

DINÂMICAS DE UMA PAISAGEM URBANA EM UMA AVENIDA HISTÓRICA AMAZÔNICA

Amanda Seabra ^I
Viktória Costa ^{II}

Recibido: 15/04/2021

Aceptado: 29/08/2021

RESUMO

A Boulevard Castilhos França é uma via que condensa diversas atividades, pessoas e paisagens da capital do estado do Pará. Às margens da Baía do Guajará, sua importância vem da história, por ter sido um dos pontos de chegada e partida de pessoas e produtos vindos de várias partes do Brasil e do mundo. Assim, as paisagens criadas pelo trânsito constante de diversos grupos tornaram esta rua uma reunião de elementos que constituem o passado, os imaginários e/ou os cotidianos belenenses e paraenses. As trocas que acontecem neste espaço e o modo como refletem nas estruturas têm, na percepção da arqueologia e da antropologia urbanas, muito a dizer sobre as sociabilidades e memórias da cidade.


Palavras-chave: Belém - arqueologia urbana - antropologia urbana – paisagem - sociabilidade


DINÁMICAS DE UN PAISAJE URBANO EN UNA AVENIDA HISTÓRICA AMAZÓNICA

RESUMEN

Boulevard Castilhos França es una vía que condensa varias actividades, personas y paisajes de la capital del estado de Pará. En las márgenes de la Baía do Guajará, su importancia proviene de su historia, por haber sido un punto de llegadas y partidas de personas y productos que venían de varias partes del Brasil y del mundo. Así, los paisajes criados por la circulación constante de diversos grupos hicieron que sea una calle que reúne que constituyen el pasado, los imaginarios e/ou los cotidianos belenenses y paraenses. Los cambios que ocurren en esos espacios y el modo como reflejan las estructuras tienen, en la percepción de la arqueología y antropología urbana, mucho para decir sobre las sociabilidades y memorias de la ciudad.

Palabras clave: Belém - arqueología urbana - antropología urbana – paisaje - sociabilidad

^I Universidad del País Vasco - España - amanda_seabra@yahoo.com.br -  <https://orcid.org/0000-0003-3911-6484>

^{II} Universidade Federal do Pará – Brasil - victoriaetcosta@gmail.com -  <http://orcid.org/0000-0002-2463-9621>

Seabra, A. y Costa, V. (2021). Dinâmicas de uma paisagem urbana em uma avenida histórica amazônica. *Urbania. Revista latinoamericana de arqueología e historia de las ciudades*, 10, 93-123. ISSN 1853-7626/ 2591-5681. Buenos Aires: Arqueocoop ltda. DOI: 10.5281/zenodo.5806724



DYNAMICS OF AN URBAN LANDSCAPE IN AN AMAZON HISTORICAL AVENUE

ABSTRACT

Boulevard Castilhos França is an avenue that condenses many activities, peoples and landscapes in the capital of the state of Pará. Its importance comes from history, on the banks of the Guajará Bay, for having been one of the points of arrival and departure of people and products coming from various parts of Brazil and the world. Thus, the landscapes created by the constant traffic of different groups made it a street where elements from Belén and Pará converge, whether they are part of the imaginary, day-to-day life or the past. The exchanges that take place in this space and the way they reflect on structures have, in the perception of urban archeology and anthropology, a lot to say about the sociability and memories of the city.

Keywords: Belém - urban archaeology - urban anthropology – landscape - sociability

INTRODUÇÃO

A ocupação da cidade de Belém do Pará está ligada à via que hoje é conhecida como Boulevard Castilhos França. Historicamente, foi espaço de construção de prédios com função econômica, turística e política, tornando-se importante para o crescimento e desenvolvimento da cidade. Apesar da antiguidade de alguns deles, ainda seguem em funcionamento e formam algumas das mais reconhecidas e significativas paisagens da capital paraense na atualidade, com seus pontos turísticos, comerciais e históricos que, cada vez mais agregam movimentos importantes da e para a cidade. Na figura 1, temos um mapa da região norte do Brasil, onde se vê destacada a cidade de Belém, também ao norte do estado.



Figura 1. Mapa do norte do Brasil com a localização da cidade de Belém marcada em vermelho.

Fonte: <http://menrvatemplodosaber.blogspot.com/2015/01/brasil-regiao-norte.html>

Na Figura 2, temos um mapa atual de Belém, com destaque na região da Boulevard Castilhos França, que é margeada pela Baía do Guajará, localizada entre as avenidas Presidente Vargas e Portugal, terminando na curva da Pedra do Peixe, ponto de recebimento de barcos vindos principalmente das ilhas e de comércio de peixes. A Avenida Marechal Hermes e a Rua Municipalidade, ao encontrarem o início da Avenida Presidente Vargas, à sua esquerda, e a Praça do Pescador (também curva de entrada de pedestres para a Estação das Docas) à sua direita, transformam-se, neste ponto, em Boulevard Castilhos França; dois caminhos que, após a Praça dos Estivadores, convergem em um só, formando a via larga, como o nome em francês, *boulevard*, indica. A Praça dos Estivadores, no decorrer da maior parte do ano, é uma praça pouco frequentada. É mais utilizada como passagem de quem está transitando por entre os pontos que a circundam, como a própria Estação das Docas (ponto turístico que falaremos melhor em breve) e o Point do Açaí, conhecido restaurante local frequentado principalmente aos fins de semana, ou mesmo por trabalhadores do centro comercial ou estabelecimentos como o Banco Central do Brasil, localizado na via mais estreita que circunda a praça, durante a semana. Há, esporadicamente, eventos que ocupam a praça, como o Boulevardarte, que tem como objetivo incentivar a economia criativa local, assim como oferecer programações musicais, gastronômicas, de moda e arte. O evento teve algumas edições, uma delas de natal, para criar um espaço de exposição para as marcas em um momento de comércio aquecido.



Figura 2. Mapa da avenida Boulevard Castilhos França (linhas vermelhas que se encontram em Y) e os pontos trabalhados no artigo. Fonte: Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE)¹ e marcações das autoras.

Com a intenção de discutir as dinâmicas cotidianas que ocorrem nesta paisagem e conferir o papel do passado sobre esta rua, tomamos a arqueologia e a antropologia urbanas como principais bases metodológicas para esta observação. Ao compreender que ambas as disciplinas, ao convergir

na discussão sobre um trecho urbano, torna possível que analisemos monumentos, prédios e dados históricos, mas também os contextos e transformações sociais que motivaram cada uma das mudanças ao longo das décadas. Olhar para as dinâmicas, portanto, é também estar ciente das atividades comerciais, religiosas, turísticas, políticas e tantas outras que constroem a paisagem da Boulevard Castilhos França.

