesmo padrão de qualidade. Como é o seu processo de trabalho?

Compramos o frango congelado. À noite, vai pro tanque, todo lajotado, né, com a mesma higiene, põe de molho. Aí de manhã, a gente tem aquela equipe, um que corta, outro tira do tanque, pra ser cortado.

Quantas pessoas trabalham, nesse processo de fazer o tratamento, do preparo do frango?

Ele. Depende muito da quantidade.

E vocês não têm uma quantidade fixa?

Não, varia muito.

Mas varia em função do consumo, da procura?

Ele. Da oferta também.

A média que vocês vendem por dia, quanto é?

Não tem coisa certa. Ele. É vinte, vinte e cinco, depende. É, depende. Dá bom mesmo é véspera de Natal. Nós temos clientes, bastante clientes, mas a gente não tem aquela média, de ser xis, entendeu?

E fora essa venda, vocês fazem venda de outro tipo, produzem por exemplo aquele frango do Natal tipo dos supermercados?

Não, não, só esse.

E a vinda do *fast-food* e do *self-service* em supermercados, vocês acham que isso interferiu na clientela de vocês?

Não!

Ele. Quem vendia frango aqui, que eu me lembre, era na estrada de Icoaraci, mas era frango fechado. Quem começou a vender aberto e cortado, foi o Frangão da Duque.

E vocês compram aonde, esse frango?

Depende da oferta. Temos vários fornecedores, a gente telefona. Atualmente, só o frango [da granja] Americano.

Ele. Nem todo frango é bom pra assar.

É, tem marca de frango que não é boa. Atualmente, é o frango [da granja] Americano que é o melhor. Tem marca, que eles injetam (?), e quando vai cortar, é só gelo, horrível!

Ele. E tem que ser tudo dentro do padrão.

Como é essa norma, é da vigilância sanitária, eles vêm?

Ele. A Saúde vem, e vai exigindo o que tem que fazer: churrasqueira, filtro, lajota, aí eles trazem uma licença, e de vez em quando vêm fazer uma vistoria.

Até a chaminé, a altura, tudo, eles que definiram. Agora só não entendo uma coisa, é uma implicância com o Frangão da Duque! O cara chega, não sei o quê, é uma denúncia...

Mas que tipo de denúncia?

Assim, sobre fumaça.

Ele. Todas essas churrasqueiras são padronizadas, todas têm filtro, sabe, pra fumaça não sair pesada. É uma manta, a gente troca. Perseguiram muito a gente, sabe, até que viram que tava tudo no padrão.

Agora, o frango aqui é bem procurado, viu, vai até pra São Paulo, Miami...

O pessoal compra para levar?

É, de avião.

Mentira! É mesmo?

É, tem vez que vem piloto, aviador, chega agoniado, em cima da hora.

E vocês estão cadastrados na Secretaria de Economia, em que setor?

Ele. Bar e restaurante.

É, mas não deixa de ser “comida típica” também, a forma de vocês fazerem, porque eu vejo em outras cidades frango assado, mas aquele de enrolar, aquele de máquina!

(O casal) A gente começou só com o frango, a farofa e uma salada que ela fazia por fora. Hoje, dia de semana, a gente vende mais comida caseira: feijão, arroz, macarrão, salada, tropeiro, baião, espeto, calabresa, isso aí é diário. Às vezes fraldinha, picanha, filé. Nos fins de semana: maniçoba, bacalhau, feijoada. Às vezes inventa um pirarucu, sabe, um salpicão, arroz com charque, macaxeira frita.

E a carne vermelha, vocês compram aonde?

Ele. Depende do preço, também!

Agora, a gente tá comprando da Mafripar, na [Avenida] Presidente Vargas. Às vezes, compra de supermercado, quando tá na promoção.

Vocês têm despesas de encargos trabalhistas? Têm algum empregado?

É só parente!

Ele. O que tem por fora, é só diarista. Por exemplo, no final de semana, a gente contrata dois, três, um pra lavar a louça, outro pra lavar o bar.

Ela. É nora, é genro, é primo...

Ele. Conforme vão entrando na faculdade, vão largando.

E qual o rendimento que vocês têm, médio assim, por mês?

Ele. Olha, pra dizer assim, é difícil, porque, daqui da frente, somos três. No meu caso, eu concentro o material pra todos os pontos, eu já compro e revendo, aí a minha renda é diferente da delas. Se falar em termos de percentual, fico com 30% e deixo 70% pra ela, ela e a filha. Pago o pessoal tudinho, assim, não dá pra dizer assim, porque às vezes cai a venda. Olha, agora em agosto, a gente só trabalhou pra pagar as coisas.

É mesmo? Mas porque, por causa das férias? É agosto ou julho, que cai mais?

Agosto e janeiro. Agosto, o pessoal já vem liso (das férias): na hora de passar cartão, é só crédito, crédito, crédito.

Ele. Nas férias, aumenta nossa venda na semana e cai no final de semana.

E essa coisa da infraestrutura, como é, vocês sempre tiveram essa casa, é casa própria?

Isso aqui, tudo é nosso.

Vocês já moravam aqui, antes de abrir o negócio?

Isso!

E as outras pessoas que moram na vila, são todos parentes?

Tudo parente, é. Tem uns que alugam seus imóveis, mas a maioria é parente.

Mas todos que trabalham aqui com vocês moram aqui nessa vila?

Moram, moram.

E na medida em que foram desenvolvendo os negócios vocês foram construindo, edificando, melhorando? Como eram as casas antigamente, eram de madeira, elas foram reformadas?

Isso aqui veio de herança da minha mãe. Quando ela faleceu, fizemos a partilha e eu comprei a parte dos outros, a maioria eu comprei. Comércio já existia aí. Aí aos poucos vai se fazendo, né, guardando, apertando daqui pra lá, eu fiz faculdade.

Tu és formado?

Contabilidade. Está aí tá se formando em pedagogia também, a neta dela. Se não estudar, o comércio não vai pra frente.

E você acha que essa formação também contribui para administrar melhor o negócio?

Ela. Eu acho que é bom até para o tratamento que você tem com o cliente. A pessoa já ter uma formação, uma educação, mesmo que não seja na área dela, o fato dela ter uma formação e participar de palestras também, no SEBRAE [Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas]. Eles chamam, olhe, vai ter uma palestra, sobre empreendedorismo, vai ter palestra de manipulação, a gente manda também fazer, porque o foco a gente sabe é o cliente, que tem razão.

Vocês já tiveram alguma coisa assim, de algum conflito, alguma coisa que foi parar na justiça, do cliente reclamar?

Não, graças a Deus! Já teve discussão assim em termos de fila, foi aquele repórter do Liberal. Porque a nossa clientela é elite mesmo, de Belém. Ele foi furar, aí um cara que era da polícia discutiu, porque ele era da imprensa, e tal, aí começou aquela discussão. A gente procura, chama os dois à parte, atende logo para ir embora, aí...

Ao todo vocês são quantas pessoas? Quantas pessoas vivem desse negócio do Frangão da Duque?

Veja bem o seguinte: o daqui, o nosso, é eu, ela, aí tem a filha dela, mas não quer dizer que vive só do Frangão; por exemplo, o esposo dela é coronel da polícia, tá entendendo? Ela tem um sobrinho que mora com ela também, tá fazendo faculdade.

Não, eu digo assim, porque é uma empresa familiar, não é? Começou com vocês, o núcleo, depois teve os outros filhos?

São mais quatro pontos.

Pois é, e nesses quatro pontos, são o quê, umas vinte pessoas que trabalham nesse empreendimento?

É, por aí.

São duas gerações, vocês e os filhos, é isso?

Isso, e já estamos nos netos, já!

Já está na terceira geração, então? Quer dizer que já tem uma tradição...

O que a gente fez com o passado é que a gente estudou e eles tem que estudar mais ainda. Eu, a única coisa que eu lembro é o bar que nasceu em 1985. Foi logo que entrei na faculdade. Primeiro a gente vendia à noite, aí passamos para dia; depois era uma churrasqueira de lata que a gente mandou fazer.

Vocês lembram se tinha outro negócio desse tipo?

Não, o que tinha era o [frango] de máquina da [Travessa] Mauriti, mas frango assado na brasa, não. Ele é antigo. Tem cliente nosso que já montou comércio. Mas toda profissão é uma arte, você não vai montar uma coisa que não tem talento. Também não vai explodir (expandir) logo. Tem que esperar, que o tempo vai te ensinando. Pouco tempo tinha um rapaz que trabalhou aqui com a gente. A gente sempre dá chance para gente que já foi drogado, que já foi preso. Ele entrou com uma ideia simples, e tempo que a gente trabalhava com macaxeira e a gente não sabia. Ele cortava a macaxeira e deixava de molho com casca, aí a gente vai aprendendo que a gente nunca sabe tudo. A gente cortava e ficava naquele sufoco pra descascar. E ele ensinou essa técnica que hidrata a macaxeira e solta mais rápido. Eu disse, cara, como tu sabes disso? Ele disse, não porque lá em Soure o pessoal faz muito bolo de macaxeira e lá é feito assim. É mais fácil descascar assim com ela depois que fica de molho. Então, se me dizem o senhor ainda tem o que aprender? Tem e muito. A gente sempre tá aprendendo. Viajei aí, fiz nordeste e lá eu vi batata doce frita. Eu fiz aqui mas ainda não botei para venda, porque fiz o levantamento do custo e não vai ser viável.

Onde compram a macaxeira?

Vem de Capitão Poço. Agora dia de semana eu vou lá no Ver-o-Peso.

Ela. Mas te digo uma coisa, é trabalhoso. Isso só aguenta quem é bom de trabalho prá dar conta.

O Tacacá também é muito trabalhoso, não?

Ela. Tu já viste quantas família sustentam esse tacacá? É muita gente! Esse ponto aí do lado é nosso. Quando o Duciomar [Costa, ex-prefeito de Belém] fez essa [reforma]

na Duque, acho que foi a única coisa que ele fez no governo dele, ele não queria nada de canto[nas esquinas]. Então, como eles ficavam no canto, eles tiveram que arredar para o lado. Como tinha o comércio na frente ficou aquela intriga. Como desocupou o imóvel eu falei pra ele. Eu mesmo tava querendo pegar. Ele tava com medo do aluguel; eu disse, rapaz não tem medo. Só com o refrigerante tu pagas o aluguel.

É verdade ele diversificou, colocou o refrigerante.

Ele. E aumentou a clientela. O *fast-food* aí. Eu disse, olha quando tu quiseres fazer essa reforma, tu me chamas, mas tem um da família dele que chegou aí, já “quebrou” e eu não gostei.

Vocês também não disputam a clientela, não é? São horários diferentes!

Ele. Mesmo porque o produto dele é diferente do nosso e se ele viesse vender o nosso não tinha problema.

Toda vez que há uma mudança numa via, ela interfere na vida e nas atividades econômicas. Tem uma contrapartida.

Ele. Cresce muito mais.

A reforma da Avenida Duque de Caxias teve impacto?

Uns 20 a 30% sim. Agora tem o impacto dos clientes antigos que tem receio que aumente os preços. O pessoal bate foto. Agora tem o impacto nos clientes que dizem olha vai melhorar mas não vai aumentar o preço.

Vocês tem intenção de diversificar?

Sempre tem, mas aí vem aquele detalhe, o espaço. Eu tinha vontade de colocar a venda do peixe. Eu adoro peixe assado. Eu queria colocar. Em baixada tem, mas aqui, não.

Nilza, ele quer colocar peixe assado, arranjar mais trabalho.

Ela. O rapaz que vendia frango na [Avenida] Alcindo Cacela. Olha a senhora está de parabéns, eu perdi para a senhora, mas agora eu abri só peixe. Eu disse: Beleza, tá dando? Tá muito mais do que frango. Ele só vende peixe. Se eu fosse abrir eu ia colocava frango. O segredo é manter a qualidade. O nosso frango não tem pitiú. Tem que lavar com limão.

Peixe na chapa, suculento e seco.

Ela. Esse não, a especialidade dele é peixe.

E o moqueado não faria sucesso? Agora não é mais assim, eles usam o papel alumínio.

Ela. Se você assa a carne no alumínio é diferente. Ela fica cozinhando.

Depois que fechou a Panela de Barro nós ficamos sem opção. Agora eles tem o Remanso do Peixe na Vila, agora é caro para caramba!

Obrigada, foi boa a conversa. Vocês podem me dizer a idade ?

Ela. 66. Ele. 52.

Ele. Essa [entrevista] para quê é?

Ela. É [para] um livro.

Ele. Por que essa reforma da via se sabe que vai crescer, que vai ter mais comércio, por que não faz mais estacionamento para dar mais condições para o nosso cliente?

A lei não permite. É o Código Nacional de Trânsito, o estacionamento é um empreendimento privado. O máximo que eles podem fazer é esse rotatório.

Ele. Não, eu não digo estacionar só para o cara parar. Descer, comprou vai sair. Aí o refúgio que eles fizeram, o estacionamento do canteiro é pequeno. Tem clientes que já pegaram várias multas, tem muita reclamação. Tem o lado perverso do Estado. E qual a saída que a gente está tendo? É o *delivery*. A pessoa telefona a gente compra a taxa de entrega. Ou a pessoas telefona antes dizendo que vai passar e aí a gente já adianta. A gente tem vários comércios aqui na [travessa] Duque [de Caxias]. Pelo menos no sábado e domingo eles deviam aliviar um pouco.

Mas como é que funciona essa fiscalização?

Ele. Eles passam aí e abordam, mas a [travessa] Duque [de Caxias] tá crescendo, tá dando é tudo!

++++++

FREQUENTADORES DA REDE *FAST-FOOD* BOB'S.

Na Av. Duque de Caxias, entre Travessas Vileta e Humaitá.

Trata-se de uma enquête rápida com frequentadores que se dispuseram a participar do bate-papo. Ao todo, são seis grupos de pessoas, entre familiares, casal de namorados e irmãs.

1. Mãe, filha, neta. Mãe, maranhense.

A alimentação *fast-food* é recente na nossa cultura. Isso alterou o consumo de vocês em relação às comidas típicas ou não? Vocês consomem os dois tipos de alimento?

Mãe. Nós não somos daqui. É assim, uma vez ou outra a gente consome um vatapá. A coisa mais difícil é eu comer o tacacá. Ela também porque não pode consumir o camarão. Aí é difícil, então a gente não come muito comida regional.

A senhora é de onde?

Mãe. Eu sou maranhense, mas já moro 45 anos aqui. A minha filha já é paraense. Aqui no Bob's é mais difícil a gente vir.

E você? Gosta de sanduiche?

Neta. Muito!

Vocês vêm com frequência aqui?

Filha. Uma vez na semana. Passamos duas ou três sem vir. A gente vem mais por ela (a neta).

Filha. Eu gosto de comida típica, de maniçoba, mas não sou de comer na rua. E o tacacá eu acho muito quente, é muito calor, não combina. Então, só de ano em ano. Mas a maniçoba e vatapá eu gosto muito, mas só em festa, aniversário. Comer na rua, não costumo, não.

De uns tempos para cá devido ao problema da obesidade, a crítica médica ao *fast-food*, vocês levam isso em consideração? Vocês observam o teor de sódio?

Filha. Eu evito, mas eu não me policio. Se eu venho com as crianças eu também como.

Neta. O vovô não come sanduiche.

Filha. Ele não come porque não gosta, não que ele evite. Ele gosta muito é de açaí, ele adora. Toda semana ele tem que tomar.

Qual é a idade dele?

Filha. 75 anos

Mãe. Eu só tomo o açaí com tapioca.

E você gosta de açaí?

Neta. Gosto!

Mãe. Ela janta, almoça e depois é que toma açaí. É mais uma sobremesa.

A senhora acha que é uma comida pesada?

Mãe. Eu acho!

Vocês acham que a tendência do *fast-food* é de sobrepor ao alimento tradicional?

Filha. Não acho! Hoje as pessoas estão muito mais para o lado natural. Eu acho que tem que crescer mais o restaurante natural. Aqui em Belém não tem muita opção de sanduiche natural, restaurante de montar o prato com saladas, é mais difícil. Mas tudo vai ter o seu espaço. Eu não acho que um vai se sobrepor ao outro; tem espaço para todo mundo.

E a sorveteria *Ice Bode*, vocês frequentam?

Filha. Às vezes, eu adoro sorvete, mas eu evito, mas ela (a criança) já está me dizendo, vamos lá comer um sorvete como sobremesa. (risos)

2. Mãe e filha

Oi meninas! Estou fazendo uma pesquisa sobre hábitos alimentares aqui no bairro do Marco. Esse meu estudo tenta identificar mudança de hábito dos frequentadores das lanchonetes e vendas de comidas típicas. Vocês querem participar?

Mãe. Sim! Dificilmente a gente vem aqui. A gente vai no churrasco Miau-Miau e com mais frequência no Tacacá. A frequência é mais lá do que aqui. Lá a gente frequenta desde quando era na calçada.

O que eu notei é que as pessoas que vêm de outros Estados há o estranhamento dessa combinação do tacacá com o calor. O que você acha, é normal esse estranhamento?

Mãe. Acho que é mais do estrangeiro. O calor existe é verdade, mas a vontade de tomar o tacacá é maior do que o calor!

Vocês vêm aqui na lanchonete quando está mais quente e vai no Tacacá quando está mais fresco?

Mãe. Não interfere. Não tem essa associação. Só mesmo para sair de casa. “Ah tá muito quente vamos esperar mais um pouco”.

Hoje, há uma abordagem frequente na mídia do problema da obesidade na população brasileira, associando-a aos hábitos da cultura alimentar norte-

americana do *fast-food*. Você acha que a gente mudou muito o nosso hábito alimentar?

Mãe. Eu acho que pelo estilo de vida que a gente tem levado muito voltado para o trabalho, a gente procura uma alimentação mais rápida. Tem alguma coisa para resolver, ou sai atrasado, perde o tempo do almoço e vai come um sanduiche. Acho que é mais pelo ritmo de vida, de fazer tudo rápido fora do trabalho.

Outra crítica que observei é que a alimentação *fast-food* é muito concentrada em sódio.

Mãe. Eu tenho essa consciência. Acabei de falar para ela: nossa, tá tão salgado isso aqui!

Você costuma olhar na ficha técnica da embalagem?

Mãe. Às vezes sim. Olha só esse sanduiche, 40% é sódio. É muito sódio. Refrigerante. Comprei um amendoim outro dia e disse: meu Deus, só sódio!

Tu tens problema de saúde relacionada ao alto consumo de sódio, como hipertensão?

Mãe. Ainda não (risos). Mas a minha tia tem, porque ela abusa mesmo do sal.

Os especialistas em geral dizem que os alimentos regionais como o açaí e o tacacá são mais saudáveis, com baixos teores de sódio, gorduras, carboidratos. O açaí, zero de sódio. O tacacá, baixo índice calórico na média.

Mãe. Mas como tu falaste tá havendo essa transição, essa mudança está chegando. O tacacá e o açaí estão ali, mas o *fast-food* tá chegando aí, tá tomando conta.

Você conhece pessoas no seu círculo de amizades ou parentes que já deixou de consumir os alimentos tradicionais para consumir só o *fast-food*?

Mãe. Não! Acho que há um equilíbrio. Eu por exemplo, venho aqui mas nunca deixei de consumir o açaí nem o tacacá. Pode até comer mais disso aqui, mas nunca deixa de tomar o açaí e o tacacá.

Você toma açaí com que periodicidade?

Mãe. De quinze em quinze dias, por aí.

E a supervalorização do açaí lá fora, a exportação e a produção de subprodutos industriais, você acha que tem influência na mudança do consumo paraense?

Mãe. Acho que sim, tem essa questão do mercado, aumenta a procura e, lógico, aumenta o preço. Nossa! Fui compra outro dia tava 20 reais, agora já baixou pra 14 (reais). Quando chega na entressafra vai lá pra cima. Como o consumo aqui é grande, tem muita procura e pouco.

Isso interfere no seu consumo?

Mãe. Interfere, interfere sim! No meu caso, quando tá caro, a quantidade que eu compro é menor.

Mas mesmo assim, o *fast-food* é mais caro!

Mãe. É por isso que eu só venho uma vez por mês. Mas sabe como é criança, ela convida e a gente sempre vem. Mas também não morre se não vier. Eu sempre digo, “Filha, não faz bem”!

.....

3. Tia e sobrinha. 44 anos e 13 anos.

Boa tarde gente! Estou fazendo uma enquete sobre o consumo de alimentação de rua no bairro do Marco. Nos últimos anos abriram muitas lanchonetes, sorveteria, churrasquinho, e o tacacá tradicional. Vocês moram aqui no bairro, frequentam todos esses espaços?

Tia. Moramos na [Travessa da] Angustura, mas é difícil vir aqui.

Tacacá vocês frequentam?

Tia. De vez em quando a gente vai no Tacacá do Renato, lá no SENAI (na Av. Duque de Caxias, entre as Travessas Mauriti e Barão do Triunfo).

O que você prefere, o sanduiche ou o açaí?

Sobrinha. Os dois! Só que nós tomamos só raramente o açaí.

Tia. A minha mãe é do Acará, tem sítio lá, então ela manda bater na hora, mas se depender de mim eu não compro. É difícil.

E esse Eky Churrasquinhos?

Tia. Não! O irmão dela não gosta de comida típica.

4. Irmãs, moradoras da Travessa Humaitá.

Eu constatei que o bairro tem apresentado uma variação maior oferta de lanches e alimentação em geral. Até pouco tempo era somente o tacacá da travessa Vileta e da travessa Mauriti, e o cachorro quente na travessa Humaitá. Gostaria de saber se vocês frequentam esses novos espaços, os antigos e as novas escolhas e se as escolhas de vocês são influenciadas também pela publicidade?

Irmã 1. Eu acho que aqui no bairro é mais por simples explosão populacional. Nós moramos na Humaitá já faz muito tempo. Era um bairro puramente residencial, agora está virando um bairro comercial.

Isso mexeu com os hábitos alimentares de vocês?

Irmã 1. Não. É raro a gente vir aqui. É muito raro. O tacacá mais raro ainda. Somos pessoas atípicas a gente não gosta de lugares com muita gente. Se tivesse uma fila aqui nós teríamos passado direto.

Irmã 2. Eu gosto da variedade. Eu acho que o que prejudica os estabelecimentos regionais é a estrutura. As lanchonetes, é bem melhor. Me importo muito com a higiene. Vou no Tacacá da Mauriti, eu acho gostoso mas se eu for pensar no assunto eu não como.

E a família?

Elas. As pessoas lá em casa não costumam sair. E se sair, elas vão em restaurantes regionais, pelas comidas regionais.

E açaí?

Irmã 1. Todo domingo, sem açúcar e com farinha de Bragança, somos paraenses da gema. É uma tradição nossa.

E o aumento de preço?

Irmã 2. Quando está na entressafra a gente baixa um pouco. Aqui em Belém é muito caro. Eu morei em Breves, e na entressafra estava cinco reais e o açaí grosso, uma delícia. Nem sei, geralmente lá em casa a gente só faz uma coleta e é o papai quem compra.

5. Casal de namorados

Foi publicado recentemente no Brasil um livro sobre a obesidade; na introdução tem dados do IBGE que informam que de 2010 para cá 50% dos brasileiros estão com problemas de obesidade. Em decorrência disso se avaliou quais os fatores determinantes. Um deles foi a mudança nos hábitos alimentares. O problema maior desses alimentos é o alto índice de calorias e sódio. Vocês leem essas pesquisas, vocês discutem, levam a sério ou ignoram? Os estudiosos locais dizem que o *fast-food*, ao contrário dos alimentos regionais como o tacacá, o açaí, não é saudável.

Ela. A gente lê, sabe, mas é gostoso e a gente come.

Ele. Realmente o sabor agrada mas o que chama é a praticidade. O que chama a atenção é a praticidade do *fast-food*. Como a gente sai do trabalho, até chegar em casa preparar. O maior problema é o tempo durante a semana. No fim de semana. Não chega ser rotineiro.

Mas bem ali na esquina tem o famoso Tacacá da Vileta!

Ela. Mas eu tenho alergia ao camarão.

E se tivesse sanduiche natural lá no tacacá; falta opção?

Ele. Tem outros *fast-food* que estão abrindo que são menos calóricos, como a arrozteria. Só que tem a questão do acesso. Às vezes não tem onde parar, estacionar, agilidade. Mas se tivesse a praticidade com certeza eu iria.

Vocês são paraenses?

(Eles) Sim!

Tem algo para além da praticidade que seduz no *fast-food*?

Ela. O sabor claro, uma batata frita com *milkshake* é gostoso pra caramba. Na verdade, eu nunca fui muito adepta de saladas. Eu tiro a salada todinha do sanduíche, não tem jeito. Ele não, ele gosta mais de salada.

Outra linha de estudos diz que a cultura norte-americana do *fast-food* entra muito fortemente pela publicidade, no cinema, dificilmente você vê um filme norte-americano que não tenha alguém batendo um papo num MacDonald's, o mesmo nas revistas, na TV. Isso muda os nossos hábitos alimentares. O que vocês acham?

Ela. Indiretamente, influencia sim. Inconscientemente, a gente é induzido sem dúvida. Na hora não vem a lembrança do filme, a propaganda, mas fica ali no inconsciente.

Por outro lado não tem a publicidade do açaí ou do tacacá. É uma concorrência desleal, não? Aliás nós temos o aqui o filme "Açaí com jabá" que é a anti-propaganda do açaí! (risos)

Ela. É. Mas eu troco fácil isso aqui por uma tigela de açaí. Ah! Eu troco! (risos)

Há uma outra uma linha de estudos na sociologia que diz que os costumes alimentares tradicionais tendem a desaparecer com a hegemonia do *fast-food*,

como já se reduziu a venda de tacacá em Belém. Outra abordagem diz que a tendência é uma convivência porque as pessoas enjoam das novidades e voltam sempre para o antigo. Elas querem ter opções. E vocês o que vocês acham?

Ela. Eu acho que elas conseguem conviver porque tem público para os dois. Mas o que eu sinto é que a gente tem uma cultura alimentícia muito rica, mas falta uma maior publicidade, tem pontos bons na cidade, com uma outra apresentação e isso passa uma outra imagem para quem é de fora, cria um impacto. Falta a exposição mais bonita dos nossos produtos.

Em geral as vendas da comida típica são empresas familiares, então elas não têm recursos para investir na melhoria visual, na propaganda. Vocês não acham que falta um incentivo do Estado neste sentido, de fazer campanhas que mostrem o lado saudável dos nossos alimentos, incentivam a preservação do seu consumo?

Ela. É verdade. Em outros Estados a gente nota que os outros Estados fazem muita mais propaganda da gastronomia local. Em Recife eu vi isso. E chamam quem é da cidade mesmo para conhecer e não apenas o turista. Em Manaus eles divulgam muito mais do que nós paraenses. Eu acho que aqui falta essa divulgação.

Recentemente o resultado de um estudo do curso de química da UFPA revelou que uma cuia média do tacacá tem menos de 200 calorias. Isso é muito pouco, a metade de um hambúrguer. O que vocês acham desse resultado? Muita gente diz que não vai mais tomar tacacá engorda é muito calórico, o estudo desmente isso. Me parece que fazer uma boa divulgação deste tipo de informação é uma forma de incentivar a preservação dos hábitos tradicionais.

Ela. É surpreendente a nossa falta de conhecimento!

Ele. A gente estava conversando que aqui no Pará a gente não vê esses estabelecimentos (*fast-food*) tão cheios como nos outros Estados. Aqui a gente ainda tem uma cultura regional muito forte. Demorou até para vir esses estabelecimentos. Que essa cultura da comida de rua aqui é muito forte. Tá perdendo um pouco mas não vai desaparecer. Por exemplo o cachorro quente, o leitão ainda é muito forte em relação aos outros Estados. Aqui a gente não tem como ficar sem uma banquinha de cachorro quente, o leitão, a tapioca, o açaí. Até os ingredientes regionais tão entrando na comida de fora, como o jambu na pizza. A gente pode ter certas variações com um toque regional bem forte. Isso eu acho muito interessante aqui no Pará, essa adaptação, se moldando.

Você acha que a tendência não é acabar a comida típica, mas sim modernizar?

Ele. Sim, uma coisa é certa, a praticidade vai ter que existir.

Mas o Tacacá da Vileta vive sempre cheio!

Ele. É verdade, eu já frequentei, mas ele perdeu um pouquinho da característica de rua. Eu gostava mais quando era na rua.

É, mas eles foram expulsos pela modernização, pelo restaurante japonês.

Ele. É um absurdo, a quantidade de sushi aqui. E não apresenta uma qualidade boa, mas como vem a propaganda. Tá nas novelas. Então, a pessoa tá lá. As pessoas frequentam.

6. Tia e sobrinhos

Com a chegada dos *fast-food*, vocês deixaram de frequentar o tacacá, tomar o açaí? O *fast-food* é mais uma alternativa?

Não foi determinante a chegada dele para a gente deixar de frequentar a comida típica. Talvez com o cachorro quente sim, até porque eles retiraram o cachorro quente lá da esquina, mas o tacacá não.

É gostoso, pode ter mil calorias, mas eu vou lá.

Eu me preocupo mais com a composição, mas eu não tenho tendência a ganhar peso, então isso hoje para mim não faz muita diferença.

Vocês tem amigas que têm esse tipo de preocupação?

No meu círculo de amizade sim, mas na minha família não. Eu não convivo com isso.

E você?

Eu sim porque eu sempre fico acima do peso. E eu nem faço ginástica, não faço nada, mas em casa a gente tem uma alimentação muito equilibrada. A gente exagera só nessas saídas.

Nota-se uma relação desigual entre as comidas do *fast-food* e as comidas nativas no que tange a questão da publicidade. As nativas são geridas por empresas familiares e não têm condições de concorrer com as grandes redes de *fast-food* nessa área. Eu acho que caberia ao Estado divulgar e incentivar a preservação desse consumo local.

Tia. Você acha que precisa? Pode ser que muita gente pense. Só que eu acho que são comidas muito particulares. E quem gosta jamais vai deixar de consumir. Eu não acho que o Estado, o público tenha que assumir isso. Eu sei que por fazer parte de uma empresa familiar essas famílias não vão ter capital para fazer esse investimento. Mas eu não tenho necessidade de propaganda. O dia que eu sinto vontade de comer o vatapá, o tacacá eu vou comer mesmo que eu passe na frente de um Mac Donald's. Eu confesso que o público não deveria assumir.

Eu coloquei essa questão na minha pesquisa a partir da campanha do aleitamento materno, devido o progressivo abandono pelas mães de um costume antigo e saudável.

Tia. Mas aí já é um caso de saúde pública.

Mas a obesidade decorre de hábitos alimentares pouco saudáveis; tem sido tratada como um problema de saúde pública.

Tia. É, talvez viesse a ter mais um ganho para essas famílias, através da agricultura familiar, tenham mais estabilidade e um ganho maior. Isto sim.

De fato houve esse incentivo para os produtores e a pauta de exportação do produto cresceu é significativa. Mas a questão que me preocupa é como manter hábitos alimentares do passado que eram saudáveis e que podem estar se perdendo e essa mudança de habito alimentar com muitos produtos industrializados tenha trazido problemas de saúde para a população local. Isso implica gastos públicos como no tratamento da hipertensão.

+++++

FREQUENTADORES DO TACACÁ DA VILETA.

Na Av. Duque de Caxias, entre as Travessas Vileta e Humaitá.

1. Casal que mora em Barcarena (município próximo de Belém).

Boa tarde, gente. Eu estou fazendo uma pesquisa sobre a cultura do tacacá. Essa iniciativa é uma forma de proteger essas atividades típicas dessa transformação que está sofrendo a nossa sociedade. Eu queria saber qual é a relação de vocês com o tacacá? Não vivem sem o tacacá?

Eu sou paraense e ele não é. Faz parte, quem é paraense, a gente já nasce enraizado com essas coisas. Mas o tacacá. O meu primeiro tacacá, a minha mãe vendia tacacá. O ponto era na rua, eu morava em Abaetetuba. Lá não é tanto quanto aqui, não tem em toda esquina. Aqui é muito comum. Lá é mais nas praças e nos fins de semana. Aqui em Belém é bem melhor.

Aqui você vê pessoas tomando duas horas da tarde. Lá você vê as... quem gosta acaba sabendo. Eu sempre vi umas reportagens, mas eu já frequento, o tacacá típico é na rua. O problema lá era a chuva, arranjava um jeitinho. A minha mãe faz. Ela sempre faz. Dia de São João. Ela faz de vez em quando em casa.

Você acha que é difícil?

Eu acho que a pessoa tem que ter meio que um dom, mas tem o ponto que é o segredo do bom tacacá.

Uma das coisas que se falou muito aqui quando o MacDonald's foi se instalar em outras capitais. Vendas típicas. O cachorro quente continuou. Não é como hot-dog é com a carne moída. A tendência é acabar ou essa rede de lanchonete não vai conseguir. Tá muito americanizado. Tem a sua diferenciação. A mídia também influencia bastante. O máximo que você vê é uma plaquinha. Você acha que o paraense. Na minha família, as minhas sobrinhas, é mais chope. É muito influenciado por essa mídia. Não dá para fazer um rolezinho no tacacá.

Eu sou do Paraná. Lá, tinha comida típica. Não tem essa cultura de comer na rua. Tem a comida típica, mas é mais no restaurante. Quando me falaram, aí eu já vi e quero experimentar, mas aí eu não gostei muito. Fiquei meio receoso. Dali pra diante passei a tomar sem goma. Acho mais saboroso o sabor do tucupi. Ela todo final de semana ela quer tomar. Eu só tomo de cada um mês.

Saíram de casa só para vim tomar o tacacá. Ela falou desde Barcarena: Eu quero tomar o tacacá. Tenho alguns amigos que consomem. E outros que não. A pessoa que não é que nem eu, ela não gosta de comer nem a maniçoba, nem o tacacá. É até uma questão estética. Agora o pato, todo mundo gosta.

2. Entrevista 2

Você gosta muito de tacacá?

Eu gosto porque ele tira muito a ressaca. O tucupi dá uma melhorada, pelo menos em mim. Corta o efeito do álcool. Já tomo tacacá há muitos anos. Tem uns 6 anos que eu frequento aqui.

E o que você acha dessa mudança da esquina para este imóvel?

Melhorou muito o espaço para cá.

Vocês moram aqui perto?

Não! A gente vem do [bairro do] Guamá. Já provamos de muitos outros. Eles têm outro na [Travessa] Teófilo Condurú entre [Avenida] Gentil [Bitencourt] e Santa Rosa.

E como vocês ficaram sabendo deste aqui?

Através de outras pessoas. A minha amiga é uma das donas daqui, aí ela disse aparece lá e nós viemos.

Com que frequência?

Duas vezes, uma.

Além do tacacá, o que mais vocês consomem aqui?

Empada e vatapá.

Na tua família, quem mais é apaixonado?

Minha mãe gosta.

E o que vocês acham dessa lei, interfere ou não interfere nada?

É só para fazer uma média. Eu acho que interferir não interfere muito.

Vocês não acham que está diminuindo o número de tacacazeiras?

Os que eu conheço até hoje está no mesmo lugar. Só que o tucupi daqui. O da Marambaia, na rua principal é muito bom. É na rua, tem a lona, igual como era antes aqui, na esquina. E tem o de lá de Nazaré.

O que faz a diferença de um para o outro é o tucupi que aqui é adocicado. Eu acho que é ajinomoto ou açúcar, uma ou duas.

Já fizestes? Prestou?

Sim! Dá muito trabalho, tem que descascar o camarão, tirar no tipiti.

E que outras comidas típicas você faz?

Ela é minha prima.

E se o namorado pedir, você arrisca, e também arrisca perder o namorado!

Eu não gosto de! Cozinhar. E quando me dá coragem.

E tua mãe?

Olha não lembro. Eu prefiro ir tomar um tacacá na Vileta do que ir no Bob's, se tivesse que fazer a escolha. Se eu gostar não tem esse negócio do mais barato e do mais caro.

Você acha que as pessoas mais jovens preferem tacacá ou na lanchonete?

Olhando por esse lado faz sentido criar uma lei para incentivar, preservar. Eu nunca vejo aqui galera de 15 anos. Talvez uma campanha. Essas famílias que vendem e dependem disso ajudaria.

Espero que vocês continuem firme e forte aqui! FIM

3. Pai e filha, moradores do bairro de Canudos.

Você já é cliente há muito tempo aqui?

Sim! Toda gente, toda a família já adere. Desde criança, o paraense já adere ao tucupi que é o ingrediente essencial do tacacá. E é assim, quanto em relação ao

espaço dele estar na rua ou dentro de um estabelecimento fechado, eu sou adepta de estabelecimento fechado, por causa da marginalização. Eu acho que a gente está muito mais propício na rua a ter um assalto, a ter um furto, do que estando num estabelecimento fechado. Não que não vá acontecer, mas acho que a probabilidade acaba diminuindo. Então, assim, por que não tu saborear de uma comida típica, cultural da tua cidade, num estabelecimento com segurança? Então, acho mais propício o estabelecimento, do que a rua. Se bem que a rua te traz mais uma visão cultural, né. Porque sempre foi em esquinzinhas. Só que outro ponto também do estabelecimento fechado está na dissipação dessa venda em ambientes mais, vamos dizer, mais top, que é por exemplo, o estabelecimento fechado de tacacá ali na [Avenida] Doca [de Souza Franco], que antes onde a gente via mais era na periferia e na esquina ali, ali. Então, acaba se dissipando de uma forma, maior, melhor e mais segura no estabelecimento fechado, até mesmo para os turistas, para os nativos daqui saborear o alimento de uma forma mais segura.

E quando você começou a frequentar já era aqui outra esquina?

Era lá na esquina.

Desde pequena?

Não, meu pai sempre me trouxe, adolescente, né.

Você calcula quanto tempo você frequenta aqui?

Já tem uns dez anos.

Vocês moram no bairro mesmo ou vem de outro lugar?

A gente mora no bairro de Canudos. E vem só porque aqui tem o reconhecimento de que o tacacá é muito bom, o tucupi é muito bom.

Corre essa publicidade, aonde? Então, corre de boca a boca?

De boca em boca corre muito mais rápido do que se panfletar. Falei pra eles em casa; trouxe para experimentar. É seguro como ela falou e a espécie é boa.

Nesse caso a escolha tem a ver com a qualidade?

Acho que é o conjunto, a gente não pode radicalizar, de dizer que é um excelente tucupi e o estabelecimento que não ter segurança. Ter bons atendentes. Que as pessoas aqui atendem muito bem. Tem a segurança, o conforto e a qualidade.

Oque é que vocês consomem mais?

Tudo! Porque geralmente a gente vem em família. E cada um escolhe uma coisa.

Como é o nome da família de vocês?

É Pegado. Vem amigos, a mãe, avó.

Tem um dia da semana que vocês vêm sempre, ou não?

Não tem um horário estipulado, tem vontade. Vamos tomar um tacacá lá na Duque. Umbora. E a gente vai. Infelizmente tem horário. Porque se fosse 24 horas a gente estaria na mesma frequência. Às vezes a gente passa tá fechado. E quando chovia, lá a gente se abrigava num barzinho, para o paraense a chuva não atrapalha. A mudança de estação não interfere. Às vezes um integrante da família não vem. Às vezes leva tacacá, maniçoba.

E a chuva?

Para o paraense a chuva não atrapalha (o pai). A gente vinha.

E a mudança de estação altera na vontade?

Não!

Aqui em Belém cresceu muito a rede de lanchonetes. Vocês acham que isso interferiu no consumo de tacacá? Tanto a alimentação saudável quanto a cultural. E você acha que houve muita especulação de que ia acabar o cachorro quente. E não acabou. Você atribui a quê a sobrevivência?

O essencial é o financeiro. Essas lojas de *fast-food* são muito caras. O cachorro quente é mais barato. É mais popular o preço.

Como a gente tá sempre nessa correria, a gente tá sempre...

Você também frequenta lanchonete?

Eu acho que o essencial é financeiro. Essas redes de *hot-dog* é mais barato. Se for fazer a comparação sai mais barato. O alimento é mais popular e sobrevive por causa disso.

E o que você acha do reconhecimento cultural. Você atribui a que essa sobrevivência do tacacá e o cachorro quente?