De acordo com Costa (2014, p. 62) existem oito preceitos teóricos e metodológicos que podem ser utilizados para se estudar o urbano a partir da arqueologia, que são: (1) percepção e comportamento ambiental; (2) semiótica ou comunicação arquitetônica; (3) sintaxe espacial; (4) morfologia urbana; (5) teoria da recepção; (6) planejamento gerativo; (7) normativas de urbanização; (8) “teorias de análise da formação das cidades e seu potencial arqueológico”. Para este artigo o conceito teórico e metodológico escolhido foi o segundo, que busca compreender o urbano a partir da leitura e interpretação das mensagens transmitidas pela paisagem e objetos, que “pertencem às esferas econômicas sociais e política, e são muitas vezes representadas pela monumentalidade da obra, apesar de existirem também outras formas mais sutis de comunicação não-verbal” (Costa, 2014, p. 60). A partir desta definição conseguimos identificar na paisagem da Castilhos França que a monumentalidade está em sua própria criação e construções de prédios públicos, como veremos mais adiante. Porém, é possível encontrar mensagens mais sutis, como, por exemplo, na grade que cerca atualmente um dos seus pontos turísticos, a Estação das Docas, a única grade que existe em toda a extensão dessa avenida. Ao longo do texto serão apresentadas as diferentes mensagens que a paisagem construída desta avenida transmite aos seus transeuntes. Além disso, discutiremos como os interesses políticos, econômicos e sociais afetam diretamente a ordenação e a paisagem desse espaço até os dias atuais. Para esta discussão, utilizaremos, também, os conceitos de paisagens social, política, econômica e religiosa desenvolvidos por Monica Smith (2014).

Estes preceitos supracitados da arqueologia urbana dialogam diretamente com o campo da antropologia escolhido, que visa observar a urbanidade através das paisagens, mas, principalmente, através das pessoas que transitam por ela, transformando-a. Considerando que a antropologia é uma disciplina que estuda relações sociais, conforme discutido por Marilyn Strathern (2014), aqui trazemos as que ocorrem entre pessoas e este trecho da cidade, ambos agentes, gerando transformações cotidianamente. Por isto, a etnografia de rua, conceituada por Cornélia Eckert e Ana Luiza Rocha (2003) como:

(...) o desenvolvimento da observação sistemática de uma rua e/ou das ruas de um bairro e da descrição etnográfica dos cenários, dos personagens que conformam a rotina da rua e bairro, dos imprevistos, das situações de constrangimento, de tensão e conflito, de entrevistas com habitués e moradores, buscando as significações sobre o viver o dia-a-dia na cidade (Eckert e Rocha, 2003, p. 5).

Este tipo de etnografia, portanto, está voltado às especificidades das interações urbanas e suas dinâmicas, com especial atenção às apropriações do espaço, dos prédios e da própria via, que tem seus usos expandidos com o passar dos anos, trazendo novas atividades para este trecho urbano que remete à fundação da cidade. As experiências e o histórico, sendo parte essencial desta pesquisa, colocam-se como dados não apenas referentes ao passado, mas que ainda estão presentes nas obras e nas atividades cotidianas da Castilhos França e, por isto, foram basilares neste texto.

Por tratar-se de uma cidade amazônica, Belém carrega, desde o momento da sua fundação, o estigma de imaginários atribuídos à região como um todo. Assim, discutir as urbanidades da Amazônia é, além de trazer à tona históricos e discursos criados, é também dar espaço para que estes elementos, por vezes não tão novos, venham a compor novos imaginários. Uma das características mais notáveis de capitais amazônicas, como Belém e Manaus, é a proximidade com elementos ditos "naturais" que, no discurso estabelecido desde os tempos das grandes navegações, confere às localidades desta região a ideia de paisagens formadas por matas, rios e mesmo animais e comportamentos não desenvolvidos (a partir de parâmetros, geralmente, europeus) como nos grandes centros urbanos. Belém, no entanto, convive nesta complexidade, unindo o que é entendido como características da "cidade" e do "rural", da capital e do interior do estado. Isto é observável, ao seu modo, na Boulevard Castilhos França, lócus da observação deste artigo: enquanto é um dos principais caminhos de tráfego da cidade e centro comercial é, simultaneamente, um dos pontos de abastecimento da cidade pelos produtos que vêm das ilhas e chegam em pontos como a Pedra do Peixe ou outros locais próximos.

A presença das erveiras², temperos, banhos de cheiro e todo tipo de produtos que o Mercado do Ver-O-Peso oferece, também marcam a forte presença de tradições amazônicas, por vezes atribuídas às florestas, em meio à urbe. Observar Belém em seu aspecto socioambiental é considerar que tradições, conhecimentos e histórias foram passados por gerações, levando em conta saberes e costumes vindos das florestas. Assim, a mistura, ou *mélange*, com diz Ulf Hannerz (2009) se faz presente também nessa coexistência de características consideradas urbanas e rurais, que se encontram na cidade e nos habitantes, atuando diretamente sobre suas práticas cotidianas. A partir disto, levantamos, então, a discussão trazida por Anthony Leeds, o autor diz que:

(...) as características das áreas rurais e urbanas ("campo" e cidade) de uma sociedade urbana e a relação entre elas são definidas pela interação da estrutura de especialidades da sociedade e suas relações de classe. A principal implicação, para os presentes propósitos, é que toda sociedade urbana tem sua forma característica de "urbanização social". (Leeds, 1984, p. 53, tradução das autoras)³

Segundo o autor, em *Cities, classes, and the social order* (1984), não devemos olhar para comunidades de maneira isolada, mas sim a partir de sua integração, que diz muito mais sobre as características de cada uma destas urbanidades, seja a das ilhas, seja a da Castilhos França, devem ser lidas a partir de suas relações, que complexificam sua construção cotidiana. Belém é uma cidade diferente das descrições físicas, simbólicas e visuais de metrópoles descritas ao redor do mundo. Acreditamos ser pertinente a aceitação de que, os costumes históricos que unem supostos modelos de "rural" e de "cidade" também reverberam na Belém contemporânea. A relação que existe entre a cidade e as águas (sejam elas da chuva ou dos rios) revelam, ainda, não apenas atividades, mas sociabilidades que ficam marcadas, também, na paisagem cotidiana da capital.

Estas interações que ocorrem cotidianamente neste trecho da cidade podem nos dar indícios de como acontecem as dinâmicas em Belém. Assim, refletindo no que Cornélia Eckert e Ana Luíza Rocha falam sobre as interações na urbanidade:

A vida cidadina é, portanto, agitada, vertiginosa mesmo, ou monótona e repetitiva, dependendo da adesão ou não dos seus habitantes aos tempos e espaços vividos, ritmados pelos movimentos

incessantes das imagens de cidade que habitam seus pensamentos em constante mutação. Descrever a cidade, sob um tal ponto de vista, é conhecê-la como lócus de interações sociais e trajetórias singulares de grupos e/ou indivíduos cujas rotinas estão referidas a uma tradição cultural que as transcende. (Eckert e Rocha, 2003, p. 2).

A Boulevard Castilhos França é este fervilhante local de "movimentos incessantes" e que tocam diretamente as tradições ao mesmo tempo que tocam vivências cotidianas do contemporâneo. Existem as atividades que se repetem todos os dias, exaustivamente, assim como existem as quebras, os eventos incomuns, que geram reações diferentes nos transeuntes e que também refletem de alguma forma nas paisagens da avenida.

A partir deste trecho, notamos o quanto cidades amazônicas em muito diferem do discurso criado na época das grandes navegações e perpetuado massivamente até hoje no Brasil e no mundo. Em que se fala frequentemente da natureza enquanto exótica e exuberante e pouco se discute sobre os aspectos urbanos e as dinâmicas que vêm ocorrendo ao longo dos séculos que dividem o protagonismo da temática do ecossistema. Temos, portanto, o papel de confrontar este imaginário que se perpetua sobre a região, apresentando não apenas o histórico, mas a complexidade que existe em urbanidades na Amazônia. Também com o intuito de demonstrar o quão particulares são as transformações pelas quais a capital do estado do Pará passou, que é muito diferente da capital do Amazonas, mesmo sendo estados vizinhos e tendo históricos semelhantes na economia e ocupação/exploração.

A cultura material presente neste trecho da cidade desvela historicidade, interações, eventos, ciclos econômicos e muitos outros marcos que constroem cotidianamente a singularidade de Belém enquanto cidade amazônica. E não apenas através dos seus prédios ou patrimônios históricos, importantes por seu papel social e/ou econômico, reconhecidos legalmente, mas também nos transeuntes, sejam trabalhadores, moradores, turistas ou passageiros de automóveis, que também modificam estas paisagens.

CONTEXTO HISTÓRICO

A cidade de Belém (Pará, Brasil) é cercada por rios e igarapés⁴. Sua fundação, no ano de 1616, ocorreu às margens da Baía do Guajará e do Rio Guamá, e seu crescimento foi seguindo as margens destes dois grandes cursos d'água. Em um primeiro momento, Belém cresceu no entorno do forte que havia sido construído e, em seguida, foi se expandindo para outros pontos. O primeiro bairro a se formar foi o Cidade (atual Cidade Velha), onde estavam localizadas as casas e edifícios públicos da época. Posteriormente, do outro lado do igarapé do Piry⁵, se formou o bairro da Campina, que é onde se localiza, até os dias atuais, a área comercial da cidade.

Antes da consolidação da Campina como bairro, já existia, do outro lado do Piry, um prédio de grande importância para a cidade que foi a Igreja e o Convento de Nossa Senhora das Mercês, erguido no ano de 1640. A parte de trás desta construção encontrava-se com a Baía do Guajará e, a rua 15 de novembro, que passava em frente ao convento, era chamada de rua da praia, pois era o limite da cidade. Às margens da Baía do Guajará existiam vários cais pequenos de madeira e pontes que eram utilizados para o desembarque dos barcos e navios que chegavam à cidade. Além disso

existia também um fortim em formato de coração chamado de São Pedro Nolasco, construído no ano de 1665 para a proteção do convento, e era o último em uma linha de pequenas fortificações que existia até chegar ao forte maior, o Forte do Presépio (Miranda, 2006; Nunes, 2020).

Belém cresce e se desenvolve como cidade sem perder a sua ligação com o rio, pois é por lá que entravam as embarcações vindas do interior do Estado com alimentos e outras mercadorias e, também, era por lá que chegavam visitantes e o capital estrangeiro que pretendia investir na cidade. Na primeira metade do século XVIII, Portugal e Espanha entram em acordo para a demarcação de fronteiras entre eles na região amazônica. De acordo com Cibele Miranda (2006), a comissão portuguesa que foi enviada à Belém para o cumprimento dessa incumbência, também tinha outro compromisso na cidade. A outra demanda da Coroa Portuguesa era para revitalizar a cidade, para introduzir uma nova ordem social e restaurar a imagem da Amazônia como um local civilizado.

Do início do período colonial até a primeira metade do século XVIII não ocorreram grandes alterações estruturais na paisagem de Belém. As ruas eram estreitas, tortuosas, sem calçamento, empoeiradas e as igrejas e conventos eram as construções que mais marcavam a paisagem. As casas eram construídas com os recursos disponíveis naquela época, que eram poucos, e seguiam a tradição de construção portuguesa, sem recuo para dentro do terreno, ou seja, o limite da rua era na porta das casas (Miranda, 2006; Soares, 2008).

A maioria das casas era de madeira ou taipa de pilão, e, para que elas se tornassem mais sólidas, os construtores espalhavam tijuco⁶ nas paredes. Apenas as melhores residências, que ofereciam um pouco mais de conforto, eram destinadas aos capitães-mores e ao governador. (Soares, 2008, p. 22 - 23).

Apesar do interesse português na revitalização da cidade ocorrer a partir do século XVIII, foi somente no período da *Belle Époque* (1870-1912) que realmente ocorreram mudanças na ordenação urbana e paisagem de Belém. No fim da primeira metade do século XIX, o aterramento da região onde hoje está localizada a avenida Boulevard Castilhos França é iniciado, atrás da Igreja e Convento dos Mercedários (Miranda, 2006; Sarges, 2010; Soares, 2008). A Figura 3 apresenta uma pintura do final do século XVIII, período anterior à construção da nova avenida. Nesta pintura é possível visualizar a igreja e convento dos Mercedários, em frente está a praça das Mercês, ao fundo está a Baía do Guajará e é possível ver alguns barcos dentro da baía e outros na faixa de areia. Como pode ser visto na figura, a baía se encontra bem próxima da construção religiosa, esse era o limite da cidade.

Na segunda metade do século XIX, ocorreu a construção de uma nova via na cidade, a Rua Nova do Imperador, em homenagem a Dom Pedro II. Este novo espaço foi planejado para ser a principal porta de entrada de Belém e ser o ponto mais moderno da cidade neste período, seguindo as características dos padrões da época. A vinda do imperador do país para a capital paraense era o prazo máximo para que as obras desse *boulevard* estivessem prontas, pois o dia em que ele estivesse na cidade seria a data de inauguração desta nova via (Nunes, 2020).



Figura 3. Paisagem de Belém para a Igreja e Convento dos Mercedários com a Baía do Guará ao fundo antes do aterramento para a construção do Boulevard. Fonte: Pintura de Alexandre Rodrigues Ferreira.

No decorrer dos anos, a Rua Nova do Imperador foi surgindo na cidade, seu aterramento foi acontecendo aos poucos. Assim, a paisagem que compunha essa região no final do século XIX era formada por oito quadras, 16 trapiches e pontes de madeira particulares que atendiam a necessidade do comércio local. A maioria dos trapiches pertenciam às companhias de navegação que os utilizavam para a exportação da borracha. As pontes eram feitas de madeira e serviam para o embarque e desembarque de pessoas e mercadorias. Porém, de acordo com Nunes (2020), a falta de manutenção delas desagradava alguns dirigentes por deixar a paisagem belenense esteticamente desagradável, segundo os mesmos. Além disso, essa via era pavimentada e ornamentada com árvores, abrigava lojas de todos os tipos: ferragens, farinha, artigos de uso doméstico, pesca, água, caça, entre outros; havia palacetes que poderiam ser utilizados apenas como residência ou, então, tinham o comércio no primeiro piso e a casa em cima; casas bancárias e aviadoras.