Acho que o essencial é o financeiro. Por que apesar de ser servido rápido é bem mais caro do que o cachorro-quente.

O que acha da lei da tacacazeira como reconhecimento cultural?

Acho perfeito! Excelente senão vai acontecer o mesmo que aconteceu com a castanha do Pará que agora é castanho do Brasil. Acho que é o mais adequado essa patente para ela que é nossa.

4 - Dona Gilda, moradora do bairro Cidade Nova.

Boa tarde, estou fazendo uma pesquisa sobre a nova lei que reconhece a tacacazeira como patrimônio cultural do nosso estado. Queria também saber o que a senhora acha dessa lei, sobre o seu hábito, se é uma frequentadora fiel daqui ou frequenta outros.

Frequento outros.

A senhora vai em qualquer um?

Não! Tenho esse, tenho o da dona Miloca, em frente à Igreja da Sé, são todos bons.

E o que a senhora acha da lei que reconhece?

Acho que já veio tarde demais.

A senhora acha que elas mereciam?

Com certeza, merecia mesmo.

A lei vai ajudar alguma coisa?

Vai. Fazendo as pesquisas já é uma grande ajuda, não sei.

Quanto tempo frequenta aqui? E o que acha dessa mudança?

Frequento aqui há um ano quando era na esquina.

E essa mudança?

É melhor na rua e aqui. Aqui ficou melhor para nós e também para nós que a gente ficava praticamente na rua.

Tomava no carro?

Não. Descia.

A senhora vem de carro?

Minha filha me deixou aqui porque todo dia eu tenho que tomar o tacacá. Sou paraense mesmo, papa chibé.

A senhora nasceu aqui?

Não, nasci em Abaetetuba. Tomo açaí e tacacá todos os dias. Já foi da família. Tacacá, açaí, tomo com pimenta. Gosto de maniçoba, tudo, mas o melhor é o tacacá.

Quantas tacacás a senhora frequenta?

Ah! São muitos. Todos. Próximo do CAN, da dona Miloca, na rua do Tamoios (da dona Diva), na Alameda dentro da casa dela. Passei e vi um pessoal com uma cuia, e quando foi o outro dia. Eu moro na Cidade Nova e trabalho no [na Travessa do] Chaco. Eu já sei desse aqui há muito tempo. Eu tenho que tomar.

E engorda?

A minha fila fala que engorda.

Na sua família todos gostam?

Todos. Tenho três filhos e um neto e todos gostam. Tem quatro anos e ele adora. Quando venho para a igreja na [Travessa] Timbó, meus filhos já vêm comigo para depois ir para o tacacá, que é tradicional eu vir aqui.

E lá em Abaetetuba?

Eu vim pequena. Acho melhor aqui dentro.

Sempre se vendeu na rua, a senhora não estranha?

Eu acho melhor.

5. Sandro e Amanda, moradores da Travessa Curuzu.

Gente, estou fazendo uma pesquisa sobre a nova lei que reconheceu o tacacá como patrimônio cultural imaterial (Lei n. 8.979, de janeiro de 2013), o que vocês acham dessa iniciativa?

Na minha concepção, que sou paraense, desde que me entendo por gente, sempre na festividade da época do Círio a gente consome tacacá. E eu não vejo só uma questão de publicidade. É uma forma de reafirmar nossa identidade paraense. Foi boa a iniciativa da lei. Porque a gente vai estar reafirmando não só a identidade paraense mas mostrar que somos um povo que tem uma marca, um produto nosso. Não vejo nada de prejudicial. Acho legal investir na nossa cultura. Enquanto tiver estes produtos eu vejo que haverá sim um certo progresso, e que bom, eu não vejo nada de prejudicial, pelo contrário acho legal investir e mostrar a nossa cultura e o pessoal. Se você observar até esses chefes de cozinha. Faz uma mescla com outras cozinhas de outros povos. Até porque estamos numa época de globalização que você quebra as barreiras territoriais. Se você joga na internet e aí ela pergunta tacacá, maniçoba, você vai encontrar. Eu tenho uma amiga que mora há mais de 20 anos no Rio de Janeiro e aí ela sempre me pergunta: “e aí, o tacacá ainda está com aquele cheirinho bom?” Na hora é automático este *feedback*.

E você é novinha, toma tacacá desde quando?

Desde os 12 anos. A minha mãe me levava desde criancinha.

Você chegou a frequentar o tacacá quando ele ficava na esquina?

Não. Eu acredito que aqui é melhor até por questão de segurança, de comodidade, de qualidade no atendimento.

Qual a nota que você dá para o atendimento?

Aqui o atendimento é nota dez.

E o preço é bom?! (risos)

Olha o preço é salgado, porém, quando eu vejo a qualidade do serviço, mais o produto, eu vejo que é um pouco caro, sim!

Antes tinha mais tacacazeiras. Por que você acha que foi acabando?

Eu acredito que é assim, não havia um repasse de tradição, da geração antiga para a nova. A priori acho que é isso.

Você acha que os filhos não aguentaram por ser um trabalho artesanal, é trabalhoso, tem que ralar a mandioca para tirar o tucupi... Dá trabalho, a nova geração não está querendo um trabalho muito manual?

Sim!

(...) Tomar tacacá dentro de um estabelecimento não é estranho? Você não sentiu essa diferença. Na rua não é melhor?

Com certeza. Mas devido o que a gente vê no noticiário, ontem por exemplo assaltaram um estabelecimento na [Avenida] Doca [de Souza Franco]. Eu acho que na esquina as pessoas ficam mais apreensivas.

Mas na esquina da Vileta eles nunca tiveram problema de assalto!

Não! Não, nunca escutei. Mas as pessoas sempre ficam apreensivas.

Você é um frequentador assíduo?

Sim.

Todo dia?

Não.

E açaí? Você toma todo dia?

Não! Eu volto à questão dos preços, são caros. Também tem a questão da safra, de alta e baixa temporada.

O que mais você consome?

Vatapá, maniçoba, pastel e bolo de macaxeira.

E vocês também levam para casa?

Sim.

Vocês fazem tacacá em casa?

Olha, na época de minha avó, ela chamava todos os netos, os amigos próximos. Não é só no São João, mas no final de semana, aniversário. Depois que ela faleceu aí parou. A mamãe não é excelente cozinheira, mas uma maniçoba ela faz. Aí ela trabalha, não tem tempo, tem toda essa correria do cotidiano.

6. Keila e filho, moradores do bairro da Cidade Velha.

Boa Tarde! Como é seu nome?

Keila.

Estou fazendo uma pesquisa sobre a lei que reconhece o tacacá como patrimônio cultural. O que vocês acham, isso pode vir a estimular o consumo ou não?

Pode até contribuir... e não sei se vai alterar... Sei lá! Frequento já uns 5 anos.

Vocês moram no bairro?

Não, moramos na Cidade Velha.

Não tem tacacá na Cidade Velha?

Igual a esse aqui não!

Como foi que vocês descobriram esse tacacá aqui?

Através de uma colega dela que nos falou.

E vocês são paraenses? Nasceram em Belém, na Cidade Velha?

Sim.

Como é seu nome?

Jairo.

O que vocês acham dessa lei? Ela pode contribuir com a profissão de tacacazeira e o reconhecimento dela? Deve continuar na rua?

Acho importante para a cultura, se vai contribuir com o trabalho dela, deles, de todo mundo. Se for possível vender na rua, sim, se não, tem que se adequar à realidade.

E quando era na esquina, vocês se incomodavam com a chuva?

Não, não, numa boa, a gente ia para debaixo da lona. A gente frequenta esse e o outro da [Travessa] Diogo Móia com a [Travessa] Domingos Marreiros, mas aqui é melhor.

Quando chegou aqui a rede de *fast-food* disseram que ia acabar o cachorro-quente e não acabou. A que vocês atribuem essa resistência?

É cultural. O sabor. A gente tá em casa eu digo vamos comer alguma coisa. Meu filho diz pizza, eu digo tacacá!

E vocês fazem também em casa, em datas especiais?

Lá em casa eu faço fora do Círio, eu sempre faço. Há semana que minhas filhas pedem, mamãe faça uma maniçoba, eu compro uma pré-cozida e faço e a gente come a semana inteira. É mais difícil levar daqui pra casa. A gente come aqui mesmo.

E no quesito preço?

É razoável. O preço é razoável e é apropriado à quantidade e à qualidade. Não gosto de tomar tacacá em outro lugar porque por aí tudo é contado. Jambú, camarão, goma, [aqui] eles colocam à vontade. O jambú é o ingrediente mais barato, às vezes custa um real o maço no [Mercado do] Ver-o-Peso. Mas você pode reparar, tem tacacá em que eles enfiam o garfo no jambú e sacode, sacode, sacode até ficar só

uns galhinhos. Aqui, não. É farto tanto o jambú quanto o camarão. Por isso que eu gosto.

CAPÍTULO III. VINTE E CINCO DE SETEMBRO: AS METAMORFOSES DE UMA RUA

3.1 A curva e a reta

Muitos belenenses como eu não gostam da ideia de que a cidade onde moramos e outras tantas que nasceram em território paraense foram edificadas sobre os escombros de uma vasta e densa floresta, parte dela, inclusive, como sabemos hoje e já podemos ensinar nas escolas aos pequenos, tendo sido plantada pelos povos indígenas que a habitavam¹. Quanto mais leio sobre a história colonial e moderna de Belém, mais me incomoda esta condição predatória dos homens e da natureza, quando os homens eram povos indígenas e a natureza só existia como categoria no imaginário do invasor². E mais do que isso, me incomoda profundamente a nossa fraqueza política que não conseguiu mudar este paradigma, mesmo depois de um século de movimento ambientalista no Ocidente. Talvez esta constatação negativa ao menos nos coloque a pensar que já está na hora de nos inspirarmos na sabedoria e nas estratégias de luta ameríndias, que têm raízes no Oriente.

Uma clareira primitiva na mata às margens do grande rio foi gerando outras clareiras maiores sem limites físicos, norte adentro. No longuíssimo tempo de quase quatrocentos anos, rios e igarapés também foram objeto de depredação, com sucessivos aterramentos ou canalizações, forçados a viver sob a permanente escuridão imposta pelas pesadas camadas de asfalto. E mais, condenados a receber diariamente a descarga da rede de esgotos domésticos, além dos lixos sólidos lançados ao ar livre naqueles que se mantiveram descobertos. O ambientalista utópico Patrick Gedders já ensinava, no século XIX, que o lixo produzido por uma cidade pode tanto ser acumulado como fonte mortal de toxinas (a exemplo do famoso *lixão do Aurá* em Belém), como pode ser

¹ Sobre a literatura que trata dos plantios indígenas de florestas na Amazônia, tese defendida por estudiosos no campo na ecologia histórica em contraponto à ideia de que as florestas com adensamentos de espécies comestíveis eram “naturais”, cf. artigo de Patrick Pardini que faz um balanço sucinto das pesquisas pioneiras no tema (Pardini, 2012). O artigo, no final, propõe uma resposta múltipla à pergunta: “Quem plantou a floresta amazônica? Quem é o jardineiro da floresta?”

² Benedito Nunes e Milton Hatoum fazem uma crônica memorável e irrepreensível da história das duas cidades mais antigas do norte: Belém e Manaus (Nunes & Hatoum, 2006).

transformado em matéria orgânica, componente de um ciclo ecológico para sustentação de *jardins e cinturões verdes*³.

Os rios, os igarapés, os olhos d'água são seres vivos, e mais do que isso, são sujeitos que adoecem e morrem sob condições adversas como os aterramentos, asfaltamentos e poluições. A construção oficial da cidade de Belém através de planos e obras de negação radical da sua condição insular/fluvial e a imposição racionalista e mimética de uma condição continental (que se converteu em postulado hegemônico do urbanismo no seio dos ecossistemas amazônicos) roubou dos cursos d'água a luz do sol e levou ao desaparecimento sistemático de suas nascentes, os *olhos d'água* – quando a sabedoria milenar de povos ameríndios e a boa ciência dos brancos nos dizem o contrário: que devemos protegê-los e preservá-los, por todas as regiões e direções em que a cidade se expande, sob os auspícios ora do Estado urbanista ora do Mercado imobiliário e político-partidário e, frequentemente, sob os auspícios de uma pragmática aliança entre ambos.

Da infância no interior paraense carrego comigo a imagem do vasto bosque constituído de mangueiras de diferentes espécies, jaqueiras, ameixeiras, tamarineiros, goiabeiras, buritizeiros e outras árvores que ficava ao fundo perdido do quintal da casa de meus avós e que atravessávamos a pé, até chegar na margem de um igarapé que dava acesso a uma “rua de trás” onde moravam parentes e conhecidos. O tronco de uma grande árvore, atravessado entre as duas margens, servia de ponte para a curta travessia. Saímos e chegávamos pelos fundos das casas. Esta era a geografia de dois quintais separados por um bosque nativo que conectava ruas paralelas feitas de pontes resistentes (com tábuas e esteios de acapu, *madeira de lei*), fora do alcance das águas. Se fazíamos o caminho pela “rua da frente”, a principal da pequena vila, tínhamos a sombra de alguns pés altíssimos de tamarineiros que deixavam cair seus frutos maduros em vagem e deles nos fartávamos até os dentes doerem de acidez; mais adiante, sentados na beira da mesma rua, agora convertida em rua-ponte para dar passagem a um braço generoso do rio que banhava a vila e, à sombra de uma enorme ameixeira, coletávamos e comíamos um tipo amazônico de ameixa que mais parecia uma uva graúda, de formato mais oval com um único carroço e bem menos carnuda, que coloria nossos dedos e bocas de um forte tom lilás. Uma mancha roxa, quase preta, marcava a madeira da

³ O pensamento de Gedders foi recentemente lembrado no Brasil pelo historiador e crítico do urbanismo Mike Davis, em entrevista concedida aos jornalistas Juliana Sayuri e Ivan Marsiglia (“Antes do dilúvio”, *Folha de São Paulo*, 17-06-2012, cad. Aliás, p. 13, por ocasião da Conferência Mundial Rio+20).

ponte, de tantos frutos que sobre ela caíam. Não era lavada, a não ser naturalmente pelas águas das chuvas, muitas vezes densas, *torós*, como costumamos dizer. A aventura completava-se com o desejado banho no rio de maré alta, quando o nível d'água quase esbarrava na rua-ponte e atingia as nossas pernas até o joelho. Era o desfecho que tornava as nossas tardes maravilhosas: o banho de rio até a vó ou o vô nos mandar chamar – pular da ponte e a ela retornar para repetir o salto, ou fazê-lo do alto dos galhos fortes da ameixeira quando queríamos uma adrenalina maior. Preservávamos neste universo particular uma forma de lazer dos nossos ancestrais indígenas.

Essas são as imagens mais vivas que tenho na memória de árvores frondosas e sombreiras e da simbiose dos elementos árvore e água, quase sempre indissociáveis na nossa vida ribeirinha de tempo livre, tempo de infâncias e juventudes, travessias e travessuras. Curiosamente, ambas (tamarineiro e ameixeira) são árvores que dão frutos comestíveis de sabores completamente diferentes, alimentam além de sombrearem, porque o sol forte sempre tivemos o ano inteiro, e buscávamos proteção na brisa da sombra antes mesmo da descoberta do buraco na camada de ozônio. Árvores como a mangueira, frondosa, elegante, frutífera, que marcou a história da conhecida arborização induzida de Belém na virada do século XIX para o século XX, pela escolha e decisão do intendente Antônio Lemos⁴.

É em Belém que eu vou cultivar o gosto de cuidar de plantas ornamentais no interior da casa; criei um jardim e dele cuidei por anos, regando-o como ensinou minha avó urbana; plantava algumas hortaliças e legumes no espaçoso quintal na casa de meus pais situada numa área periférica do bairro da Cidade Velha, atravessado pelo grande canal da Av. Tamandaré. Havia agora a experiência aromática do jasmim situado no pequeno jardim da casa de minha avó – já na parte central da Cidade Velha, do outro lado do canal –, que tinha amor pelas plantas e uma coleção de samambaias, cada uma mais exótica do que a outra em diferentes tamanhos de folhas, comprimentos e tons de verde, plantadas em chassis e penduradas no saguão aos fundos da pequena casa. Foi um grande espanto o contraste – em termos de dimensão e extensão do verde – entre o interior e a cidade. Mas foi na cidade que tive a experiência do aroma-jasmim. Coisa

⁴ O Intendente Antonio Lemos implementou um grandioso plano de arborização das principais avenidas e ruas dos bairros centrais com uma espécie exótica: a mangueira (*Mangifera indica*), originária da Índia. Com o crescimento das árvores formaram-se grandes túneis arbóreos que resistem até hoje e tornaram Belém conhecida como a *cidade das mangueiras*. É também chamada até hoje pelos poetas e paraenses de *mangueirosa*.

que não me vem da infância. Foi na cidade que tive a experiência do plantio, da escolha do que plantar, dos segredos no trato da terra de como fazer para que um pé de roseira grelasse depois de várias tentativas, das cores e variedades de plantas de uma mesma espécie, da arrumação delas num lugar da casa, de uma outra estética do vegetal; foi daí que me veio o aprendizado das flores e do jardim como embelezamento, graciosidade, moldura e ante-sala de uma casa, necessidade talvez de guardar pessoalmente, quem sabe, alguma coisa que fosse da exuberância daquele vasto mundo verde-água que vivi, reinventando um microcosmo da experiência infantil. Até hoje não há como não lembrar de minha avó urbana quando sinto o cheiro inebriante do jasmim miudinho que experimentava quando atravessava o canal para as reuniões familiares em sua casa, quando rolava a conversa em torno da vida de suas plantas ou dos pratos portugueses que preparava, seus temas prediletos. Por outro lado, alimento boas memórias de minha infância quando atravesso bosques urbanos e sinto a umidade do mato à sombra. Portanto, defendo aqui que preservar arvoredos e cultivá-los em bairros urbanos é garantir o direito à memória de quem teve infância no interior de regiões de florestas de várzea ou terra-firme. Em Belém, são milhares de pessoas, de adultos. São gerações.

Certamente é por causa desta “autobiografia infanto-juvenil”, já que nas férias escolares eu costumava voltar ao meu lugar de infância, que me incomoda profundamente a derrubada de árvores, o abandono das espécies mais antigas com seus canteiros convertidos em lixeiras, a prática muito comum em Belém de acimentar pés de árvores em calçadas, sufocando-as, o abate sistemático e a desertificação acelerada de muitos bairros [Fig. 1-6]; os maus tratos dos córregos que sofrem com a ausência de uma política decente de saneamento e de uma arquitetura de paisagem em suas margens. Belém é a cidade onde vivo mais de perto este drama diário de uma estranha relação de amor e ódio de instituições e de pessoas com plantas e árvores, rios e igarapés e até mesmo com os jardins públicos e institucionais. Tem moradores que efetivamente não gostam nem de árvores nem de folhas pelo chão, nem de mato nenhum por perto, porque têm fobia dos bichinhos que vivem no reino vegetal, por mais inofensivos que sejam para nós, como nos dizem as etnociências da vida botânica, que até mesmo as plantas têm suas estratégias de autodefesa para driblá-los. Medo de que lhes possam fazer mal e também, por projeção paranoica na cidade, medo de “meliantes” que supostamente se escondem por trás de árvores ou qualquer pé de planta mais volumosa, que imaginam encobrir um corpo na espreita – como aconteceu com um morador da

“25” que, para o meu espanto e raiva, tocou fogo num antigo e belo bambuzal, visto por ele como “esconderijo” de gente mal-intencionada. Por esta razão preferem canteiros, calçadas e ruas completamente nus de vegetais, transformados em verdadeiras lápides de cimento – “aqui jaz um pé de qualquer coisa”. Neste caso, não deveria haver, por parte dos governos e das instituições que atuam no campo do interesse público, campanhas e outras ações coletivas nas quais esse *medo* fosse trabalhado? Não se tem ações neste sentido para quem tem outros medos como o de dirigir, de voar, de altura, do escuro, do elevador? Se a preservação do que resta da mata e das árvores urbanas é importante por inúmeras razões já declaradas pelos especialistas, de médicos a estetas, e sentidas pelos próprios moradores, por que o governo e a sociedade negligenciam esta questão, por que não agem no sentido da prevenção à desertificação da cidade, neste e em outros pontos em que necessidades sociais globais e localizadas e condutas institucionais e individuais conflitam?

Assim, senti-me capturada⁵ pelo rumor das ruas que se formou em torno da derrubada de árvores no canteiro central de uma rua por onde caminho e que eu atravesso há quase vinte anos, a Avenida 25 de Setembro no bairro do Marco em Belém, que mudou oficialmente de nome há pouco, mas que nem por isso deixou de ser a “25”. A captura me fez sentir-me desafiada a pensar – afinal, o que se passou? Por que as ameaças de pôr abaixo um arvoredo que ali está há décadas e não faz mal a ninguém, se pensarmos que tantos males terríveis se fazem nesta cidade que estão a exigir a atenção, o esforço, o empenho sério dos governantes? E como se isso não bastasse, me veio em seguida a surpresa da mudança do nome da rua, um nome que ali estava há muito mais tempo do que eu, do que prefeitos, empresários, vereadores! Por que a troca de nome na sequência de todo aquele rumor, e o que tem a ver uma coisa com a outra?

Todo este *détour* tem o propósito de explicitar um dos três elementos teóricos da problemática apresentada no meu projeto de tese que abordava a questão da resistência à intervenção viária na Avenida 25 de Setembro. Naquele ocasião, tínhamos colocado nossas ideias nos seguintes termos: “...creio que neste projeto delineiam-se três tipos de cruzamentos temáticos: uma intervenção estatal (poder político-institucional) que encontra ações de resistência de moradores (relações sociais de dominação/resistência),

⁵ De acordo com o preceito de Ernesto Sabato (2006, p. 183): “el tema no se debe elegir: hay que dejar que el tema lo elija a uno .”

reações estas revestidas de valores e sensibilidades relativos a vivências com a natureza, cujas raízes podem remontar a um tempo outro que só a memória social e a história de vida das pessoas e do lugar onde elas habitaram e habitam podem trazer à superfície (história cultural)”. Em geral, os estudos sobre movimentos sociais no Brasil param no segundo ponto do cruzamento: a resistência, associada às reivindicações objetivas e estratégias para alcançá-las. Não avançam nas motivações dos sujeitos concernidos nos processos de resistência, motivações que podem torná-los receptivos e engajados numa luta coletiva, ou não. Daí a inclusão, necessária na problemática, deste terceiro elemento. Por entender que o sucesso do mais efêmero ou do mais estável movimento de resistência depende, não apenas de razões e ações objetivas e dos interesses declarados pelas lideranças, mas também, e de maneira decisiva talvez, da motivação interior de cada um dos sujeitos engajados no movimento, da sua convicção de que vale a pena lutar aquela luta e aderir a ela, ainda que silenciosamente. Como são muitos moradores numa rua, famílias de diferentes gerações e idades, comerciantes e caminhantes, variados serão os tipos e graus de sensibilidades à luta deflagrada por alguns. Além disso, cada tipo de luta, seja de uma rua, seja de uma área ou de um bairro inteiro, vai suscitar nas pessoas motivações e reações variando da adesão à indiferença. Como no caso da 25 de Setembro o que está em causa é a manutenção do traçado original da via e a preservação do seu canteiro arborizado, entendemos que é este universo social – constituído de memórias, imaginários, experiências e valores preservacionistas – que será acionado no campo da subjetividade de cada um e do coletivo de pessoas envolvidas emocionalmente ou por interesses mais pragmáticos. Feito este esclarecimento, volto ao texto do projeto, que fecha a argumentação da problemática da seguinte maneira: “creio que estamos lidando com um fenômeno social onde sensibilidades herdadas e adquiridas no que tange à relação dos homens com a natureza são arranhadas pelo poder constituído. E este arranhamento merece ser estudado, num contexto onde “meio ambiente” virou discurso e conceito disputado, objeto de poder político e de poder acadêmico; não um objeto qualquer mais um objeto relevante, privilegiado neste e em outros campos discursivos, como por exemplo, o da publicidade”. Vários relatos memorialísticos de moradores irão corroborar esta hipótese ao revelarem uma lembrança positiva da natureza em suas vidas, não numa vila do interior distante de Belém como no meu caso, mas numa vida vivida de aventuras e prazeres no próprio bairro, na casa e na rua. Daí também terem sido capturados pelos rumores da minha pesquisa.

*

Nós intelectuais, pessoas que têm no pensamento reflexivo e na imaginação criadora sua ferramenta principal de trabalho, quando perdemos uma batalha, temos o privilégio de poder converter a experiência da derrota em matéria-prima de trabalho, em *corpus* de análise e interpretação, em reflexão dirigida e sistemática, investigações e obras. Aprendemos a operar deslocamentos e distanciamentos entre o vivido/experimentado e o pensado/refletido. Aprendemos a objetivar subjetividades, a trabalhá-las analiticamente. Mas esta possibilidade que o trabalho intelectual nos proporciona coloca-nos inevitavelmente diante de uma interrogação inquietante em relação ao *outro*: aqueles com quem temporariamente compartilhamos utopias, anseios e lutas coletivas, diretamente engajados ou a distância, aqueles que vivem de outros ofícios, de outros trabalhos, imersos, muitas vezes, num tempo consumido em experiências cotidianas de franca alienação, como eles convivem com estas derrotas, aonde vai se alojar a frustração da perda experimentada num campo de batalha real ou imaginária⁶? Quando decidimos investigar derrotas compartilhadas no mesmo *front* por atores diferentes de nós quanto à natureza das suas formas de trabalho e ocupação, suas rotinas, suas visões sociais de mundo, suas histórias de vida, até que ponto não estamos de alguma forma procurando construir estratégias que nos acenem com a possibilidade de retomar mais adiante aquele fio da meada que ali se perdeu? Até que ponto testemunhar e conviver com as perdas sociais do *outro* nos instiga a mobilizar forças e reunir ferramentas que tornem nossas ações no mundo potencialmente mais eficazes, no sentido profundo daquilo que é definido pela filosofia radical de Agnes Heller e tantos outros filósofos como a conquista da emancipação humana? Ou da sua autonomia e soberania no sentido que nos ensinam Bataille e La Boétie, quando movidos pelo espírito de resistência a situações opressivas ou coletivamente incomodas e desagradáveis? Mas se assim for, estaremos preparados para assumir com o *outro* as responsabilidades que o compartilhamento de esperanças carrega em si mesmo? A

⁶ Não que o trabalho intelectual assalariado, sobretudo o acadêmico, seja isento de processos e cotidianos alienantes que fazem o próprio pensamento e a crítica cessar, mas ele tem mais possibilidades de não sê-lo (de opor resistências aos assédios e tentações), dentre os muitos outros tipos de trabalho assalariado na modernidade, sobretudo dos que mais se distanciam na tradicional divisão e hierarquia social que separa trabalho manual e intelectual, subordinados e administração científica do trabalho.

condição intelectual ou artística nos aproxima ou nos afasta do homem comum no enfrentamento dos áspersos problemas cotidianos vividos numa mesma cidade, num mesmo bairro ou mesma rua?

Estas indagações me ocorreram na sequência das conversas que fui tecendo com antigos moradores da Avenida 25 de Setembro, próxima da rua em que moro, vencidos que foram, ainda que parcialmente (já que o arvoredo foi preservado), numa batalha de sucessivos episódios contra a *retificação da rua*, levada a efeito pela ação da Prefeitura Municipal de Belém em fevereiro de 2009 [Fig. 7], que ameaçava colocar abaixo o arvoredo que compõe o seu largo canteiro. Este fato deu-se após quase dez anos de periódicas manifestações contrárias às ameaças sucessivas de intervenção de diferentes gestores municipais [Fig. 28], que visavam retificar a rua mudando o seu traçado serpenteado, com o propósito de alargar a pista de rolamento e assegurar maior fluxo de veículos com vistas a “desafogar o trânsito caótico de nosso município” e “melhor atender os anseios difusos da coletividade”, segundo as palavras do juiz de direito que assinou a liminar determinando a retificação como um ato consumado. O curioso, no discurso jurídico que constrói a peça decisiva da intervenção, é a tática de desqualificação tanto de pessoas como do próprio lugar, pois além da suposta *subutilização da rua* (“a municipalidade não pode se manter inerte a respeito da subutilização de uma via pública urbana que atualmente serve muito mais a interesses particulares dos moradores e comerciantes da área”), o juiz também alega que “ao persistir a situação da *subutilização* da Av. 25 de Setembro, os problemas urbanos, dentre os quais a comercialização de entorpecentes e a prostituição que acontecem naquele espaço, só tendem a se agravar, consubstanciando o perigo da demora” (grifo nosso).

A questão que se coloca, numa primeira leitura desta sentença, é a seguinte: o que leva um juiz, funcionário público do Estado, a construir este tipo de discurso? A colocar o *outro* (os jovens, os comerciantes, os moradores) na condição de inimigo perigoso a ser combatido com as armas do preconceito, condenando-os a priori pelo estigma? Não deveriam ser outras as observações postas pelo juiz de direito, as indagações e cobranças dirigidas, não aos moradores mas aos gestores municipais, se a bem da verdade ele estivesse de fato preocupado com a garantia dos “direitos difusos e

coletivos consagrados constitucionalmente”⁷ que não fosse exclusivamente o direito de motoristas e o interesse da Prefeitura em atendê-los? Por que o discurso que dá corpo à liminar abstrai a situação de completo abandono da rua por parte do poder público municipal? Abandono dos equipamentos urbanos destinados ao lazer de jovens, a falta do serviço de limpeza pública e de iluminação do canteiro arborizado, o abandono de suas calçadas laterais destruídas por anos a fio, não permitindo que por elas se caminhe, bueiros invariavelmente quebrados por falta de manutenção, a falta do serviço de poda e limpeza regular das árvores extraindo-lhes os parasitas, a falta de fiscalização pública – o que permite o acúmulo sistemático de entulho da construção civil no canteiro, na frente e nas esquinas de instituições e prédios escolares [Fig. 18], bem como a falta de rampas de acesso e mobilidade para cadeirantes? Tudo isso foi abstraído para que apenas a retificação da pista de rolamento de veículos fosse ressaltada, sob a hipotética promessa de construção de uma “nova” via.

É este episódio, o da *retificação da Avenida 25 Setembro* promovida pelo poder executivo através de determinação do poder judiciário face às sucessivas manifestações de resistência de moradores à intervenção municipal, que analisamos na primeira parte deste capítulo. É o que este episódio nos diz acerca das tramas que tecem o significado político de jogos de interesses privados e político-partidários que se traduzem em tomadas de decisão por parte do poder público-estatal, alterando de modo arbitrário lugares e funções urbanas já estabelecidas e consolidadas de vias públicas, à revelia daqueles que construíram socialmente aquele lugar e lhe deram uma feição, “uma cara”, uma personalidade, e explorando as brechas de fissuras abertas nas relações de vizinhança, mentalidades enrijecidas pelo individualismo e os tais valores de mercado, o mercado de imóveis. As intervenções que resultam destas decisões são temidas sobretudo pelos moradores mais antigos residentes em casas, pelas suas consequências intuídas a partir de mudanças pretéritas: elas afetam diretamente as pessoas, sobretudo no tempo que elas têm de descanso, de não-trabalho, de desocupação, tornando suas vidas mais difíceis do que já são no cotidiano, mais inseguras, mais inquietas e mais nervosas como nos dizia Simmel em suas conhecidas reflexões sobre a vida mental nas grandes cidades⁸.

⁷ Todas as expressões aspeadas desta página e da anterior são citações transcritas da liminar judicial assinada pelo juiz José Torquato Araújo de Alencar em 17 de outubro de 2008.

⁸ Cf. George Simmel, *A metrópole e a vida mental*, in: VELHO (1967), e Leopoldo Waisbort, *As aventuras de George Simmel* (2000).

Vejamos o depoimento de uma moradora de 76 anos, dona Lourdes Vogado, que nos recebeu gentilmente no pátio de sua casa, espaçoso e ventilado, depois de termos nos apresentado e tecido comentários mais gerais sobre a polêmica retificação da rua que foi parar nos noticiários de televisão e jornais:

P- “Como estão as coisas por aqui?

R- Veja só, uma mulher descascou todinha a ameixeira, ela rapô a casca, morreu o pé de ingazeiro e biribá. Essa castanheira tem que sair daí, ela tá pra virar para o lado da minha casa. As coisas estão assim, como a senhora vê. No tempo que não tinha esse asfalto era melhor. Antigamente eram os assassinos que capinavam a rua, era limpo. A gente vivia livre, agora a gente vive preso aqui, principalmente agora; eu nasci e me criei aqui. Aqui a gente plantava até macaxeira no meio da rua; era limpinho, a gente brincava de bola, aí vieram esses canteiros, melhorou um pouquinho, agora piorou mais, porque é carro toda hora, um barulho que ninguém sossega mais, é poeira, poeira. De noite era um silêncio, agora é “pega” de carro, é tudo. E deu mais assalto agora. Só aqui bem umas cinco vezes. Já teve vários acidentes na esquina. O sinal está errado, botaram o sinal lá no meio e quem passa aqui não vê. O retorno está errado, o próprio carro da Prefeitura já quebrou. A maioria das árvores frutíferas foram os meus sobrinhos que plantaram. Carambola, taperebá, mangueira, abacate, jambo, goiaba. Esses aí plantaram, esses que vão passando, ajudaram a plantar. A Prefeitura plantou só oitizeiro e castanhola. A Prefeitura mesmo, não plantou coisa que prestasse. Eu nasci e me criei aqui, meus irmãos vieram de Igarapé-Açu. A minha mãe foi a primeira moradora deste pedaço aqui. Só tinha uma casinha ali que ela morou, de lá ela passou para cá. Naquele tempo não tinha escritura nem nada, aí ela foi dando os pedaços de terreno.

P – E quando começou a passar os carros?

R- Ah, eu não lembro. Só lembro que caminhão só era até seis horas, depois não passava mais, era proibido. Caminhão era preso, inclusive nos fomos presos ali praquelas bandas, de caminhão. Quando asfaltaram aí já começou. Agora, falta limpeza nessa rua, grama no canteiro e podar as árvores que estão todas cheias de erva de passarinho.

P- O que mais lhe incomoda com a movimentação maior de carros?

R - Prejudica muito, nem estudar as meninas podem estudar aqui no pátio. A minha irmã que sofre de alergia está piorando, a outra minha sobrinha também, por causa da poeira. A gente varre o pátio e toda hora tá sujo; piorou, piorou tudo, mas o Duciomar disse que ia fazer isso e fez mesmo, mas ele vai pagar no inferno! Ele devia era dar um jeito na saúde, isso sim.”

A rua tem uma história de outras intervenções, típicas nos processos de urbanização continuada, como o asfaltamento de vias e caminhos de chão batido e piçarra, guardadas na memória social dos moradores mais antigos; de experiências familiares no plantio das árvores no canteiro central, de cuidados para que as mesmas

vingassem e florescessem, de boas lembranças do sossego proporcionado pelo silêncio – sempre muito valorizado pelos residentes de casas térreas ou baixas, certamente porque ficar ao rés-do-chão torna a casa muito mais sensível à rua com seus acontecimentos turbulentos – mas também de algum desassossego já trazido pela intervenção do primeiro asfaltamento com a consequente circulação dos veículos, ainda que com uma rigorosa restrição no horário de circulação noturna (algo que não existe mais).

Os efeitos mais ruidosos da última intervenção, como bem arrolados no depoimento acima, acabaram trazendo à lembrança outros fatos mais antigos que também provocaram estranhamento à época, na medida em que levaram ao desaparecimento dos vestígios mais fortes de um bairro outrora rural, vivido e compartilhado socialmente pelas redes de parentesco e vizinhança – ainda distante do burburinho dos centros desenvolvidos da cidade, com suas ruas de chão batido e as plantações para consumo doméstico em pleno passeio público; uma área do bairro mais fechada em si mesma e mais familiar para os seus moradores, sem os atravessamentos que o transformariam num lugar de passagem obrigatória, de travessia para os estranhos, de fluxo de veículos, a partir do momento em que terrenos começaram a ser privatizados e loteados na paisagem de mata fronteira, fazendo emergir novos bairros na direção norte da entrada rodoviária na cidade, constituintes da segunda légua patrimonial. O depoimento também chama atenção para os efeitos dessas intervenções sobre a saúde de certas pessoas e o sobretrabalho feminino exigido na limpeza da casa, ambos provocados pela intensificação da poluição, e o incômodo para quem, em busca de uma brisa, utiliza o pátio da casa como local de estudos.

Esta intervenção, se bem sucedida para o Estado e para os comerciantes, seja pelo fato de que veio ao encontro da vontade de motoristas, transeuntes ou moradores da via (que não escondiam nas enquetes de mídia seu descontentamento com a redução de velocidade que a sinuosidade impunha), seja porque, passados quatro anos, há uma vida noturna mais intensa na rua (com novos bares e restaurantes abertos e maior frequência de pessoas), deixou claro que, em Belém, impõe-se uma *concepção única de rua* como via de tráfego rápido de veículos, sendo que todos os demais usos comuns e restrições de circulação motora estão descartados, logo, descartadas outras concepções.

Este modelo genérico, reducionista e empobrecedor de rua (um traçado em linha reta para dar vazão ao fluxo rápido e contínuo de carros), que prevaleceu na

intervenção, representa um retrocesso em relação à concepção anterior da Av. 25 de Setembro (caracterizada pelo traçado sinuoso), de acordo com uma visão mais sofisticada da função social e do uso social da rua. O desenho sinuoso da via, que incorpora a ideia de redução de velocidade, data do final dos anos 1970 e tinha como referência o conceito de superquadra e de unidades de vizinhança⁹, algo que ficou registrado na memória social dos moradores mais antigos como *rua de lazer*¹⁰. Aos nove quarteirões da via intercalaram-se rotatórias arborizadas com bambuzais, além da construção de calçamento nas laterais do canteiro e de três quadras de esporte destinadas à prática de futebol e basquete, também intercaladas. Dois dos quarteirões livres receberam outros usos pelos moradores; alguns, com quadras improvisadas de jogo de vôlei com piso de areia que eles próprios colocam até hoje; outros, como áreas de proteção da vegetação (com obstáculos de madeira nas laterais para impedir a subida de carros), incluindo a limpeza regular, o plantio de árvores e o cultivo de plantas domesticadas [Fig. 19-20]. Por essa razão, temos canteiros mais ou menos arborizados,

⁹ Segundo o depoimento escrito da arquiteta e pesquisadora Jussara Derenji, “no ano de 1977 a Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belém-CODEM atuava no planejamento da cidade e da região metropolitana produzindo planos de urbanização e desenvolvimento que, em sua maioria, não chegaram a ser aprovados pelo poder público. Dentre as poucas e esparsas medidas que foram implementadas está a concepção diferenciada da Avenida 25 de Setembro. No período, fim dos anos 70, esta via tinha a conformação de duas pistas com canteiro central. Já naquela fase definia-se uma vocação de comércio para a Avenida Duque de Caxias e de tráfego rápido e pesado para a Avenida Almirante Barroso. A atual Avenida João Paulo II (antes Primeiro de Dezembro) fora aberta mas não possuía tratamento paisagístico, que data de 1995, nem continuidade após a Bandeira Branca, o que a mantinha como tráfego leve. Os arquitetos e técnicos da CODEM propuseram então uma hierarquia de vias para o bairro. Para evitar o tráfego pesado, que usaria a Almirante Barroso e, em menor escala, a Duque de Caxias, usou-se a concepção de SUPERQUADRA. As vias Lomas Valentinas, Angustura e Barão do Triunfo em conjuntos de seis quadras, teriam bloqueios de tráfego, seja pela descontinuidade, seja por rotatórias na Avenida 25 de Setembro, que foi proposta como via redutora de velocidade através de traçado sinuoso. Além da redução de velocidade e do volume de tráfego, foi pensado, agora em projeto do arquiteto Jorge Derenji, e alunos do curso de Arquitetura da UFPA, configurar os conjuntos de seis quadras como unidades de vizinhança. Ou seja, além do traçado sinuoso e tratamento paisagístico dos canteiros, a unidade seria complementada com o uso dos miolos de quadras por equipamentos comunitários.” Observa-se que tais concepções (superquadra, unidade de vizinhança), desenvolvidas por Lúcio Costa em Brasília, foram abraçadas pela geração de arquitetos e urbanistas à qual pertence o casal de arquitetos gaúchos Jussara e Jorge Derenji. Cf. Lúcio Costa (1993).

¹⁰ Para uma discussão da temática do lazer em Belém, cf. Maria Helena El Robrini et al. (2002). Neste artigo, as autoras, que fizeram pesquisa na Av. 25 de Setembro no ano de 1995, tomam como referência a noção de *rua de lazer* e ressaltam a singularidade da avenida em relação às demais ruas do bairro e de Belém; mostram que desde aquela época (ou seja, há vinte anos), as quadras polivalentes já estavam abandonadas, porque o projeto nunca chegou a ser concluído pelos técnicos da Prefeitura de Belém, mas que mesmo assim, crianças e jovens praticavam, além dos jogos já mencionados, uma série de brincadeiras tradicionais como macaca (ou amarelinha), bandeirinha, garrafão, pira-pira, para-se-esconde, pira-mãe, pira-cola, pirueta (carambola) e os jogos de dominó e baralho. Observam ainda a prática de *skate*, patins e passeios de bicicleta. Há inclusive o registro de ação policial repressiva contra o jogo de futebol, com a retirada de traves e apreensão de bolas envolvendo jovens não residentes na rua. Também fazem referência à primeira tentativa de retificação da rua e a reação contrária dos moradores, e apontam para a necessidade de preservação da mesma como área alternativa de lazer, não apenas para os moradores mas também para as classes populares do seu entorno.

não havendo regularidade em termos de densidade e distribuição das árvores e de outras plantas, uma vez que isto depende do maior ou menor apego dos moradores de cada quadra com as árvores e as plantas em geral. No quarteirão onde ainda funciona uma quadra de vôlei, os frequentadores plantaram coqueiros, talvez porque o coqueiro seja uma planta associada à areia e ao jogo de praia! [Fig. 15] As demais quadras permanecem abandonadas e uma delas foi transformada pela Prefeitura em uma praça com brinquedos infantis, logo depois que denunciemos na imprensa alternativa a formação de um enorme lixão a céu aberto num dos lados da quadra onde a mureta de proteção fora derrubada, colocando em risco a saúde de todos que por ali moram e circulam, já que a quadra era situada numa esquina ao lado de grande supermercado e padaria, um edifício e muitas casas por perto¹¹ [Fig. 8-11].

A configuração sócioespacial da rua nos parece muito interessante, uma vez que ela tem início na *Feira da 25*, uma feira coberta, recém-reformada, de hortifrutigranjeiros, peixes, mariscos, frutas e plantas nativas, e finda na direção dos fundos do Bosque Municipal Rodrigues Alves – ou “Jardim Botânico da Amazônia” –, formando ao longo de sua extensão uma espécie de *nicho sócioambiental* assombreado e prazeroso de se caminhar, como foram outrora as vias centrais da cidade, arborizadas com mangueiras, que deixavam poetas e escritores brasileiros apaixonados, como Mario de Andrade e Manuel Bandeira ao conhecerem a Belém dos anos 20 do século passado (no poema *Bembelém*, Bandeira utiliza a interessante expressão *cidade pomar*)¹². O que queremos dizer é que a rua, graças ao seu vasto canteiro central arborizado¹³, tem um frescor no sentido não apenas térmico proporcionado pelo sombreamento, produzindo um microclima que contrasta de forma radical com o calor das ruas transversais,

¹¹ Em dezembro de 2010, enviamos uma longa carta ao *Jornal Pessoal*, um periódico quinzenal editado e escrito pelo sociólogo e jornalista Lúcio Flavio Pinto, denunciando a situação de total abandono em que se encontrava a rua e criticando a decisão da Prefeitura em acabar com a sinuosidade que operava como redutor de velocidade. A carta foi publicada e alguns meses depois a Prefeitura iniciou a obra de construção de uma praçinha no lugar do que restava da quadra. A praça Elinaldo Sena Teixeira Ferreira, depois de inaugurada (em 2011), ficou sem manutenção – brinquedos quebrados, pintura apagada, piso de areia desgastado –, e só recentemente passou por uma “revitalização”. É a sina em Belém. Nem governo e nem iniciativa privada se empenham em manter preservados os logradouros públicos. Os usuários parecem também que não reagem e se reagem não são ouvidos.

¹² São graciosas e bem-humoradas as poesias e crônicas escritas tanto por Manuel Bandeira como por Mário de Andrade sobre os seus encantos e paixões pela Belém e seus arrabaldes do final dos anos 1920, tudo compilado magistralmente pelo escritor Haroldo Maranhão na sua antologia *Pará, Capital: Belém Memórias & Pessoas & Coisas & Loisas da Cidade* (2000).

¹³ Legalmente conceituado como *parque linear*. O Manual de Orientação Técnica da Arborização Urbana de Belém (2013, p. 31), explica que “são considerados *parques lineares* as áreas centrais ou laterais de avenidas, com largura superior a 6 metros, cuja localização permita sua utilização como área de lazer passivo ou ativo”.

desmatadas ou de arborização rarefeita, mas um frescor também estético e paisagístico, funcionando como um grande guarda-chuva ou para-sol de copas que nos protege com generosidade do sol inclemente dos trópicos, uma composição de cores entre o adensamento verde e marcante no canteiro e o colorido das casas nas laterais. Essa composição ameniza de forma significativa a frieza, a dureza e a monotonia do asfalto, sempre igual em todas as cidades e nas vias padronizadas de Belém. Todos esses elementos, volumes e cores compõem uma *estética arborescente*¹⁴ que luta e resiste contra uma *estética do abandono* – uma qualidade climática e paisagística cada vez mais ilhada, eliminada das áreas livres e públicas dos bairros mais antigos, para ressurgir confinada nos novos projetos privatizados de lazer – condomínios verticais de classe média, nesses mesmos bairros, ou condomínios horizontais murados dos subúrbios de luxo, fenômeno em curso em Belém e região metropolitana¹⁵.

Neste sentido, configura-se a 25 como uma “rua-bosque”, expressão que usei no projeto de tese, ou mais precisamente – na concepção de Burle Marx – como um “jardim público”, concebido para que crescesse de forma espontânea (com a diferença de que aqui o “arquiteto da paisagem” é um sujeito coletivo: os moradores amantes das árvores), sempre sob a ameaça de sucumbir numa cidade enredada e consumida por um urbanismo feroz, asséptico, retificante, padronizador e empobrecedor da diversidade da paisagem e dos lugares de uso comum, que se expande em Belém, ora de forma mais lenta e pontual, ora de forma mais acelerada e disseminada em diferentes focos simultâneos de intervenção, como no presente¹⁶.

¹⁴ Pensei na expressão inspirada pelo trabalho do fotógrafo franco-brasileiro Patrick Pardini, que fez um belíssimo e instigante ensaio sobre a paisagem arbórea de Belém e do interior do Pará, paisagens por ele observadas durante vários anos em viagens proporcionadas por bolsas de criação artística e por ele vividas em Belém, cidade que escolheu para viver há mais de trinta anos. Cf. *Arborescência – Paisagem amazônica 1.1* (2001). O ensaio enfoca “a fisionomia do vegetal” no ambiente urbano e Belém como “paisagem amazônica” graças à presença da vegetação.

¹⁵ Os cadernos de “Negócios” e “Mercado” dos jornais locais, publicados aos domingos, estão cheios de anúncios de lançamentos e inaugurações deste tipo de empreendimento (desde filiais de marcas como *Alphaville*, usando-se a “tradição” paulistana como valor de “excelência”, até os de *pedigree* nativo), que se expandem para grandes áreas ribeirinhas ricas em vegetação ainda preservada de municípios pobres da Região Metropolitana de Belém, como Marituba, onde a legislação urbanística, quando existe, é solenemente ignorada.

¹⁶ Rosana Vaccarino (2002), no seu esclarecedor artigo sobre o legado ameaçado de Roberto Burle Marx no Brasil, analisa a filosofia que pautava seu delicado processo criativo e os sete princípios básicos que orientavam seus projetos, incorporando ao mesmo tempo preocupações pedagógicas, ecológicas e sociológicas. Na sua criação paisagística, ele incluía de forma dinâmica e coletiva tanto a valorização das espécies nativas e especialmente daquelas em processo de extinção (com a criação de viveiros para reproduzi-las), quanto a formação de bons jardineiros que assegurassem a perenidade do sítio. No caso do Aterro do Flamengo, depois da inauguração e graças à manutenção do viveiro de mudas, o parque por quinze anos continuou recebendo novas plantas, e os jardineiros aprendendo e realizando o seu ofício.

O retrocesso que representa este tipo de intervenção também reside no fato de que, hoje, prefeituras e alcaides que operam com conceitos mais avançados ou são mais sensíveis à resistência social de moradores de visão preservacionista, tanto no Brasil como em outros países da América Latina¹⁷, têm procurado inventar maneiras de reocupar socialmente as ruas pelos pedestres que dela foram sistematicamente afastados, introduzindo e experimentando alternativas de mobilidade urbana menos agressivas social, estética e ecologicamente. Sabem que, para tal, é preciso repelir a construção de grandes viadutos, o uso intensivo do automóvel, motocicletas e combustíveis poluentes, e a circulação de veículos transportadores de mercadorias, como estratégia de contrapor-se aos altos índices de poluição, à agressão visual e social, aos assaltos em vias públicas cada vez mais soturnas e desertas de gente, e aos acidentes de trânsito que afetam de forma trágica a vida das pessoas e pela enorme incidência sobrecarregam os serviços públicos de saúde e previdência social, onerando sobremaneira os cofres públicos. Projetos simples como redutores de velocidade e iluminação noturna das ruas, construção de praças menores com novos designs acompanhadas de pinturas murais e grafites, recuperação e padronização de calçadas e calçadões com pisos táteis e rampas seguras para mobilidades especiais, abertura de ciclovias, transformação de terrenos baldios em bosques, praças e moradias de interesse social, arborização intensiva e ajardinamento de passeios públicos em cidades tropicais sujeitas à insolação, são ideias, projetos e ações que estão na ordem do dia. Mais recentemente, vem sendo construído no Brasil um novo entendimento do necessário envolvimento de moradores e frequentadores de um determinado lugar nas decisões

Para Burle Marx, o papel do *designer* não se limita a criar e executar projetos, mas se completa necessariamente como ativista em defesa da natureza. Por isso ele fez várias denúncias em jornais, contra empresas madeireiras e indústrias poluidoras, contra a caça e a pesca predatórias. Para ele, havia uma relação íntima e direta entre essas duas escalas de intervenção: o jardim e o ambiente maior (a natureza); logo, trabalhar numa escala sem se preocupar com a outra, para ele, não fazia sentido. Segundo a autora, algo bem diferente do que se observa hoje, quando se mantém apartados, de um lado, projetos de parques e jardins, e de outro, projetos urbanos e planejamento regional, tendência essa que ameaça o legado burle-marxiano.

¹⁷ Lembro-me aqui de uma conferência feita por Enrique Penhalosa, em Buenos Aires, sobre o enfrentamento da problemática da mobilidade urbana na América Latina, em que ele discorria sobre as reformas no sistema de transporte público feitas na sua gestão à frente da prefeitura de Bogotá, na qual ele adota o conceito de redutores de velocidade para estimular a presença das pessoas nas ruas, em áreas de convívio comum e vias públicas destinadas também ao lazer. Na sua concepção, a ocupação das ruas reduz a incidência de atos violentos, logo deve-se estimular as práticas pietais e oferecer equipamentos urbanos. No debate, experiências de outras cidades latino-americanas e europeias foram citadas. Um pensamento de filiação “jacobsoniana” poderíamos dizer, já que Jane Jacobs ficou conhecida na América sobretudo entre movimentos locais de bairros de classe média de grandes cidades, por defender de forma intransigente a rua como espaço de convivência, contra os automóveis.

sobre reformas e manutenção de equipamentos públicos em áreas livres, como quadras, praças, parques, ruas de lazer, ou seja, em micro territórios das cidades; trata-se de instituições que não necessariamente a associação de bairro ou o centro comunitário, mas de unidades menores, de atuação mais localizada, que acompanham mais de perto a dinâmica de um lugar de vivência comum e podem interagir de forma articulada com seus moradores e frequentadores.

Logo, pôr abaixo um projeto de *rua de lazer* tal como foi assimilado por uma determinada comunidade de moradores de um bairro, cuja arborização vem de longa data, vai totalmente de encontro a uma nova filosofia de vida em comum, de responsabilidades compartilhadas na preservação e no uso social dos espaços livres e públicos das cidades e estratégias de resistência a ações intervencionistas e padronizações homogeneizadoras, retilíneas e automobilísticas de vias públicas; significa, portanto, andar na contramão da história ou a contrapelo das experiências que deram certo no passado da própria cidade de Belém e foram abandonadas. Este paradoxo urbano fica latente na fala de um dos jovens da *baixada*¹⁸ da Travessa Estrella, que frequentava com seus amigos a quadra de esporte localizada na esquina da “25” com esta Travessa [Fig. 12-13]. Foi na própria quadra que nós o entrevistamos, no ano de 2009:

P- “O que vocês estão achando desta retificação da rua, desta abertura com mais carros circulando?

R- Desde quando abriram a rua, ficou pior aqui; eles abriram e não colocaram uma tela para proteger a bola; deveria ter um mutirão de jovem aqui para mudar isso; quando tinha o campo na Duque (Av. Duque de Caxias, paralela à “25”) a gente jogava lá, mas eles tiraram o campo, agora é só grama e a gente não pode pisar senão vai em cana; já tem uma criminalidade ruim aqui e já tiram o esporte que ocupa a mente, aí fica pior a criminalidade; lá na *baixada* não tem nada de lazer, é só boca de fumo. Tiraram todos os nossos campos, na Marquês as quadras estão todas abandonadas, tiraram o skate. O governo também tá avacalhando muito e muito mesmo!

P- Na sua opinião, como deveria ser esta quadra?

R- Deveria ser uma quadra fechada, com tipo um síndico para tomar conta das bolas e da chave pra abrir e fechar; deveria ter os horários com os espaços programados pra gente jogar bola. O único lugar que tem para jogar uma bola é aqui.

¹⁸ As áreas urbanas situadas ao nível do mar ou abaixo dele que margeiam os 68 canais que se ramificam pelas terras baixas de bairros novos e antigos de Belém, ligados no sudeste à bacia do rio Tucunduba e no noroeste à bacia do rio Una, são terrenos densamente habitados ainda que sujeitos a alagamentos constantes no período chuvoso, que vai de dezembro a maio.

P- Você não acha que isso pode criar problema com os motoristas de carros, já que agora eles estão mais velozes?

R- Não, não, sendo fechado por cima e pelo lado, não teria problema nenhum com os carros; tudo gradeado como é na Cidade Nova; lá é tudo fechado.

P- E quem seria o síndico?

R- Não sei, alguém próximo, um morador mais próximo, ficaria responsável.

P- Vocês sentem muita falta dos campos e das quadras?

R- Sente muito, nossa!

P- E praça, vocês sentem falta?

R- Uma praça também faz muita falta, não temos praça. A gente tem que sair daqui e ir lá pro Centro que não é todo mundo que tem dinheiro e condição de ir.

P- E as árvores? Aqui tem muitas árvores nos canteiros. Vai tirar as árvores, como seria esta praça?

R- Não, faz tudo misturado, a praça com as árvores, colocava uns bancos, porque tem praça que tem árvore, não pode ter árvore com praça?”

Nos últimos anos, as intervenções viárias nas avenidas e ruas do bairro do Marco têm seguido uma regra única: alargar as pistas de rolamento, com a consequente redução dos amplos canteiros centrais (que abrigavam campinhos de pelada no final da tarde e nos fins de semana, brincadeiras de pipa com maior frequência nas férias escolares, reunião de parentes e amigos para alguma confraternização ou, eventualmente, festas populares como as festas juninas), além da eliminação de equipamentos públicos de lazer juvenil, a exemplo da pista de skate retirada da Avenida Duque de Caxias durante a reforma de 2007. No que tange à perda de espaço, as crianças e os jovens, mas sobretudo estes, são os mais atingidos com as reformas viárias. Eles reclamam da perda dos espaços de convivência, subvertem as advertências do tipo “não pise na grama” e arriscam-se disputando a bola com o trânsito intenso de carros, como é o caso de um grupo de amigos que ainda mantém o hábito de jogar em uma área do canteiro da Avenida Duque de Caxias [Fig. 14] e com quem tivemos uma rápida conversa num final de tarde:

P- “Vocês sempre jogam aqui? Há quanto tempo?

R1- Mais de um ano.

P- A rua mudou muito com a redução do canteiro central...

R2- Foi ruim porque aqui era um espaço de lazer; depois eles olharam mais para o lado dos motoristas do que o lado dos próprios moradores. A Duque evoluiu mas ainda mora gente, os moradores antigos. Virou uma área botânica mas não é uma área de lazer, de sentar, curtir. Agora não é mais a mesma coisa.

P- Vocês moram aqui há muito tempo?

R1- A gente mora desde de criança.

P- Aqui mesmo na Duque?

R1- Não, ali, na Vila Gama Malcher.

P- Eu observei que tem duas quadras de esporte na “25 “ que estão abandonadas. Não dá mais para jogar lá? E se a Prefeitura recuperasse as quadras?

R2- A gente ia para lá. É que lá quando a gente joga pode cair, se ferir no piso que tá quebrado. Ainda vai ter o pessoal que pode questionar, porque futebol faz barulho, a gente sempre grita (risos). Aqui, como tem muito barulho dos carros abafa um pouco. Pra gente se deslocar para lá, ainda há o problema deles reclamarem, porque a gente vai pra lá fazer algazarra.

P- Mas vocês já foram rechaçados lá?

R2- Não, mas eu já espero isso.

P- E na quadra da Chaco, lá o piso é de areia, não dá pra jogar futebol?

R1- Eles disseram que é só para jogar vôlei, que não podia jogar futebol. Eles só jogam apostando, só pode jogar lá se tiver dinheiro. Se eu não tenho, como vou jogar lá?

P- Mas ali é uma área pública, não se pode restringir o uso a um grupo só, muito menos a pagamento do uso.

R1- Aqui na Humaitá tinha uma quadra mas tá abandonada. Foram deixando de lado e fizeram uma praça...

(Obs: é final de tarde e o barulho do trânsito é intenso, entremeado por inesperadas buzinas, de modo que a frase ficou incompleta, ininteligível)

P- Qual a sugestão de vocês para melhorar o lazer no bairro?

R2- Se tivesse um campinho público, de areia, ia ser uma boa. Se ajeitassem as quadras da 25 também.

P- Que tipo de quadra poderia ser?

R 2. Poliesportiva.

P- E se fosse feito um espaço novo?

R1. Não precisa nem fazer um novo. Só mesmo modernizar e cuidar. Tem que cuidar, ficar cuidando, porque senão os maconheiros chegam”.

Interessante observar como pensam os jovens: pensamento articulado, atento ao mundo nas suas durezas, vilanias político-partidárias, possibilidades de cada qual num mercado de trabalho estrito e limitado pelas próprias limitações da condição de classe. Comparando-se os dois depoimentos colhidos com cinco anos de diferença (2009 e 2014, respectivamente), observa-se como os jovens reagem criticamente ao abandono dos equipamentos públicos de lazer por parte do Estado, e também a conduta negativa, citada no segundo depoimento, que é a imposição de regras privatistas para o uso de um dos espaços da “25” por um grupo de jogadores. Contudo, há aí uma ambiguidade que denota uma fragilidade no entendimento da capacidade de ação juvenil como ator social. Ao mesmo tempo em que eles têm clareza do problema que enfrentam e também do que querem, chegando a detalhar suas propostas, falta-lhes a ideia de ação política, de como reagir, de como atuar no sentido de virar o jogo que os desagrada na perspectiva de alcançar o que desejam. Pelo menos desde a inauguração da “Nova Duque”, os jovens moradores da avenida, vilas e ruas transversais, vêm sentindo essas perdas. Perdas que não foram capazes de provocar uma reação coletiva no sentido da mudança em favor deles mesmos e da comunidade. Quando falei, na conversa com os jovens da Avenida Duque de Caxias, de uma ação de tipo abaixo-assinado nas redes sociais – que é um dos instrumentos mais conhecidos e usados por moradores de bairro para apresentar suas reivindicações junto às prefeituras –, eles disseram que assinariam, mas não esboçaram nenhum sinal no sentido de sugerir que tomariam esta iniciativa! Esse parece ser um universo de ações que eles ainda não abraçaram para si ou não nos termos que lhes foi apresentado por nós nesta conversa¹⁹.

Os jovens também têm muito claro que há moradores de casas que não são simpáticos ao jogo de bola na rua; talvez por isso mesmo, parecem preferir um “campinho”, um lugar mais reservado, a exemplo das chamadas *arenas* que são espaços

¹⁹ O desinteresse dos jovens pela ação política é um problema frequentemente diagnosticado em pesquisas, mas pouco debatido e investigado a fundo pela Sociologia. Essa é a segunda vez que me deparo com a questão. Nos anos de 1990, quando realizava pesquisa e atividade extensionista junto a Sindicatos de Trabalhadores Rurais da região das Ilhas no Pará, era comum lideranças sindicais reclamarem que seus filhos adolescentes não se interessavam pelas atividades sindicais, e isso era motivo de preocupação para eles.

privados que nasceram no bairro depois que as quadras de rua, de uso livre, foram abandonadas e eliminadas paulatinamente pelo poder público²⁰.

O certo é que não houve, nos últimos governos de Belém, nenhuma preocupação do Estado no sentido de aparelhar o bairro com equipamentos de lazer que venham ao encontro do que os jovens desejam. Quando muito, instala-se “academias ao ar livre”, o *genérico* dos equipamentos urbanos de esporte que se tornou a panaceia de prefeituras pelo Brasil afora e que se deteriora rapidamente em cidades como Belém, onde chove com muita frequência, já que os equipamentos são de ferro pintado [Fig. 16-17].

Tanto a retificação da “25” como a criação da “Nova Duque” deixaram as ruas do bairro muito mais barulhentas do que eram com as partidas de *futebol de quadra*, restritas a determinados horários – e, em alguns casos, como no vôlei, apenas aos finais de semana. Portanto, neste particular, a vida piorou para os moradores que sofrem com o aumento do barulho e da poluição do ar, já que não há mais horários específicos ou restrições de circulação, não há trégua. O maior fluxo de carros trouxe as conhecidas “lojas de (in)conveniência 24 horas”, instaladas em área contígua aos postos de gasolina, que por sua vez atraem boêmios de fim de noite com sonoros possantes instalados nos seus carros, de modo que invariavelmente você pode ser acordado no meio da madrugada pelo grito estridente de uma banda Calipso ou outros bregueiros no mais alto volume²¹. Também não se tem mais trégua dos famosos “pegas” e corridas com descargas soltas e livres de controle e fiscalização, ainda que a preferência para as perigosas aventuras sejam as madrugadas; temos aí mais um personagem a acordar quem quer dormir e quem precisa descansar quando finalmente as máquinas do mundo do trabalho são suspensas para dar lugar ao sono e aos sonhos ou pesadelos que entram sem pedir licença pela janela, aberta para receber a gostosa brisa...

²⁰ A briga entre moradores e moleques jogadores de bola é histórica nas nossas ruas e bairros. Daí podem resultar conflitos entre vizinhos e até levar ao rompimento de relações de vizinhança. Na minha memória, esses conflitos eram muito frequentes, envolvendo minha mãe e os moleques de rua sobretudo quando moramos numa casa com duas janelas frente à rua que era o campo de futebol. Bibelôs e vasos quebrados foram motivo para minha mãe reter e até cortar em pedacinhos bolas que adentravam a sala de nossa casa!

²¹ Um interessante estudo sobre a cultura do brega no Pará foi feito por Antônio Mauricio Dias da Costa, intitulado *Festa na Cidade: o circuito Bregueiro de Belém do Pará* (2009). Talvez a única lacuna do livro tenha sido o fato do autor não ter abordado o público que não gosta do brega, o incômodo que as festas provocam na vizinhança para os vizinhos que querem sossego e a questão das “festas móveis” a que me refiro, quando os bregueiros carregam o som dentro de seus carros e resolvem curtir na madrugada à porta de uma loja de conveniência! Mesmo morando em apartamento, já me senti tão incomodada que fui obrigada a ir reclamar com a dona da loja e outras vezes a chamar a polícia por considerar este comportamento abusivo.

Retomando o fio da meada, ou mais precisamente, o texto da liminar do juiz que consumou o ato de retificação da Avenida 25 de Setembro, tudo parece indicar na sua sentença que o juiz de direito não esteve na rua – uma rua curta de apenas nove quarteirões e microclima agradabilíssimo –, nem observou o que se passa no seu entorno, as Travessas e Avenidas vizinhas; e se esteve, só conversou com alguns moradores, ignorando os outros e os frequentadores e transeuntes não motorizados. E se de fato lá esteve, apenas *ouviu* relatos mas não *olhou* o que pedia para ser olhado, contrariando o que nos ensina Saramago: “se podes olhar, vê; se podes ver, repara”... Há de se confiar nas palavras de Saramago se se quer ser justo no juízo jurídico mediado pelo olhar, ou não?

3.2 Os nomes da rua

As lutas, cujo pretexto consiste em tudo o que, no mundo social, se refere à crença, ao crédito e ao descrédito, à percepção e à apreciação, ao conhecimento e ao reconhecimento – nome, reputação, prestígio, honra, glória e autoridade –, em tudo o que torna o poder simbólico em poder reconhecido, dizem respeito forçosamente aos detentores ‘distintos’ e aos pretendentes ‘pretensiosos’.

Pierre Bourdieu

A retificação da Avenida 25 de Setembro despertou interesses, dando ensejo a uma outra intervenção arbitrária do Estado, assumida não mais pelo Judiciário mas sim pelo Legislativo municipal: a mudança do nome da via, nome aprendido, usado e referido por várias gerações de moradores que ali nasceram e cresceram. *Estrada do Conde D’Eu* fora o nome oficial de origem, para tornar-se em seguida *Avenida Conde D’Eu*, em homenagem àquele que havia enfrentado (a contragosto, diga-se) a missão de assumir o posto do Duque de Caxias no comando das tropas brasileiras no Paraguai, ao fim da guerra²².

²² Segundo Francisco Doratioto (2002), o fato aconteceu após Caxias ter declarado o fim da guerra em 1º de janeiro de 1869 com a ocupação de Assunção, e, estando completamente exaurido e devastado pelos anos de combate, ter se retirado daquele país. Ainda segundo o historiador, Conde D’Eu, esposo da Princesa Isabel, herdeira do trono imperial, foi nomeado por Dom Pedro II para o comando do Exército no Paraguai contra sua própria vontade, pois àquela altura, com sete anos de luta e milhares de combatentes mortos de ambos os lados, dominava na sociedade e entre os membros do próprio governo o

A mudança de nome para homenagear o jornalista e empresário paraense, de origem pernambucana, *Romulo Maiorana* (1922-1986), se faz portanto mais de um século depois do primeiro homenageado, Conde D'Eu [*Fig. 21-23*], e da mais trágica e devastadora guerra da história do Brasil, ainda que politicamente vitoriosa, feito patriótico que colocou o conde, duques e viscondes na galeria de heróis de guerra do Brasil imperial, homenageados pelo país afora, a exemplo do bairro do Marco em Belém. Entretanto, as circunstâncias, as intenções e os interesses que mobilizam os atores políticos em torno da recente homenagem a um homem de biografia polêmica – biografia que, trazida a público no passado por um jornal concorrente e colocada em discussão por um jornalista *outsider*, provocou a maior e mais duradoura perseguição político-jurídica no âmbito do jornalismo brasileiro²³ – não escondem o espírito

desejo de pôr fim à guerra através de um tratado de paz, solução à qual D. Pedro se negou terminantemente. Todas as ruas do bairro do Marco e algumas de outros bairros antigos de Belém rendem homenagem à Guerra do Paraguai: seus oficiais-comandantes alçados a heróis, os nomes de batalhas como Lomas Valentinas, Humaitá e Itororó, ou de regiões, cidades e povoados onde se desenrolaram, como Chaco e Perebebuí. A cartografia de Belém na virada do século XIX para o XX também traz esclarecimentos a respeito; ela nos mostra que, no intervalo de seis anos (entre a “Planta da Cidade de Belém” publicada por Arthur Caccavoni em 1899 e aquela realizada na administração do Intendente Municipal Antonio Lemos, datada de 1905), as *Estradas* do bairro passaram a denominar-se *Avenidas*, fato que permanece até hoje. Essa mudança na tipologia das vias é um indicador do rito oficial de passagem do bairro, da condição de subúrbio rural para bairro urbano. É indício também do advento da República e da modernização e modernidade da cidade brasileira. A denominação “Avenida 25 de Setembro” foi mais uma homenagem à instituição militar e à guerra, desta vez dentro do próprio país, para lembrar a data em que as tropas paraenses enviadas ao combate contra Antonio Conselheiro e seus seguidores em Canudos consagraram-se vitoriosas, em 1897. Ernesto Cruz (1970: nota 3, p. 154) confirma a denominação original da via: “Conde d’Eu” e informa que a proposta de mudança de nome para “25 de Setembro” foi apresentada à Câmara Municipal de Belém na sessão de 16/12/1897, menos de três meses, portanto, depois da batalha em Canudos.

²³ O jornalista independente Lúcio Flávio Pinto é editor do *Jornal Pessoal*, quinzenário alternativo que há 24 anos é objeto de perseguição judicial por parte dos irmãos Maiorana, herdeiros do império de comunicação fundado pelo pai, Romulo Maiorana. Foram ao todo 19 processos por “dano moral”. “Não sei de jornalista que já tenha sido tão processado por uma empresa jornalística, como eu tenho sido pelo grupo *Liberal*”, escreveu Pinto em 2009, quando foi condenado em primeira instância num desses processos. A condenação tinha sido motivada por um artigo do jornalista que se referia ao envolvimento de Romulo Maiorana com o contrabando nos anos 1950-60, antes dele se tornar um empresário de sucesso à frente do jornal *O Liberal*. A prática era comum na Belém daquela época, e o fato era notório. Em 1957, o jornal carioca *O Globo* havia divulgado uma série de reportagens sobre “a Belém do contrabando”, reproduzidas na capital paraense pela *Folha do Norte*, que mencionavam o futuro criador das Organizações Romulo Maiorana. Em 1973, para conseguir a concessão de um canal de televisão, Maiorana usou os nomes de cinco funcionários – já que os órgãos de segurança do governo federal mantinham em seus arquivos restrições ao empresário ex-contrabandista. Quando as restrições foram suspensas, a empresa jornalística passou a pertencer oficialmente a Maiorana. Cf. Lúcio Flávio Pinto. “O contrabando do passado e a história do presente”, *Jornal Pessoal*, ano XXIV, n. 475, 2ª quinzena nov. 2010, p. 6-7. Cf. também, do mesmo autor: *A história censurada* (2009). Uma reflexão sobre a mudança radical na vida profissional de Lúcio Flávio Pinto, ao sair da grande imprensa para criar um jornal alternativo, as renúncias do ponto de vista pessoal e o significado disso enquanto experiência libertária, pode ser conferido no breve ensaio de minha autoria: *Liberdade e renda mínima...*, apresentado como trabalho final na disciplina “Política-Pensamento: viver juntos entre o poder e a liberdade”, ministrada pelo Prof. Dr. Miguel Chaia como parte do Programa de Estudos Pós-Graduados em Ciências Sociais da PUC-SP, no 1º semestre 2011.

beligerante que pulsa na vida pública paraense (com ressonâncias devastadoras para a sociedade), mesmo sem recorrer às armas da “maldita guerra”²⁴.

As armas aqui são de outra natureza, são armas simbólicas²⁵. Estamos diante de um campo de lutas internas entre as classes dominantes, ou seja, frações de classe que lutam pelo domínio simbólico de territórios de circulação e de acessos estratégicos na cidade, já que são esses que hoje detêm a centralidade das representações e das atenções no mundo urbano, o mundo do chamado “caos urbano” e do “trânsito caótico”; territórios atravessados por fluxos de mercadorias, de forças de trabalho e consumo produtivo, de negócios financeiros e imobiliários; em síntese, territórios de formação, circulação e apropriação de mais-valia, de capital e trabalho. Nessa luta, lançam-se comendas, medalhas, prêmios, títulos e honrarias de tradições imperiais e palacianas; reinventam-se e atualizam-se velhos rituais de celebração e homenagem visando, em última instância, ganhos simbólicos que serão agregados a marcas midiáticas, empresariais, político-partidárias que operam esses circuitos e nesses circuitos de representação e dominação legal, em incessante busca de legitimidade²⁶.

A luta objetiva pela apropriação de territórios, lugares e espaços tem se tornado o objeto por excelência das disputas em Belém, o que aquece sobremaneira o mercado de bens simbólicos, onde se busca notoriedade pela distinção, perante os concorrentes de classe como perante as classes populares. Luta de classe, luta entre frações de classe, lutas simbólicas atravessam todo o tecido social. A disputa na cidade entre frações da classe dominante se dá não apenas pelo controle e valorização da propriedade fundiária, mas também pelo poder de influenciar decisões no campo legislativo e judiciário sobre

²⁴ Michel Foucault (1999, p. 22), invertendo a fórmula de Clausewitz, dizia que “a política é a guerra continuada por outros meios”. Logo, uma é a interface da outra, uma pode levar à outra, ambas são verso e reverso.

²⁵ Cf. Pierre Bourdieu, “As lutas simbólicas”, in *A distinção* (2007), p. 229-238.

²⁶ Para Henri Lefebvre (2008), desde a reforma de Eugène Haussmann (1809-1891), prefeito que comandou a ampla reestruturação de Paris, entre 1883 e 1870, que fortaleceu o *centro* como espaço político de decisões e promoveu a segregação generalizada dos grupos, das funções e dos lugares, o espaço tornou-se *instrumental*, algo novo que se forma e se estabelece naquele período. O espaço é politizado sob a forma de uma planificação espacial. Essa planificação se refere a uma economia política do espaço. Aperfeiçoam-se antigos procedimentos da planificação. A planificação se ocupa de fluxos. Cada fluxo tem um lugar de origem, um percurso, um ponto terminal. Existem fluxos múltiplos: bens, pessoas, objetos, signos e símbolos. A mão-de-obra faz parte dos fluxos, assim como os objetos veiculados nas estradas e rodovias, nas vias férreas ou fluviais. O tratamento técnico dos fluxos dá lugar a diversos cenários, prospecções ou projeções. A produção industrial e o capitalismo apoderam-se das cidades históricas, mais ou menos despedaçadas em subúrbios, periferias, aglomerações satélites; a cidade torna-se, ao mesmo tempo, centro de decisões e fonte de lucro.

usos e destinos de micro e macro territórios situados no eixo de vias públicas da cidade, avenidas e rodovias urbanas e seus fluxos de transportes e mobilidades; de provocá-las em função dos interesses de grupos e facções políticas, de arrancar e compartilhar segredos de Estado, de acessar sínteses de informações estratégicas e privilegiadas, o que coloca o jornalista num lugar de alta eletricidade ideológica e o jornalismo na condição, não de “quarto poder”, mas de terceiro poder!

Já o homem comum que lê jornais só tem acesso a fragmentos. Sabe-se de planos, programas e projetos de intervenção estatal ou privada para a cidade e na cidade, às migalhas, em *tirinhas de jornais* ou em capítulos de uma “fotonovela”, como se fosse um jogo, uma brincadeira com o leitor; isso quando o próprio ‘segredo de Estado’ não faz parte do plano estratégico dos grupos que dominam a informação sobre projetos de intervenção na cidade em prejuízo de todos os demais que não têm acesso a ela, com todas as inumeráveis consequências desta estratégia. Desde a indigesta sensação de se sentir completamente ignorados como moradores de um lugar, numa decisão que concerne diretamente a eles, ao bairro e à cidade, expressa na fala de um morador entrevistado por nós – frase curta, mas de significativa inspiração kafkiana: “*dormi 25 e acordei Romulo Maiorana*”, até as intervenções físicas mais impactantes, quando o morador se depara com nuvens de poeira tóxica e o barulho estridente de máquinas britadeiras quebrando calçamentos, enquanto motosserras abatem um arvoredo²⁷. Nenhum volante, nenhum informe, nenhum mapinha, nem cronograma de obras, “nem prosa nem verso”, esclarecendo do que se trata; nem mesmo a iniciativa universal que se vê em outras cidades e em vários idiomas: “*desculpem o transtorno, estamos em obra*”, onde moradores e transeuntes atestam que o Estado os reconhece como cidadãos, merecedores de atenção e respeito. Na sua porta, o único impresso que chega é o das contas dos serviços públicos como o IPTU e demais cobranças de serviços e empresas privatizadas, como a de coleta de lixo e de iluminação pública. Mas em “ano eleitoral”, a Prefeitura pagará sua agência de publicidade para divulgar suas obras.

²⁷ A mudança de *O Liberal* para a Av. 25 de Setembro, nos anos 90, provocou a reclamação de vizinhos da nova sede pelo barulho excessivo das máquinas impressoras durante a madrugada. O sofisticado projeto do arquiteto Aurélio Meira não havia previsto neutralizadores de som, mesmo que aos fundos do terreno e nas vias laterais existam vilas residências e moradias, sendo o bairro tipicamente residencial. E pode ser questionado até se ali poderia ter sido implantado um parque gráfico. Em virtude das reclamações, a empresa foi obrigada a reformar o projeto com a instalação de equipamento adequado. Cf. Lemos et alii. (1996, p. 12).

A relação do cidadão com a informação que lhe concerne na condição de morador de uma rua e de um bairro funciona como a de um jogador de *puzzle*, que coleciona e monta as peças de um quebra cabeça com incessantes desfalques, que nunca se completa... E quando descobre que a informação é um blefe para driblar o concorrente, adversário ou inimigo, ou uma “pegadinha” do próprio Estado para driblar o cidadão? Aí, o mapa, além de inacabado, estará comprometido naquilo que se acreditava verossímil, o que obriga a uma operação melancólica de desmontagem e remontagem de um quebra-cabeça constituído de peças de uma ficção objetivista. Uma brincadeira que muitos já deixaram de levar a sério.

“*Aqui ninguém ficou sabendo de nada*” é a frase mais comum que se ouve nas ruas do bairro do Marco, quando lá aparece uma “obra-surpresa” material, que não se sabe quando começa, a não ser no seu começo imediato com a chegada das máquinas, nem quando termina, a não ser quando chega finalmente ao seu fim. Frequentemente um “fim provisório”, quando falta qualidade no serviço prestado e tudo recomeça lá mais adiante. Ou uma “obra-surpresa” imaterial, da qual só se toma conhecimento quando por acaso liga-se a TV e lá acontece um bate-bola com um especialista sobre patrimônio. E não é que era uma boa notícia! Finalmente, o tombamento daquela rua, solicitado 25 anos atrás, foi homologado pelo prefeito da cidade! Ainda bem que as ruas pertencem à categoria de bens estáveis e não de bens efêmeros, caso contrário, o bem real teria *tombado* antes do tombamento oficial. É o que passa como um relâmpago pela cabeça de um morador, entre incrédulo e solitariamente satisfeito, enquanto rola a entrevista na tela da TV.

A cartografia de ruas das nossas cidades está cheia desses espaços vazios de sentido político, em decorrência de intervenções decididas à revelia dos moradores no âmbito da burocracia de Estado, sujeitas a negociação, deliberação e execução por determinação de grupos dominantes, detentores do poder de pressão. Ou em razão de processos que acordam depois de dormitarem décadas. Sem que haja materialidade informacional, consultiva e educativa; sem passar por um inspetor de quadra ou de rua, ou por um comitê de gestão (participativa ou colaborativa) de bairro.

A Câmara Municipal de Belém, campo da representação político-partidária e produtora de representações legais sobre a cidade e sua planificação, tem sido – por excelência – um desses espaços de decisão instrumentalizados, regidos pelos interesses paroquiais dos partidos e pelas suas táticas de controle, vigilância e pressão de uns sobre

os outros, que por sua vez expressam os interesses das classes sociais que representam ou dizem representar, nas campanhas eleitorais. Na sua rotina, funciona como um órgão mediador entre os grupos de interesse e o chefe do executivo e seus subordinados, de modo que raramente assume a condição de espaço de discussão e manifestação pública da chamada sociedade civil organizada, que tem preferido as ruas quando decide se manifestar²⁸.