Neste período (final do século XIX) começam a ser construídos alguns dos prédios públicos que atendiam as necessidades econômicas da cidade naquele momento. Essas construções ainda se encontram presentes na paisagem urbana de Belém e são as principais atrações turísticas nos dias atuais. O primeiro a ser edificado foi o Mercado Público (atual Mercado de Carne Francisco Bolonha), com o objetivo de ser ter um local adequado e salubre para a comercialização dos alimentos, principalmente farinha e peixe, que não poderiam ficar expostos. Em 1852 teve início a sua construção e, em 12 de maio de 1860, ocorreu a sua inauguração. Porém, no início do século XX, este prédio foi completamente reformado, toda a sua arquitetura inicial foi modificada, um pátio interno e um segundo piso foram acrescentados. Em dezembro de 1908 ocorreu a sua segunda inauguração e esta nova arquitetura é a que vemos até hoje (Barra, 2003; Nunes, 2020).

Depois de algum tempo de funcionamento do Mercado Público surge a necessidade de se construir outro mercado, que fosse moderno e feito de ferro⁷. A razão disso foi o fato de que as pessoas passaram a se aglomerar no entorno desse prédio porque era onde ocorria a chegada de vários gêneros alimentícios, entre eles a carne, alimento de grande valor na época. O espaço do Mercado Público já não era suficiente para atender a demanda daquele período, causando grande aglomeração de pessoas tanto na área interna quanto na área externa, inviabilizando a ventilação e deixando o local fora dos padrões de salubridade. Assim, em 1899 se inicia a montagem com chapas de ferro, onduladas ou lisas, que foram importadas dos Estados Unidos e Inglaterra, do Mercado de Ferro (ou Mercado de Peixe), em uma região que também havia sido completamente aterrada. Sua inauguração ocorreu no dia 1 de dezembro de 1901 (Barra, 2003, Nunes, 2020).

A partir da segunda metade do século XIX, 1850, houve um grande aumento nas exportações de látex da região amazônica, como consequência disso surgiu a necessidade da construção de um prédio exclusivo para arrecadação dos impostos. Até meados de 1882 a Recebedorias de Rendas Provinciais funcionava dentro do prédio da Alfândega, esta última funcionava dentro do convento da Igreja das Mercês. Além da borracha, a Recebedoria de Rendas tributava e arrecadava os impostos de qualquer mercadoria que entrasse ou saísse em nossa região como as drogas do sertão⁸ e escravizados indígenas e/ou negros. Em 12 de fevereiro de 1886 é inaugurado em frente ao Mercado Público e em uma região que havia sido completamente aterrada, o prédio exclusivo da Recebedoria de Rendas (atual Solar da Beira) (Nunes, 2020).

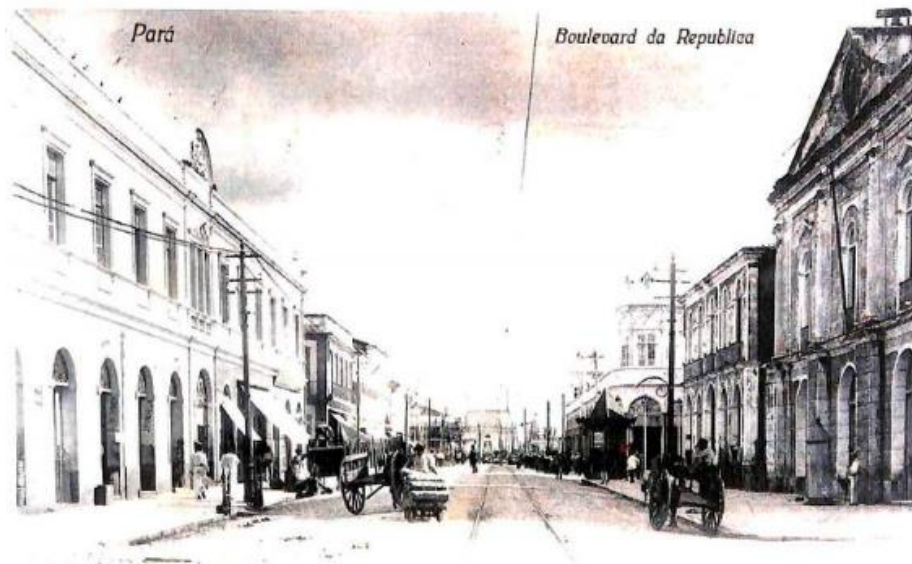


Figura 4. Mercado Público à esquerda e Recebedoria de Rendas à direita. Fonte: Belém da Saudade, 1998, p. 80.

Em novembro de 1889 o Brasil se torna uma República, essa mudança política em nosso país afeta a todos. A Rua Nova do Imperador que foi pensada, executada e organizada seguindo os padrões do tempo imperial já não se encaixava com o novo período que havia chegado. Assim, ao adentrar o século XX com uma nova posição política, era preciso que esse espaço se atualizasse

também. Ademais, os cais, pontes e trapiches que foram construídos já não representavam mais a modernidade e não "embelezavam" a paisagem da principal porta de entrada de Belém, era preciso construir um novo cais, que fizesse jus ao momento, segundo os governantes da época. Uma das primeiras alterações foi no seu nome, deixando de se chamar Rua Nova do Imperador para Boulevard da República (Nunes, 2020).

Os tortuosos 'trapiches negros', simbolizavam, assim, o atraso e o subdesenvolvimento da cidade, enquanto o novo cais de concreto claro, moderno e asseado, representava o progresso e a estética do urbanismo moderno, preocupado em não ferir o olhar do viajante estrangeiro. (Nunes, 2020, p. 188).

Era de Belém que partia a borracha que era produzida na região amazônica para fora do país, assim, os cais que existiam não conseguiam mais atender a demanda de movimentação dos navios que chegavam na cidade, deixando o trabalho lento, o que acabou "exigindo um melhoramento na área portuária e no centro da cidade" (Sarges, 2010, p. 199). No final do século XIX, em 1897, foi escrito um projeto pelo engenheiro Domingos Sérgio de Sibóia e Silva para melhoramento e modernização do cais da cidade. A ideia era o prolongamento do cais que existia por mais 4.300 m, respeitando as normas de salubridade vigentes na época. Ao entrar no século XX, a cidade ganha um porto completamente novo e moderno, planejado pelo engenheiro Percival Farquhar. Neste projeto foram previstas as construções de dois quilômetros de cais, aproximadamente 300.000 m² de aterro e 16 armazéns que teriam as suas estruturas em aço. Além disso, era necessário realizar a dragagem para a construção de um canal com 5,5 km de comprimento. Esse projeto demandava, também, o prolongamento do Boulevard já existente; assim, ocorreu o melhoramento do Boulevard da República e a criação do Boulevard Marechal Hermes (Arruda, 2003; Nunes, 2020).

No dia 12 de outubro de 1909, a primeira seção do novo porto foi inaugurada em Belém, contendo 120 m de extensão e apenas um armazém; em dezembro desse mesmo ano é inaugurada mais uma seção com 142 m de cais; no ano seguinte, mais 242 km de cais e 7 armazéns foram inaugurados; em 1911 foram construídos 770 m de cais, 9 armazéns e já tinha sido iniciada a construção do novo Boulevard Marechal Hermes. Em 13 de maio de 1912 é finalizada a construção do Boulevard Marechal Hermes, um quilômetro de cais e 11 armazéns, mais diversos outros utensílios que eram necessários para o funcionamento de um porto, como por exemplo, seis guindastes que seguem preservados até os dias atuais. Em 1914, 1.860 metros do cais e 13 armazéns já haviam sido construídos (Arruda, 2003; Nunes, 2020).