No caso da mudança de nome da Avenida 25 de Setembro, não foi diferente. Vereadores ligados às Organizações Romulo Maiorana-ORM²⁹ cumpriram o rito de apresentação do projeto e obtiveram o apoio das bancadas de todos os partidos, inclusive o PMDB, de onde se esperava alguma resistência ou oposição, já que o grupo empresarial RBA, que pertence ao líder deste partido no Estado, é concorrente e compete no campo empresarial-midiático com as ORM [Fig. 24-27]. A razão disso pode ser inferida da declaração pública de vereadores do PMDB, que alegam ter sido a localização da sede do *Liberal* na Avenida 25 de Setembro a principal razão do seu apoio à homenagem feita ao patriarca-fundador do jornal, cujo primogênito leva o mesmo nome. Se as ORM escolheram o bairro do Marco para instalar a nova sede do jornal, antes localizada no bairro do Comércio (centro histórico de Belém), merecem ganhar o nome da rua, como que querendo sugerir que eles “prestigiaram” a rua e o bairro com a sua “distinta” presença, e, em troca, merecem um prêmio de reconhecimento. A justificativa do voto dos vereadores peemedebistas parece ter sido a fórmula exata para provocar na plateia a interrogação: mas, e os outros “distintos” que escolherem outras ruas do bairro para instalar a sede de suas empresas, terão a partir de agora o direito de reivindicar para si o mesmo tipo de reconhecimento, por parte desta Câmara?

²⁸ Isto é: desde junho de 2013, data que marca uma inflexão na política e nas estratégias de luta de facções das classes média e popular, que querem descolar de seus corpos políticos a tradicional marca partidária com a qual não mais se identificam, em decorrência dos incômodos e constrangimentos impostos pela prática partidária – oficial, ou da velha esquerda.

²⁹ Grupo que atua no ramo da comunicação: três emissoras de rádio, dois jornais diários (*O Liberal* e *Amazônia*), um canal de TV filiado à Rede Globo, TV por assinatura/Internet/telefonía. Há 28 anos, a ORM é dirigida pelo primogênito do homenageado, Romulo Maiorana Jr., que tem suas próprias empresas no ramo imobiliário e de alimentos: ROMA Incorporadora e a marca FLY de refrigerantes. O grupo ORM é o principal concorrente e adversário político do grupo RBA, controlado pelo Senador Jader Barbalho. É nos momentos mais críticos da relação sempre conflituosa entre as lideranças desses dois grupos que vêm à tona – através de grandes reportagens de capa – as informações que na rotina dos jornais são omitidas e tratadas como segredo de Estado. Ou seja, a disputa acaba favorecendo o acesso do público à informação, o que deveria ser a praxe dos jornais. Cf. “O meu lugar no mundo é o Pará”. Entrevista com Romulo Maiorana Jr. *O Liberal*, 8/12/2013, p. 8-9.

A decisão, por unanimidade, reabre o precedente para uma lenta e gradual desmontagem da unidade e identidade toponímicas do bairro do Marco, escolhido originalmente para render homenagem aos heróis da Guerra do Paraguai e nunca mais esquecer as sangrentas batalhas travadas ao longo de seis anos com um país vizinho (mais tempo do que a Primeira Guerra Mundial). Deste modo, abre-se a possibilidade de se ter no futuro tantas trocas de nomes quantos forem os “distintos” e os “pretensiosos” de que nos fala Bourdieu na epígrafe. Os Barbalho parecem ser os próximos candidatos, já que o pai do Senador Jader Barbalho, tal qual Sr. Romulo Maiorana, também foi jornalista-fundador de um jornal: *Diário do Pará*, pertencente ao grupo Rede Brasil Amazônia–RBA, cuja sede fica situada na Av. Almirante Barroso, paralela à avenida agora renomeada Romulo Maiorana, e a dois quarteirões de distância da sede das ORM. Explica-se assim por que o jornal *Diário do Pará* não noticiou a mudança de nome nem desencadeou, como de hábito, uma campanha contra o jornal concorrente com uma crítica, não à homenagem prestada ao patriarca da família Maiorana na Câmara Municipal de Belém, mas à mudança de nome da rua histórica. Certamente não faltaria ao *Diário* historiadores para oferecer uma argumentação competente, capaz de contestar o ato legislativo e executivo perante a opinião pública. Seu José Maria, comerciante aposentado, morador há 75 anos no bairro do Marco e hoje vivendo com sua família numa modesta casa da Travessa Angustura, atento a esta vizinhança paralela de “notáveis”, indaga: “*Se ficar mudando o nome porque a sede do jornal fica na 25, então o Jader vai querer mudar o nome da Almirante para Jader Barbalho, e aí?*” Fina ironia de um homem simples sobre os dois “distintos” personagens desta trama, que poderia ser assim traduzida, num trocadilho nobiliário: *tendo caído o Conde, o próximo será o Almirante?*

Se a posição do PMDB configura uma tática do “pretendente pretensioso” à mesma distinção concedida ao adversário do seu líder, já a posição do PT revela-se contraditória e por isso cria um duplo constrangimento político. Contraditória, porque no auge do movimento dos moradores contra a retificação da rua, no ano de 2005, a representação do partido propôs na própria Câmara Municipal, que em seguida o encaminhou ao IPHAN, um *processo de tombamento da rua*, por reconhecê-la como um patrimônio de valor histórico para a cidade. Mas no momento crítico da intervenção visando a retificação da rua, quatro anos depois, o vereador proponente do tombamento havia concluído seu mandato e já ocupava o cargo de Secretário de Cultura do Estado

do Pará no governo do PT (gestão 2007-2010), momento em que as relações amistosas entre o PT e o grupo Liberal são sugeridas pela frequente presença da governadora em colunas sociais, matérias do jornal e eventos públicos e privados promovidos pelas ORM – o que indicava para os moradores que se lançaram no movimento “*Amo a 25*” que aquela liderança que fora para a rua com eles e estivera à frente da defesa do tombamento (com o anúncio no parlamento de que, finalmente, o abandono da via e a insegurança acerca da sua identidade de *rua de lazer* chegaria ao fim), já estava distante da luta que haviam compartilhado. O movimento se retraiu, o processo de tombamento tomou o rumo do “arquivo morto” da Fundação Cultural do Município de Belém– FUMBEL e lá está até hoje, porque o próprio Conselho Municipal de Cultura foi “arquivado” desde então, de modo que o processo decisório sobre pedidos de tombamento está congelado *ad infinitum*. Desta saga política resultou um número: o do processo nº 2765, de 11/09/2006 – data, aliás, carregada de um simbolismo trágico para o ocidente. Além disso, a velha esquerda de Belém, tal qual a classe política tradicional, possui “vocação toponomástica”, de renomear vias e logradouros públicos, como já ocorreu com nomes de praça e rua no governo do PT, na dupla gestão do arquiteto Edmilson Rodrigues (1996-2004). E talvez por isso mesmo houve o contraditório silêncio do PT, considerando que a mudança de nome da rua, proposta na Câmara Municipal, afronta o projeto de tombamento já apresentado pelo partido na mesma Casa. Isso a rigor o identifica com a posição do PMDB, mas com uma vantagem sobre este, pois ao apoiar o projeto de mudança de nome de uma rua num bairro histórico para homenagear o patriarca das ORM, o PT mata dois coelhos de uma cajadada: por um lado, agrada ao grupo do homenageado e tira partido midiático disso, e por outro lado, deixa aberta uma janela virtual: de no futuro vir a contar com a simpatia e adesão dos partidos que compartilharam a homenagem a Romulo Maiorana, no sentido de se homenagear outros e novos “distintos” ou “pretendentes pretensiosos” – algo que porventura encontre reação na opinião pública, a questionar a pertinência da lei, do ato e/ou o mérito do homenageado.

Portanto, esse tipo de tática político-partidária tem sempre o custo do constrangimento do partido e, em particular, do parlamentar junto aos moradores envolvidos em micromovimentos emergentes, onde muitas vezes se forjam lideranças artificiais, de uma hora para a outra – que assim como nascem, desaparecem. Para a velha esquerda, esse custo tem sido alto, justamente lá onde está o eleitor-morador, no

microcosmo da rua, da quadra, da casa, onde constrangimento e decepção se cruzam, especialmente quando a liderança parlamentar ascende a um cargo de prestígio no executivo, mas paradoxalmente este poder de *executar* não se materializa no poder de fazer valer aquela reivindicação do movimento de rua, no caso: o tombamento que não aconteceu, em que pese o vereador autor da proposta ter sido por quatro anos o titular da Secretaria Executiva de Cultura do Estado do Pará (2007-2010), órgão vinculado a importantes decisões no campo do patrimônio na capital.

Os partidos da velha esquerda no Brasil comportam as mesmas contradições das classes médias de onde saíram muitas de suas lideranças intelectuais, como é o caso do PT. Ao mesmo tempo em que questionam o parlamento burguês, elas reproduzem – com algumas reformas, dentro da constitucionalidade do Estado burguês – esse mesmo mundo parlamentar com todos os seus vícios, malefícios e autobenefícios universalizados. Tais partidos reproduzem instituições e rituais de poder que só fazem contribuir para a expansão da acumulação política à base de relações clientelistas e fisiológicas, seguindo o mesmo princípio da velha política local, dita “dos coronéis” – um coronelismo modernizado, com raras exceções.

Basta passarmos em revista a movimentação política na Câmara de Vereadores de Belém pós-retificação da Avenida e pós-homenagem ao patriarca das ORM e, recuando um pouco mais no tempo, examinarmos as emendas introduzidas na Lei Orgânica do Município, para que se descortine a coalizão de interesses e também as disputas dos partidos de centro e direita com a velha esquerda, no que tange ao interesse comum de renomeação de ruas em diferentes bairros de Belém, e não apenas no bairro do Marco. Cinco meses depois de homologada a lei que renomeia a Avenida 25 de Setembro, o prefeito de Belém, Duciomar Gomes Costa, através da Lei n. 8.808 de 04 de maio de 2011, “denomina Avenida Jornalista LAÉRCIO BARBALHO a antiga Avenida Independência, e AVENIDA CENTENÁRIO DA ASSEMBLÉIA DE DEUS a antiga Avenida Dalcídio Jurandir, e dá outras providências”³⁰. Assim sendo, seu José Maria só não acertou o nome do novo homenageado nem a rua escolhida para mais um batismo, mas acertou o nome da família – que, afinal, é o que mais conta para as novas gerações de herdeiros que se lançam no campo empresarial e político seguindo a carreira e os negócios dos pais – e intuiu com perspicácia que na troca de nome da “25”

³⁰ Reproduzimos o texto tal como está na grafia original: em caixa alta o nome do novo homenageado e em caixa baixa o homenageado preterido.

estava em jogo uma disputa no mercado de bens simbólicos. Talvez o que nem lhe passou pela cabeça foi que o escritor paraense Dalcídio Jurandir, tão tardiamente reconhecido em sua própria terra por iniciativa do PT, fosse tão rapidamente expropriado da rua que pretendia eternizar seu nome, para dar lugar a outra homenagem de iniciativa do PMDB. “A fila anda”, como diz o jornalismo *people* – algo que se aplica muito bem à frenética disputa pela renomeação das vias rebatizadas com o *pedigree* dos velhos “pretendentes pretensiosos”. Sem dúvida, o nome do grande escritor paraense não se presta a “puxar votos”, em comparação com o potencial de eleitores arregimentados pelas poderosas bancadas evangélicas.

Mas seu José Maria provoca uma pergunta, que precisamos responder. Por que a rua recém-criada homenageia o pai de Jader Barbalho e não o próprio, e por que a via escolhida para a renomeação não foi a avenida Almirante Barroso? Em primeiro lugar, porque a lei proíbe que se homenageiem pessoas vivas (nem sempre respeitada mas neste caso, sim) e, em segundo lugar, porque a Avenida Independência é o mais novo marco de expansão da cidade em direção ao município de Ananindeua, onde no ano de 2011, o neto de Laércio Barbalho e filho de Jader, Helder Barbalho, exercia o seu segundo mandato de prefeito, aos 35 anos de idade, o que por sua vez tornou politicamente legítima a sua candidatura ao cargo de governador do Estado nas eleições deste ano. Mas no futuro, não está descartada a hipótese aventada pelo seu José Maria³¹.

O curioso, nessa movimentação toponímica dos “distintos” e “pretensiosos” procurando se eternizar nas vias da cidade, é que essa troca de nomes envolvendo as duas famílias do ramo das telecomunicações só foi possível pela reformulação do art. 47

³¹ Esse novo marco da cidade se caracteriza pela abertura de vias que ligam a segunda légua patrimonial de Belém ao município de Ananindeua. É nesse conjunto de grandes vias de ligação intermunicipal, na Região Metropolitana de Belém, que foram construídos o que poderíamos chamar da “segunda geração” de condomínios horizontais de luxo; um processo em expansão que já chegou à avenida mais próxima do aeroporto, através do Complexo Vila Cristal e do Shopping Parque Grão Pará, que fica no seu entorno. A construção desse shopping desencadeou um grande escândalo envolvendo interesses da empresa de navegação aérea do grupo ORM e o grupo empresarial do ramo imobiliário responsável pelo condomínio, acusado de vender terras públicas para o grupo cearense proprietário do shopping e que encontrou guarita no jornal dos Barbalho para se defender e ao mesmo tempo atacar os Maiorana. O que possibilitou a abertura dessas novas vias, dando acesso direto do município de Ananindeua ao Aeroporto Internacional de Belém, foi a reforma viária feita no governo do PT (2007-2010), de acordo com um antigo projeto viário dos anos 1980, atualizado pela consultora japonesa JICA, chamado “Ação Metrópole”. A reforma construiu um grande anel viário e um elevado fazendo as seguintes interligações: Belém-Aeroporto-Ananindeua. Uma análise da primeira geração de condomínios fechados, Greenville I e II, no estilo dos subúrbios de classe média norte-americana, foi feito por Cybele Salvador Miranda. *As fortalezas: arquitetura da fantasia – imagens dos condomínios exclusivos em Belém*. NAEA/UFPA, dissertação de mestrado, 2000.

da Lei Orgânica do Município de Belém, através de emenda homologada na gestão municipal do PT (1997-2000). Vejamos a redação em vigor da LOMB (atualizada em dez. 2012):

Art. 47. Compete à Câmara a toponomástica do Município:

§ 1º. É vedada a alteração dos atuais topônimos do Município, exceto quando em homenagens especiais, exigindo-se para a sua aprovação o quórum especial de dois terços de votos favoráveis, com referendo popular (**Redação dada pela Emenda a LOMB n. 11, de 28 de abril de 1997**).

§ 2º. Só serão permitidos topônimos novos, mediante a aprovação de dois terços dos membros da Câmara Municipal, proibindo-se a utilização de nomes de pessoas vivas.

Na redação anterior à emenda de 1997, o primeiro parágrafo dizia: É vedada a alteração dos atuais topônimos do Município, *exceto quando em homenagem a centenário de nascimento de pessoas ilustres*, com referendo popular. (grifo nosso)

A exigência do centenário de nascimento segue um rito universal de celebração de fatos, feitos e personagens históricos e cria um distanciamento temporal entre o homenageado e seus herdeiros ou descendentes vivos, além de proporcionar uma distensão no tempo ampliando as possibilidades de se avaliar o seu legado para a sociedade e o merecimento da homenagem. O que já não acontece na nova redação do parágrafo que, ao eliminar o critério histórico, praticamente anula qualquer exigência de mérito para a alteração dos topônimos, já que a rigor, no âmbito da cultura que estabelece e valoriza a distinção social, só se pode homenagear pessoas ou feitos ditos “especiais”. Restam como exigências o quórum especial de dois terços de votos e o “referendo popular”. Como a convocação do referendo popular é prerrogativa do Prefeito, ou necessita de um terço de votos dos vereadores, ou de 3% de votos do eleitorado municipal, e em todos os casos examinados mostrou-se “letra morta”, resta como único critério objetivo o quórum especial de 2/3 dos votos dos vereadores. Significa dizer que a renomeação de uma rua passou a depender, basicamente, do consenso entre os líderes das bancadas dos partidos; logo, tornou-se uma decisão estritamente político-partidária.

Assim, tornou-se possível que o projeto em homenagem a Romulo Maiorana, que havia sido rejeitado numa primeira tentativa (em 1995), voltasse à pauta quinze anos depois e fosse aprovado, com uma justificativa de cinco linhas que ressalta apenas

o legado empresarial do homenageado, o que confirma que o mérito perdeu um pouco o seu sentido na nova versão da lei³². Mas a emenda introduzida pelo PT em 1997, com o propósito de promover as suas próprias homenagens, alterando nome de praça e rua em bairros antigos do centro da cidade para homenagear o músico Waldemar Henrique e a revolução cabana, acabou voltando-se contra outra iniciativa do partido, que homenageava o escritor Dalcídio Jurandir, dando-lhe o nome de uma nova via – que, em 2011, veio a ser trocada por “Av. Centenário da Assembléia de Deus”, conforme já vimos, exatamente dois anos após completar-se o centenário de nascimento do escritor. A motivação da distinção introduzida pelo PT é de outra ordem. Por um lado, procura valorizar o campo literário e artístico local, pouquíssimo lembrado na nomeação de logradouros públicos. Por outro, procura dar notoriedade à Cabanagem (1835-1840), a única experiência revolucionária na história do Pará, ao propor o nome de Trav. dos Cabanos à antiga Trav. Padre Eutiquio, que devido à reação contrária acabou ficando com dupla nomeação oficial. Portanto, para o PT, a mudança na Lei tem o sentido, desde o início de sua primeira gestão em 1997, de provocar uma identidade política de seu governo com o passado revolucionário dos cabanos, que protagonizaram uma luta impressionante com a tomada do poder, mas que culminou com o massacre dos rebelados pelas forças oficiais do Império. A publicidade do governo petista, à época, é repleta de símbolos e retóricas que corroboram essa afirmativa.

No fundo, o que estava em disputa eram os bairros históricos, os mais antigos, ou – na linguagem corrente – os “bairros nobres”. A exceção à regra contida na Lei visa exatamente assegurar às “pessoas ilustres” a perenidade pública de seus nomes nos lugares ilustres, e não em qualquer lugar. A novidade agora é que a disputa se estende também às vias situadas na área de expansão de Belém, às novas centralidades e aos novos territórios, e a mudança pode coincidir com o endereço da empresa familiar do homenageado, como no caso emblemático aqui analisado, que provocou reação indignada de moradores: “*minha senhora, esta rua não é mais nossa, é dos Maiorana*”,

³² No projeto original, de 1995, a justificativa ocupava duas laudas e começava com o seguinte parágrafo: “Não é nossa pretensão desconsiderar o valor histórico da data. Ao sugerir a mudança de nome da 25 de Setembro, objetivamos acima de tudo enaltecer o espírito empreendedor do povo de nossa Região em reconhecimento a um dos nossos maiores empresários”. Os demais parágrafos ressaltam o avanço tecnológico do parque gráfico, o projeto arquitetônico arrojado das novas instalações e sede administrativa do grupo *Liberal* (na Avenida 25 de Setembro, que não é citada), a abrangência dos serviços que compõem o sistema de telecomunicações do grupo, as ações no campo da chamada responsabilidade social, com os projetos *O Liberal Escola* e *O Pequeno Jornaleiro*, e a Fundação Romulo Maiorana, que promove o Salão Arte Pará.

nos disse uma moradora residente há 47 anos na mesma casa. A reação não parou por aí. Houve quem recorresse ao Ministério Público alegando irregularidades na alteração do nome, mesmo morando em outro bairro, e houve quem pichasse e também destruísse todas as placas de esquina na mesma semana de sua instalação [Fig. 33-34], o que provocou reação em editorial no jornal *O Liberal* e inquérito policial³³.

Mas a reação mais incômoda, porque mais duradoura, veio de antigos e novos comerciantes da via, que denominaram seus estabelecimentos com referências ao nome antigo. Passados três anos da troca oficial de nome, começaram a aparecer na rua bares, restaurantes, padarias e quiosques de vendas de comidas típicas com os seguintes nomes: “Boteco da 25”, “Barão da 25”, “Armazém 25”, “Top 25”, “Delicias da 25” [Fig. 35], além da tradicional “Feira da 25”, que preserva seu nome e o da rua há quase setenta anos. Ouvimos moradores mais antigos reclamarem que não queriam ver a rua onde haviam passado uma vida inteira ser rebatizada “com o nome de um contrabandista”. À falta de uma convocação oficial de referendo popular, previsto em lei, o povo encontrou formas contundentes de dizer não à troca de nomes. Um caso típico de legalidade enviesada ou precária, que não encontra legitimidade junto àqueles diretamente concernidos pelas alterações e intervenções abruptas nas ruas da cidade. Sem dúvida, há os que aprovaram por alguma razão, como a crença na promessa de melhorias na via, anunciada pelo presidente da Companhia de Turismo de Belém por ocasião da assinatura da Lei, mas estes silenciaram tal aprovação. Talvez porque, já no anúncio público de tais melhorias, o morador entusiasta tenha descoberto que o alvo em questão não era atender a antiga reivindicação dos moradores, mas apenas render mais um tributo ao homenageado³⁴. De todos os moradores que foram ouvidos na pesquisa, nenhum admitiu apoiar a mudança de nome. O principal motivo alegado é o costume e

³³ Em 07 de dezembro de 2010, a Promotoria de Justiça de Direitos Constitucionais e do Patrimônio Público encaminhou ofício ao Presidente da Câmara Municipal de Belém, solicitando informações acerca de supostas irregularidades na alteração do nome da Avenida 25 de Setembro e sobre os termos do art. 47 da Lei Orgânica do Município. Solicitava ainda cópia do Processo Legislativo que deu origem à Lei Municipal nº 8.771, de 19.11.2010, no prazo de 15 dias. A resposta, se houve, não consta do processo legislativo disponível no arquivo da CMB. Em 2009, também solicitei à mesma Presidência da Câmara informações acerca de sessão especial realizada sobre a retificação da avenida, e nunca recebi resposta.

³⁴ O vereador Carlos Augusto Barbosa (DEM) fez a seguinte declaração em *O Liberal*: “Aproveito para cobrar da administração municipal melhorias na avenida. Para honrar o nome de Romulo Maiorana, a avenida deveria ser restaurada”. E foi seguido pelo presidente da Companhia Municipal de Turismo-Belemtur, que na solenidade do dia 19 de novembro no Palácio Antonio Lemos, sede do governo municipal, anunciou um plano de revitalização de todos os 2.780 metros da avenida: “O objetivo é construir uma avenida que contemple o paisagismo, a revitalização, à altura do que foi Romulo Maiorana. A prefeitura tem o projeto de transformar o local. Agora é só uma questão de tempo.” Cf. *O Liberal*, 20 de novembro de 2010, p. 7. O prefeito não compareceu à cerimônia, o projeto de revitalização não saiu do discurso solene e o vereador não foi reeleito no último pleito.

apego ao nome tradicional; em segundo lugar, e em menor proporção, vem a rejeição de ordem moral ao nome do homenageado, especialmente por parte de moradores mais antigos, do sexo masculino e da mesma geração. O denominador comum a todos os que rejeitaram a renomeação foi a falta de uma consulta prévia e o fator surpresa, como já ressaltamos³⁵.

Outro tipo de reação pública, a única no campo jornalístico, veio do sociólogo e jornalista Lúcio Flávio Pinto, desta vez na forma de questionamento aos argumentos do artigo “A rua, o homem e a história”, de autoria de Ronaldo Maiorana, diretor-editor corporativo do jornal *O Liberal*, publicado dois dias após a promulgação da lei em homenagem a seu pai.

O sociólogo-jornalista, que trabalhou durante vinte anos no jornal do homenageado, de onde saiu para criar o seu próprio jornal: o alternativo *Jornal Pessoal*, esclareceu que acha “justa a homenagem a Romulo Maiorana, mesmo com nódoas na sua biografia, porque o saldo é favorável tanto a ele como à sociedade”. Mas é contrário à alteração dos nomes das ruas de Belém, já bastante alterados, de modo que quase nada resta de seus nomes originais, por considerar que “os argumentos para a troca quase sempre são fracos e o novo nome costuma ser inferior ao antigo³⁶.” Assim, em longo texto de duas laudas de seu *JP*, ele contesta a justificativa apresentada no artigo de Ronaldo Maiorana, que se apoiaria em argumento típico do revisionismo histórico cujo equívoco, segundo o editor do *JP*, consiste em ler a história a partir do modo de pensar do presente, desconsiderando que homenagens a datas e personagens do passado foram concebidas e representadas junto à opinião pública de acordo com o pensamento social que vigorava à época em que os fatos aconteceram. Se assim for, a cada época estaremos renomeando todos os logradouros públicos, porque novas interpretações e representações serão produzidas dos fatos e personagens históricos. Diz o jornalista:

³⁵ A pesquisa etnográfica e documental desmente a declaração do vereador Alfredo Costa do PT feita ao *O Liberal*, de que “o projeto teve, inclusive, apoio popular”. Não teve. No processo arquivado na Câmara Municipal de Belém, não consta nenhum documento relativo à realização do referendo popular exigido por lei, tampouco um abaixo-assinado dos moradores da via. O que existe é exatamente o contrário: uma petição pública datada de 2011, disponível *online*, subscrita por entidades e moradores da rua e da cidade, solicitando ao Ministério Público do Estado a convocação de uma audiência pública para discutir um plano de melhoramento da via e o retorno do nome antigo, em cumprimento ao que está previsto no Plano Diretor do Município. Mais uma vez, o não-referendo. O vereador Alfredo Costa foi candidato do PT a Prefeito nas eleições de 2012, e não foi eleito. O Ministério Público até a presente data não respondeu à demanda popular.

³⁶ Lúcio Flávio Pinto. “O contrabando do passado e a história do presente”, *Jornal Pessoal*, ano XXIV, n. 475, 2ª quinzena nov. 2010, p. 7.

“Se hoje já não se justificaria tratar por heróis os que participaram do massacre de Canudos, não se pode nunca ignorar que eles foram encarados como tal na época em que os combates aconteceram, sendo recebidos festivamente quando de sua volta às terras de origem. Prova disso é a existência em Belém, como em muitas cidades espalhadas pelo país, de homenagens a eles como a Avenida 25 de Setembro. Apagando-se esse registro, contribui-se para distorcer a história, que passa a ser marionete nas mãos dos que podem manejar os fios decisórios em determinado momento, como agora neste episódio”³⁷.

Além disso, o jornalista adverte que a mudança de nome poderia provocar um efeito imprevisto e indesejado: reabrir o interesse da opinião pública pela questão do contrabando, na qual o homenageado esteve envolvido quando de sua chegada em Belém e que os herdeiros sempre quiseram negar, esconder e apagar definitivamente da memória social, dos arquivos e da historiografia jornalística. E de fato provocou, com notas de repúdio nas redes sociais, como informa a matéria; também foi um dos motivos para a rejeição do nome por moradores antigos da via, conforme assinalamos. No texto, Lúcio Flávio Pinto, mais uma vez, recorre ao arquivo jornalístico para rememorar a famosa série de reportagens sobre o contrabando em Belém, publicadas no jornal *O Globo* no ano de 1957 e reproduzidas na *Folha do Norte* de Belém nos anos 1970, que trouxe à tona o nome de Romulo Maiorana – lembrando que essa questão é a razão principal do conflito judicial que se arrasta por décadas, desencadeado por três irmãos diretores do jornal *O Liberal* contra o editor do *JP*. Certamente essa tensão permanente entre os jornalistas e a competição entre *O Liberal* e o jornal de Jader Barbalho na disputa pelo mercado paraense, fez com que aquilo que seria uma homenagem solene e prazerosa, esperada por mais de 15 anos, se transformasse, nas páginas do próprio jornal, num ato sisudo, burocrático, contido e açodado [*Fig. 24*], com cobertura jornalística desproporcional e marcada por um erro grosseiro, repetido por duas vezes, que troca o número do projeto de lei apresentado à Câmara Municipal de Belém, pelo número da Lei Municipal homologada pelo Prefeito em exercício.

A retificação, que serviu de balão de ensaio para a mudança de nome, trouxe alguma melhoria na iluminação das calçadas, e consequentemente os negócios noturnos como bares, restaurantes e lanchonetes cresceram, já que a via tornou-se mais atraente ao público motorizado, que não era simpático ao “zigzag” do traçado anterior, que operava como redutor de velocidade numa rua de lazer. Os novos negócios, por sua vez, trouxeram junto um sistema mais regular de limpeza da via pública e maior dinamismo social em termos de ocupação noturna da rua, algo que já não se via, devido ao estado

³⁷ Idem, p. 7.

de abandono em que a mesma se encontrava, sobretudo quanto à iluminação – que ainda não foi de todo resolvida, pois o canteiro central continua na escuridão. Também foram reativados antigos quiosques de vendas de comidas típicas que funcionam nas esquinas do canteiro central e servem café da manhã [Fig. 31-32]. Aqui, a maior frequência é observada pela parte da manhã e nos finais de semana, com frequentadores na sua maioria do próprio bairro, além daqueles que estão de passagem pela via. Houve uma boa recepção dos frequentadores pela volta dos quiosques e uma grande aceitação pelos serviços prestados. Todos os entrevistados querem que eles sejam mantidos no local onde estão. Contudo, se o autor do projeto de renomeação da via esperava tirar partido dessas mudanças para legitimar a troca de nomes, isso não aconteceu, já que o nome do homenageado tem sido, até agora, completamente ignorado, exceto o seu registro oficial nas placas de metal das esquinas e no “mapa da cidade”, como era desejo expresso numa das manchetes de *O Liberal* (“Romulo Maiorana no mapa da cidade”, Fig. 25) e no próprio artigo supracitado: “A rua, o homem e a história”.

Hoje a rua tem dois nomes [Fig. 23 e 34], como atesta o “mapa da área urbana de Belém”, o *Localize* da lista telefônica³⁸. O nome de Romulo Maiorana entrou de fato para o mapa da cidade, mas não conseguiu eliminar a referência à “25” de publicações como calendários ou “folhinhas” anuais de parede e de bolso, que têm sido impressos mantendo o antigo endereço e distribuídos aos fregueses como “cortesia da casa”.

É no álbum da cidade intitulado “*Belém da Saudade*”³⁹ que, finalmente, a recente nomeação da via vai encontrar pleno reconhecimento. Na sua quarta edição (“revista e aumentada”, de 2014), o álbum – que compila cartões postais do início do século XX, referentes a Belém – mostra um novo cartão-postal intitulado “Entrada do

³⁸ *Listel – Belém e litoral 2011/2012* abrange os municípios de Belém, Ananindeua, Marituba e Salinópolis, é de distribuição gratuita e sua tiragem de 165.000 exemplares é auditada pela Associação Brasileira de Listas Telefônicas. Detalhe importante: o nome “Romulo Maiorana”, no mapa do bairro do Marco da *Listel*, única publicação de mapas dos bairros de Belém com amplo acesso público, está entre parênteses, ao lado do nome “25 de Setembro” (conforme mostra a Fig. 25), quando deveria ser o contrário. Em outras palavras, o reconhecimento do novo nome não fez o nome anterior desaparecer ou sumir do mapa, muito pelo contrário; o mapa da *Listel* sugere até que o nome oficial da avenida continua sendo “25 de Setembro”, conforme o desejo dos seus moradores. Assim, temos mais uma vez em Belém, uma rua com dois nomes.

³⁹ Trata-se de uma publicação da Secretaria de Cultura do Estado do Pará, cuja 1ª edição foi lançada no ano de 1998, trazendo como título completo “Belém da Saudade: A Memória da Belém do Início do Século em Cartões-Postais”. As siglas que vem ao término da legenda referem-se às iniciais dos nomes dos colecionadores.

Bosque Municipal”, ao lado de outros já publicados nas edições anteriores. Na legenda do novo postal, está escrito:

Antigo Bosque do Marco da Léguas, criado em 1870. A partir de 1906, passou a se denominar Bosque Rodrigues Alves. Ocupa uma extensa área retangular, limitada pelas antigas avenidas Tito Franco (atual Almirante Barroso) e Conde D’Eu (posteriormente 25 de Setembro e hoje Romulo Maiorana), e pelas travessas Perebebuí e Lomas Valentinas. Na foto, observa-se a fachada principal com ornamentação festiva.

Na 1ª edição do álbum, esta legenda, cuja única alteração foi a inclusão do nome “Romulo Maiorana”, pertencia ao postal que vem logo abaixo deste, intitulado “Pórtico de entrada principal do Bosque, pela Av. Tito Franco”, e que na 4ª edição aparece com esta legenda simplificada [Fig. 29]. Curiosa a troca de legendas, se considerarmos que o novo postal tem como título original impresso: “Pará: entrada do Bosque Municipal”, e como conteúdo uma ornamentação festiva feita com bandeirinhas penduradas no pórtico da referida entrada; na calçada, um aglomerado de pessoas conversando e, ao lado, uma carruagem. A troca de legendas, a meu ver, teria o propósito de sugerir uma sutil alusão comemorativa à entrada de Romulo Maiorana no mapa da cidade, explorando-se o forte simbolismo do lugar, já que RM também é considerado num segmento significativo do campo empresarial, político e jornalístico, como um novo marco no jornalismo empresarial paraense, daí justificar-se a homenagem dando-lhe o nome da rua onde a empresa tem novas instalações. A observação a este detalhe vem por conta de outra mudança de nomenclatura que aconteceu entre a 1ª e a 4ª edição do álbum *Belém da Saudade*, que foi a renomeação de outro logradouro público no bairro, o Bosque Rodrigues Alves, para Jardim Botânico da Amazônia⁴⁰, e esta foi ignorada. A mudança,

⁴⁰ Nota-se uma tendência na *renomeação* de instituições locais nos últimos 10 anos. As palavras-chave acrescentadas são: meio ambiente, sustentável, sustentabilidade e Amazônia. Trata-se de uma estratégia institucional de acessar recursos federais e internacionais dentro de uma rubrica preservacionista e regionalista, disputados por instituições de várias regiões e estados do país. É o caso, por exemplo, da Secretaria de Estado de Meio Ambiente-SEMA, agora SEMAS: de Meio Ambiente e Sustentabilidade; é o caso também do Instituto de Desenvolvimento Econômico e Social do Pará-IDESP, a única instituição de pesquisa sócioeconômica do Estado, que foi extinta pelo governo do PSDB no ano de 1999 e ressuscitada oito anos depois no governo do PT, já com o nome alterado para Instituto de Desenvolvimento Econômico, Social e Ambiental do Pará, mas preservando-se a sigla IDESP. A instituição, que teve grandes dificuldades em se reestruturar, foi mantida em funcionamento pelo atual governo do PSDB sem alteração de nome. O caso do Bosque Municipal segue essa mesma estratégia de perseguir recursos destinados apenas aos *Jardins Botânicos*. A mudança também expressa o desejo de uma notoriedade maior para a instituição.

neste caso, não é atualizada em nenhuma legenda dos quatorze cartões postais referentes ao logradouro reproduzidos na quarta edição do Álbum. Tampouco nos cartões reproduzidos na 1ª edição. O esquecimento, aqui, é de natureza político-partidária, já que o Bosque foi alçado à condição de Jardim Botânico na gestão petista, o que nos mostra que nas lutas travadas no campo do poder simbólico, lembrança e esquecimento propositais podem esconder-se em pequenos detalhes e ali permanecer até que sejam descobertos. E desta vez o embate é entre PT e PSDB.

Também provoca curiosidade o conteúdo das legendas de outros postais que acabam apontando para uma decisão arbitrária do editor, uma espécie de censura ou apagamento sobre o que deve ou não ser mencionado ou destacado nos mesmos. Refiro-me ao elemento vegetal no álbum *Belém da Saudade*. Há duas espécies de árvores que compõem a arborização planejada da cidade à época (início do século XX) e que se destacam nos logradouros e vias fotografadas: *a mangueira e a palmeira imperial*⁴¹. A presença da mangueira é muito expressiva na maioria dos cartões, já que ela foi objeto de um plano de arborização das principais vias que ligam os bairros da primeira légua patrimonial da cidade no final do século XIX e ao longo da estrada de ferro de Bragança que liga Belém ao nordeste do município. Contudo, nos cartões postais, só é nomeada a palmeira imperial, que entra na arborização da cidade em menor proporção, compondo jardins públicos e calçadas de algumas vias centrais dos bairros antigos (mas entra também no pátio interno da nova sede de *O Liberal*!). [Fig. 36-37] É a mangueira a árvore mais popular de Belém, a que lhe deu uma personalidade paisagística, com a formação de túneis arbóreos que a tornaram conhecida como a *cidade das mangueiras*. Justamente essa espécie que tem seu nome omitido no álbum e é referida genericamente como “densa vegetação” [Fig. 30]. Assim, reafirma-se mais uma vez a postura arbitrária do editor, negando-se a nomear aquilo que é fruto de um projeto paisagístico bem sucedido, o único que Belém conheceu em mais de cem anos. Recentemente, em entrevista concedida a uma revista local⁴², o editor do álbum *Belém da Saudade*, o arquiteto e secretário de Cultura do Estado, Paulo Chaves, afirma que apesar do seu amor pelas mangueiras, o plantio de mangueiras como política de arborização da cidade foi um equívoco. Logo, a opinião pessoal do editor pode estar por trás do sumiço das palavras “mangueira” e “plano de arborização com mangueira” no *seu* Álbum,

⁴¹ A rigor, uma *planta*, de porte arbóreo.

⁴² Cf. Entrevista de Paulo Chaves Fernandes. *Revista Leal Moreira*, ano 9, n. 39, s/d, p. 32. www.revistalealmoreira.com.br

constituído à base de documentos históricos como os cartões postais. A referência a mangueiras e palmeiras imperiais é muito importante no contexto da problemática aqui examinada, uma vez que a luta travada por moradores e ecologistas contra a retificação da Avenida 25 de Setembro foi motivada justamente pela preocupação de prejuízo ao seu excepcional arvoredo, que projetos de revitalização anunciados (mas nunca vistos ou discutidos publicamente pelos moradores) ameaçavam pôr abaixo, pela alegação da “má qualidade das árvores”. Neste sentido, é muito importante atentar para os documentos iconográficos da cidade antiga, suas ruas e seus logradouros públicos, de modo a verificar não apenas como eles foram retratados, que imagens deles foram produzidas no contexto em que foram idealizados e construídos mas também de que maneira eles serão editados ou reeditados nos álbuns oficiais contemporâneos, desvelando nos detalhes das imagens reproduzidas os juízos de valor que subjazem ao projeto editorial e os novos sentidos lhes são atribuídos neste novo contexto. No caso em questão, prevalece o julgamento estético do Secretário de Estado – arquiteto emitindo a ideia-comum do paisagismo de mercado contemporâneo, de atribuir à vegetação, no projeto arquitetônico, uma função meramente decorativa que não “atrapalhe” ou “suje” a fachada da obra edificada, colocando assim a mangueira numa franca desvantagem em relação à palmeira, já que a primeira é árvore frondosa e sombreada, “espaçosa” como se diz no jargão popular. Desvantagem também no plano simbólico, já que a palmeira a que nos referimos é a *palmeira imperial* usada no paisagismo de todos os palácios e praças do império e das vias reformadas e alargadas que compõem o centro de cidades antigas do país, enquanto a mangueira não carrega este pedigree, muito pelo contrário; tendo sido importada da Ásia e cultivada no Pará, tornou-se uma árvore de extrema popularidade, plantada ou auto reproduzida em todas as ruas e quintais e ruas sem distinção social.

APÊNDICES DO CAPÍTULO III

Apêndices A: Figuras 1-37

Apêndices B: Entrevistas – 1. Paulinho

2. Sr. José Maria

3. Sras. Creuzalina e Lucidéia Tocantins

4. Frequentadores de quiosques



Fig. 1-2. Práticas de maus-tratos com a vegetação em Belém. A castanhola está morrendo; explicação: furaram a base da árvore e injetaram veneno (calçada da Av. 25 de Setembro, entre Tv. Timbó e Tv. Estrella).