A partir dessa data de inauguração [13 de maio de 1912] é possível entendermos a nova morfologia do litoral. A formação da nova paisagem urbana republicana da entrada da cidade de Belém, onde é possível observar o surgimento do Boulevard sem os antigos trapiches, onde no lugar deles aparecem os belos sobrados, os edifícios públicos e as torres das igrejas e os armazéns com uma nova tipologia. (Nunes, 2020, p. 185).

Para atender as demandas que o porto trazia, várias melhorias foram feitas no Boulevard da República como, por exemplo, ele precisava ser plano, ter uma iluminação e calçamentos adequados que seguiam os padrões de modernidade, estética, comportamento e embelezamento da época. Assim, até esse período, o Boulevard era composto por 12 quadras que eram ocupadas por sobrados e palacetes que eram lojas e residências e edifícios públicos. A construção do porto de Belém foi a

última grande construção e transformação que essa avenida recebeu na primeira metade do século XX (Nunes, 2020).

A Figura 5 apresenta um mapa atual da região com as datas que ocorreram os aterramentos para a construção do Boulevard da República. A área em amarelo é a mais antiga, anteriormente a cidade de Belém chegava apenas até essa região, ali está localizada a Rua da Praia (atual rua 15 de novembro) e a Igreja e Convento dos Mercedários. Em seguida (1820), ocorreu o aterramento da área em verde, que é onde está localizado o Mercado de Carne (que ocupa uma quadra inteira) e casarões antigos. Em 1848 ocorreu o prolongamento do aterramento da região em verde, na imagem está identificada pela cor marrom. O trecho em azul claro foi aterrado em 1841, nele se concentram casarões antigos que foram lojas e residências. Atualmente, nesta parte da avenida estão localizados o SESC e o restaurante Point do Açaí. Em 1884 ocorreu o aterramento da região onde está o atual Solar da Beira (antigo prédio da Recebedoria de Rendas) e ao lado, no início do século XX, no ano de 1901, foi inaugurado o Mercado de Ferro. A última etapa de aterramento foi da região em rosa, toda a sua extensão era ocupada pelo porto da cidade, que foi construído por etapas. Atualmente, nessa região está localizada a feira do Ver-o-Peso e a Estação das Docas⁹.

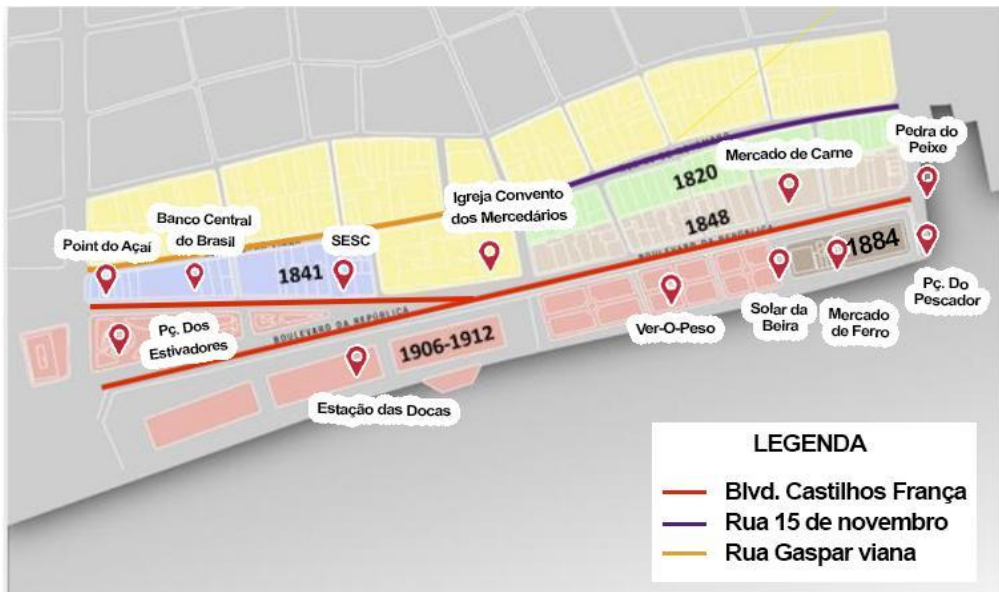


Figura 5. Mapa com a datação que ocorreram os aterros para a construção do Boulevard da República e do antigo porto de Belém. Fonte: Nunes (2020), com alterações das autoras.

Porém, pouco tempo depois da entrega do porto novo da cidade (o que foi construído na avenida Marechal Hermes), iniciou-se a decadência do ciclo da borracha. As sementes da seringueira que produzia a matéria-prima responsável pela produção do látex foram replantadas com êxito na Malásia, portanto, não era mais necessário percorrer a mata fechada da Floresta Amazônica atrás destas árvores. A partir desse acontecimento, elas ficaram localizadas em uma única área de fácil acesso. Esse plantio de sucesso fez com que o preço da borracha despencasse no mercado internacional e os investimentos estrangeiros que seriam realizados em Belém fossem abandonados,

gradualmente o ciclo da borracha chegava ao final antes de se completar a primeira metade do século XX (Miranda, 2006).

Após a queda na exportação da borracha, uma crise de grande porte se instala na cidade, decorrente também do alto endividamento deixado pelo intendente da cidade, Antônio Lemos, por conta de suas ações de melhoria no centro de Belém. As décadas de 1930 e 1940 se caracterizam por serem de tempos difíceis, quando a cidade tenta se reerguer através do capital que chegava dos Estados Unidos e dos novos investimentos realizados na borracha em decorrência da Segunda Guerra Mundial¹⁰. Além disso, o contexto político brasileiro também não era tranquilo, pois nessa época ocorre a Revolução de 1930¹¹, que levou Getúlio Vargas ao poder (Vidal e Lima, 2018). Neste período turbulento da história ocorre a mudança de nome de Boulevard da República para Castilhos França¹² (Cruz, 1970).

A partir das décadas de 1930 e 1940 chega na cidade uma nova ideia de modernidade, atrelado agora ao capital estrangeiro oriundo dos Estados Unidos. Com isso, novas modificações foram realizadas. Entre as principais alterações está a “verticalização” da cidade, prédios com vários metros de altura; entre os exemplares deste período temos o edifício Manuel Pinto da Silva e o Palácio do Rádio. Para que essa verticalização ocorresse, as construções que remetiam ao passado foram destruídas e os novos prédios que ocuparam esses espaços representavam a nova modernidade que chegava. Essas destruições ocorreram em diversos pontos da cidade, mas, principalmente na Avenida 15 de Agosto (atual Av. Presidente Vargas), a destruição de casarões antigos foi intensa, o mais marcante foi o total desmanche do Grande Hotel¹³ (Forte e Sanjad, 2020; Vidal e Lima, 2018).