Fig. 3-4. Árvores públicas nas calçadas de Belém: à esquerda, um canteirinho bem cuidado; à direita, o canteiro foi acimentado (Av. 25 de Setembro, entre Tv. Humaitá e Tv. Vileta).



Fig. 5-6. Árvores públicas nas calçadas de Belém: canteiros convertidos em lixeiras.



Fig. 7. Obras de retificação da Av. 25 de Setembro (esquina c/Tv. Estrella).



Fig. 8. A antiga quadra de esportes no canteiro central da Av. 25 de Setembro (entre Tv. Humaitá e Tv. Chaco), em estado de abandono.



Fig. 9. A mesma, em estágio posterior: derrubada da mureta e formação de um lixão.



Fig. 10. A mesma quadra, transformada em “estacionamento” para os clientes do supermercado ao lado.



Fig. 11. A antiga quadra, finalmente transformada pela Prefeitura em pracinha com brinquedos para crianças.



Fig. 12. Quadra de esportes no canteiro central da Av. 25 de Setembro (entre Tv. Timbó e Tv. Estrella).



Fig. 13. Quadra de esportes no canteiro central da Av. 25 de Setembro (entre Tv. Barão do Triunfo e Tv. Angustura).



Fig. 14. Grupo de jovens jogando bola no canteiro central da Av. Duque de Caxias, antes da reforma de 2015.



Fig. 15. Quadra de vôlei improvisada pelos moradores no canteiro central da Av. 25 de Setembro (entre Tv. Chaco e Tv. Curuzu).

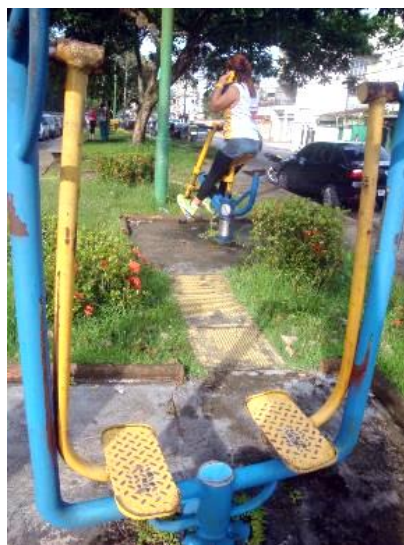


Fig. 16-17. “Academia ao ar livre” instalada pela Prefeitura no canteiro central da Av. 25 de Setembro (entre Tv. Perebebuí e Tv. Pirajá).



Fig. 18. Depósito de entulho na calçada da Av. 25 de Setembro (entre Tv. Timbó e Tv. Estrella) que margeia o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará (antiga Escola Técnica).

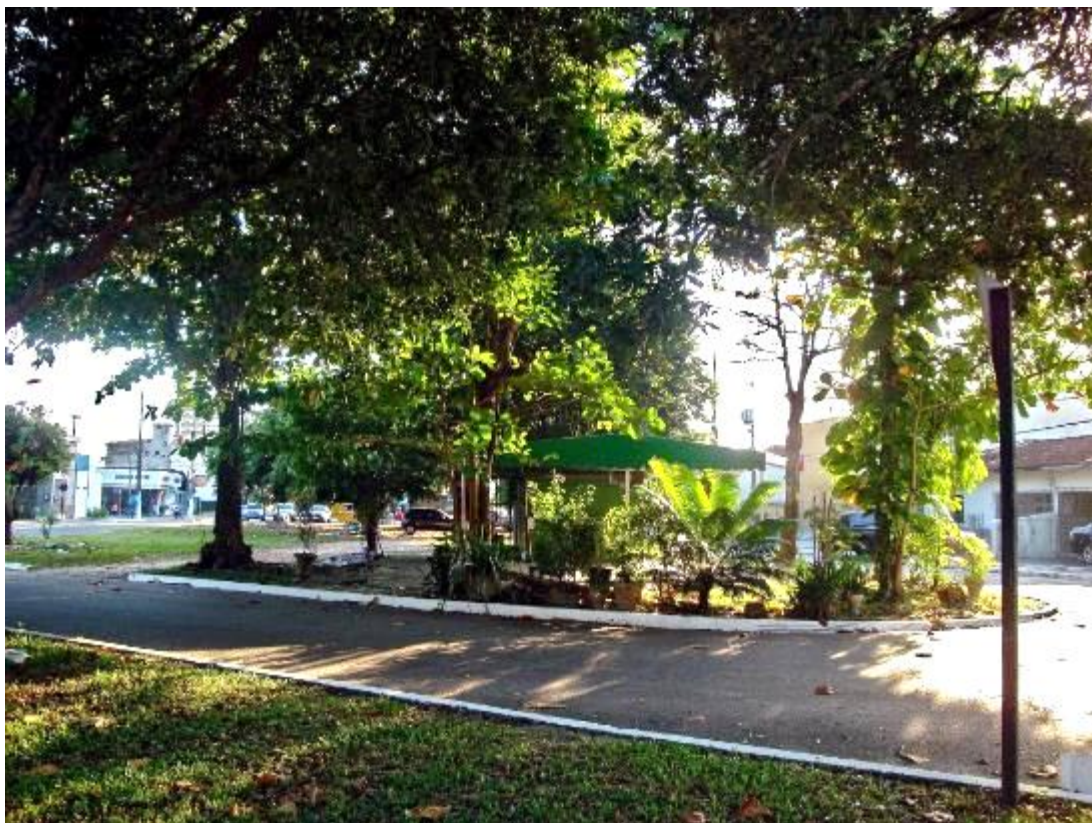


Fig. 19-20. O canteiro central arborizado da Av. 25 de Setembro.



Fig. 24. Jornal O Liberal, 20-11-2010. Matéria de capa sobre a mudança de nome da via.

8 ■ ATUALIDADES

OLIBERAL

BELEM, DOMINGO, 21 DE NOVEMBRO DE 2010

CIDADES

Programa educacional das ORM completa 15 anos. Página 9.

Romulo Maiorana no mapa da cidade

HOMENAGEM
Romulo, patriarca da família Maiorana, agora dá nome à via que abriga OLIBERAL.

O QUE DIZEM OS VEREADORES

Declarações de vereadores presentes na votação do projeto que muda o nome da avenida 25 de Setembro para avenida Romulo Maiorana.

➔ **Gervásio Morgado (PR):** "Eu venho lutando para fazer essa homenagem porque é um nome muito importante para o empresariado paraense, para o progresso do Estado. Se trata de uma homenagem para uma pessoa de grande importância para o desenvolvimento do Estado."

➔ **Sahid Xorfan (PP):** "Quero parabenizar todos os vereadores que aprovaram essa homenagem. Romulo Maiorana foi um dos maiores empresários do Estado. Entendo que é justa a homenagem, porque nós temos que incentivar a pluralidade das ideias e quem dera se nós tivéssemos mais empresários paraenses indo nessa direção."

➔ **Orlando Reis (PV):** "É uma homenagem justa que obedece todos os requisitos para que alguma pessoa possa ter seu nome incluído como logradouro. Mostra a importância da pessoa que está sendo homenageada para o município de Belém."

➔ **Alfredo Costa (PT):** "Foi uma justa homenagem a uma personalidade que fez história e o Projeto teve, inclusive, apoio popular."

conheço o Romulo Maiorana desde criança. Minha mãe era muito ligada a ele e já dizia que ele era um homem de palavra e que, quando queria alguma coisa, ia em frente. Romulo Maiorana foi um grande empreendedor e conseguiu passar isso para a sua família. Ele preparou os filhos que continuaram com esse empreendedorismo."

➔ **Miguel Rodrigues (PHB):** "O grupo formado por Romulo Maiorana fez um grande trabalho jornalístico. Então, foi uma homenagem muito justa."

➔ **Fernando Dourado (DEM):** "Eu acho que é uma personalidade de importância na história do jornalismo no Pará, principalmente no que se refere à introdução de novas mídias, que era uma característica dele."

➔ **Vanessa Vasconcelos (PMDB):** "É uma atribuição da Câmara o decreto que trata da denominação de rua. E esse projeto representa uma homenagem, porque a sede do jornal O Liberal, das Organizações Romulo Maiorana, fica na 25 de Setembro."

➔ **Nadir Neves (PTB):** "O projeto para homenagear Romulo Maiorana era meu anteriormente. Foi eu que dei entrada pelo fato de o jornal O Liberal ser o maior da região e vi que seria uma forma de homenagear o empresário Romulo Maiorana, pela importância que teve no desenvolvimento da comunicação."

Fundador de um dos maiores grupos de comunicação do País, Romulo Maiorana sempre teve destaque na história empresarial paraense. Agora, seu nome está perpetuado no mapa da capital do Estado. A mudança na denominação da avenida 25 de Setembro para avenida Romulo Maiorana foi aprovada de forma unânime na Câmara Municipal de Belém, na última quarta-feira, e sancionada antecedente, pelo prefeito em exercício de Belém, Walter Arbage (PTB), como forma de reconhecimento aos serviços prestados pelo empresário, que contribuíram para o desenvolvimento do Pará. A avenida, localizada no bairro do Marco, tem 2.780 metros de extensão e é cortada por 16 travessas. "Sinto-me muito honrado, assim como toda a minha família, por terem feito essa homenagem ao meu pai", disse Romulo Maiorana Jr., presidente executivo das Organizações Romulo Maiorana (ORM). O empresário Romulo Maiorana nasceu em Recife.



Fig. 25. Jornal O Liberal, 21-11-2010. Matéria sobre a mudança de nome, com fotografia aérea da via.



Fig. 26-27. Placas da via pública, antes e depois da troca de nome.

AMBIENTE Moradores e amigos da avenida aproveitaram o Dia Mundial do Meio Ambiente para caminhar em defesa do verde e da vida

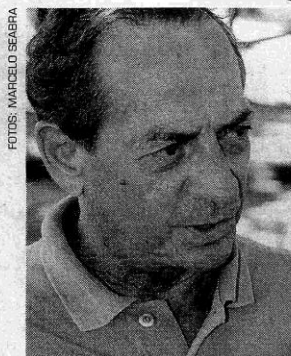
Caminhada exige preservação da 25

ELLEN VAZ

Moradores da avenida 25 de setembro, no Marco, fizeram uma caminhada no Dia Internacional do Meio-Ambiente, em protesto contra o anúncio do prefeito Duciomar Costa de eliminar as curvas que reduzem a velocidade na avenida, para desafogar o trânsito na avenida Almirante Barroso. O novo Pronto Socorro Municipal, no hospital Sítio Libanês, na avenida Duque de Caxias, também justificaria a abertura da avenida, segundo o prefeito.

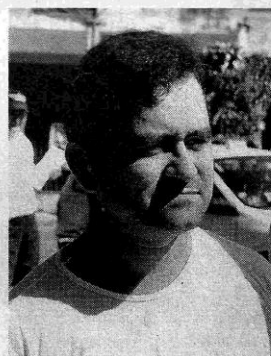
A caminhada começou às 9h. Com faixas e um carro-som, os moradores e amigos da avenida andaram desde a Antônio Baena até o Bosque Rodrigues Alves. O sociólogo e militante ambiental Mariano Klautau, morador da ilha de Caratateuta (Outeiro) há 19 anos, se solidarizou com a causa da 25.

Para ele, ruas são patri-



Klautau: 25 tem vocação ambiental

mônio da cidade e a avenida 25 de Setembro deve servir de modelo para Belém. "É uma rua de arboredos, de microclima agradável e ventilação extraordinária. Ao invés de agredir com a devastação, a prefeitura deveria se preocupar com a conclusão da avenida 1º de Dezembro e das obras no Entroncamento", sugeriu, ao observar que a vocação da rua não é dar vazão ao trânsito. "Todos os carros que passam por aqui



Paulo Santana: caminhadas

saem na avenida Almirante Barroso", opina.

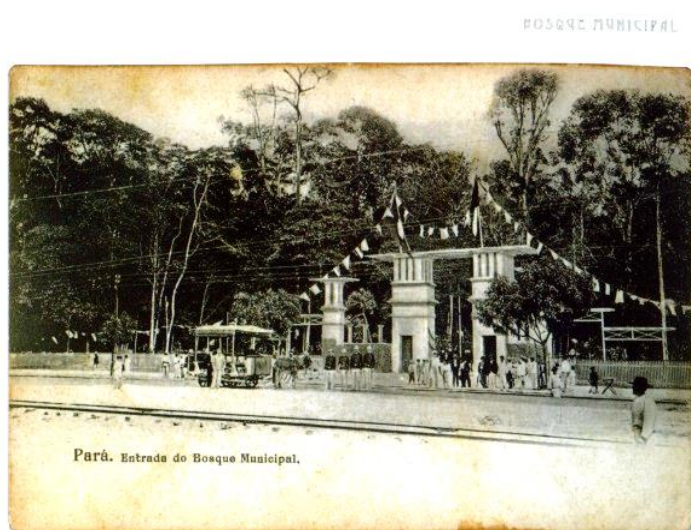
PROJETO - Beto Vinagre, morador há 14 anos, defende que a prefeitura apresente o projeto para discutir com os moradores. "É a única rua arborizada do bairro do Marco", diz. Paulo Santana, do Instituto do Homem e do Meio-Ambiente da Amazônia (Imazon), não vê sentido na eliminação dos redutores de velocidade na 25 de setembro. "Essa

rua começa numa feira, lugar de muito movimento, e termina na avenida Dr. Freitas. E ainda tem o bosque, um lugar onde as pessoas costumam caminhar", diz.

ABAIXO-ASSINADO - Os moradores enviarão esta semana abaixo-assinado ao prefeito, aos vereadores e ao Ministério Público exigindo debate sobre a proposta do prefeito. A perspectiva é reunir mais de duas mil assinaturas. Os moradores citaram o estudo 'Belém Sustentável', do Imazon, de que nos últimos 15 anos a Grande Belém perdeu 201 quilômetros quadrados (17%) de sua cobertura vegetal. Estiveram presentes à caminhada os vereadores Vanessa Vasconcelos e Edilson Moura, o secretário de Proteção Social, Gerson Peres, o ex-secretário de Saneamento, Eduardo Pazzeto, o economista Hélio Mairata, pela Comissão Justiça e Paz da CNBB, o geólogo Manoel Ximenes e o presidente do Conselho Municipal de Saúde, Manoel Souza.



Fig. 28. Jornal Diário do Pará, 06-06-2005. Mobilização dos moradores contra a retificação da via, em 2005.



- Antigo Bosque do Marco da Légua, criado em 1870. A partir de 1906, passou a se denominar Bosque Rodrigues Alves. Ocupa uma extensa área retangular, limitada pelas antigas avenidas Tito Franco (atual Almirante Barroso) e Conde D'Eu (posteriormente 25 de Setembro e hoje Rômulo Maiorana), e pelas travessas Perebeuf e Lomas Valentinas. Na foto, observa-se a fachada principal com ornamentação festiva. (LCBC)

- Pórtico da entrada principal do Bosque, pela Avenida Tito Franco. (EOB)

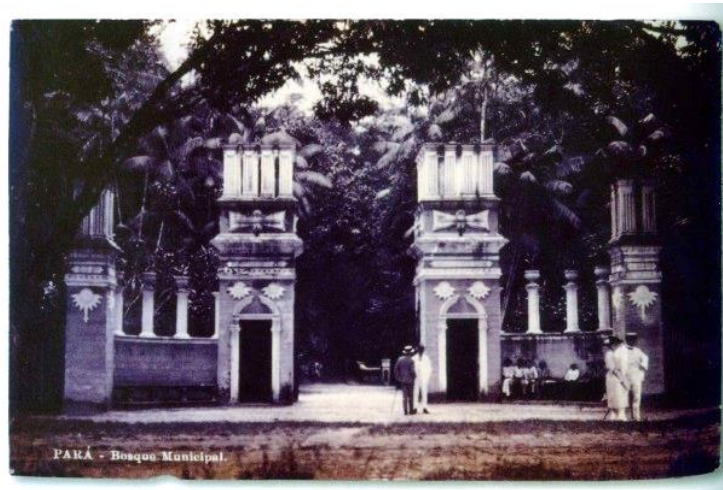


Fig. 29. Belém da Saudade, 4ª ed. Cartões-postais do início do século XX referentes ao Bosque Rodrigues Alves.

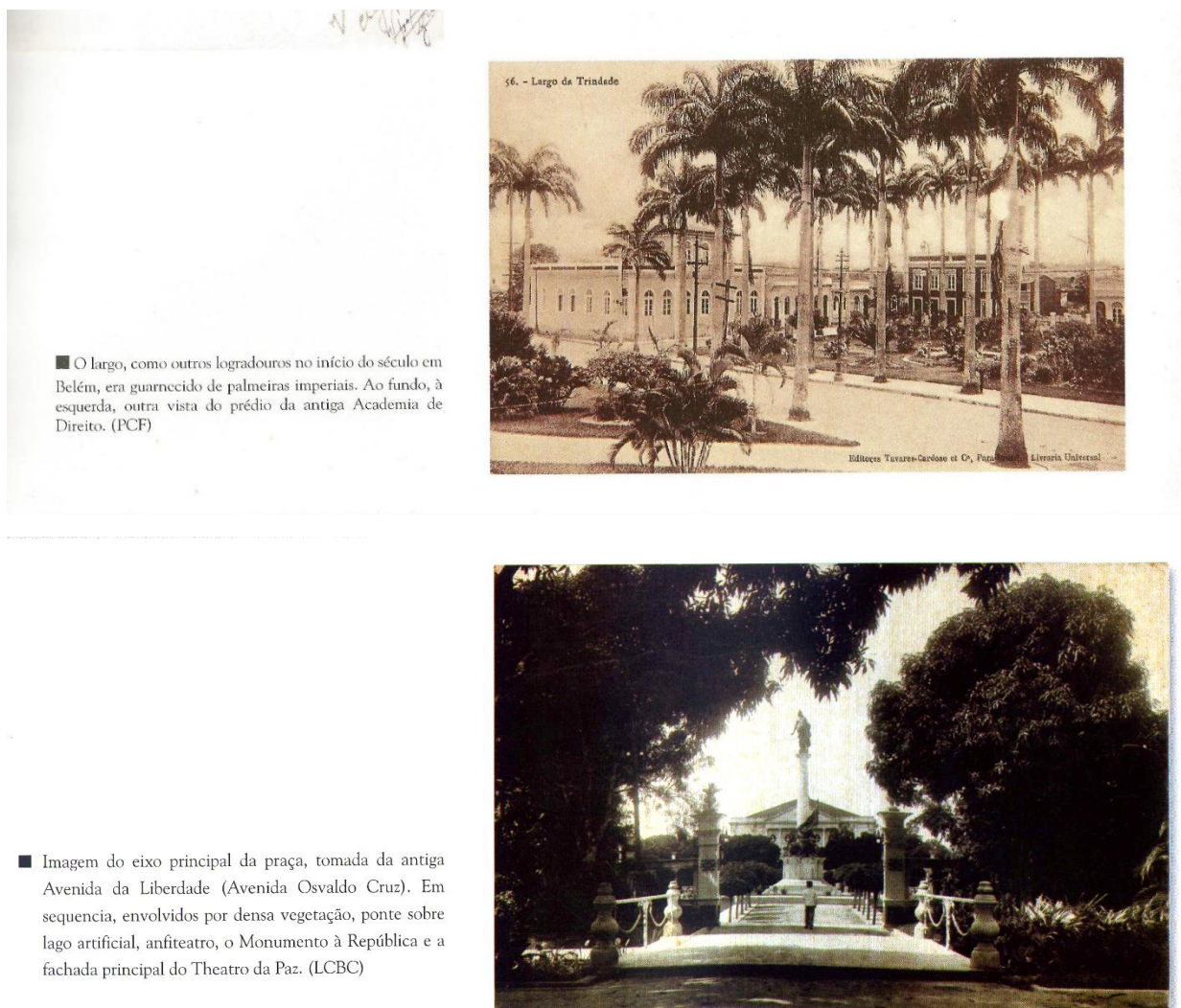


Fig. 30. Belém da Saudade, 4ª ed. Cartões-postais de Belém no início do século XX, com forte presença da vegetação: as palmeiras imperiais são sempre designadas pelo nome, ao contrário das mangueiras, referidas como “densa vegetação” e nunca nomeadas, embora fossem objeto, na época, de um plano de arborização específica e sistemática.



Fig. 31-32. Quiosque e barraca de comidas típicas no canteiro central da Av. 25 de Setembro.



Fig. 33-34. Placas pichadas após a renomeação da avenida, e ônibus circulando com os dois nomes: “25 de Setembro” e “R. Maiorama” (sic).



Fig. 35. Placas comerciais na Av. 25 de Setembro, 3 anos depois de ter sido renomeada Av. Romulo Maiorana.



Fig. 36-37. A sede das Organizações Romulo Maiorana na Av. 25 de Setembro (rebatizada Av. Romulo Maiorana em novembro de 2010), com suas palmeiras imperiais.

PAULINHO, 56 anos, morador da Av. 25 de Setembro.

Eu nasci aqui no bairro do Marco, na Travessa Curuzu. Depois vim para a [Avenida] Almirante Barroso com a 25 e agora, finalmente, na 25. Está arraigado na memória 25 de Setembro. E é complicado essa mudança de nome. A gente dorme [Avenida] 25 [de Setembro] e acorda [Avenida] Romulo [Maiorana], é complicado.

Porque vocês mudaram?

Transformação da família, falecimento do pai. Mudamos por uma questão de necessidade. Se conseguiu na Vileta. Na época viúva com 5 filhos para cuidar e um com síndrome de *Down*. Foi que passamos para a Vileta. Com o correr do tempo, ganhei essa casa de uma tia minha que sempre morou aqui e sempre teve imóveis neste bairro. Estou aqui há 5, 6 anos.

E assim o que você sentiu em termos de mudança de residência, de espaço de brincadeira de rua.

Era aquela sensação gostosa de periferia. Com certeza as crianças de hoje dado o “desenvolvimento” que temos. Na época de inverno surgia muitos olhos d’água na [Avenida] Visconde de Inhaúma e na [Avenida] Duque de Caxias; havia casas que não tinha poço, mas olho d’água. Nos quintais, nas ruas, não se comercializava. Vizinho tirava e cedia. O que tinha no quintal cedia ou dava para parentes. Era muito legal, se alugava bicicletas. Aqui não tinha asfalto, era só mato, caminho, chegava na Maracangalha (por trás do Hangar) era minado de igarapé. Isso, nasci em 1957. Até 60, 75 era muito nativo, tinha muita mata, macaquinho.

Vocês caçavam?

Não! Tinha ilusão e medo de que tinha onça. Era uma floresta. Muito bonito e água muito boa para banho. Apesar de ser uma área militar, uma vez ou outra... O igarapé era os canais. Havia tubo, tubulações que chegava na parte do asfalto para lá a gente adentrava. Mas por perto do aeroporto era igarapé. Água limpa. Não havia residência, invasão. A Duque de Caxias era muita mangueira, mais mangueiras que jamais existiram, mangueiras muito frondosas, na porta das casas. Na esquina da Duque com a Curuzu. As pessoas não plantavam; como não havia uma demarcação, as pessoas tinham a coisa de plantar na porta de casa. Eram só valas. Então tinha o hábito de plantar.

E tinha jambeiro?

Tinha e também jaca, carambola. Aqui também havia uma quantidade muito grande de buriti, aquela palmeira muito bonita. Não consigo entender nem como conseguiam demolir aqui que era muito grossa e frondosa. Algumas ficavam em terrenos baldios. Tinham três, na Duque, terreno que varava para a Curuzu, ali tinha. Varava da Duque para a Curuzu. No Santuário de Fatima era uma parte linda que existe umas telas, que eu já procurei de um rapaz que morava lá onde é o Gonçalves Tintas. Eiró, era da família, irmã chamada de Teté e ele era bem mais velho, e ele pintava muito aquele pedaço. Onde é o Santuário de Fátima era um morro que chamava o morro da Matinha. Esse morro não havia casas, poucas famílias moravam lá. Uma senhora vendia tacacá lá em cima, e quando foi construída a Duque, as famílias foram desalojadas. De lá saiu muito aterro que era tudo piçarra. Ali era só ponte tudo alagado. Antes ficava do lado da igreja da Providência. Hoje, não se permitia. Na época era o padre Dilenio. A gente até achava diferente porque era jovem não era comum; sempre teve a força dos portugueses pela própria devoção da santa em Portugal. Sempre fizeram as festas, depois construíram o santuário. Não sei de houve alguma ajuda ou se foi só da igreja.

.....

A sua família é católica?

Sim, nós íamos, mas era mais mãe e tia.

Eles faziam naquela época e hoje em dia a gente não vê era de levar mais a festa da criança, davam lanche, mas depois que passou o santuário novo mudou também, tem um outro padrão. Mais evangelização, mas sem trazer a gurizada.

E as comidas típicas, o tacacá, era mais frequente?

Agora pelo crescimento tinha a tradição, mas hoje virou um mercado, um comércio. Uma pessoa tem 5 a 6 bancas. Na cidade. Viraram empresários até a céu aberto. Mas na época vendia na porta de sua casa.

Onde?

Geralmente nas esquinas de mais movimento. Quando chegava de tardinha, colocava a mesinha com uma toalha branca. Nessa que ficava no morro. A dona Fátima lá em cima. Agora o melhor era na baixa da Curuzu, dona Maria. Ela era muita, era o melhor tacacá! Tinha que ir cedo que acabava rápido! Mas até pelo poder aquisitivo não tinham condições de tomar todo dia. A maniçoba as pessoas gostavam mais para a época do Círio. A cidade cheirava bem mais do que hoje (as pessoas já compram feita hoje). As pessoas cozinhavam em lata e trocavam entre si para ver a melhor. Eu gostaria de ter nascido uns 20 anos antes. Eu sou meio saudosista mesmo! Com 6, 7 anos, o quarteirão que nós morávamos na Curuzu, entre 25 e Duque, até hoje eu me lembro muito bem na minha memória como eram as casas. As casas hoje fizeram três onde era uma. Casas grandes de taipa e palha. E pouquíssimas com energia elétrica, como uma casa muito bonita que era de um político, Milton Miranda (esquina da vila São Pedro com a Curuzu e Duque).

A relação com a vegetação?

Era muito forte. Fazia parte da sesta; as pessoas tinham mania de plantar em meio às plantas decorativas as plantas frutíferas. Plantar verdura no quintal, o solo era melhor.

Vocês eram autossustentáveis?

As pessoas preferiam jardins. Mas plantava frutas e legumes, não ia muito para comprar. As pessoas preferiam plantar plantas, mas plantava couve manteiga, quiabo. Hábito de criar galinha solta, fugia e na hora de dormir voltava para casa. Se criava bicho com Maria Mole. Tinha a alegria da molecada. Alguns vizinhos criavam porco solto. A maioria das casas tinham saguão e criava uma valinha. O que cercava era acapu, madeira altamente resistente e com o tempo foram se acabando e iam cercando de tábuas, com tempo veio a cultura do muro.

Viveste essa experiência de passar da cerca para o muro na tua casa?

Não, como eu mudei de lá, foi na época que tava. As casas começaram a haver uma invasão imobiliária de pessoas que moravam em outro lugar e vinham para cá. Então se fazia troca e davam um dinheiro em troca. Então foram morar para a [o bairro da] Cidade Nova.

Conheceste quem fez essa experiência?

Para nós, crianças, quando chegava final de semana e férias; íamos passar final de semana para Cidade Nova. Em tempo de férias iam passar as férias. Cidade Nova era muito lindo. Igarapé por todo lado.

Do Entroncamento para lá era como se fosse para o interior?

Sim! Era só uma ocupação de sítio; era aquela cerquinha de arame farpado, muito igarapé; a gente moleque varava dessa rua para a [Rodovia] Augusto Montenegro. Era

muito igarapé, transbordava. Depois foram vendendo essas casas e os novos foram construindo em alvenaria, já na década de 80. Compravam mais de uma, duas, três, faziam bangalô. Foi quando construíram a Duque de Caxias, cavaram para fazer a drenagem. Foi daí que muita gente ao invés de permanecer, saiu. Quando puseram o asfalto na Curuzu eu já estava com 17 anos ou 18. Eram pouquíssimas casas de alvenaria. Uma tristeza o que o homem fez dentro da cidade. Tive ali uma cidade maravilhosa.

Eles se preocuparam sempre em fazer a Duque. Sempre. Tinha um *clipper* entre Humaitá e Vileta, na Duque. Ponto de final de ônibus. Onde hoje é o posto era um mercadinho. O açougue do pai do Jurandir como se fosse uma casa de taipa. Tinha um salão. Na frente do salão da Lili era o açougue.

O ônibus na [Travessa] Vileta sempre passou. Era aquela casca de asfalto. Depois asfalto só na Almirante Barroso. Depois com construção da Duque deu uma acelerada. A construção da Duque mudou completamente. Porque só tinha a Almirante Barroso e a Duque de Caxias. Eu lembro que a Almirante Barroso a gente atravessava e era bem pouco movimento. Com a construção da Duque foi muito rápido não se esperava a reeleição. Havia os comércios e os portugueses que investiram mais nas casinhas, nas vilas. O seu Francisco. Eles são dessa época e meus tios que eram donos da esquina da Vileta. Tinha outro que era dono do Chaco, todas as esquinas ainda são das famílias portuguesas. Só que os netos vão se desfazendo. Com a construção da Duque de Caxias teve esse impulso, foi quando fizeram a Feira da 25 e fizeram só da [Travessa das] Mercês para lá. Depois veio até a Almirante Barroso. Uma coisa que quando eu visualizo era esse morro da Matinha, porque era muito bonito. A gente tinha uma visão panorâmica de lá para dentro da Matinha.

Era como se fosse uma pequena Veneza. A Almirante Barroso começa na direção da [Travessa] Antônio Baena. Ali era como se fosse um grande chalé com uma vilas muito pequenas. Umas 15 casinhas que era um prostíbulo e na frente um canal muito grande que dava um acesso para a Matinha. Sempre havia restrição dos pais porque era onde tinha maconheiro. Sempre tinha aquela parte marginalizada. Matinha, Guamá, Condor, prostituta. Então eu tive o privilégio, a liberdade de ganhar o mundo, no bom sentido, com sete anos tive que trabalhar com venda. Minha mãe fazia unha, então eu aproveitava aquela coisa de passar a ter essa liberdade. Repassava tudo para ela. As pessoas compravam por pena. Tirava uma roupinha do filho e me dava. Então a mãe tinha a mãe que checar se foi mesmo presente.

Havia uma ética?

Sim! Agora é um constrangimento para a criança os tempos mudaram.

Não tinha quem te oferecesse o que não prestava. Eu chegava e dizia para os garotos: olha eu fui num lugar tal, que é legal. Então eu era tipo um guia turístico. Quando eu cheguei no Ver-o-Peso. Eu chegava, acabava de vender eu ia para o Ver-o-Peso ver o rio. Tinha esse negócio de ir lá “para baixo”. Lugares da cultura, feliz Lusitânia. Não havia essa cultura, o que havia era assim: Uma vez no ano os pais levavam no Museu Paraense Emílio Goeldi ou no Bosque [Rodrigues Alves].

A relação com o Museu?

As pessoas achavam que era um acesso restrito. Não tinha uma cultura de visitar museus. Só frequentava a Igreja na época do Círio.

Vamos “lá em baixo”, fazer compra, fazer a roupa do Círio e do Arraial. Andar de ônibus. Peguei o ônibus de assoalho, o Antonio Baena. E tinha que ter a garapa com o pastel, era na Avenida Portugal que tinha o *clipper* de alvenaria, umas paradas boas. Ou então na parada do Ver-o-Peso. Garapa na hora!

Uma coisa muito parte da cultura do bairro era ir comprar peixe no Ver-o-Peso. Porque era mais barato. Mesmo com a feira. Hoje ainda tem esse hábito. Eu quando tinha família grande eu ia. Eu tinha mania, comprava quinze, vinte quilos. Até hoje

eu tenho mania de dar uma volta no mercado. Porque também eu me criei ali, era a minha brincadeira ir prali. Estudava pela manhã no [na Escola Municipal] Amância Pantoja, na Matinha. Era meio levado. Fiz o meu primário lá até os 10 anos de idade. Depois fui para o [a Escola Estadual Visconde de] Souza Franco. Nós entrávamos sete horas, saía 10:30, depois entrava o intermediário, depois a tarde. Minha mãe também. Passou a ter uma banca de venda em frente ao [à Escola Estadual] Paulino de Brito, na Almirante Barroso. Eu tinha que levar a grade para ela montar. Quando eu saía do grupo [escolar] eu ia pegar a grade para ela se reabastecer. Tinha um irmão maior que tinha síndrome de *Down* e duas irmãs que foram trabalhar em casa de família.

A riqueza era totalmente espiritual. A casa acredito não é nem deles. Sempre muito humilde. Porque na época era retardado, não era síndrome de *Down*.

Tinha um preconceito e esse doutor Alberto Aires disse ele não era mongoloide; nunca permitisse tratar ele de retardado, mas que ele era um anjo, ia sempre ser criança, que ele ia andar e viver. Depois de 3 anos foi ficando mais rijo e com 5 anos de idade começou a andar e nos deu muita alegria até com 38 anos. Minha irmã mais velha percebeu que quando ele chamava pai e eu não vinha... Ele contribuiu muito ao que eu sou como pessoa. Isso me amadureceu. Mas o que me deu muita vivência foi eu ter ido para a rua. 16 anos eu tinha liberdade que eu tinha. Porque os pais diziam tu tens barba na cara, mas quem manda em ti sou eu. A minha mãe, não era assim, me dava essa liberdade. Uma liberdade conquistada, pode-se dizer, certamente porque eu já tinha aquela responsabilidade de um pequeno vendedor, de ajudá-la, de contribuir na minha casa.

Eu lembro que eu ouvi de dois amigos que os pais falavam: ah! coitado do Paulinho! Sempre têm que tá na rua vendendo! Aí eles diziam: A gente tava doido para tá no teu lugar, para tá na rua!

Cinema

Fui cinéfilo depois por muito tempo na [Avenida] Independência [atual Magalhães Barata, no cinema do Teatro São Cristóvão]. Todo domingo a gente ia, Tarzan, Tarzan, alguns eu vejo esporadicamente. Coisa da casa própria.

Como era a relação com o Bosque?

Com o Bosque era mais forte porque nós íamos muito. No Bosque tinha muita guloseima para vender e tinha animais: onça, macacos, antas, gato maracajá. Era bem mais atrativo e tinha brinquedos, era uma festa. Mas os pais só iam esporadicamente.

Às vezes levava kisuco. No Museu [Emílio Goeldi] o que chamava mais atenção era o aquário. Sempre tinha os guardas. No Bosque a gente ia pra brincar.

Outras brincadeiras?

A gente tinha muita opção.

Tinha Arraial, Pássaro?

Época junina era um corre-corre. Como as casas tinham todas saguão e varavam uns quintais um pelo outro, então o boi se escondia. O boi sumia. Olha o boi, era entre as casas. Tinha boi de um bairro para o outro. Então as pessoas que fazia aquela graça para pegar o boi era só um faz de conta. Era para o boi correr, tinha as fitas que amarava dinheiro na fita. Tinha dias que o boi sumiu. Quando era uma hora sem mais nem menos... Os Pássaros: Pingo de Ouro e Rouxinol. Guamá, Jurunas e Pedreira era onde tinha mais e onde se concentravam mais as brincadeiras. Eles divulgavam, faziam um mingau e contratavam um Pássaro para vir dançar, os que tinham um poder aquisitivo maior. A gente arranjava aterro, capinava, fazia trave para jogar bola.

.....

Tinha o time das meninas, dos meninos, cemitério?

Sim, brincavam de cemitério.

A Avenida 25 de Setembro é uma rua privilegiada em termos de espaço. Se tem esse espaço, por que as pessoas não se interessam mais dessas brincadeiras?

Acredito que é pelo abandono e as próprias pessoas não tem esse carinho; eu penso assim que infelizmente se revitalizarem isso aqui é questão de tempo para as pessoas começarem a destruir. Acontece das pessoas não tem autoridade com os filhos de jogar o lixo. Só querem multar, multar parece que as pessoas não sentem mais no bolso. Virou estacionamento público. Logo mais tá tudo cheio aí de veículo. A marginalidade é muito grande. Quem mora aqui é quem sente. Até mesmo os donos dessas barracas, estão desativadas.

Qual é o atrativo?

Passou de mãe para filho, tapioquinha. As próprias pessoas que levantam uma bandeira dizem que fazem e acontece, mas quando os filhos fazem alguma coisa eles deixam.

Você acha que se houver um projeto de melhoramento, ali na esquina da Almirante Barroso, onde tem o colégio, poderia ser uma praça. Um projeto com regras e envolvimento pode melhorar?

Acredito que se o poder público não se ausentar em termos de segurança. Ah tudo se modernizou, mas um PM Box ia muito bem. Se não tiver o pessoal detona. Acredito que há quem que educar. Mas educar, educar, o Ed [Prefeito Edmilson Rodrigues] batalhou muito por isso.

Tem que ter o lado repressivo?

PM Box! Antes quando tinha. Acredito que apropria marginalidade...Revitalizar as praças, a guarda municipal tem que estar presente. Copacabana...pichação. A medida que quando vira as costas, vira baderna.

O prefeito de Bogotá diz que fez uma reforma e descobriu que o que garante a segurança não é a polícia, mas as ruas serem ocupadas.

Hoje em dia as ruas estão abandonadas, as pessoas se trancam nas casas. Uma rua abandonada é como um terreno baldio.

A proposta dele é fazer a revitalização para trazer as pessoas de volta e fazê-las sentir que ali é um patrimônio público. Você acha que isso poderia dar certo aqui?

Valeria a pena tentar. Se tenta dessa maneira.

As pessoas falam muito em repressão, repressão mas pedem isso. Aquela praça na Cremação. As pessoas do bem começaram a se ausentar porque pessoas do mal começaram a tomar conta. Começaram a fazer ponta de droga, encostar um moto-taxista de fachada.

Aqui é um condomínio de pobres que não tem onde morar. Teria que ter necessariamente a parte intimidatória? Sim, eles mesmos sempre procuraram cuidar, se só revitalizar e não tiver... resolveram a colocar guarda municipal. Às vezes é o abandono e a insegurança. Os moradores começaram a depredar...

A mudança do nome da rua foi uma iniciativa do legislativo. Quem deve decidir pela mudança do nome? De repente, resolvem mudar. A Mariz e Barros era Estrella. O que você acha dessa lei, por que isso é lei.

.....

Eu acho que nem deveria mudar, é uma quebra na própria cultura. Identidade da rua, das pessoas. Nasci e cresci na 25, ah! Morei 25 anos na Curuzu. Romulo Maiorana de que que buraco saiu? Ele é um grande empresário. Eu acredito que foi isso. Se o Jader Barbalho resolver mudar para Jader Barbalho. Na realidade se tivesse que mudar que consulte. Ou então não há necessidade de mudar. A pessoa não tem ideia. Na minha estória não significou... eu acredito que o que deve ter pesado é o interesse de... as pessoas estão aqui e ficam procuram a Romulo Maiorana?

Você sabia que ia mudar?

Eu me senti lesado.

Não correu nenhum burburinho?

Não, pelo menos eu não soube de nada. De manhã quando eu sai para caminhar eu vi uns rapazes do carro. Aí o casal disse não faça isso que dá cadeia. Ele disse vocês viram o que está escrito nessa placa?

Parece que fazem as coisas na surdina. Eu soube de outras reuniões que houve. E as pessoas que você conhece?

Cem por cento das pessoas que eu conversei foram contra.

Na [Travessa] Apinagés não colou?

Porque aqui? Acho que o poder, a coisa da manipulação, não deram tempo. O povo unido jamais será vencido. Vamos fazer e depois se eles reagirem vai ficar engavetado.

Você é a favor por um movimento que volte o nome?

Sim. De todas. Isso tem acontecido muito, as pessoas pegam o que de direito público e batizam para fazer média, tanta gente que de fato precisa ser homenageado.

Qual é a tua formação?

Sou cabeleireiro! Durante 31 anos. Passei na Vileta entre 25 e Almirante Barroso depois quase 14 anos na Duque de Caxias próximo à Mauriti. Aí eu fiz CB [Ciências Biológicas] no [ColSouza Franco, mas não me interessei mais. Eu gosto muito de ler. E muito identificado com meu trabalho que realmente fiquei perdido. Não consegui me imaginar. Vou continuar por hobby. No meu caso isso não pesou. Quando eu vi, já tinha sonhado, acordado, passou.

Poderia até acontecer que por ambição. Então eu nunca tive essa de quero ser.

Resolveste te aposentar? Mas tu tinhas um restaurante ali?

Não! Fiz para meus sobrinhos, para eles se estabilizarem. As minhas sobrinhas foram lá e eu testei, tudo ok. Mas começou a haver divergências entre eles, e eu não tinha necessidade e tinha que fazer um tratamento médico, tive que retomar. Eu decidi que tinha de me aposentar de vez.

Alugaste?

Sim, para o dono da Spoletto, que abriu essa Kao.

E a casa onde está hoje o Tacacá da Vileta, quem é o dono?

É o seu Valdecir, dono do prédio na Passagem Vileta, de três andares. É o dono de lá.

Se for feito o projeto de revitalização, qual é tua ideia. Problema grandes áreas de drenagem. A visão dos sanitaristas. Essa área funciona como uma área de drenagem natural. Os antigos quintais estão transformando em quadra de esporte. A respeito que se tem para cá seria fazer uma reforma que preservasse o

máximo a área natural. Por exemplo já está tendo alagamento na Duque de Caxias? Ela tem um perfil de atividade de lazer, econômica!

Desde que construíram as quadras. Eu com uma amiga minha desde de que construíram no tempo do Gueiros, Augusto Rezende. Não passavam seis meses com o enquadramento. O ideal seria ter espaço de lazer. Seria muito bom. Mantendo a arborização. Fazendo a drenagem, mas o nosso carro passa dentro desse jardim. Tem que arrebentar porque os esgotos estão todos comprometidos. Elas foram arrebentando. Essa água ou ela passa... O ideal... diagnóstico. Saneamento. Se acabar com o estacionamento e revitalizar tipo um jardim suspenso. Fazer área de lazer, praça de alimentação. Pelo espaço se fizesse uma coisa bem organizada. Dava para agregar outras coisas. Mais uma banca de revista.

Tem mais alguma coisa que tu queres falar?

Eu gostaria muito que fosse revitalizada, qualquer coisa que se faça é melhor do que está.

.....

Sr. JOSÉ MARIA, comerciante aposentado, 74 anos.

Reside na Tv. Angustura. É cuidador de plantas na calçada de sua casa.

Era fácil ficar mudando?

Tinha as barraquinhas, portinhas de madeira, o forte era barro. Não estou lembrando, na [Travessa] Angustura daquele lado eu morei, passando a [Avenida] Pedro Miranda, só na Angustura. Naquele lado eu murava lá adiante agora tá mudado é só prédio. Era chão batido. Naquele tempo o pessoal escangalhava.

Como era vida na rua?

Tinha festa de São João, Boi.

Quem fazia?

O morador. Tinha Pássaro, palanque. Fazia lá naquela casa azul, ali se não me engano tinha um salão grandão onde se apresentava os Pássaros.

Tinha um nome?

Tinha nome de clube que eu não me lembro. Tinha na [Travessa] Lomas [Valentinas], tinha um Parque na Lomas. Tinha quadilha. São João, São Pedro, fogueira. Bem dizer no meio da rua.

Não tinha medo?

Não cheguei vim do [bairro do] Jurunas para cá a pé á noite. Ah vou te deixar...não tá jogando, deixa.

Trabalhava na Importadora de Ferragens. Era balconista, 22 anos. Na [Avenida] Independência [atual Avenida Magalhães Barata] com a [Travessa] Alcindo Cacela. Deve existir o prédio porque a firma tinha loja na [Rua] João Alfredo, na [Rua] 15 de Novembro. Porque? Importadora, ferrolho, prego, parafuso, porta, cimento, lona. Saí de lá. 22; 03 no armazém Ferrol e 7 na Tendência, tudo de construção. 32 anos. Salário pequeno. Minha irmã que construiu essa casa.

Seus pais?

Morava na Angustura, minha mãe. Morei para cá, depois aí onde é a Santa Clara. Os parentes ficavam tudo próximo.

Primeiro edifício, lembra?

É agora. Recente. Esse da esquina. Moramos bem do lado. A minha tia ia vender e a minha mãe vendeu lá e comprou da minha irmã que foi e morreu no Recife. Aqui na rua não tem mais parente. Amigos, mudaram.

Aí ela vendeu para o médico e comprou o da minha irmã. Não faz muito tempo. Tenho 74 anos.

E as coisas melhores e as que não gosta de morar aqui?

Eu cheguei aqui a maior parte era tudo vizinho. Tudo encostado uma na outra (silêncio)

A maior parte é conhecido, é pessoal antigo.

O que não gosta?

Prá mim tudo tá bom.

Tudo o que precisa faz aqui perto?

Nazaré, centro de Saúde (exame vista). Fez só exame de vista “por fora” porque no centro não tinha vaga. Muita gente vem de longe. A cota do médico encerrou. A minha irmã pagou uma consulta particular. Eu nem sei o que é.

[Aponta vizinho] Esse veio do Jurunas. Veio por aqui e não voltou mais. Ele vem por ali dá cada topada. Eu digo diz para o teu filho comprar o pão.

E o que mais o senhor faz?

Vai consertar na Pedreira, vou a pé por aqui. Mas tá muito mudado lá é muita gente. Eu fui procurar um que trabalhava, não achei, mudaram para a [Travessa] Mauriti.

E sapateiro?

Quase eu não preciso. É difícil eu sair. Fui na Yamada. Uso mais chinelo e sapato de couro. Farmácia teve a desse lado, da Duque. E tem uma na Lomas, [farmácia] Bin Ben. Tudo perto.

Nesse aspecto não tem dificuldade?

Não. Não gosto de sair. Só campo, mas não vou mais. Morei no Chaco bem atrás do campo. Lá pelos fundos, moleque, a gente ficava num palanque por fora. Então pulava. Era Paissandu. Tinha torcida, mas não era de brigar. Teve um dia que passou uma turma, uma gangue, diz que é time. Marginal. É tudo gradeado agora.

Já entram na sua casa?

Não.

Tinha quadrilha, pássaro, o parque.

No Bosque, nunca mais fui no Bosque.

Conheceu o Bené [Prof. Benedito Nunes]?

Só pelo nome. Escritor, né?

É 25 pra mudar. Seu finado Manoel disse na Almirante vai ser Jader Barbalho. É só política. Onde é a 25, ali. Aí que eu digo. Nada cuidado. Tem uma menina que faz jogo do bicho eu digo para ele. Perigoso.

E o que faz para se divertir?

Só varrer isso aqui.

Não vai no campo, no Mosqueiro?

Só em Joannes. Meu sobrinho tem casa lá. Fui em Joannes, Camará até Joannes. Eu ia mais depois. Faz mais de um ano que eu não vou. Não vou em praia fico só olhando. Teve uma irmã minha que morreu afogada em outro rio. Era a mais velha por parte de mãe. E a Maria José é filha. E mora aqui eu e ela e o Zequinha. O Zequinha tá parado. Minha irmã mora com os netos é viúva.

E sua saúde está bem?

Às vezes leio sem óculos. Televisão eu vejo bem. Principalmente o futebol.

Vê novela?

Agora todo mundo vê. Aqueles filmes antigos. “Barra Pesada” [programa policial] as vezes eu vejo. Tem dia que não gosto de ver.

Politica?

Até esqueci de votar. Eles ficam tudo junto, principalmente lá pra cima. Agora o Renan Calheiros foi fazer implante. Acho que o [gov. Simão] Jatene não vai dessa vez. A saúde tá muito devagar. Muita gente. Centro de saúde sai 4 horas. A fila tava varando para a Almirante Barroso, é muito serviço.

Canteiro. Tem que manter, tirar?

Tem que manter, preservar, tá bacana. O brinquedo para fazer musculação o pessoal quebra tudo. O prédio incomodou (LM). Logo que começou o engenheiro veio aqui perguntar se não estava ruim.

Vieram comprar as casas?

Isso não sei é com a minha irmã.

Tá bom. Tem mais alguma coisa a memória, a gente batalha, batalha até.

As plantas da calçada?

Eu plantei uma, a minha irmã a outra. É semente, ela espoca longe, eu peguei. Uma semente. Eu ainda tenho uma caixa. Esse rapaz, Mauriti com Almirante, ele passa por aqui caminhando, Amaral, passam caminhando...cadê fulano. O pai dele parece que tinha búfalo no Marajó. Em frente ao [Hospital] Porto Dias. Parece que é até de tubo o jardim. Aí levei pra Joannes. Plantei umas duas ou três. Põe na areia, no caneco aí.

O senhor podia plantar uma pra mim, plantar na Avenida 25 de Setembro.

Sempre gostou de planta?

Não!

Faz agora pra se distrair!

Sim! Tem beija flor. Tá vendo dois. Beija flor só dá onde tem flor.

Eu posso fazer uma foto sua? Depois eu trago para o senhor.

Essa bicicleta é sua?

É do meu sobrinho!

Porque as pessoas não plantam?

Casa da Tartaruga, se lembra?

Não lembro!

CREUZALINA TOCANTINS e LUCIDÉIA TOCANTINS. Mãe e filha. Moradoras antigas da Avenida 25 de Setembro.

Bem, como eu estava explicando, estou fazendo um livro sobre o Marco. Então não dava para eu pesquisar todo o bairro e aí eu escolhi algumas ruas. Estou entrevistando vários moradores, privilegiando os moradores mais antigos para perceber quais mudanças aconteceram nas ruas e no bairro. Porque quem tem essa memória são os moradores mais antigos. A senhora é paraense, quantos anos tem?

Mãe. Sou de 1939, nasci dia 7 de setembro, estou fazendo 75 anos, hoje. Quando eu nasci aqui era só mato, a gente usava lamparina; tinha luz elétrica mas era aquele fiozinho. Depois foi melhorando. Nasci aqui, mas passei dez anos no [na Travessa do] Chaco que minha mãe alugou aqui. Depois a minha mãe quis voltar para cá e aí fiquei até hoje.

Então vocês não são da época em que os terrenos eram doados pela Prefeitura? A senhora sabe que esse bairro foi planejado há cem anos atrás? Os terrenos foram doados durante muitos anos para atrair os moradores da área central que já estava com muita gente.

Mãe. A minha mãe comprou já de outra pessoa, não foi doada não. Naquele tempo uma mixaria e a gente ficava pagando para Prefeitura, a CODEM.

Vocês tem o título?

Filha. Não! O que a gente tem é um recibo.

Mãe. A minha mãe foi isenta de pagar o IPTU e até hoje eu não pago.

E qual era a razão da isenção?

Filha. O salário baixo. Ela era dona de casa e meu pai era pintor de casa.

A senhora estudou, tinha escola aqui perto?

Mãe. Sim, frequentei a escola até a terceira série primária no [Colégio] Paulino de Brito. Aí eu comecei a tomar conta da minha mãe que adoeceu e tive de parar.

E vocês eram quantos filhos?

Mãe e filha. Eram seis filhos já que um faleceu.

A senhora é casada?

Não. Não cheguei a me casar.

A senhora teve quantos filhos?

Mãe. Cinco. Eu que criei meus filhos e todos nascidos aqui. Só dois que nasceram no Chaco.

E os seus filhos estudaram?

Mãe. Sim!

O que eles fazem hoje?

Mãe. Um era motorista, essa aqui é dona de casa, o outro que morreu era cabeleireiro. Foi um que se formou.

Filha. A renda dela sempre foi baixa. Ela criou os filhos lavando roupa para fora, vendia tacacá aqui na porta. Mingau de noite. Tudo ela fazia.

A senhora tinha uma boa clientela?

Mãe. Sim todos os vizinhos por aqui.

E a senhora trabalhou até que idade?

Mãe. Até eu me aposentar como autônoma.

Naquela época tinha muito tacacá por aqui?

Não, só o meu. Quem começou fui eu. Depois é que veio as outras. Ainda era o tempo que eu ia no Ver-o-Peso comprar a mandioca para ralar, tirar o tucupi, o camarão, as cuias.

E tinha ônibus para lá?

Tinha, mas só na [Avenida] Almirante [Barroso], aqueles ônibus bem antigo que a gente segurava na alça do teto. Nem na [Avenida] Duque [de Caxias] nem na [Avenida] Primeiro de Dezembro [atual Avenida João Paulo II] não tinha. Só tinha na Almirante. Depois que os prefeitos foram melhorando, colocaram “rua de lazer”.

Lembra quando a rua foi asfaltada pela primeira vez?

Mãe. Não, faz muito tempo.

Lembra como era a “rua de lazer”?

Filha. Sim, lembro bem só não lembro da data. Aqui na frente tinha uma quadra de vôlei. Quem ficava responsável pela rede e pela bola era a gente aqui. Quando o povo aqui do pedaço vinha brincar era bom. Mas depois vinha gente da “baixada”, que fumava maconha, e acabou a “rua de lazer” por causa disso. Eles vinham brincar e a gente já foi sobrando. Aí acabou.

Como eram as quadras?

Filha. Era de vôlei e de futebol. E toda quadra [quarteirão] tinha. Quando eles fizeram o ziguezague [reduzidores de velocidade] foi por causa da rua de lazer. Não tinha as quadras de cimento, no início era só terra e pau fincado.

Quer dizer que as quadras de cimento são mais novas? E as árvores, quem plantou, uns dizem que foi a Prefeitura outros que foram os moradores?

Mãe. Eu plantei algumas plantas, fomos nós. A Prefeitura não fez nada.

Filha. Eu ouvi dizer que foi mais morador, as de calçada aqui foi tudo nós. Isso já faz uns dezoito, quinze anos. Na minha lembrança passava uma vala antes do asfalto. Essas árvores vieram depois que acabou a rua de lazer. Então, a gente tinha todo esse espaço para livre para brincar. Depois que eles fizeram a sarjeta e ficou menor. Esse alinhamento da calçada veio seguindo a da Escola Técnica mas eles nunca mediram nada.

E aí vocês foram plantando árvores?

Filha. Surgiram essas árvores porque como acabou a rua de lazer a gente revolveu então colocar as árvores. Antes, quando era rua de lazer, era tudo limpo, tudo livre, a gente fazia festa, no tempo da Copa a gente enfeitava tudo, se reunia, fazia vaquinha, na festa de São João a gente cercava e brincava, fim de ano também.

Por que acabou essas festas?

Mãe. Eu pelo menos não quis mais me envolver.

Filha. A gente foi crescendo, aí veio o perigo de carro. Aqui nesse pedaço nem passava carro. Era fechado cada canteiro era assim, um sim e um não. Aí já foi a Prefeitura que fechou, ela colocou as jardineiras que era para o carro não passar. Mas aí o pessoal ia, sentava em cima, quebrava e foi acabando.

Mãe. Foi por isso que eles conseguiram abrir para o carro.

Mas foi recente que eles retificaram a rua. Teve um protesto “Ame a 25” no ano de 2005 que impediu essa mudança, não?

Filha. A gente não queria tirar!

Mãe. Olha só a troca de nome.

Filha. Eu acho que para mim não deveria mudar. Onde é a [Avenida] Romulo Maiorana? Ninguém sabe. Fica nessa dúvida. Tem muita gente que foi embora, um dia quer voltar aqui e não sabe mais como encontrar.

Mãe. Olha, pelo menos quando eu faço as minhas coisas eu não ponho Romulo Maiorana, eu ponho 25 de Setembro.

Filha. É um homem tão novo para ser homenageado, né? Se ao menos fosse uma pessoa mais antiga, né?

Mãe. Olhe, aquela [Travessa] Enéas Pinheiro era Itororó. Eles tomam o nome e nem perguntam aos moradores. A [Travessa] Estrella também mudou. Mas muitas não mudaram, a Lomas [Valentinas], a Perebeui, a Vileta, a Humaitá.

Filha. Será que tem um interesse nessa mudança?

Tem, mas é mais ou menos oculto, é para dar mais prestígio aos homenageados, à família, ao grupo político ou econômico ao qual ele pertence. No Marco todas as ruas fazem homenagem aos oficiais e às batalhas da Guerra do Paraguai. O nome original da Avenida 25 de Setembro era *Estrada do Conde D’Eu*, ele era esposo da Princesa Isabel. Então, em toda cidade brasileira vamos encontrar ruas com esses nomes. Mudou para 25 logo depois, para homenagear a participação dos paraenses na guerra de Canudos. Mas isso foi no início do século, então, várias gerações se acostumaram com esse nome por isso acham estranho mudar.

E como era a rua quando a senhora veio para cá?

Mãe. Olhe, minha mãe era de 1905, ela veio de Macapá com 25 ou 27 anos não me lembro bem. Aqui era uma ponte, matagal. Foi um pouco alagado aqui, era mato alto, imenso. Do outro lado a gente não enxergava as casas. Não tinha árvore, só mato. As árvores mais antigas são essas da ponta é que são mais antigas. As do meio não. Era tudo mato, não era árvore. Os postes era tudo de pau.

Filha. A gente brincava no meio da rua, brincava muito mesmo.

Como era a relação de vizinhança? Mudou essa relação? Tem pessoas de sua época que ainda moram aqui?

Mãe. Mudou um pouco, mas eu me dou bem com todo mundo. Do meu tempo tem eu e uma senhora lá na frente. Os outros já são mais novos.

Uma coisa que eu notei aqui na Avenida 25 de Setembro, observando da Travessa Antônio Baena para cá, é que tem muitas casas de dois pavimentos, casas novas, reformadas.

Mãe. Poucas casas eram assim, só que tinham mais condições. As casa de esquina dos portugueses. A maioria era casa de barro, enchimento. A minha casa era de palha e enchimento. Depois começamos a construir com tijolo e telha de barro. Essas de dois pavimentos já são mais recentes. A minha vizinha a casa ainda era de palha. Agora que ela mandou fazer.

Todas tinham quintal nos fundos?

Mãe. Tinha, mas agora tem a Passagem Olímpia que passa aí atrás e aí acabou. Tinha pé de mangueira, goiabeira.

Quais as restrições que eram impostas antigamente pela Prefeitura? Hoje não pode fazer isso, aquilo, tem normas para tudo, tem que pedir licença para

construir, cortar uma árvore, não pode jogar o lixo no canteiro, enfim. E quando vocês fizeram a reforma na casa, quais foram as exigências?

Filha. A gente teve que ir na CODEM [Companhia de Desenvolvimento Metropolitano de Belém], no CREA [Conselho Regional de Engenharia e Agronomia], tem que ter o engenheiro, a licença. Já teve essas exigências que a senhora falou.

E sobre o corte de árvores das calçadas?

Filha. Não pode. A nossa vizinha ali do outro lado foi cortar e ela teve que pagar multa. E era uma árvore que ela mesma plantou. A gente queria tirar essa árvore aí para poder entrar a Kombi escolar, mas aí eles vieram e disseram que não podia. Colocaram um aparelho na árvore e disseram que estava boa e não podia [trata-se de um pé de castanhola]. Aí ficou assim mesmo aí eu arredei mais e meti a Kombi aqui. Depois eu comprei um carro menor, que eu não tinha condição de pagar multa. Agora, eu não sei como é.

Mas eu vejo casas que tem carros e garagem e que não tem mais as árvores da calçada, tem vários canteiros de calçada vazios e outros sumiram.

Filha. Acho que se tem gente que constrói garagem é porque pagou.

Mãe. Aqui só quem pode cortar é a CELPA [Centrais Elétricas do Pará].

Dos últimos governos qual vocês avaliam como o melhor Prefeito em termos de limpeza e cuidados da rua?

Mãe. Eu acho que foi o *Duciomau* [Duciomar Costa, ex-prefeito]. Eu só chamo *Duciomau* porque a gente brigou com ele para ele não abrir a rua e ele abriu.

Filha. Ela agora não quer mais nem que tire a árvore porque ela acha que a árvore protege ela dos carros que às vezes tiram o fino na calçada. Nós fomos numa reunião com ele [o Prefeito] lá na [Avenida] Governador José Malcher. Foi muita gente lá. A gente achava que ia ficar mais perigoso pra gente e ninguém queria que ele abrisse a rua. Antes era tranquilo a gente sentava aqui na porta. A senhora tá vendo essa placa da vizinha, eles [os motoristas] passam por cima da sarjeta e quase entram na calçada. Essa chapa é pesada demais e as moças da limpeza reclamam porque não tem força para suspender e limpar as folhas, aí fica empoçada a nossa água aqui; morre bicho e fica aquela podridão.

E vocês já reclamaram com a dona da casa?

Filha. É difícil né, porque é vizinha. É complicado.

E o que o Prefeito disse para vocês na reunião?

Filha. Ele disse que por ele, ele não iria mexer na 25. Até veio um técnico olhar e ele disse que era para preservar, que as árvores reteriam a poluição nas folhas. Agora tem assalto tipo “relâmpago” depois que abriam. Teve mais assalto, muito mais assalto. Muito morador já foi assaltado. Quando tem engarrafamento na [Avenida] Almirante Barroso agora eles correm tudo para cá. Num dia desses deu prego num ônibus aqui na frente e ficou preso aí durante horas, foi um sufoco. Aqui não dá pra passar carro grande, ônibus grande, nem muito carro.

Eu já enviei em junho um requerimento para a SEMOB [Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém], inclusive sua mãe e outros moradores subscreveram, para suspender o tráfego de carros pesados aqui, tal como já existe para outras ruas do Centro, porque eu caminho por aqui e sinto que o ar ficou mais pesado por causa da poluição, da descarga dos carros. Vamos ver o que eles fazem. E a senhora tá feliz aqui?

Mãe. Estou, muito, eu adoro aqui. Daqui só saio para o cemitério.

Filha. Eu já sai daqui e fui morar no Conjunto Stélio Maroja, na Cidade Nova, eu morava para lá. Eu quis levar ela pra morar comigo, mas quem disse que ela quis ir. Não vai de jeito nenhum.

E se lhe oferecessem um apartamento novinho como fazem essas imobiliárias?

Mãe. Eu não, não sou passarinho!

E o que a senhora acha de construir um calçadão aqui no canteiro para os moradores caminharem? Nós estamos discutindo um projeto de melhoria da rua, mas vai precisar sacrificar algumas arvores da borda, o que vocês acham?

Filha. É bom, o que melhorar para nós aqui é bem-vindo.

E como eram as festas de antigamente.

Mãe. Quando tinha a quadra junina a gente contratava Boi, Quadrilha. Quando era fechado a gente botava as barraquinhas e fazia. Vinha gente da Duque. Também ali onde é o SENAI, na Duque entre a [Travessa] Mauriti e a [Travessa] Barão [do Triunfo] também tinha. Nas vilas, tudo tinha festa, eles fechavam. Agora tem os evangélicos que não aceitam. Isso também dificultou. E agora cresceu muito a igreja evangélica.

Quantas pessoas moram aqui?

Filha. Só quatro. Tem a minha filha que faz a Faculdade; então ela prefere ficar aqui com a minha mãe, porque na Cidade Nova onde eu moro é mais distante da Faculdade. Ela faz Publicidade Comunicação. Então, eu fiz um quartinho para ela, mas ainda tem um bom pedaço e um quintalzinho. A senhora sabe, é uma dificuldade o transporte. Olha se eu for hoje para lá vai demorar umas duas horas porque é domingo e sempre demora mais. É um sofrimento são horas em pé.

E o “Expresso” não funciona?

Filha. Funciona, mas ele já passa aqui cheio. Mas chega mais rápido, é verdade. Mesmo que a gente vá em pé, já é melhor do que o outro. E a senhora sabe porque ainda não chegaram os ônibus articulados?

O projeto tem várias irregularidades e está na Justiça. E o governador está modificando o projeto para ampliar, fazer metropolitano ao invés de municipal.

Mãe. Esse que está aí [o novo prefeito] tá fazendo bem a limpeza de rua. Mas só no meio do canteiro que eles não limpam não sei porque.

E os presidiários que vieram fazer limpeza?

Mãe. Eu ainda não vi.

Filha. Tem que ser pessoas de bem.

Mas na época do general Magalhaes Barata, era assim.

Mãe. É verdade, mas eu nunca vi problema.

Filha. Dizem que ele mandava jogar os criminosos dentro do rio.

Obrigado por me conceder a entrevista no dia do seu aniversário. Quando eu terminar a minha pesquisa, a gente vai fazer uma audiência pública com os moradores e vai apresentar o nosso projeto de melhoramento

++++++

GRUPO DE CADEIRANTES, FREQUENTADORES DO QUIOSQUE “DELÍCIAS DA 25”, na Avenida 25 de Setembro.

Eles são do Maranhão e estavam em Belém, hospedados no Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia (IFPA), para participar de um evento esportivo.

Vocês vêm sempre a Belém ou estão em algum evento?

Entrevistado 1. Sim, é um torneio de basquetebol.

Vocês moram numa cidade que deve ter algum problema de mobilidade. Então, vocês vieram de onde pra cá?

Entrevistado 1: Estamos aqui no IFPA.

Qual foi o obstáculo que você sentiu de lá pra cá, por exemplo?

Entrevistado 1: Na verdade é a falta de rampa para os cadeirantes principalmente os que rodam para chegar e não ficar disputando vaga com os carros.

E também você acha que pode ter uma rampa desse lado?

Entrevistado 1: Com certeza! Sem a calçada adaptada do lado de cá, a gente tem que andar no meio da rua desviando dos carros.

Como tem muito pedestre nessa rua, há um certo consenso que deveria ter um calçamento de ambos os lados. E como deveria ser esse calçamento na sua opinião? Tinha que ser um calçamento específico tanto para nós quanto para você?

Entrevistado 1. Com certeza! Ele tem que ser específico ele vai priorizar tanto o pedestre, idoso, cadeirante. Mas a calçada fique no nível só, para poder andar de uma forma legal sem prejudicar nenhum e nem outro.

Você acha que isso pode ser viável ao cadeirante, desde que as calçadas sejam adaptadas com rampa?

Entrevistado 1. Na verdade, hoje tem uma resolução no código dizendo que calçadas tem de ser todas padrões adaptados, toda no ponto para segurança do pedestre, idoso, criança, cadeirante.

E você, onde mora tem essa dificuldade ou tem alguma via que essa mobilidade seja adequada?

Entrevistado 2. Por padrão as cidades brasileiras não têm. A dificuldade para todo cadeirante, deficiente e pessoa idosa. Nós moramos na cidade no interior do Maranhão e lá tem essa dificuldade. No meu caso que sou cadeirante, mas não é padrão são todas desiguais que não tem condição de você subir, a não ser pela ajuda de uma ou duas pessoas. Então a mobilidade ficamos restrito a isso, a dificuldade no interior, mesmo na capital de Belém, você vê como é o acesso. Tem algumas melhorias? Tem! Melhorou e muito, mas tem um vasto caminho a ser mudado.

Você acha que a dificuldade se restringe à rampa ou ela inclui também as calçadas?

Entrevistado 2. Como meu amigo aqui falou. Todas as calçadas têm que ser padrão, mas você vê o desrespeito, as casas têm que ser feitas todas em uma linha reta e às vezes uma casa é maior que a outra na frente ou então mais altas dependendo da localização, quando chove para não alaga a casa as pessoas fazem uma calçada de 30 cm, 1 m de altura, então isso dificulta. E nesse caso você pode andar duas com sua

cadeira, mas na terceira não dá mais, você tem que descer e dá a volta e isso fica difícil, porque você vai ter que descer para rua.

Você sabe que pela lei brasileira as calçadas são por responsabilidade dos moradores e existe já uma proposta de projeto de lei para torna essa função uma obrigação do município exatamente por causa disso. Porque quando as pessoas constroem as calçadas elas se acham no direito de construir do jeito que elas quiserem, porque são elas que estão construindo-se isso torna uma obrigação municipal seria favorável?

Entrevistado 2. Com certeza! Quando a pessoa é dona do terreno e constrói uma casa ou a loja dela, hoje você vê uma placa de salão de beleza ou um outdoor que impede a passagem.

Você já se sentiu impedido? O que você faz nesse momento?

Entrevistado 2. Sim, porque se você for reclamar que está impedindo a passagem, não só eu, mas também de um pedestre ou idoso, eles acabam falando que você é abusado ou por mesmo que seja deficiente muitas pessoas acham que você não tem direito.

Você já sofreu alguma agressividade verbal?

Entrevistado 2. Sim, em todos os sentidos, só mudando um pouco de assunto, você vai na fila do banco a pessoa pensa que você está entrando na frente porque quer, não é um direito que eu queria está executando até porque eu queria está andando. Então em todos os segmentos, você vai reclamar da placa o dono fala, porque não passa pela rua ?! Você corre risco de ser agredido fisicamente, nesse caso você tem que se calar.

Isso você sofreu aqui ou lá?

Entrevistado 2. Aqui não, foi em Imperatriz.

E você já teve algum tipo de dificuldade assim? Em reação negativa do cidadão.

Entrevistado 2. Sim!

Pois é, eu estava falando da lei que torna a calçada uma obrigação do município e não do morador. O que você acha dessa lei? Os moradores que quiserem tiram as árvores porque ele diz que a calçada é dele, você acha isso problemático?

Entrevistado 2. É problemático, mas pelo ponto de vista de locomoção em geral fica melhor pra ser organizado porque ficava a cargo da prefeitura.

Você conhece algum movimento entre os cadeirantes nesse sentido de fazer esse tipo de demanda?

Entrevistado 2. Nossa cidade, inclusive, sempre se cobra a calçada. Aqui a gente vê o declínio, este, mas na nossa cidade é muito maior.

Lá a calçada não é plana?

Entrevistado 2. É sim, mas os moradores fazem de acordo com a vontade deles. Tem calçada lá que chega a 1 m de altura principalmente no setor comercial.

E vocês fazem isso, vão para o meio da rua?

Entrevistado 2. É obrigatório, o próprio pedestre, a pessoa que está com a criança de colo o idoso se vê disputando com moto, bicicleta, justamente por causa das

calçadas que estão todas desniveladas, e se tiver rampa ela é quase vertical. Eles colocam lá e nem querem saber se vai subir ou não vai, só querem saber que tá lá feito.

Eu fiz uma pesquisa de rampa na Avenida Duque de Caxias que sofreu uma grande reforma com padronização, eles chamam de corredor ecológico há cinco anos atrás, mas eu reparei que todas as rampas estão quebradas e que as rampas são malfeitas ou é o carro que faz isso na rampa.

Entrevistado 2. Acredita-se que ambas é pela má qualidade que foi feito, o material também e a imprudência por parte dos motoristas que passam por cima.

E também você acha que a falta de manutenção as rampas quebram?

Entrevistado 2. Quando é feita de um material adequado mesmo o carro passando por cima não sofreria a quebra.

Você conhece alguma cidade no Brasil que pode dizer esse é um modelo de rampa adequado?

Entrevistado 2. Acredita-se pelo que eu vejo, ainda não presenciei, Curitiba, vejo pela televisão, gente vê que lá eles respeitam o comportamento das pessoas como a cidade em si, a estrutura dela.

Vocês fazem parte de algum grupo ou equipe? Vocês são apoiados por quem?

Entrevistado 2. É uma associação e dentro dela tem essa equipe de basquete de cadeira de roda. Temos um certo apoio municipal e alguns colaboradores empresários e o próprio prefeito e a secretaria de ação social o pai do nosso treinador que tem um conhecimento nos ajuda.

E lá em Imperatriz já tem algum movimento assim para padronizar as rampas e calçadas ou é muito parado?

Entrevistado 2. É bem relativo. Hoje tem melhoria no setor público que antes a dificuldade era muito grande quando se buscava. Mas precisa melhorar e muito, em questão de porcentagem melhorou 15% lá e muito se acidentam. Não a cidade e si, mas os pensamento das pessoas, se eu ando não me preocupo quem tá de muletas, pensam só neles.

Vamos voltar para um outro aspecto aqui, o transporte em geral, como é o transporte lá. Aqui é muita reclamação de ônibus, porque aqui nem todos são equipados com espaço especial para cadeirantes. Outras vezes nem tem ônibus que são equipados, mas os cadeirantes dizem que motorista e cobradores não sabem manipular a rampa, você tem esse tipo de problema ou é só aqui?

Entrevistado 2. Sim, o problema não é só aqui, lá também temos também pouco ônibus que são adaptados. Os motoristas não sabem manipular a rampa para colocar o cadeirante pra dentro.

Você acha que isso é a falta de interesse da empresa de passar o treinamento, de investir na qualificação?

Entrevistado 2. Com certeza, tem uma lei de 20% dos ônibus adaptado para poder suportar e dá direito a igualdade aos cadeirantes.

E quando essa coisa não funciona você acha que isso inibe a saída do cadeirante e ele fica mais sedentário, mais dentro de casa, isso dificulta a saída dele?

Entrevistado 3. Como nosso amigo aqui, licença, ele mora um pouco distante do local de treino, ele foi contemplado com uma casa, do [Programa] Minha Casa Minha Vida, aí onde eles ficam lá tem um ônibus. Só que a empresa tá lá a rampa nova que pouco se usa, mas a empresa colocaram cadeado nas duas portas pra dizer que tá quebrado. Aí pra ele entrar no ônibus tem que pedir ajuda ou passar por constrangimento como ele diz, por pedir ajuda de alguém ou do próprio motorista que às vezes diz a obrigação é levar e não carregar ninguém. Então eles colocam e o Ministério Público que é pra fiscalizar o funcionamento, mas eles não se sentem responsável, os próprios funcionários dizem que não rebem treinamento.

E já tem processo contra essas empresas?

Entrevistado 3. Tem inclusive um cadeirante lá que é universitário UFRMA entrou com uma Ação, semana passada, porque ao retornar as rampas estavam quebradas tinha que ter o auxílio. A rampa do ônibus quebra e cadeado em ônibus novos. Acredito que pode ser até uma coisa proposital porque lá é perto do Centro. É uma cidade pequena, mais ou menos 250 mil habitantes e pouco se vê um cadeirante subindo a rampa do ônibus. Na verdade eu nunca vi não. Aí eles passam na televisão lá a propaganda deles que respeitam as sensibilidades.

Os empresários tem publicidade dizendo que colocaram tantas rampas e tal?

Entrevistado 3. Tem, é como eu falo, era bom se eu gravasse aquilo ali e depois com cadeirante e vê a dificuldade pra entrar é um processo que aquilo ali é propaganda enganosa. Então é o passivo de punição da lei.

E você já sofreu algum tipo de dificuldade? Você tem algum depoimento a dar?

Entrevistado 4. Não até porque eu não preciso de ajuda pra entrar no ônibus. Eu já sofri na parte do preconceito, no Correio. Fui fazer um negócio lá no Correio, aí sabem que o deficiente tem prioridade. Um senhor lá disse: Há! Por que ele vai entrar na fila se ele é igual a nós? Eu disse: Rapaz eu sou assim porque eu não quero, você pode ficar em pé o dia todinho aí e eu não consigo, tá bom do senhor lê as leis pra ver que o deficiente tem direito, não porque eu queria, mas é um direito meu!

E as outras pessoas como reagiram?

Entrevistado 4. Ficaram todas revoltadas lá né, inclusive ele foi até embora, ficou com tanta vergonha que se retirou do local.

Você tem algum depoimento a dar?

Entrevistado 4. A gente aqui fala muito porque vivemos com o pessoal. No meu caso e do Paulo a questão é da nossa locomoção, não é igual a de um cadeirante. O dele é mais dificultoso, precisa de ajuda. Já nós não, porque temos uma mobilidade maior que a dele, que não é provisória é permanente. Eu ando de muletas, já eles andam em cadeira de rodas. Então falamos por esse motivo, convivemos e a gente vê essa dificuldade até porque temos uma associação e lá vemos o depoimento deles, a briga por direitos iguais em vários pontos.

Por questão da saúde os médicos dizem que o sedentarismo faz mal à saúde, não tem uma implicação assim direta por não ter uma mobilidade adequada, uma ralação de sedentarismo, mobilidade e saúde?

Entrevistado 4. Resumindo tudo isso é questão de apoio. Falta de incentivo, tanto da parte do governo quanto da população, dos empresário. Porque isso poderia mudar a situação do nosso Brasil.

++++++

OUTROS FREQUENTADORES DO QUIOSQUE “DELÍCIAS DA 25”.**Casal residente em Ananindeua (região metropolitana de Belém).****Como foi que vocês descobriram esse quiosque, por que esse quiosque e não outro?**

Entrevistado 1. Por causa do caminho, né, e a gente não mora aqui, agente é de Ananindeua, então pra gente cortar o caminho a gente pegou aqui, como a gente ainda não tomou café a gente viu esse quiosque e parou.

E vocês vêm por esse caminho como alternativa à Avenida Almirante Barroso?

Entrevistado 2. É pra cortar trânsito pela Almirante Barroso que tá muito engarrafada, muito ônibus, então a gente pega como alternativa.

Vocês fizeram essa opção de pegar aqui como alternativa desde quando, isso é uma coisa antiga ou uma coisa recente?

Entrevistado 2. É antiga! Sempre eu pego como alternativa, se tiver engarrafado a Almirante como tem ultimamente, aí, é alternativa.

E a questão do canteiro chama a atenção de vocês ou não? Ou vocês passam indiferente a esse canteiro? Vocês observam, vocês comentam, vocês tem alguma opinião sobre ele?

Entrevistado 1. Olha, pra te falar a verdade, eu não frequento isso aqui, o meu trânsito é Marituba Ananindeua. Eu quase não venho pra cá, é ele que anda mais pra cá.

E o que tu achas desse canteiro arborescente? É diferente da Avenida Almirante Barroso?

Entrevistado 2. É diferente com certeza!

E o que você acha, é legal?

Entrevistado 2. É legal sim! Eu acho que parte dele é sim, com certeza não precisa destruir, tem como fazer, tem como desviar trânsito, tem outras alternativas, não é só aqui. Só isso aqui não vai resolver! Então não adianta isso, destruir isso aqui e continuar a mesma coisa.

E o que vocês acham desses quiosques de alimentação típica, tapioquinha, tacacá, vocês acham isso legal, tem que ser mantido, preservado?

Entrevistado 2. Pra min têm que manter, porque as vezes, com a correria do dia, tu sai da tua casa sem tomar café e tu tem que tomar café no caminho e se não tiver uma padaria que tem isso, né, os quiosques, eu acho assim, que tem que permanecer.

Mas as pessoas também argumentam, os comerciantes que não precisa da quiosque porque fica tomando espaço da rua e tem a padaria tem o supermercado, o senhor acha que é a mesma coisa ou tem diferença?

Entrevistado 2. Tem diferença, tem que manter, tem um jeito de ajeitar a rua e a praça e manter os quiosques, não precisa destruir tudo nem tirar tudo, não vai resolver, então tem que manter que manter sim, é diferente não é a mesma coisa.

Mas assim, o que vocês acham diferente porque, por exemplo, o líder vende também tapiquinha, qual a diferença de comer tapiquinha no [supermercado] Líder e comer aqui?

Entrevistado 2. Não tá no ar-condicionado.

Entrevistado 1. Pelo menos, onde eu moro não tem supermercado onde venda uma tapioca, que venda um cuscuz, não tem isso. Então tu vai procurar isso aonde? Às vezes tu quer comer uma tapioca, tu não vai no Líder comer isso, então os quiosques são mais práticos e, por exemplo, eu tô comendo pela primeira vez aqui, até o ambiente, o ar que eu tô respirando, aquele friozinho do dia a dia, totalmente diferente.

Da manhã, né?! Você acha que tem mais prazer, mais qualidade e isso melhora o seu astral pro trabalho pra começar o dia cedo?

Entrevistado 1. Ainda vou estudar.

Você é estudante, você estuda o quê?

Entrevistado 1. Eu faço pós.

Pós de quê?

Finanças.

E como é teu nome?

Entrevistado 1. Natália.

E você mora lá em Ananindeua há quantos anos?

Desde que eu nasci.

Lá tem ruas assim arborizadas?

Quase não.

É mais asfalto, pista de rolamento?

É mais sol mesmo.

E não tem muita arborização?

Não!

Você estranha isso?

Com certeza e muito, eu sinto quando eu venho pra essas áreas assim.

A mudança de temperatura?

Sinto!

E você também mora numa área arborizada ou desmatada?

Entrevistado 2. Do mesmo jeito, quente!