No início da década de 1940 foi quando ocorreram os primeiros tombamentos¹⁴ em Belém. Inicialmente foram apenas edificações isoladas, como a Igreja da Sé, por exemplo. Com o avanço do pensamento preservacionista na cidade, notou-se que realizar o tombamento de um bem isolado não era o suficiente, era necessário olhar para o entorno e aplicar medidas de proteção nesta região. Assim, a partir da década de 1970 começaram a realizar os primeiros tombamentos de conjuntos paisagísticos (Forte e Sanjad, 2020).

Assim, no contexto da segunda metade do século XX, no ano de 1977, ocorre o tombamento de toda a região do Mercado Ver-O-Peso pelo seu Conjunto Arquitetônico e Paisagístico, pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e a pedido do historiador Ernesto Cruz. A intenção desse tombamento se deu pelo fato de sua arquitetura única, diferenciada e porque essa era uma das poucas regiões da cidade que não havia sofrido com demolições. Logo, se optou pelo tombamento de toda a região que abrange vários imóveis oitocentistas, incluindo os prédios públicos: Mercados de carne e peixe, Solar da Beira e toda a avenida. Alguns anos depois desse tombamento, em 1994, essa mesma região também foi incorporada como pertencente ao centro histórico de Belém, pela lei municipal n° 7.709 de 18 de maio de 1994, conhecida como lei do patrimônio (Forte, 2015; Godinho, 2017).

O tombamento do conjunto urbanístico do Ver-O-Peso expressou a consciência da preservação do lugar, que mantém sua função entreposto comercial até os dias de hoje, e representa parte importante na história de transformação da paisagem urbana de Belém, a partir do momento em que os monumentos arquitetônicos que fazem parte do conjunto se inter-relacionam com os

novos componentes da cidade contemporânea. É uma das mais belas paisagens do Centro Histórico que permaneceu com poucas alterações de caráter significativo, como demolições e verticalização, em função da abrangência da proteção (...). (Forte, 2015, p. 85).

No início do século XXI, é inaugurado nesta mesma avenida outro investimento de grande porte que provocou a alteração de sua paisagem, mais uma vez. Devido a decadência do Ciclo da Borracha, o investimento e os turistas estrangeiros diminuíram consideravelmente na região, logo, ocasionando uma queda na movimentação do porto. Com o passar do tempo, esta área¹⁵ ficou abandonada e, por estar localizada no centro da cidade, nasce o projeto de criação da Estação das Docas nos primeiros três armazéns do antigo porto¹⁶ da cidade. A sua inauguração ocorreu no dia 13 de maio de 2000 (Arruda, 2003, Castro e Figueiredo, 2013).

A Estação das Docas está dividida em três armazéns que possuem diferentes funções dentro desse espaço: artes, gastronomia, feiras e exposições. Hoje, um dos mais conhecidos pontos turísticos da cidade, agrega eventos, visitantes e mesmo programações que visam destacar danças, comidas, entre outros elementos das culturas locais, que ocorrem dentro dos armazéns ou na área externa, com vista para a Baía. Em seu espaço aberto ainda existem os guindastes que foram adquiridos no início do século XX para realizar operações no porto, se tornando uma marca do local. Essa obra contou com acompanhamento arqueológico e, assim, durante as escavações foi possível encontrar as estruturas do antigo fortim de São Pedro Nolasco que existia na região. Hoje em dia essa estrutura encontra-se evidenciada em sua área externa. Além dessas estruturas, foram recuperados diversos fragmentos e peças inteiras de faiança simples e fina, porcelana, grés, vidro, lítico, cerâmicas, botões e materiais construtivos que representam o cotidiano da cidade na virada do século XIX para o século XX.



Figura 6. Vista aérea da Estação das Docas. Fonte: <http://www.estacaodasdocas.com/>

A partir deste breve histórico é possível notar a construção destes espaços, cuja importância socioeconômica se desvela com o passar dos anos. A localização da avenida Boulevard Castilhos França às margens da Baía do Guajará, que hoje abriga o centro histórico e comercial da cidade, assim como alguns dos principais pontos turísticos, segue sendo ponto estratégico para os mais variados acontecimentos e atividades em Belém.

Ao caminhar por esta via, encontramos alguns prédios históricos, vários deles em mau estado de conservação e cuidado, mas que remontam a um planejamento cuja execução se deu no final do século XIX, ganhando força no início do século XX. Assim, a partir da década de 1970 passa a ser preservada e valorizada, novamente, como importante local para a história e cultura belenense. São estas formas contemporâneas de apropriação do espaço que passam pelo lazer, encontros, trabalho, economia, gastronomia e muito mais que será discutido no próximo tópico.

OS ESPAÇOS DA CASTILHOS FRANÇA E SUAS ATIVIDADES

O histórico nos apresenta não somente o que ocorreu neste pequeno trecho de Belém do Pará, mas também nos indica muito do que é visto hoje, na cotidianidade da Boulevard Castilhos França. Por estar geograficamente localizada no que se considera como centro da cidade, essa área acaba congregando uma série de atividades relativas a vários campos: alimentação, comércio, turismo, entre outros. Adentrando um sentido etnográfico (Magnani, 2009), de algum modo, tomamos aqui o caminhar pela cidade, a experiência do contato para relatar os pontos que se destacam na observação do andar que, por seu ritmo, é também mais atento e menos compromissado com a ordem ou direção da via.

Seguindo pela via do lado esquerdo, temos a unidade do Serviço Social do Comércio, chamada hoje de SESC Ver-O-Peso, centro cultural que concentra atividades de diversas expressões artísticas que vão desde shows musicais a cursos, passando por exposições e sessões de cinema. Assim como o prédio principal, sua extensão tem como base casarões antigos, comuns nesta área, um deles inaugurado em 2021, após estar em obras por mais de cinco anos (Figura 7). Apesar de oferecer várias programações gratuitas ou por valores módicos, costuma ser frequentado por integrantes de grupos/classes com interesse no consumo de arte.

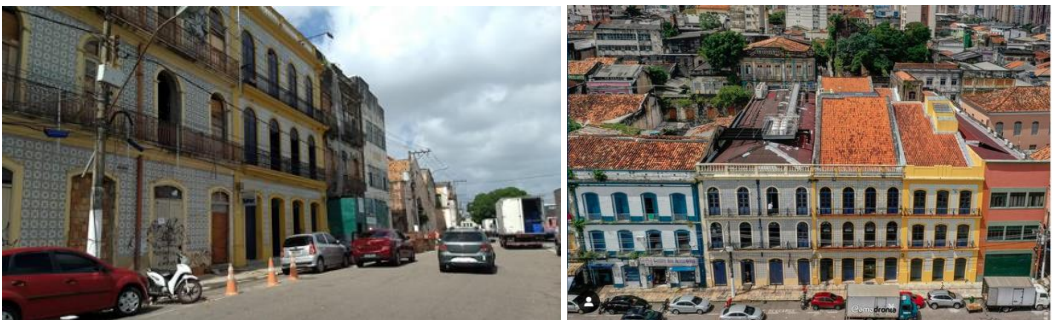


Figura 7. Esquerda.: Casarões antigos e o SESC Ver-O-Peso, 16 de agosto de 2018. Foto de Victória Costa. Direita.: Foto do Instagram "Amadronia". Fonte: <https://www.instagram.com/p/CRlpSdJtvXb/>

Do outro lado da rua, temos a Estação das Docas, inaugurada em 2000 pelo Governo do Estado do Pará, na área do antigo Porto Fluvial. É hoje um dos pontos turísticos mais significativos de Belém. Possui lojas de souvenirs locais, cujo público é de turistas (que, em geral, pagam um valor maior por itens semelhantes aos encontrados no entorno, em estabelecimentos populares), assim como cafés, lanchonetes, sorveterias e restaurantes. Em um contexto comum (que não a pandemia do COVID-19), são feitas programações culturais ao pôr do sol ou atrações diversas em sua extensão ou no anfiteatro. Toda a estrutura foi feita de modo a privilegiar a vista da Baía do Guajará. O acesso livre e gratuito à Estação tem suas barreiras em contratos não ditos: o preço que se paga em alimentação, por exemplo, costuma ser acessível apenas a turistas, que não se importam em pagar pela experiência, ou às classes médias e altas de moradores da cidade. As grades (Figura 8) também são um elemento intimidador, visto que nenhuma das construções neste trecho da Castilhos França tem um "limite" ou "barreira" semelhante a esta. Deste modo, é natural que várias pessoas, em geral estudantes e/ou jovens, se dirijam ao ponto turístico com a finalidade de passear, usufruir da vista, mas não com a intenção de consumo.



Figura 8. Grades da Estação das Docas. 16 de agosto de 2018. Foto de Victória Costa.

Sobre estas diferentes experiências do mesmo espaço, por vezes simultâneas, de diferentes grupos, Smith diz que:

Para as pessoas ricas e pobres, as paisagens internas das cidades estruturam as experiências diárias e do ciclo de vida à medida que os indivíduos se deslocam de suas habitações através de bairros, espaços públicos e locais especiais. O movimento é constrangido por passagens físicas e barreiras, bem como pelas delimitações invisíveis que reúnem pessoas em locais distintos com base em etnia, gênero, idade e status social. (Smith, 2014, p. 308, tradução das autoras).¹⁷

As grades que delimitam a circulação de pessoas por horário e os preços e estrutura interna da Estação das Docas é um nítido exemplo do que Smith discute, sobre distinção a partir de uma ou mais características, que podem resultar em algum tipo de constrangimento, em barreiras que delimitam os grupos que podem estar presentes ou não nestes espaços, escolhendo por etnia, gênero, classe ou outras características.

O Complexo do Ver-O-Peso é a junção de prédios e pontos históricos localizados nesta área que vai além da Boulevard Castilhos França, alcançando o Forte do Castelo, Feira do Açaí e as Praças do Relógio e Dom Pedro II, além dos pontos que estão relacionados diretamente com a via de importância para esta pesquisa.

Coberto por uma estrutura branca, que remete a ondas para quem avista de fora, o Ver-O-Peso é a maior feira aberta da América Latina¹⁸, estabelecido no imaginário local e nacional como símbolo de Belém do Pará. Com setor de ervas, de frutas, barracas de restaurantes e lanchonetes, tomados por comidas e ingredientes típicos da região é, talvez, o mais democrático espaço entre os citados neste artigo. Seus funcionários, geralmente instalados há anos (ou gerações) nestes pontos, costumam atender desde os trabalhadores do entorno, do centro comercial, até os turistas mais curiosos, ávidos por conhecer os cheiros, estéticas e sabores a partir de um contato mais próximo de uma "vivência local", visto que os produtos que são vendidos no prédio vizinho, Estação das Docas, por vezes passam por processos diferentes, da comida aos *souvenirs*, que afetam o valor final.

O Solar da Beira, antiga Recebedoria de Rendas, como falado no tópico anterior, passou em 2015 por uma ocupação, em que pessoas clamavam ao poder público maior atenção ao prédio, visto que o abandono e descaso recorrentes naquela época resultaram na deterioração das estruturas. Em 2019 iniciaram suas obras de reforma e, mais uma vez, o antigo prédio foi alvo de comentários populares quando foram reveladas suas novas cores que, por escolha da equipe responsável pelo projeto, não seguiu o amarelo e azul que habitavam o imaginário da população local. No trabalho arqueológico realizado foram encontradas louças, garrafas e outros itens que se relacionam diretamente com a história da cidade e o trânsito comum na sua época de construção. Sua inauguração ocorreu em novembro de 2020 e vem sendo ocupado por exposições e várias programações culturais desde então, sendo novamente experienciado pela população. Na figura abaixo é possível ver a aparência do prédio no ano de 2015, na imagem à esquerda, em foto da Prefeitura de Belém; Já na imagem à direita, uma foto do prédio após a conclusão da reforma de 2019/2020.



Figura 9. Esq.: Solar da Beira antes da reforma. Foto: Fernando Sette (Comus). Dir.: Solar da Beira após a reforma. Foto: Expedição Pará.

Próximo ao Solar da Beira, ainda do lado direito da via, temos o Mercado de Peixe (ou de Ferro), cuja estrutura é, também, marcante na paisagem do complexo do Ver-O-Peso. Conforme dito no tópico anterior, sua matéria-prima foi importada e tem, em seu interior, venda de peixes e mariscos, como mexilhão, caranguejo e camarão, sendo este muito comum na região. Seus produtos remetem às vivências e costumes alimentícios, pois são, em sua maioria, vindos das ilhas do entorno, tratando-se, portanto, de espécies locais, que fazem parte da gastronomia do estado. No lado de

fora, cercando o mercado, existem pequenas lojas, que vendem variados produtos, desde brinquedos, passando por ferramentas, utensílios e medicações naturais.

Do outro lado da via, o Mercado Municipal de Carnes Francisco Bolonha mostra sua imponência em sua aparência. Hoje vende não apenas carnes, mas também tem restaurantes e outros pequenos negócios divididos em compartimentos para vendas, conhecidos também como "*boxes*". Desde 2015 tornou-se também palco do Festival Sonido, evento que reúne grupos musicais instrumentais e experimentais, ressignificando o uso cotidiano do Mercado e também sua visualidade, que vai desde a multidão de público até as projeções e *videomappings*¹⁹ realizados, contrastando com o ambiente cotidiano e diurno do mercado. Durante a realização deste festival, os *boxes* que pelo período da manhã são utilizados para a venda de carnes, pela noite se transformam em pequenos bares com venda de bebidas, comidas e artesanato para o público. Apesar de ser incomum a realização de um festival de música dentro de um mercado de carne, "a ideia é incentivar o uso de espaços público e ajudar a democratizar a música autoral e instrumental brasileira e paraense" (Revista Toda, 2018, parr. 3), valorizando também a estrutura do espaço ao comportar este tipo de evento, somado ao fator do inusitado, por conjugar diversas artes experimentais, como bandas com propostas alternativas, *videomappings* e artes plásticas, que é uma das características expressivas do festival. Na figura 10 temos imagens apresentando esses outros usos do mercado, na primeira foto, o interior do mercado com iluminação e disposição de palco próprios do Festival Sonido. Já na segunda foto, de Bruno Carachesti, a fachada do mercado com projeções de *videomappings*.