E tem algum movimento lá no sentido de arborizar a cidade, tem ONGs que trabalham no sentido da preservação?

Entrevistado 2. Não conheço.

Alguma vez vocês já foram convidados para plantar uma árvore?

Entrevistado 2. Não!

Entrevistado 1. Só no colégio quando eu tinha uns dez anos.

Só no colégio, depois morreu?

Entrevistado 1. Acho que até morreu a planta que eu plantei.

Entrevistado 2. As ONGs pra lá são mais no sentido de ajuda social, coisa mais básica.

A coisa ambientalista vocês não veem?

Entrevistado 2. Não!

E você mora há quantos anos em Ananindeua?

Entrevistado 2. Um ano e pouco.

Você morava em Belém?

Entrevistado 2. Morava.

Morava em que bairro?

Entrevistado 2. Lá no Umarizal.

E por que você saiu do Umarizal?

Entrevistado 2. Trabalho.

Vocês conhecem pessoas que moram aqui no Marco? Vocês fazem outra coisa aqui no Marco além de ser um bairro de passagem?

Entrevistado 2. Conheço! Tenho pelo menos uns cinco amigos aqui, só aqui na rua tem três.

E você frequenta o bairro, você vem de vez em quando?

Entrevistado 2. É mais caminho.

Se você pudesse morar aqui no bairro do Marco você moraria, você gosta do bairro?

Entrevistado 2. Com certeza! Porque fica perto do Centro pra tudo.

Você acha que é um bairro central?

Entrevistado 2. Sim, porque é articulação pra tudo quanto é lado.

Como é seu nome?

Entrevistado 2. João!

Qual é sua idade?

52 anos.

E você?

Entrevistado 1. 28 anos.

Está bem! Gente obrigada!

Entrevistado 2. De nada!

Entrevistado 1. De nada!

EPÍLOGO

Temos que matar a rua.

Le Corbusier

O urbanismo é a realização moderna da tarefa permanente que salvaguarda o poder de classe: a manutenção da atomização de trabalhadores que as condições urbanas de produção tinham perigosamente reunido. A luta sempre travada contra todos os aspectos dessa possibilidade de encontro descobre no urbanismo seu campo privilegiado. O esforço de todos os poderes estabelecidos, desde as experiências da Revolução Francesa, para ampliar os meios de manter a ordem na rua, culmina afinal com a supressão da rua.

Guy Debord

Com a supressão da rua morre o pedestre e nasce o motorista.

O motorista, portanto, é uma invenção do urbanismo, assim como a via se converte em infraestrutura para que o automóvel se realize como artefato-mercadoria. Desde então, instaura-se uma relação social moderna e *suis generis*, a relação entre motoristas e pedestres, marcada invariavelmente pela tensão e pelo conflito regulado e gerido pelo Estado via sistema normativo de trânsito, em decorrência da disputa pelo uso da avenida, que suprimiu a rua. Essa disputa que está na base da “violência no trânsito” ora é revelada, ora é escondida e dissimulada nos discursos demarcatórios das fronteiras entre espaço público e espaço privado e do “direito do cidadão de ir e vir”.

Nos bairros e na cidade contemporânea essa disputa é decorrente da atribuição desigual dos espaços de uso por motoristas e pedestres. O pedestre luta pela preservação e reconquista do seu espaço de andar, frequentemente invadido mesmo naquilo que pelo contrato social foi regulado como seu: o passeio ou calçada. Mas essa relação é invertida quando o pedestre resolve usar a via como rua de protesto, e o motorista passa a reclamar do seu próprio direito de ir e vir (discurso que virou ideia-feita no jornalismo viário, cujo objeto de trabalho chama-se engarrafamento). Sendo a *mão dupla* uma condição inerente à rua, esta, convertida em via, constitui-se meio de afastamento das populações da cidade – expulsão, segregação, dispersão, despejo, desapropriação – e, no sentido contrário, meio de trazê-las de volta, na forma de multidão que ocupa a rua (é o *devir-rua* da via).

Se a via se apropria da mão dupla da rua (movimentos de mão e contramão), a multidão reapropria-se da via, suprimindo-a com a instauração do seu devir-rua, em outras palavras, a multidão reatualiza a rua como *espaço comum, comunitas*. Assim

deve ser interpretado o movimento político de ocupação das ruas, de interdição de vias, fechamento, barricadas, protestos. Temos aí a expressão da dialética: *rua-via*.

O movimento do capital é sempre um movimento de desapropriação e, portanto, sujeito ao movimento contrário de reapropriação. E nesse movimento se instaura o conflito que é potencialmente revolucionário, quando não capturado pelas ideologias reformistas. O potencial revolucionário está no pedestre, não no ciclista. A ordem e o mercado capitalista absorvem o ciclista, mas não podem absorver o pedestre, porque este não depende, para andar, nem do artefato técnico nem da indústria que produz o artefato (o pedestre é um elemento estranho, que dispensa as mediações técnicas do mercado, ainda que esteja sempre submetido ao poder de sedução de *Nike & Company*). O corpo é o seu próprio meio de caminhar, seu próprio artefato. Mas o pedestre deve, como tática, apoiar o ciclista nas suas lutas pela conquista do espaço para suprimir o automóvel da via e reconvertê-la em rua, dentro de um projeto de reapropriação social contra a apropriação capitalista; o devir histórico do espaço comum de circulação na cidade é a rua. A bicicleta é um artefato e a via também é ciclística. Na Avenida Duque de Caxias, o espaço do pedestre foi duas vezes retalhado, primeiro para dar lugar ao automóvel, e depois, à bicicleta: ambos têm como denominador comum a via, na forma de rodovia e ciclovia. Ao pedestre foi concedido apenas o passeio, ou seja, o direito de passar do espaço da casa para o espaço da via, e vice-versa. Aquele que desobedece a esta regra coloca a sua vida em risco, risco de morte. Portanto, o passeio é uma invenção da via criada pelo e para o automóvel. Logo, a supressão da via e o retorno da rua decretam a perda de função do passeio e restaura a segurança comum do pedestre como coletividade, ou *coletividade de pedestres*.

A 25 de setembro é uma via inacabada, uma via incompleta, e nesse sentido imperfeita do ponto de vista da mentalidade corrente, porque ela não realizou plenamente o seu projeto modernizador de avenida. Ela é metade rua, metade via. E como rua ela preserva ainda vestígios de antigas civilizações, dos povos indígenas, dos povos nômades que caminham pelas matas, em mão dupla. A rua indígena é um caminho na mata. E antigos moradores usam essa expressão para designar como eram as ruas do Marco no passado: um caminho, um *caminhozinho*. Daí a disputa que se instaurou nessa rua com os moradores que querem preservar esse sentido da rua contra o projeto modernizador de avenida, posto virtualmente no planejamento do bairro na virada do séc. XIX para o XX. E uma das manifestações dessa disputa aparece nas estratégias da classe dominante de apropriação simbólica dos *nomes da rua*.

BIBLIOGRAFIA

Livros, artigos em periódicos, teses e dissertações

ABREU, Paula Vanessa L. de. *Requalificação urbana e preservação arquitetônica no bairro do Marco em Belém-PA*. Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Belém: UFPA/Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2013.

ARANTES, Pedro F. “O ajuste urbano: as políticas do Banco Mundial e do BID para as cidades”. *Pós. Revista do programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAU-USP*, n. 20, São Paulo, dez. 2006.

_____. “As políticas urbanas do Banco Mundial e do BID: coerção, consentimento e internalização da dominação”. In: GITAHY, M. L. C. & LIRA, J. T. C. (orgs.). *Cidades: impasses e perspectivas*. São Paulo: FAU/Annablume/FUPAM, 2007, p. 68-83.

BADIOU, Alain. *A hipótese comunista*. Trad. Mariana Echalar. São Paulo: Boitempo, 2012 (Col. Estado de sítio).

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar – A aventura da modernidade*. Trad. Carlos Moisés e Ana Maria Ioretti. São Paulo: Cia das Letras, 1986.

BOURDIEU, Pierre. *Sobre o Estado – Cursos no Collège de France (1989-1992)*. Trad. Rosa Freire d’Aguiar. São Paulo: Cia das Letras, 2014. Ed. original: *Sur l’Etat*. Paris: Raisons d’agir/Seuil, 2012.

_____. *A Distinção: crítica social do julgamento*. Trad. Daniela Kern e Guilherme J. F. Teixeira. São Paulo: EDUSP; Porto Alegre: Zouk, 2007.

_____. *Contrafogos. Táticas para enfrentar a invasão neoliberal*. Rio de Janeiro: Zahar, 1998.

_____. *A economia das trocas simbólicas*. São Paulo: Perspectiva, 1982.

CALDEIRA, Teresa. *Espacio, segregación y arte urbano en el Brasil*. Buenos Aires: Katz Ed., 2010.

CARDOSO, Ana Cláudia D. *O espaço alternativo: vida e forma urbana nas baixadas de Belém*. Belém: Edufpa, 2007.

CARDOSO, Miriam L. “Florestan Fernandes: a criação de uma problemática”. *Estudos Avançados*, 10 (26), 1996.

CARLOS, A. F. A. & CARRERAS, C. (orgs.). *Urbanização e mundialização: estudos sobre a metrópole*. São Paulo: Contexto, 2005 (Novas Abordagens, GEOUSP, v. 4)

CARVALHO, Mônica M. P. de S. “Cidade Global: anotações críticas sobre um conceito”. *Perspectivas*, vol. 14, n. 4, São Paulo, out/dez. 2000.

_____. *A caminho de Anhanguera: frente de expansão na produção do espaço urbano no município de São Paulo, 1993-2003*. Tese defendida no Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da PUC-SP, 2004.

CARVALHO, Roberta. *Ecosystem services and urban vegetation coverage in Belém*. Dissertação de Mestrado. Núcleo de Meio Ambiente-NUMA/UFPA, 2013.

CASTEL, Robert. *Les métamorphoses de la question sociale – Une chronique du salariat*. Paris : Fayard, 1995.

CHAZKEL, Amy. *Leis da sorte – O jogo do bicho e a construção da vida pública urbana*. Trad. Vera Joscelyne. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2014.

CHAUÍ, Marilena. *Cultura e Democracia – O discurso competente e outras falas*. São Paulo: Ed. Moderna, 1982 (Col. Contemporânea).

CHOAY, Françoise. *O urbanismo – Utopias e realidades, uma antologia*. Trad. Dafne N. Rodrigues. São Paulo: Perspectiva, 2013.

COMPAGNON, Antoine. *Os cinco paradoxos da modernidade*. Trad. Cleonice Mourão, Consuelo Santiago e Eunice Galéry. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2003.

COSTA, Antônio Mauricio Dias da. *Festa na Cidade: o circuito Bregueiro de Belém do Pará*. 2ª ed. Belém: EDUFPA, 2009

COSTA, Lúcio. “A concepção das superquadras de Brasília”. Entrevista com Lúcio Costa. *Sinopses*, n. 20, São Paulo, dez. 1993, p. 42-44.

CRUZ, Ernesto. *Ruas de Belém – significado histórico de suas denominações*. Belém: Conselho Estadual de Cultura, 1970.

CULLEN, Gordon. *Paisagem urbana*. [1971]. Ed. 70, 2006 (Col. Arquitetura e Urbanismo).

DEBORD, Guy. *A sociedade do espetáculo* seguido do prefácio à 4ª ed. italiana e Comentários sobre a sociedade do espetáculo. Trad. Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DE PAOLI, Paula S. *Entre relíquias e casas velhas – A arquitetura das reformas urbanas de Pereira Passos no centro do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Rio Books, 2013.

DERENJI, Jussara da S. *As faces da cidade*. Belém: Mídia. com, 2001.

DI FELICE, Maxime. *Paisagens Pós-Modernas: o fim da experiência urbana e as formas comunicativas do habitar*. São Paulo: Annablume, 2009 (col. Atopos).

DORATIOTO, Francisco. *Maldita Guerra: nova história da Guerra do Paraguai*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

DOUTHAT, R. “A irresponsável meritocracia”. *O Estado de São Paulo* (Internacional, p. A20), 10/11/2011.

DUARTE, Cristovão F. *Belém do Pará, na virada do século XIX: modernidade no plano urbanístico de expansão da cidade*. Dissertação de Mestrado em Urbanismo. Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFRJ, 1997.

ECKARDT, Wolf von. *A crise das cidades – Um lugar para viver*. Rio de Janeiro: Zahar Ed., 1975.

EDER, Klaus. *A nova política de classes*. Trad. Ana Maria Sallum. Bauru-SP: EDUSC, 2002.

ELIAS, Norberto. *Envolvimento e alienação*. Ed. alemão Michael Schoter. Trad. Álvaro de Sá. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998.

EL ROBRINI, Maria Helena S. et alii. “Lazer em Belém: privação da natureza”. In: OLIVEIRA, Maria C. César de (org.). *Meio Ambiente, Cidadania e Lei*. Belém: UFPA, NUMA, 2002, p. 35-71 (Série Estudos do NUMA, 11).

EUFRÁSIO, Mário A. *Estrutura urbana e ecologia humana: a escola sociológica de Chicago (1915-1940)*. 2ª ed. São Paulo: Programa de Pós-Graduação e Sociologia–FFLCH-USP/Editora 34, 2013.

FARIAS, Rosa S. *Planejamento e gestão participativos em Belém-PA: o Congresso da Cidade (2001-2004)*. Dissertação de mestrado em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2004.

FERNANDES, Florestan. *A revolução burguesa no Brasil – Ensaio de interpretação sociológica*. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987.

FISCHLER, Claude. “A MacDonaldisação dos costumes.” In: FLANDRIN, Jean-Louis & MONTANARI, Massimo (sob dir. de). Trad. Luciano Vieira Machado & Guilherme J. F. Teixeira. São Paulo: Estação Liberdade, 1998, p. 841-862.

FIX, Mariana. *Financeirização e transformações recentes no circuito imobiliário no Brasil*. Tese de doutorado em Economia, Unicamp, 2011.

_____. *São Paulo cidade global: fundamentos financeiros de uma miragem*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2007.

FLANDRIN, Jean-Louis e MONTANARI, Massimo (sob a dir. de). *História da alimentação*. Trad. Luciano V. Machado e Guilherme J. F. Teixeira. São Paulo: Estação Liberdade, 1998.

FOUCAULT, Michel. *Em defesa da sociedade* – Curso no Collège de France (1975-1976). Trad. Maria E. Galvão. São Paulo: Martins Fontes, 1999 (col. Tópicos).

FREHSE, F. & LEITE, R. Balanço das perspectivas teóricas contemporâneas da sociologia brasileira sobre cidades (1998-2008): primeiros resultados. ANPOCS, 2009. Consulta on line. Junho 2010.

FROMM, Erich & MACCOBY, Michael. *Caráter social de uma aldeia* – Um estudo sociopsicanalítico. Trad. Octavio A. Velho. Rio de Janeiro: Zahar Ed., 1972.

GOFFMAN, Erving. *Comportamento em lugares públicos* – Notas sobre a organização social dos ajuntamentos. Trad. Fábio R. R. da Silva. Petrópolis: Vozes, 2010.

GOLDBERGER, Paul. *A relevância da arquitetura*. Trad. Roberto Grey. São Paulo: BEI Comunicação, 2011.

GOMES, A. & POLICE NETO, José et alii. (orgs.). *Lições da cidade*: questionamentos e desafios do desenvolvimento urbano na cidade de São Paulo. São Paulo: Cia dos Livros, 2011.

GONÇALVES DA SILVA, Marly. “Jornal Pessoal: mantendo a utopia aquecida”. Artigo no prelo.

_____. “A exclusão urbanística no Marco”. Blog de Lúcio Flávio Pinto – A agenda amazônica de um jornalismo de combate/Cidades, 17/08/2015.

_____. “Informe e Mentira”. Blog de Lúcio Flávio Pinto – A agenda amazônica de um jornalismo de combate/Cidades, 21/08/2015.

_____. “Transporte coletivo viciado de Belém”. *Jornal Pessoal* n. 561, maio 2014 (2ª quin.).

_____. “A arte da reaparição nas fotografias de Wagner Almeida”. <http://revistapolichinello.blogspot.com.br/2013/05>

_____. *Lefebvre versus Di Felice*: inquietações e ousadias no pensamento sobre revoluções urbanas e pós-urbanas. Ensaio apresentado como trabalho final do curso “Atividade programada em Sociologia da Cidade–ATP”, ministrado pela Profª Maura Vêras na PUC-SP, set. 2011.

_____. *Liberdade e renda mínima*. Ensaio apresentado como trabalho final do Curso Política-Pensamento, viver juntos entre o poder e a liberdade. PUC-SP, 1º semestre de 2011.

_____. *25 de Setembro: a história social da intervenção estatal em uma via pública assombreada*. Projeto de tese submetido ao Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais (Sociologia) da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo-PUC, em outubro de 2010.

_____. “A curva e a reta: paradoxos da intervenção estatal em uma via pública arborizada no bairro do Marco em Belém”. Projeto de tese submetida à seleção do PPG de Ciências Sociais da PUC-SP, 2010, 20 p.

_____. *Humilhação social e controle no espaço público: uma análise das catracas nos ônibus brasileiros*. Trabalho apresentado na VIII Reunion de Antropologia del Mercosur (RAM). Grupo de Trabalho Movilidad (es) y proceso de civilizacion. Buenos Aires, 2009.

_____. “Os trabalhadores na política: táticas e estratégias de luta político-partidária na Amazônia.” *Sociedade e Cultura*, vol. 12, 2009, p. 79-89 (dossiê Representação Política).

_____. *O Estado contra a Sociedade: o caso da rua 25 de setembro em Belém (Pará, Brasil)*. Trabalho apresentado no V Encontro Anual da ANDHEP: Direitos Humanos, Democracia e Diversidade. Belém, 17-19 de set. 2009.

GONÇALVES Jr, A. J. et alii. *O que é urbanismo*. São Paulo: Brasiliense, 1990 (col. Primeiros Passos).

GUATTARI, Félix. *Máquina Kafka*. Trad. Peter Pál Pelbart. São Paulo: n-1 edições, 2011.

HARVEY, David. “A arte de lucrar: globalização, monopólio e exploração da cultura”. In: MOARES, D. de. *Por uma outra comunicação: mídia, mundialização cultural e poder*. São Paulo: Record, 2004.

HOBBSBAWN, H. “Da revolução industrial à micro revolução”. *Ciência Hoje*, 4 (23), mar/abr., p.76-79.

HUGHES, R. *Barcelona: um passeio pela Grande Feiticeira*. Trad. Maria Helena. Rio de Janeiro: Agir, 2006.

“Jardins botânicos” (núcleo temático). *Ciência&Cultura*, ano 62, n. 1, jan./fev./março 2010.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. Trad. Carlos Mendes Rosa. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

KLEIMAN, Mauro. “Rede Viária e Estruturação Intra Urbana: a prioridade dos investimentos na rede viária e seu papel na configuração das cidades: o Rio de Janeiro sobre rodas”. Anais do IX Encontro Nacional da ANPUR. Rio de Janeiro, 2001, vol. 3. (disponível on-line; acessado em dezembro 2014)

_____. “Especialista garante que BRT não atenderá à demanda”. *Jornal do Sintufrj*. Rio de Janeiro, n. 1041, 19-25 de agosto de 2013, p. 8.

KUZNIR, Mauro. “Urbanismo sem calçadas”. In: GITAHY, M. L. C. & LIRA, J. T. C. de (orgs.). *Cidades: impasses e perspectivas*. São Paulo: FAU/Annablume /FUPAM, 2007, p. 107-122 (Arquiteses, 2).

LAFER, Celso. “A mentira. Um capítulo das relações entre a ética e a política”. In: *Ética*. Adauto Novaes (org.). São Paulo: Cia das Letras, 1992.

LEFEBVRE, Henri. *Espaço e política*. Trad. Margarida M. de Andrade e Sérgio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

_____. *A revolução urbana*. (1970). Trad. Sérgio Martins. Belo Horizonte, Ed. UFMG. 1999.

LEITÃO, Miriam. “Encurralados”. *O Liberal*, 20/06/2013.

LEMOES, Adriana et alii. *Marco da Léguas* – O jornal do Bairro Pai d’Égua, ano 4, n. 10, Belém, out. 1996. Monografia de TCC do Curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPA.

LÉVI-STRAUSS, Claude. *Tristes Tropiques*. Paris: Plon, 1955 (col. Terre Humaine/Poche).

LIMA JR, Pedro de Novais. *Uma estratégia chamada “planejamento estratégico”*: deslocamentos espaciais e a atribuição de sentido do planejamento urbano. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2010.

MACEDO, Silvio S. *Higienópolis e arredores: processo de mutação da paisagem urbana*. 2ª ed. São Paulo: Edusp, 2012.

_____. *Paisagismo brasileiro na virada do século: 1990-2010*. São Paulo: Edusp; Campinas: Editora da Unicamp, 2012.

MALHEIRO, Bruno C. P. *Portos, Portas e Postais: experiências, discursos e imagens produzindo a orla fluvial de Belém-PA*. Dissertação de mestrado em, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará, 2009.

MANHEIM, Karl. *Karl Manheim: sociologia*. (Org.) Marialice M. Foracchi. Trad. Emílio Willems, Sylvio Uliana e Cláudio Marcondes. São Paulo: Ática, 1982 (col. Grandes Cientistas Sociais, 25).

MARANHÃO, Haroldo. *Pará: capital, Belém* – memórias & pessoas & coisas & coisas da cidade. Belém: Supercores, 2000.

MARCUSE, Herbert. *Cultura e Sociedade*. Trad. Wolfgang L. Maar, Isabel M. Loureiro e Robespierre de Oliveira. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

MARTINS, M. L. R. “Planejamento estratégico participativo numa capital amazônica – a experiência de Belém do Pará”. Ver. mundo urbano. Buenos Aires, vol. jun-agosto, n. 20, 2003.

MARTINS, José de S. “Um programa habitacional para a economia”. *O Estado de São Paulo* (caderno Aliás, p. J5), 12/04/2009.

_____. *Exclusão social e a nova desigualdade*. São Paulo: Paulus, 1997 (Col. Temas da atualidade).

MARX, Karl. *Grundrisse*. Trad. Duayer & Nélio Schneider. São Paulo: Boitempo; Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 2011.

MERCÊS, Simaia do S. S. das. *Transporte coletivo em Belém: mudança e continuidade*. Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo, FAU/USP, 2004.

MEYER, Regina. “Pensando a urbanidade”. São Paulo, Resenhas online, 01.001. *Vitruvius*, jan. 2002.

MIRANDA, Cybele S. *As fortalezas: arquitetura da fantasia – Imagens dos condomínios exclusivos em Belém*. Dissertação de Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento, NAEA/UFPA, 2000.

MITSCHEIN, Thomas A. et al. *Urbanização selvagem e proletarianização passiva na Amazônia*. O caso de Belém. Belém: Cejup/Núcleo de Altos Estudos Amazônicos-UFPA, 1989.

MUCHAIL, Salma T. *Foucault, mestre do cuidado* – Textos sobre a hermenêutica do sujeito. Rio de Janeiro: Ed. Loyola, 2011.

NUNES, Benedito. “Casa, praça, jardim e quintal”. In: *Ensaio filosóficos*. (Org.) Victor S. Pinheiro. São Paulo: Editora WMF/Martins Fontes, 2010.

NUNES, Benedito & HATOUM, Milton. *Crônica de duas cidades: Belém e Manaus*. Belém: SECULT, 2006. 72 p.: il. Prefácio de Aldrin Figueiredo.

OLIVEIRA, Fabricio L. de & LIMA JR, Pedro de Novais. “Grandes Projetos Urbanos: panorama da experiência brasileira”. *Congresso da Associação de Estudos Latino-Americanos*. Rio de Janeiro, 11 a 14/06/2009.

OLIVEIRA, Francisco de. *A navegação venturosa* – Ensaio sobre Celso Furtado. São Paulo: Boitempo, 2003.

OLIVEIRA, Janete M. G. C. de. *Produção e apropriação do espaço urbano: a verticalização em Belém*. Tese de Geografia apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP, 1992.

PARDINI, Patrick. “Projeto Arborescência: uma experiência da paisagem amazônica através da fotografia.” *Jornal do Museu da UFPA*. Belém, 2008.

_____. “O mundo como fisionomia. Retrato ou paisagem?” In: KLAUTAU FILHO, Mariano (ed.). *Prêmio Diário Contemporâneo de Fotografia: Brasil Brasis*. Belém: Diário do Pará, 2010, p. 89-101.

_____. “Mosaico fotográfico Urubues: as múltiplas dimensões de um gesto artístico.” In: *Anais do III Fórum de Pesquisa em Arte: arte, hibridismo e interculturalidade* (2006). Programa de Pós-Graduação em Artes/ICA/UFPA. Belém: Editora da UFPA, 2011 (CD-Rom), p. 322-328.

_____. “Natureza e cultura na paisagem amazônica: uma experiência fotográfica com ressonâncias na cosmologia ameríndia e na ecologia histórica.” *Boletim*

do Museu Paraense Emílio Goeldi - Ciências Humanas, vol. 7, n. 2, Belém, maio/ago. 2012, p. 589-603.

PARRA, Johana. “Uma sociologia do business na capital mexicana”. *Tempo Social - Revista de Sociologia da USP*, v. 22, n. 2, nov. 2010, p. 61-78.

PAUGAM, Serge. “Que sentido é preciso dar à exclusão?” In: VÉRAS, M. P. B. (org.). *Hexapolis: desigualdades e rupturas sociais em metrópoles contemporâneas*. São Paulo: EDUC, 2004, p. 15-25.

PENTEADO, Antonio R. *Belém – Estudo de geografia urbana*. Belém: UFPA, 1968 (2 vol.).

PINTO, Lúcio F. “A Belém que eu quero”. Belém: *Jornal Pessoal*, Dossiê n. 5, out. 2012.

_____. *A história censurada: o Pará dos nossos dias*. Belém: Ed. Jornal Pessoal, 2009.

RANCIÈRE, Jacques. *O ódio à democracia*. Trad. Mariana Echalar. São Paulo: Boitempo, 2014.

REIS, Elisa P. Desigualdade e solidariedade: uma releitura do “familismo amoral” de Banfield. Disponível on-line.

RIGOL, Sergi M. i. *A gentrification: conceito e método*. 2000.

REZENDE, Maria J. de. “Celso Furtado e Karl Mannheim: uma discussão acerca do papel dos intelectuais nos processos de mudança social”. *Acta Scientiarum Human and Social Sciences*, vol. 26, n. 2, 2004, p. 239-250.

ROBIRA, Rosa T. “Áreas metropolitanas: espaços colonizados”. In: CARLOS, A. F. A. & CARRERAS, C. (orgs.). *Urbanização e mundialização: estudos sobre a metrópole*.

RODRIGUES, Arantxa & ABRAMO, Pedro. “Reinventar a cidade – Urbanismo, cultura e governança na regeneração de Bilbao”. In: BORELLI, Silvia H. e FREITAS, R. (org.). *Comunicação e culturas urbanas*. São Paulo: EDUC; Rio de Janeiro: UERJ, 2009.

RODRIGUES, Carmem I. *Vem do bairro do Jurunas: sociabilidade e construção de identidades em espaço urbano*. Belém: Núcleo de Altos Estudos Amazônicos-UFPA, 2008.

_____. & SOUSA, Rogério da C. “Sociabilidades, práticas e identidades na Feira 25 de Setembro”. In: RODRIGUES, Carmen I., SILVA, Luiz de Jesus D. & MARTINS, Rosiane F. (org.). *Mercados populares em Belém – Produção de sociabilidades e identidades em espaço urbano*. Belém: NAEA, 2014.

RODRIGUES, Eliene J. *Banidos da cidade unidos na condição – Cidade Nova: espelho da segregação social em Belém*. Belém: UFPA/NAEA, 1998.

RYKWERT, Joseph. *A sedução do lugar – A história e o futuro da cidade*. Trad. Valter L. Siqueira. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

SABATO, Ernesto. *El escritor y sus fantasmas*. Buenos Aires: Seix Barral, 2006.

SALGUEIRO, Heliana A. (coord.). *Paisagem e Arte*. São Paulo: CBHA, FAPESP, 2000.

SANTOS, José Alcides Figueiredo. *Estrutura de posições de classe no Brasil*. Mapeamento, mudanças e efeitos na renda. Belo Horizonte: Editora UFMG/Rio de Janeiro: IUPERJ, 2002.

_____. *Questão de classe: teorias e debates acerca das classes sociais no dias de hoje*. Dissertação de mestrado em Sociologia, IUPERJ, 1995.

SÁVIO, Marco Antonio C. *A modernidade sobre rodas – Tecnologia automotiva, cultura e sociedade*. São Paulo: EDUC, 2002.

SEGAWA, Hugo M. “Utopias Exóticas Tropicais”. *Architècti*. Revista de Arquitetura e Construção - Periódico de Arquitectura y Construcción, Ano II, n. 6, nov. 1990, p. 17-22 (ed. bilingue).

SENELLET, Michel. *As artes de Governar: do regime medieval ao conceito de governo*. Trad. de Paulo Neves. São Paulo: Editora 34, 2006.

SENNET, R. *Carne e Pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental*. Trad. Marcos Aarão Reis. Rio de Janeiro: Record.

SILVA, Luís Octávio. “Os quintais e a morada brasileira”. *Cadernos de Arquitetura e Urbanismo*, vol. 11, n. 12, Belo Horizonte, dez. 2004, p. 61-78.

SIMMEL, George. “A metrópole e a vida mental”. In: VELHO, Gilberto (org). *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar Ed., 1967.

SIQUEIRA, José Leônicio F. de. *Trilhos: o caminho dos sonhos – Memorial da Estrada de Ferro de Bragança*. Bragança-PA: Prefeitura Municipal de Bragança, 2008.

SOUZA, Nelson Rosário. “Planejamento urbano em Curitiba: saber técnico, classificação dos cidadãos e partilha da cidade”. *Rev. Sociologia e Política*, n. 16, Curitiba, jun. 2001, p. 107-122.

_____. *Planejamento urbano, saber e poder: o governo do espaço e da população em Curitiba*. Tese de doutorado em Sociologia, FFLCH-USP, 1999.

STIEL, Waldemar Corrêa. *Ônibus – Uma história do transporte coletivo e o desenvolvimento urbano no Brasil*. São Paulo: Comdesenho Estúdio e Editora, 2001.

SZTABINSKI, Pawel. “Existem bairros pobres em Varsóvia?” *Idem*, p.27-33

TOMAZI, Vicente T. “Urbanização turística litorânea e grandes projetos urbanos promovidos por investimentos públicos em Belém-PA e Fortaleza-CE entre 1990 e 2010”. Dissertação de mestrado em Geografia, USP, 2011.

ULTRAMARI, Clovis & REZENDE, Denis Alcides. “Grandes Projetos Urbanos: conceitos e referenciais”. *Ambiente Construído*, vol. 7, n. 2, Porto Alegre, abr/jun. 2007, p. 7-14.

ULTRAMARI, Clovis. “Grandes projetos Urbanos no Brasil: conceitos, contextualização e discussão de três casos”. S/d. Consultado em 15 de dezembro de 2011.

VACCARINO, Rossana. “Interpreting and preserving the work of Roberto Burle Marx: in search for new approaches”. *Paisagem e Ambiente: ensaios*, n. 16, São Paulo, 2002, p. 9-41.

VAINER, Carlos Bernardo. Prefácio “As idéias urbanas fora do lugar”. In: LIMA JR, Pedro de Novais. *Uma estratégia chamada “planejamento estratégico”*: deslocamentos espaciais e a atribuição de sentido do planejamento urbano. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2010, p. 9-14.

_____. “O que é “grande projeto”? Características econômicas, territoriais, políticas e sociais”. In: ITESP. *Livro-Seminário Grandes Obras e Migrações*. São Paulo, 13/05/2011, doc. PDF, p. 33-45.

_____, ARANTES, Otilia e MARICATO, Herminia. (orgs.). *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. 3ª ed. Petrópolis: Vozes, 2002.

VALENTE, José Duarte. *A História nas ruas de Belém – nº 3* (Marco/Pedreira). Belém: CEJUP, 1993.

VELHO, Gilberto (org). *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar Ed., 1967.

_____. *Subjetividade e sociedade: uma experiência de geração*. Rio de Janeiro: Zahar Ed., 1986 (Antropologia Social).

VÉRAS, Maura P. B. *O bairro do Brás em São Paulo: um século de transformações no espaço urbano ou diferentes versões da segregação social*. Tese de doutorado, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 1991.

_____. “A vida social e sua concha: notas sobre Henri Lefebvre e a cidade.” *Margem*, n. 2, nov. 1993, p. 49-70.

_____. *Trocando olhares: uma introdução à construção sociológica da cidade*. São Paulo: Studio Nobel: EDUC, 2000 (col. Cidade Aberta).

_____. *DiverCidade: territórios estrangeiros como topografia da alteridade em São Paulo*. São Paulo: EDUC, 2003.

_____. “Sociedade urbana: desigualdade e exclusão sociais”. *Caderno CRH*, n. 38, Salvador, jan./jun. 2003, p. 79-114.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra urbano no Brasil*. São Paulo: Fapesp/Lincoln Institute, 1998.

_____. *Estatuto da cidade: para que serve?* IBDU, out. 2012 (disponível online).

WAISBORT, Leopoldo. *As aventuras de George Simmel*. São Paulo: Editora 34, 2000.

YÁZIGI, Eduardo. *O mundo das calçadas – Por uma política democrática de espaços públicos*. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP, Imprensa Oficial do Estado, 2000.

Artigos e reportagens em jornais

AMAZÔNIA. “Prefeitura é alvo de protesto.” 06/06/2005, p. 3.

Belém, 397 anos – Paisagens de quatro séculos. Informe publicitário parte integrante da edição n. 2304 de VEJA, 16/01/2013, distrib. gratuita no Pará, 18 páginas.

_____. “Mobilidade urbana vai incluir relação com o rio”. Entrevista de Zenaldo Coutinho, idem, p. 18.

Casa Bairro. “Revolução vertical: nasce o jardim das perdizes, o “novo” bairro da região.” São Paulo: DD editora, ano IV, n. 41.

DIÁRIO DO PARÁ. “Eu prefiro as curvas da 25”. Coluna de Elias Ribeiro Pinto. 06/07/2005, cad. Cidades, p. A-5.

_____. “Moradores da 25 fazem caminhada.” 05/06/2005, p. A11.

_____. “Avenida pode ser tombada”. 26/06/2005, p. A12, cad. Cidades.

_____. “Caminhada exige preservação da 25”. 06/06/2005, p. A7, cad. Cidades.

_____. “Moradores pedem arborização correta”. 05/06/2012, p. A10, cad. Belém.

_____. “O nome dele é trabalho”. Revista semanal TODA. 16.06.2013, p. 20-21. (ref. ao engenheiro Rezende da construtora Marko Engenharia, empresa que atua no bairro do Marco).

FOLHA DE SÃO PAULO. Davis, Mike. “Antes do dilúvio”. 17/06/2002, Cad. Aliás, p. 13. Entrevista concedida a Juliana Sayuri e Ivan Marsiglia.

JORNAL PESSOAL. “Governo: Estação Confusão.” 1ª quin. out. 1999, n. 220, p. 1-4.

_____. “O contrabando e o passado.” 2ª quin. nov. 2010, n. 475.

_____. “Avenida”. Cartas ao editor. 2ª quin. 2010, n. 479, p. 10.

- _____. “Política: a crise do Governo”. 1ª quin. jan. 1999, n. 202.
- _____. “Belém: a maldição do sal”. Ano XI, n.179, 2ª quinzena de janeiro de 1998, p. 1-3.
- _____. “A caixa de vidro, metal e ar condicionado de PC”. N. 392, 2ª quin. maio 2007, p. 7.
- _____. “O cangaceiro do cimento”. Maio 2009, 1ª quin., n. 440, p. 11.
- _____. “Hangar: escândalo previsível”. Jan 2011, 1ª quin., matéria de capa, n. 480.
- _____. “A cidade e a água.” Jan. 2011, 2ª quin., p. 4, n. 481.
- _____. “Começa a reação aos espigões”. out. 2008, p. 5, 1ª quin.
- _____. “Desabamento: ameaça da altura.” Jan. 2011, 2ª quin., matéria de capa, n. 481.
- _____. “BRT: o símbolo.” Out. 2012, 1ª quin., p. 1-2, n. 522.
- _____. “Cheias: o homem mudou o rio.” 1ª quin. junho 2009, n. 442, matéria de capa, p. 1-3.
- _____. “A selvageria vertical.” 1ª quin. junho 2009, n. 442, matéria de capa, p. 3.
- _____. “Belém: andando para trás.” 2ª quin. jan. 2012, n. 505, matéria de capa, p. 1-3.
- _____. “Belém continuará como a cidade das mangueiras?” 2ª quin. fev. 2014, n. 555, p. 3.
- _____. “Espigão de concreto afronta orla de Belém.” 1ª quin. fev. 2014, n. 554, p. 16.
- _____. “O contrabando do passado e a história do presente”. Ano XXIV, n. 475, 2ª quin. nov. 2010, p. 6-7.
- _____. “Avenida”. Cartas ao editor, Marly Silva. Dez. 2010, 2ª quin., p. 10.
- _____. « Não ficou pedra sobre pedra : da ferrovia e da política do Pará ». Artigo de Elias Tavares. N. 569, set. 2014, p. 8-11.
- Le Monde Diplomatique*. “Brasil-Sociedade: o lugar da classe média”. Ano 5, n. 58, maio de 2012.
- O ESTADO DE SÃO PAULO. Caldana, Walter Luis. “O trânsito julgado”. 02/08/2009, Cad. Aliás, p. J3. Entrevista concedida a Ivan Marsiglia.

_____. Campos, Cândido Malta. “Autofagia urbana”. 01/11/2009, cad. Aliás, p. J7.

O LIBERAL. “A rua, o homem e a história”. 21/11/2010, p. 2.

_____. “Romulo Maiorana no mapa da cidade”. Belém, 21 de novembro de 2010, p. 8 (página inteira).

_____. “Sancionada a lei que cria a Avenida Romulo Maiorana”. Manchete de capa e p. 7, 20/11/2010.

_____. “25 de Setembro vai mudar para Romulo Maiorana”. 18/11/2010, p. 5.

_____. “Mudanças na 25 mobilizam moradores”. 03 de julho de 2007, p. 7.

_____. “25: verde que te quero verde”. 24 de maio de 2005. Paragassú Éleres, p.4, Atualidades/Opinião.

_____. “25 de Setembro vira Romulo Maiorana”. 20/11/2010, p. 7.

_____. “O meu lugar no mundo é o Pará”. Entrevista de Romulo Maiorana Jr editada concedida a João Carlos Pereira. 8/12/2013, p. 8-9.

_____. “Belém está menos verde, diz pesquisa”. 19/06/2010, p. 5.

_____. “Plano de arborização é discutido”. 18/11/2010, p. 7.

Veja São Paulo. “Os caçadores de terrenos: as aventuras dos corretores que procuram áreas na cidade para a construção de novos prédios”. São Paulo. 16 de novembro de 2011.

Catálogos e álbuns iconográficos

Arquitetura modernista de Belém. Catálogo de exposição com fotografias de Patrick Pardini. Fundação Cultural do Município de Belém e Núcleo de Artes da Universidade Federal do Pará. s/d

Belém da Saudade: a memória da Belém do início do século em cartões postais. 2. ed. rev. aum. Belém: Secult, 1998. 278 p. Com uma reprodução da Planta da Cidade de Belém de Antonio Lemos (1905).

Belém da Saudade: a memória da Belém do início do século XX em cartões postais. 4. ed. rev. aum. Belém: Secult, 2014. 356 p. Com uma reprodução da Planta da Cidade de Belém de Antonio Lemos (1905).

BRAGA, Theodoro. *Guia do Estado do Pará*. Belém: Typographia do Instituto Lauro Sodré, 1916. Com uma Planta da Cidade de Belém.

CACCAVONI, Arthur. Anuario Descriptivo Amazonico, Anno II, 1899. Com uma Planta da Cidade de Belém.

EXPO 98. Guia Oficial da Exposição Mundial de Lisboa. Lisboa, maio de 1998.

L'Etat de Pará (Etats-Unis du Brésil). Paris : A. Lahure, 1897. Com uma reprodução da Planta da Cidade de Belém de Nina Ribeiro (1883-1886).

PARDINI, Patrick. *Arborescência – Paisagem Amazônica 1.1*. Catálogo de exposição fotográfica. Belém: Editora da UFPA, 2001.

Documentos públicos

CÂMARA MUNICIPAL DE BELÉM. Processo n. 849, 1995. Dispõe sobre a alteração da homonímia da Av. 25 de Setembro para Av. Romulo Maiorana, e dá outras providências.

_____. Processo n. 315/80. Objeto: dá denominação à artéria de Belém e dá outras providências (mudança da Av. 1º de Dezembro para João Paulo II).

_____. Processo n. 0876/2010. Assunto: fica denominado (sic) de Av. Romulo Maiorana a atual Av. 25 de Setembro.

_____. Processo n. 656/04. Assunto: denomina de Avenida Jornalista Laércio Wilson Barbalho a via localizada a partir do Entroncamento com o Km 04 da Rodovia Augusto Montenegro, até o limite do Município de Ananindeua, e dá outras providências.

_____. Processo n. 0623/2011. Assunto: denomina Travessa da Estrela (sic) Localizada na cidade de Belém, atual Trav. Mariz e Barros.

_____. Processo n. 1434/2011. Assunto: denomina a Travessa Apinagés, localizada na cidade de Belém, a atual Travessa Jerônimo Rodrigues.

CODEM-Companhia de Administração e Desenvolvimento da Área Metropolitana de Belém e IDESP-Instituto de Desenvolvimento Econômico e Social do Pará. *Belém: Termo de Referência para o Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado de Belém*. Março de 1971.

ILAESE-Instituto Latinoamericano de Estudos Socioeconômicos. *Campanha Salarial 2012/2013*. Belém: ILAESE e Sindicato da Construção Civil de Belém, 2012 (10 p.).

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARÁ. Ação Civil Pública. Processo n. 001 4371-32.2008.8.14.0301. Vol. 4.

O homem e a cidade. Simpósio sobre Política Urbana, 1. Brasília: Fundação Milton Campos, 1975, v. 2.

O Município de Belém, 1897-1902. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Intendente Senador Antonio José de Lemos. 1º volume. Belém do Pará, Achivo da Intendencia Municipal, Praça Independência, 1903.

O Município de Belém, 1903. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Intendente Senador Antonio José de Lemos. 2º volume. Belém do Pará, Achivo da Intendencia Municipal, Praça Independência, 1904.

O Município de Belém, 1904. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Intendente Senador Antonio José de Lemos. 3º volume. Belém do Pará, Achivo da Intendencia Municipal, Praça Independência, 1905.

O Município de Belém, 1905. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Intendente Senador Antonio José de Lemos. 4º volume. Belém do Pará, Achivo da Intendencia Municipal, Praça Independência, 1906.

O Município de Belém, 1906. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Intendente Senador Antonio José de Lemos. 5º volume. Belém do Pará, Achivo da Intendencia Municipal, Praça Independência, 1907. Com uma Planta da Cidade de Belém, 1905.

O Município de Belém, 1907. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Intendente Senador Antonio José de Lemos. 6º volume. Belém do Pará, Achivo da Intendencia Municipal, Praça Independência, 1908.

O Município de Belém, 1908. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém pelo Intendente Senador Antonio José de Lemos. 7º volume. Belém do Pará, Achivo da Intendencia Municipal, Praça Independência, 1909.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELÉM. Lei n. 8.381, de 28/12/2004. Dispõe sobre a inclusão, respeitadas as condições e procedimentos técnicos, de ciclofaixas ou ciclovias nos projetos de construção e/ou pavimentação de ruas, travessas e avenidas do município de Belém, e dá outras providências. [Prefeito Edmilson Rodrigues (PT, gestão 2001-2004)]

_____. Mensagem n. 20/2013 do Prefeito Zenaldo Rodrigues Coutinho Junior ao Presidente da Câmara Municipal de Belém: “Senhores Vereadoras e Vereadores, para submeter à apreciação e aprovação deste egrégio Poder Legislativo, o anexo projeto de Emenda à Lei Orgânica do Município-LOMB, de minha própria autoria, que “Altera dispositivos da Lei Orgânica do Município de Belém-LOMB, e dá outras providências.” Alteração do capítulo 5 dos Transportes.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELÉM e UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DA AMAZÔNIA. *Manual de orientação técnica da arborização urbana de Belém. Guia para planejamento, implantação e manutenção da arborização em logradouros públicos.* Belém, 2013.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELÉM. Lei Ordinária Nº 8.909, de 29 de março de 2012. Dispõe sobre o Plano Municipal de Arborização Urbana de Belém, e dá outras providências.

_____. SEMMA-Secretaria Municipal de Meio Ambiente. *Praças, trevos, canteiros centrais, áreas verdes complementares: distribuição por distrito administrativo*. s/d

_____. SESAN-Secretaria Municipal de Saneamento. *Urbanização da Avenida Duque de Caxias*. Projeto Executivo, março de 2006.

Blogs

IBDU-Instituto Brasileiro de Direito Urbanístico. Grupo de discussão *online*.

Blog da Raquel Rolnik.

Blog do Lúcio Flávio Pinto.

Revistas do mundo corporativo

ALVO, a revista dos condomínios. Belém, Sindicon/Secovi, s/d. Distribuição em condomínios.

CHÃO & TETO EM REVISTA. Belém, publicação trimestral. Mar./maio 2008, distribuição gratuita (para clientes e parceiros da imobiliária Chão e Teto).

MINHA CASA MINHA FORTUNA. Forbes Brasil, novembro de 2013, p. 45-51.

MIRITI INTERNACIONAL. Informe publicitário *online* de condomínio de luxo, região metropolitana de Belém, às margens do rio Maguari, município de Marituba.

REVISTA CREA-PA. *Mais verde para Belém: projeto quer transformar área do Aeroclube em novo parque ambiental para a capital paraense*. Belém, ano III, n. 11, out. 2014, p. 14-17.

REVISTA LEAL MOREIRA. Vários números, s/d.

APÊNDICES

Outras entrevistas, referidas na Introdução: 1. Sr. Costa

2. Sr. João Melo

3. Técnico da Secretaria Municipal de
Economia (SECON).

Sr. COSTA. Dono de uma pequena lavanderia, na Av. 25 de Setembro. Maranhense de origem, tem cerca de 40 anos; veio para o Pará já faz muitos anos. Conheci seu Costa como cliente da sua lavanderia quando ainda funcionava na Trav. Vileta, onde iniciou seu pequeno negócio em sociedade com a ex-mulher. A princípio ele relutou em me dar entrevista, por falta de tempo, alegou, mas quando se decidiu foi gentilmente até minha casa no final do expediente. Foi a única entrevista feita em casa de todos os meus entrevistados. Começamos nossa conversa informalmente sobre problemas de insegurança em Belém e no bairro. Foi quando ele me relatou que já tinha sofrido assalto no seu local de trabalho. Fiquei surpresa, aí começamos a gravar.

Seu Costa, me conte como foi essa história, do assalto à sua loja.

Já aconteceu duas vezes. A primeira vez chegou um rapaz e disse que queria o celular da gente.

Isso a que horas?

Era umas dez horas da manhã. Eu disse que não tinha. E aí ele puxou a arma. Ele estava mais nervoso do que a gente.

Quanto tempo faz?

Há uns dois meses. Ele disse que queria dinheiro. Eu não estava, tinha ido fazer uma entrega e ele ficou sozinho com a atendente. Ficou nervoso. A polícia olhou a cara dele pela câmara e ele estava sem nenhum disfarce. Os dois jovens e fisicamente bom de trabalho.

Fortes, o senhor quer dizer?

Sim! Fortes.

O senhor conhece outros comerciantes que já foram assaltados na rua?

Sim, mas sem violência física.

Sem agressão?

Sim, sem agredir. Ali naquele perímetro só eu que não tinha sido assaltado ainda. Sem violência, sem agredir fisicamente.

E a arma era de verdade?

Pelo tamanho dela e pelo brilho parece que sim, eu não conheço arma.

Depois disso, o senhor tomou providências para se prevenir?

Eu coloquei a porta de vidro e a câmara. Botei pra inibir um pouco.

Antes da porta de vidro como é que era, eu não lembro mais!

Era aberto, só baixava a porta quando fechava a loja. A gente só fica frustrado porque o governo deveria cuidar disso. Não é papel nosso, dos comerciantes, nem da população.

O senhor não ficou paranoico depois dessa experiência?

Eu não, eu confio em Deus. Eu não me preocupo muito, eu abro normal, fecho normal. Se eu for ficar pensando nisso eu não trabalho mais.

O senhor acha que a religião, a crença ou a fé tem algum efeito nessa energia positiva ou negativa em torno das pessoas?

Influencia sim. Tem influência. Eu sou evangélico.

O senhor vai ao templo todos os dias?

Vou três vezes: aos domingos, segunda e quarta. As outras (religiões) se dizem católicas, mas não vão na Igreja.

É uma característica dos católicos, não ir com tanta regularidade.

Acho que é mais um costume, ele não tem a certeza.

Mas voltando à questão da segurança. Eu comecei por essa questão porque ela está na ordem do dia. Os jornais ou telejornais e programas de televisão como o *Barra Pesada* ficam repetindo todos os dias essas notícias. Acho que quando a mídia fica repetindo uma coisa negativa como um delito, um crime, todos os dias acaba sem uma análise acaba banalizando.

A TV deveria entrar com programas educativos.

Eu também acho. Esses programas todos os dias, de tragédia, assassinatos. Tem um princípio taoísta segundo o qual o pensamento positivo atrai as coisas positivas, ele energiza positivamente a sua aura E o pensamento negativo tem efeito contrário. Por essa razão acho que esse é um equívoco da mídia.

É verdade, as crianças estão vendo...

E você passa a aceitar aquilo, você não se indigna, não se revolta. Não é mais um problema. A gente se preocupa a resolver o que é um problema. Se vem um apresentador de televisão e diz esse cara ou essa quadrilha roubou, por isso e aquilo, ele vai ser preso, e julgado. Ele é do mal, cria-se uma simplificação de uma coisa que não é simples. Eu fico besta de ver. A família. Mudança muito grande nos costumes. Eu tive uma mãe que me ensinava. Hoje em dia essa família está...E a mulher da periferia está na classe média cuidado dos filhos dela e seus filhos....

O senhor mora na periferia?

Olha, eu moro na [Avenida] Pedro Alvares Cabral com [Avenida] Dr. Freitas. Não sei se é periferia.

E o senhor mora lá há muito tempo?

Moro três anos. Mudei para lá. Eu tenho uma casa ainda em Ananindeua que apesar de ser periferia, temos uma casa num Conjunto que é bom, de qualidade, dentro dos conjuntos. Tem a portaria, os muros, em volta tem invasão.

E aí resolveu sair?

Sim pela distância, mas eu prefiro morar lá.

O senhor tem filhos?

Tenho um de 18 e um de 6 anos.

Por que o senhor mudou para cá?

Olha foi por causa do trânsito que ele retardava a chegada no trabalho.

Quanto tempo o senhor levava?

Uma hora. O trânsito mal planejado, motoristas mal-educados, a prefeitura omissa. Principais erros: falta de sinalização, faixa de pedestre. De faixas de orientação.

O senhor não acha que tem muito carro na rua?

Tem. Mas tem que ter, as pessoas querem!

Tem essa discussão: Tem muito carro na rua porque não tem transporte público de qualidade.

Se tivesse um BRT eu teria ficado em Ananindeua. Usava o carro aqui só para distribuição. Eu creio que tá acontecendo. Lá no conjunto três conhecidos meus, mudaram. Por causa disso. Por causa do trânsito. Na ida era mais difícil. Uma hora e meia, duas horas. Perdendo tempo, poderia estar estudando, dormindo, descansando. O trânsito influencia demais na vida da gente.

O que o senhor acha dessas soluções que estão sendo apontadas?

Olha o BRT é uma brincadeira. Gastaram, o cidadão fica impotente. Uma coisa inacreditável. O estado pode fazer o que quer. Por exemplo: A gente vê nos jornais muita reclamação. A prefeitura sempre prometendo que vai fazer um estudo que vai realizar e nada.

O senhor se lembra quando ouviu falar pela primeira vez em BRT?

Tem uns 10 anos. Faz mais de 10 anos. Aí gastando dinheiro e faz um contra piso ali, faz um concreto e não mudou nada!

Como vocês interpretam os problemas sociais cotidianos na esfera religiosa, vocês levam isso para a igreja? Como é que vocês fazem essa relação ou não fazem, na igreja evangélica? Existe essa interpretação dos problemas sociais, ou só pessoais? Olhe, nós acreditamos, assim, que o país tá do jeito do que está, que o país estava pior porque houve muito idolatria. Essas festas católicas está fora da religião. Falar em Espírito Santo era desconhecido e para nós é Deus aqui na Terra. A senhora sabe que existe um estudo que diz que quanto mais evangélico é o país, melhor ele é, mais desenvolvido como é na Finlândia. Eu acho que essa desigualdade é consequência.

Negócios. Tudo começou ali?

Sim, ali na [Travessa] Vileta. Meu pai sempre teve comércio (...) Era um comércio e padaria. Aí foi diminuindo.

Isso aonde?

No Maranhão, em Cururupu, no interior.

Nós somos 7 filhos. Todos vivos. Trabalhava com ele desde criancinha. E vim morar em Belém com a minha irmã, porque depois que o papai quebrou não teve mais força e a decepção foi muito grande.

O senhor não fez pesquisa nenhuma?

Foi por necessidade.

Por que aqui no Marco?

Porque aqui é como se fosse no meio de Belém. Aí ficaria fácil entrega.

Aí vocês ficaram quanto tempo aqui?

Mais ou menos 1 ano. Nós tínhamos também um [ponto] na vila. Aí nós nos separamos e ela ficou aqui e eu fui pra lá para a [Avenida] 25 [de Setembro]. É bom o ponto, mas ele não quer vender.

O senhor paga quanto de aluguel?

R\$ 1.700, 140 metros quadrados.

E aí o senhor resolveu ficar ? E essa clientela cresceu rapidamente ou foi numa escala?

Foi crescente aos poucos.

Qual o perfil da sua clientela ?

De modo geral são pessoas de classe superior, classe média, média alta e alta alguns. E por últimas algumas de classe média baixa. Lavava algumas peças de edredom.

Você trabalha mais com dinheiro vivo, cartão, onera, como é?

A maioria é no cartão que era taxa alta e diminuiu. Era trezentos e pouco por mês. Agora a lei obriga que tem que ter uma máquina para todos os cartões. Antes era um aluguel de uma máquina. Uma só do Credicard e cada uma pagava 300 reais.

Como tem gente para fazer esse tipo de lei.

Mas isso mudou faz uns cinco anos. A gente não paga mais aluguel.

Quem vai comprar revista é dez reais, vinte.

E a conduta das pessoas. São educadas?

Houve dois desentendimentos só em 10 anos. Tem gente que tá quase enlouquecendo e não percebe. Tem uma senhora que levou um tapete de pele de carneiro. Não pode dar lavagem pesada. Não é como o sintético. Expliquei para ele e ele não explicou para ela. E o no dia que ele foi buscar não estava pronto. Eu disse estamos na segunda lavagem. E ele parece que ia fazer uma festa. Aí ela falou umas besteiras e eu também falei, e também a submissão dele que ficou calado e foi desagradável. Ele ainda levou, só roupa dele. Ainda bem porque dela eu ia recusar. Ele e o filho são educados. O filho é até cantor.

O outro caso?

Foi um cidadão que é major da polícia militar afastado. Acho que foi loucura. Eu disse: 269 reais. Não! Chegou dizendo: Depois eu pago 20. Eu disse não, não pode! Acho que deveria levar, me ameaçou. Disse: É para coronel da polícia. Eu mando te matar, eu te mato. Ele não levou. Eu fui na delegacia registrar queixa de ameaça. Por isso que eu digo existe gente perturbada. Depois disso, aí fomos na delegacia. Ele dizendo que não quis falar aquilo.

Ele era idoso?

Não uns 40 anos. Eu disse rapaz eu tenho muitos anos de artes marciais. Aí o delegado perguntou se eu queria levar pra frente. Quem via não acreditava que aquilo tinha acontecido. Foi um momento. A sociedade está organizada de um jeito que se a pessoa não estiver preparada ...

A relação com os empregados.

O papai sempre teve [empregados]. Só que no interior. Naquela época, eu contratei um contador. Eu e as pessoas: atendente, passadeira, lavadeira e o contador. Nós somos 6 pessoas. Começou com eu e mais uma. Depois nós somos 6 pessoas. Numa lavanderia não pode ter mais de seis. Lavanderia doméstica, diferente da indústria. Uma lava, três passam. É um trabalho como se fosse artesanal. Um cliente leva dez peças e o cliente quer de um jeito. Tem que ter vários núcleos de produção. Na industrial tem que ser grande mesmo.

Tem uma agencia onde se contrata mão de obra para trabalhos em lavandeira?

Olha isso é uma coisa de louco. Ter até que tem. É isso? Não, a gente põe anuncio nos jornais, ou indicação de quem já trabalhou. Microempresa não. Anuncio de jornal

vem todo tipo de gente, a gente tem que ter o olho experiente. Uma vez veio uma moça que roubava. Tem muita gente que trabalha e rouba. Então tem que ter muito cuidado com isso. A gente poderia ligar para o SINE mas eu nunca usei o SINE. Põe um anuncio vem 100, só 10 querem trabalhar. Outros enganando a si mesmo e a família.

Como o senhor define o seu negócio?

É uma microempresa e com a abertura de uns três pontos daquele já é uma média empresa.

E quais são suas perspectivas?

É me expandir.

Sonhos?

Fazer o negócio crescer. Todos que trabalharam comigo.

Tem vontade de morar aqui no bairro ?

Se tivesse uma casa grande com quintal... Não, muito porque fui criado em casa. Eu tenho um apartamento na [Avenida] Dr. Freitas, mas eu prefiro [casa].

Alguma vez teve o sonho da “segurança” do funcionário público? Os seus filhos têm o sonho do emprego público?

Eu gosto de comércio, apesar do Brasil não valorizar. Pelo contrário eles demonizam os empresários.

Se o senhor fosse para a tribuna que tipo de legislação levaria para lá ?

Tem vários aspectos: Funcionários. As leis colocam os patrões como inimigos dos funcionários. Se o funcionário trabalhar bem um ano e quiser mudar, se honesto ele quiser sair não recebe o seguro desemprego. Se o funcionário é ruim, falta é despedido ele recebe. FGTS. O governo pega para emprestar para o Eike Batista. Isso é terrível. Vai para a mão do mercado imobiliário que constrói coisa parece de pombo. Mas pelo menos, tem que ter pelo menos a prestação de 50 reais. (Não a menor é 25 reais). Mas a maioria é para faixas mais altas. Olha o supermercado Nazaré deixou de entregar em domicilio. Não tem mais. Sabe o que é o [supermercado] Líder contrata para ser entregador, mas se por um acaso ele tiver sem nenhuma entrega e o chefe pede para ele colocar uma caixa aí já é desvio de função. Em São Paulo o supermercado contrata como entregador de moto ele tem que pagar como motoboy. A Justiça do Trabalho. A justiça das relações trabalhistas é uma melhor visão que está sendo.

++++++

Sr. JOÃO MELO. Aposentado, 91 anos. Reside na Av. 25 de Setembro. Trabalhou como açougueiro. Morador antigo do bairro. Nós o entrevistamos no pátio de sua casa, pela manhã, onde ele costuma ficar todas as manhãs, sentado, de bermuda e sem camisa. Uma de suas filhas acompanhou e participou da entrevista.

Começamos nossa conversa sobre a rua, a moradia e o que mudou com a retificação. Ele tem uma rixa com o vizinho que já dura décadas.

(pergunta inaudível)

A casa que eu comprei chovia aí fui lá na CONSULAR e melhorei. Hoje o filho derrubou e mandou fazer essa. Meu filho é perito “número um” do Renato Chaves. Estou aqui com 60 anos já. Comprei essa casa por 800 mil réis.

E já tinha esse vizinhos?

Eu queria achar uma autoridade que acabasse com esse jogo de bola.

Quem joga bola?

É esse vagabundo! Uma vez tava um senhor quebrando um galho aí que jogava folha no meu quatro. Aí eu peguei dei 5 reais e disse para um rapaz quebrar o galho. Ele disse, não corta nada, aqui quem manda sou eu. Eu disse você não manda nada. E ele veio para me bater. Eu tinha uma mensagem para mandar lá pro inferno e tu vai ser o portador. Aí as meninas ouviram vieram e foram lá na polícia, aí o delegado mandou um documento para ele assinar. Comprei por 800 mil reais. Quando eu me casei a minha senhora ganhou um cisne, um pato bonito estava em cima de uma mesa. Eles chutaram a bola de lá entrou pela janela e quebrou o cisne. Tinha saído de casa fui lá na Caixa D’água, em São Brás, onde ficava a delegacia. Quando cheguei ela tava chorando, olha o meu pato quebrou. Eu saí para tomar providências. Fui lá na sede da Policia na Caixa D’água, quando cheguei na [Travessa das] Mercês tava o português sócio da Importadora de Ferragens e da Sapataria Vasconcelos. Não adianta tu ir na polícia que ela não toma providência. Com moleque ninguém dá jeito. Aí entramos lá, botou o cavalete e tirou três caixas de arrete. Ele disse, vocês botam no bolso e vocês espalham lá onde eles jogam. Só nesse dia eles gastaram três bolas. Fui no aniversário da minha irmã lá na [Travessa] Curuzú. Aí ficaram com raiva de mim. Alguém disse, olha tu tem cuidado que tem vinte moleques com pau pra te dar uma pua. O meu genro tinha recebido um revólver que ele tinha recebido como pagamento. Peguei o revólver e fui lá. Vocês não vão me bater? Então bate. Aí foi moleque correndo para todo o lado. Ele era o chefe. Aí ficou essa rixa. Aí levaram na polícia e ele assinou um documento. Essa criatura criou dois gatos lá em cima. Quando os gatos cresceram eles quebraram 30 telhas de meu telhado e um guarda-roupa. Os filhos dizem deixe isso para lá. Por que se eu fosse na polícia ele ia pagar tudo. Mas aí eles não deixaram. Aqui tem um senhor que tem uma fábrica de graxa. O pessoal que fala comigo é inimigo deles. (Que tal seu João tudo bem?) Quando ele passou lá ele esculhambou com ele. Se uma pessoa for telefonar aí ele bota pra correr. Mas a vida é essa. Até 10, 11 horas ele joga bola porque ninguém pode.

E as coisas boas da rua?

Filha. Tinha rua de lazer, na Copa. Isto aqui, antigamente uma pequena, a Sandra, pela quadra de natal ela enfeitava esses paus, era bonito. Tinha lazer!

Pai: Que lazer, tinha só vagabundo! Quem plantou isso aqui fui eu, a prefeitura não plantou nada. Eu me arrependo, porque quando estava esse paus tudo em pé, veio o pessoal da Amazônia [Celular]. Aí na hora de almoço vinha os caminhão baú, vinham e quando chegavam aí, eles saltavam o carro botavam a rola para fora....

Filha, tinha um rapaz aqui, o *Black*, que morreu, foi ele que plantou. A maioria foi ele que plantou.

Pai. O único prefeito que fez alguma coisa por aqui foi o “Papudinho” [Hélio da Mota Gueiros, ex-prefeito]. Ele mandou ajeitar essa pista, que o Duciomar Costa [ex-prefeito] tirou essa curva. O Papudinho mandou tapar os buracos. Tinha uma turma de doze mulheres varrendo todo dia. Era uma turma até a [Travessa] Mauriti. Praça? Eu sou a favor que faça o canteiro como fizeram das outras ruas, a [Antônio]

Everdosa, a [Avenida] Duque [de Caxias], a [Avenida] Marques [de Herval] para acabar com essas patifarias de colocar carros. Porque a CTBEL vira e mexe está. O Duciomar Costa trouxe a planta, ia fazer, mas com esse negócio de política corriam com o Ministério Público, a maioria dos moradores não concorda, a quantidade de gente fotografando esse paus quando cortaram. Ele disse que o pessoal daqui não querem que ajeite a rua. Aí comeu todo o dinheiro e pronto, hahahahah!

Filha. Ôoo papai!

Qual a tua visão da infância na rua?

Filha. Tá melhorando, mas poderia ficar melhor. Nós brincávamos de vôlei, “rua de lazer”, cemitério, época de Copa [do Mundo] e São João enfeitava.

Tem fotos?

Não! Meus filhos foram criados aqui, porque não tinha essa passagem de carros, era fechado. A feirante da Associação, Dolores, me falou que estavam negociando para liberar bebida na época da Copa, já que na feira não pode vender bebida. Mas a gente sempre teve uma vida boa aqui.

Nunca teve mobilização?

Teve abaixo assinado para não retificar, mas não foi encaminhado. Mas tinha que fazer isso para desafogar a [Travessa] Antônio Baena a [Avenida] Duque [de Caxias]. Mas eu acho que tem que melhorar só isso, fazer as praças.

Quintal, ainda tem?

Tem vasos, porque é tudo lajotado, tem a lavanderia. Antes tinha, tinha um pé de cajarana, mamão, fazia sombra. Tem muitas casas aqui que ainda têm quintal com árvores, quintal...

Pai. Todo carro passa por aqui; é a rua que descongestiona a Antônio Baena, deviam olhar para isso mas não tem quem olhe. Só o carro da Câmara [Municipal] toma conta do estacionamento.

52 anos, mudou muito os vizinhos?

Filha. A maioria são os mesmos, esse daqui é antigo. Aquele da esquina que tem bar era uma mercearia. Apesar que é alugado. O barzinho da esquina também. Tem mais de 15 anos, era uma mercearia. Sempre teve tudo por perto. Antigamente a feira vinha até aqui. Depois voltou para lá.

Foi o Edmilson Rodrigues?

Filha. Foi! Mas quem inaugurou foi o Duciomar [Costa, ex-prefeito].

Pai. Por que a Câmara [Municipal] é bem aí; nunca vi os vereadores por aqui. Eles entram de carro e sai de carro.

E na eleições eles caminham?

Aparecem muito. Esse ano veio o [Arnaldo] Jordy. Eles não vêm nem fazer campanha.

Mas o Arnaldo Jordy foi candidato a deputado federal!

A vinda da Câmara melhorou?

Filha. Não, melhorou nada. Eles usam os estacionamentos e impedem o morador de estacionar.

Versão da filha sobre os caminhões-baú, que estacionam em cima do canteiro.

Trazem a marmita descansam um pouco e vão embora. Não tem nada a ver é encrenca dele. As vezes um encosta e mija.

Segurança?

Filha. Acho que é em todo lugar. Esse ano, aquela casa bem ali branca teve um sequestro.

Mas é uma fortaleza!

Filha. Mas o rapaz estava vestido com uniforme de vigilância sanitária. E esse rapaz tem até uma barraca grande lá na feira foi o maior auê. A gente fica com medo porque ele fica com o cadeado aberto. Mas ele é teimoso. A minha irmã vem de segunda a sexta e a gente se reveza ele nunca fica só.

Aqui é mais perto. Onde eu moro também é bom. Lá é conjunto aberto, mas bem cuidado; é arborizado, tem feira, tem shopping, tem farmácia. Conjunto Gleba Três [no bairro Nova Marambaia].

Pai. Eu tenho fé neste prefeito, ele tem boa vontade. Ele e o governo do Estado ainda vão fazer essa rua. Ele falou ai no canto. Eu perguntei, qual é o seu projeto? Tem muitos projetos, mas falta capital porque o Edmilson Rodrigues deixou a prefeitura endividada, o Duciomar [Costa] ficou 8 anos fez alguma coisa mas depois não deixou nada. Depois...rarararararara!

Eu estou fazendo minha tese de doutorado; quero que a informação sirva de subsídio... conversa com os moradores... a gente tem uma proposta de audiência e também com a FAU para fazer um plano de urbanismo para cá, porque se a gente esperar pela Prefeitura, eles querem fazer uma coisa radical para acabar; acabaram com todas as árvores da [Travessa] Antônio Baena; a cidade está ficando muito quente; a gente também está preocupado com as mudanças climáticas.

Filha. É porque se forem fazer um projeto aqui eles vão tirar as árvores;

Não necessariamente, o projeto pode apenas remodelar substituir espécies, reordenamento sem perder o canteiro, porque nós precisamos de áreas de drenagem na cidade; até as calçadas quando morre uma árvore as pessoas não plantam mais, acimentam.

Bom empalhador.

Pai. Isso aqui era tudo casa de PALHA. De onde vinha essas palhas. No porto da Palha e no Bacuri no [bairro] do Telégrafo. Vinha por barco. Pagava o carroceiro para trazer. Essa casa ali, era só uma casa. A japonesa mora numa e a dona Esmeralda na outra. Era uma senhora, Benvinda, que vendia tapioca; era uma casa só grande, mas chovia muito. E eu tinha a fama que eu cobria casa de palha e não chovia. Nós cobramos cinco reais o cento. Eu tirei o orçamento, levava parece que 8 milheiros de palha. Tinha três qualidades: lanço, meio lanço e pequena. Cobrava 100 mil reis. Num dia eu cobri com um rapaz, que já é morto, seu Antônio. Aí cobri muita casa aqui. Comprei está por 800 mil réis e tinha casa de até 9 mis reis. A casa de telha que tinha e era esta, a da Conceição, a lá do canto e a do Artur Azevedo e o resto era tudo palha e enchimento não tinha alvenaria. Eu comprei isso aqui e fiz assim para criar 10 filhos, 6 mulheres e 4 homens. Minha mulher morreu a primeira e a segunda três anos.

A perseguição do governador Magalhães Barata.

Na época o governador era o [Magalhães] Barata e o açougueiro era perseguido, quem não tinha que ter o retrato dele e pagava multa e dois mil réis todo mês. O meu advogado era o doutor Jair Albano Loureiro, era juiz. Fui muito perseguido, até escrivão de polícia fazia fiscalização dos açougues.

Filha: Era difícil, mas ele sempre trabalhou direitinho. Essa casa tá 15 anos que meu irmão derrubou de chão e fez outra.

Pai. O último açougue que eu tinha era o Petisco. Eu vendi. Eu vendi o açougue porque adoeci e passei dois anos sem poder andar. O médico proibiu. Não podia abrir nem um prosdócimo por causa do frio, do reumatismo. Vamos ver do que vai resultar essa entrevista. Vai resultar o livro isso eu sei.

Lembro que minha mãe tinha o mesmo problema com o jogo de bola na rua da nossa casa, na Carlos de Carvalho. Quantas vezes a bola não entrava pela janela e ela prendia, cortava, ameaçava. Tivemos conflitos com vizinhos também por causa da bola. O que se resolve com uma quadra fechada. Também me lembro do caso da costureira que fazia fardas para o corpo de bombeiros e que o marido, quando chegava bêbado ele colocava os móveis para fora da pequena casa e quebrava tudo o que tinha na casa. E ela ficava calada não fazia nada. A cena era assustadora. O alcoolismo, o jogo de bola, o namoro entre filhos de vizinhos adolescentes eram os principais fatores geradores de conflitos e sofrimentos que eu me lembro. Minha mãe também tinha ciúmes do marido quando emendava do trabalho e ia beber com os amigos. Lembro que uma vez ela rasgou a camisa dele em fatias. Não havia problemas de drogas; nunca ouvi falar de drogas ou de assaltos, ocorriam mas não eram comuns.

++++++

ENTREVISTA COM UM TÉCNICO DA SECON-Secretaria Municipal de Economia (agosto /2014).

Descrição: atividades ambulantes, itinerantes e Código de Postura do Município

Quais são as atividades regulamentadas e como se dá o controle e a regulamentação? Quais as dificuldades que vocês enfrentam nessa regulamentação?

Parto do pressuposto que os bairros têm cada um à sua especificidade. Por exemplo a Cidade Velha é um bairro histórico, da orla, conhecido por ter uma série de lojas e comércios de material de pesca e equipamentos de embarcações, batedora de açaí. Você não vai encontrar lojas de automóveis. O Marco já é um bairro de travessia, de trânsito entre bairros. O que mais me chamou atenção no trabalho ambulante por causa do conflito no uso do espaço público com o pedestre foi o lava-jato. Todo o quadrilátero da Escola de Educação Física. Inclusive a própria calçada da Vileta é recortada para estacionamento. E tem os lava a jato que ocupam todos os dois lados da Timbó e da Vileta.

O lava a jato é regulamentado?

Nós trabalhamos com o Código de Posturas. E a partir dele foram criadas várias leis. A lei 7075/77. Ele é abrangente. E dentro dele foi criada as leis para cada Secretaria. A SECON foi contemplada com a lei que organiza o comércio informal, 7862/97, bem depois do Código.

Antes disso, como era?

A SEICOM trabalhava através de um decreto 26578/94. Esse decreto se tornaria um período dele. Foi no governo do Hélio Gueiros. Quando sai o Helio Gueiros e entra o Edmilson Rodrigues esse decreto passou para a ter o estatuto de Lei 7862, a gente chama a “lei do ambulante”. Ela é voltada só para o comércio informal que tá na via pública. Dentro dessa lei desenvolvemos o serviço. Em relação ao lava-jato, essa lei não abrange. Não está coberto pela 7862, ou seja, é ilegal!

O que se deve vender?

Quando ela ordena o que tem que vender ela também discrimina que tipo de equipamento usar. E as vias [no Centro Histórico] que não comportam essa atividade. A Cidade Velha, por ter uma via de pedestre curta não cabe nenhum tipo de equipamento. Essa é a luta de tirar o ambulante da calçada da [Rua] João Alfredo. Porém, isso gera uma questão social. Aí, aquele departamento onde a senhora foi, faz pesquisa e ver uma área que pode fazer uma realocação. A lei diz o que pode e o que não pode.

E como é que fica a questão do lava-jato?

No departamento de pesquisa, quando ele tá numa área que ele não é coberto como o lava-jato, é dada uma opção para ele mudar de atividade.

Mas ele não tem condições de ter um lava-jato particular. É caro.

Ele passa aqui, recebe uma notificação, a SECON dá um prazo de 15 a 30 dias, após esse prazo, a SECON pede para ele indicar outro tipo de atividade, outra opção que cabe dentro da Lei. Guloseimas, sorvete, pipoca, milho verde, produtos regionais, serviços fotográficos, etc.

Porque eles não saíram até agora?

Porque às vezes não há interesse deles saírem, já tem uma clientela.

Mas não é uma via pública, eles ocupam os dois lados da calçada?

Aí tem a apreensão do material. É porque o ambulante ele é muito resistente, ele é insistente. Passa um tempo eles voltam patrocinados por alguém. Se desconfia, passa um tempo eles voltam, eles são patrocinados por alguém. Seria o serviço de inteligência para saber quem faz isso e não faz.

Tem reclamação de moradores, da escola [IFPA], denúncia no Ministério Público?

Tem. Tem dos moradores, tem do Ministério Público. Eles chamam a gente e a gente vai. A COSANPA entra lá pelo desvio da água. Mesmo porque o Código de Postura não permite nenhum tipo de perfuração do solo público para nada. A bomba a senhora pensa que é poço, mas é muito difícil ter. É na verdade uma bomba para puxar a água. Dá a impressão que é poço, mas não é. A não ser pelo próprio órgão público, a COSANPA. Por isso a COSANPA vai e interdita.

Como eles fazem?

Eles cavam, encontram o cano d'água, fazem um furo e interligam na bomba. Ela puxa e água sobe, vai com mais pressão. Não tem poço porque requer uma infraestrutura muito grande.

Tenho observado que a atividade do quiosque foi retomada agora na Avenida 25 de Setembro. Trata-se de uma economia com recepção muito positiva e não está criando uma intervenção negativa no espaço público. E como foi a implantação dos quiosques?

O quiosque foi um projeto da prefeitura no governo do Edmilson Rodrigues, em decorrência de que havia uma necessidade de atender anseio dos moradores da área e pessoas que já trabalhavam ali naquela época. A SEURB criou um padrão de quiosque. Mas é um grande problema, embora ele seja pleiteado pela prefeitura e padronizado pela SEURB, mas ela não deu o título precário, o termo de petição a título precário.

E quem tem que dar este título?

Somos nós.

Por que vocês não dão?

Porque embora tenha sido feito o padrão, não foi repassado para eles, ficou só de boca e nós ficamos impossibilitados de gerar o documento. Teríamos que ter o projeto, tudo direitinho, saber quanto foi gasto. Eles teriam que ter um projeto.

Problema

Hoje eles trabalham lá de fato, mas não de direito, documentos eles não têm.

E como isso poderia ser regularizado? O que a SECON fez?

Nada, porque a lei pede uma documentação anterior para poder regulamentar que tipo de atividade, inclusive já passou de terceiros para outra pessoa.

Mas isso não deveria preocupar, se é área pública? Quem perdeu, perdeu. Não foi um investimento público, mas um investimento deles. Aí dá uma anistia e começa do zero.

Aí que a senhora se engana, porque foi um projeto construído pela prefeitura, com recursos da Prefeitura, no caso da SEURB.

Ah! Então a SEURB tem que ter esse documento. E como foi repassado?

Como uma permissão informal de uso. Mas ninguém teve essa permissão. Ninguém encontra esse documento. Foi só verbal. Nem o proprietário tem. Acho que na época foi a Marinor [Brito, vereadora]. É esse questionamento que a gente faz aqui. Que a gente precisa de documentos.

Vocês já formalizaram esse pedido à Câmara?

Não, não fomos nós. Eles são uma associação e já foram atrás e não encontram. A gente orienta eles para trabalharem só na área que foi permitida. Só naquele espaço, para não mexerem na estrutura. São essas mexidas que a gente se preocupa.

Mas é arriscado para eles?

É verdade. Arriscadíssimo. No governo do [Prefeito] Duciomar [Costa, ex-prefeito de Belém] quase que eles saíram. Ele queria abrir a 25. Se eles não fossem unidos e fortes eles tinham saído.

Vocês têm o cadastro deles?

A gente tem o cadastro de todos eles, são 8.

E quais as providências que vocês tomaram?

Estamos fazendo o levantamento, quem trabalha, quem vendeu, quem passou, quem é que está hoje.

Quando é permissão de uso, ela pode vender?

Não! Porque é área pública.

Mas eles fazem isso.

Mas não pode. Quando a gente descobre é cancelado. Tem que ter o retorno. Temos um cadastro de reserva. Aquela área não pode porque já tem outra lá. Mas tem a dona fulana que quer vender, mas outra área é longe da minha casa. Aí ela tem que fazer termo de desistência. Quando houver desistência...

Uma vez que seja concedido a permissão de uso eles vão ter de pagar um valor?
Sim!

Onde está previsto?

Mas a nossa secretaria não é arrecadadora. Quem arrecada é a SEFIN [Secretaria Municipal de Finanças]. Faz a avaliação e o boleto e encaminha para a SEFIN.

E eles vão pagar a título de quê essa taxa?

Essa taxa é anual de utilização do espaço público, de permissão de uso. Taxa de protocolo de 27 reais para ver se está tudo ok! Ela passa a pagar uma taxa anual que varia. Equipamentos, tem engenheiro, projetista. Tipo de equipamento padrão que pode utilizar na área pública. A gente informa de como utilizar, água, cachorro quente, tapioca, engraxate para ele não colocar um equipamento que atrapalhe.

E todos têm que tem permissão e taxa, todos?

Vendedor de água tem que ficar 5 metros da parada. Carros boleados. Eles vêm aqui, dão entrada. Hoje, esse ano é que começaram a pagar (2014). Antes eles eram isentos. Tem uma tabela de preços. Faixa anual de 92 reais (água e refrigerante).

Vendedor de frutas paga?

Tem uma determinação que frutas devem ser vendidas dentro das feiras e mercados. De acordo com a feira do bairro onde ele atua. Só que nem todos querem. Então esses não estão na feira, não pagam nada.

Batata frita?

Paga! Tem que ter uma padronização. Se é área segura para aquela atividade. Entre a parede da casa e até a sarjeta a largura tem que ser acima de 2,50m, com um equipamento de 80 centímetros de largura para ter espaço para o pedestre. Ele só pode ocupar 1/3 da calçada.