Ainda do lado esquerdo da via, em frente ao Ver-O-Peso, existem as ruas do centro comercial da cidade. Neste trecho da Avenida (e na extensão das ruas perpendiculares) vemos placas que sinalizam estabelecimentos comerciais no primeiro piso e, ao olharmos para cima, comumente nos deparamos com arquiteturas que remetem às décadas passadas, como no caso do antigo Ver-O-Peso Hotel ou dos Armazéns Bôa Fama (Figura 11). Os casarões construídos na época que ainda permanecem erguidos são ressignificados para atender as demandas daquele espaço. Ao entrar em alguns deles, ainda notamos vestígios de um passado longínquo, mas, o mais comum, é que dois tempos históricos estejam contidos nas estruturas de um mesmo prédio. Um deles, inclusive, é a boate Saideira Prime, que, assim como os *boxes* que vendem bebidas no Ver-O-Peso, visam ser um tipo de divertimento para os trabalhadores e transeuntes que por ali passam ao cair da noite.

Destarte, nota-se que esta área brevemente apresentada tem usos que diferem entre si algumas vezes, em outras, convergem ou se complementam, mas que, principalmente, no que tange aos casarões e estruturas mais antigas, são ocupações que vão além daquelas instituídas em suas épocas de criação. Bem como diferem a partir de quem ou o quê os ocupa. Segundo Smith:

Uma abordagem fenomenológica se baseia em teorias de agência e individualismo, mas também permite dinâmicas coletivas e mudanças ao longo do tempo de forma que os arqueólogos possam identificar proposições testáveis. Os arqueólogos se concentraram cada vez mais na compreensão tanto da vida diária como de eventos extraordinários através de assinaturas materiais, incluindo movimentos de pedestres (Branting 2004), alimentos (Klarich 2010), a formação de bairros (Laurence 1994, Keith, 2003), o desenvolvimento dos subúrbios (Chase & Chase 2007) e a experiência sensorial do colonialismo e da conquista (Acuto et al., 2012). (Smith, 2014, p. 310, tradução das autoras).²⁰



Figura 10. Sup.: público do Festival Sonido. Foto: Divulgação Festival Sonido. Inf.: *videomapping* na fachada do Mercado de Carne. Foto: Bruno Carachesti.

Assim como é pontuado por esta autora, acreditamos que, para a compreensão da vida na via (e, portanto, das paisagens), devemos observar os eventos extraordinários, aqueles que fazem parte de datas, marcos, acontecimentos específicos para a cidade, e aqueles que fazem parte da vida diária, pois formam, também, a paisagem mais conhecida da via. Estes são os principais pontos notados ao transitarmos pela Boulevard Castilhos França. Nota-se o quanto hoje já diferem da época de fundação da cidade, as apropriações que foram surgindo ao longo do tempo deram lugar a novas atividades, novos grupos que acessam este espaço e, portanto, gera sociabilidades que se renovam com frequência.



Figura 11. Fachadas comerciais de casarões antigos, 12 de agosto de 2018. Foto de Victória Costa.

AS PAISAGENS DA AVENIDA E SUAS SOCIABILIDADES ATRAVÉS DOS TEMPOS

Quando olhamos para uma paisagem, em um primeiro momento, observamos os aspectos físicos existentes nela, como por exemplo: rios, árvores, prédios, casas, ruas, praças, entre vários outros. Tratar de paisagem, porém, vai muito além. Ao nos debruçarmos sobre as discussões acerca de paisagem (ns), deve-se considerar não apenas o que é estrutura, como também os passantes, que são agentes e contribuem com: emoções, sentimentos, necessidades, materialidades, suas atividades, além das influências políticas e econômicas que a constroem. Paisagens não são fruto de uma interação dicotômica entre seres humanos e natureza ou está disponível para uso e controle do espaço pelos homens, mas estão carregadas de informações que muitas vezes passam despercebidas pelas pessoas ou mesmo já foram naturalizadas, assim, cada paisagem é “um objeto social, que se compõe de uma imensa rede de significações, que nos cabe interpretar.” (Thiesen, 2009, p. 154).

Escolhemos analisar a paisagem dessa avenida pelo fato de que percebemos a existência de várias paisagens dentro dela, levando como base as discussões de Sansot (1983) e Silveira (2009) sobre o termo. Apesar de ter ocorrido tombamento paisagístico dessa via na década de 1970, a cada época do ano conseguimos encontrar, temporariamente, uma transformação nessa vista. Além disso, conseguimos conhecer um pouco mais sobre o passado e o presente da nossa cidade, sem necessariamente realizar uma escavação arqueológica ou nos debruçarmos sobre os documentos e textos históricos. Posto que por trás de cada espaço ocupado, alterado, pensado e organizado existem as características, interesses e política de uma determinada época e sociedade. De acordo com Smith “uma perspectiva paisagística pode ser usada para abordar o ambiente construído das cidades, a disposição física do interior e as maneiras pelas quais esses espaços bem definidos teriam sido experimentados pelos habitantes” (Smith, 2014, p. 308, tradução das autoras).²¹

Deste modo, ao olharmos para as paisagens, levamos em conta não apenas as construções e prédios, aquilo que é notado de acordo com um primeiro olhar. A experiência da cidade é, em si, parte fundamental ao tomar como observação a "perspectiva paisagística", conforme Smith (2014). Ainda segundo a autora, a cidade pode ter diferentes funções a partir de quem nela atua, podendo ser uma paisagem ritual, política ou econômica, exemplos que se aplicam no espaço aqui citado. Logo,

(...) a cidade, mais do que um mero cenário onde transcorre a ação social, é o resultado das práticas, intervenções e modificações impostas pelos mais diferentes atores (poder público, corporações privadas, associações, grupos de pressão, moradores, visitantes, equipamentos, rede viária, mobiliário urbano, eventos, etc.) em sua complexa rede de interações, trocas e conflitos. Esse resultado, sempre em processo, constitui, por sua vez, um repertório de possibilidades que, ou compõem o leque para novos arranjos ou, ao contrário, surgem como obstáculos. (Magnani, 2009, p. 132).

Na breve apresentação feita anteriormente de cada prédio e suas atividades, nota-se o quão diversas são as atividades que ocorrem na Boulevard Castilhos França. A partir da perspectiva das paisagens, olhando para as calçadas, fachadas e para a rua que une todas estas atividades e permite circulação de pessoas, produtos, veículos, podemos ter uma percepção sobre o que os torna pertencentes ao mesmo ambiente. Há movimentações políticas, comércio, produções culturais, é importante espaço de religião e misticismo, de lazer, etc.

Assim, é interessante que ressaltemos estes diferentes tipos de experiências do espaço, diretamente ligados aos pontos anteriormente citados. É comum que a Avenida seja tomada como passagem, já que nela está um dos pontos de convergência de transporte público da cidade, vários pontos de ônibus são espalhados ao longo da calçada do Ver-O-Peso, por onde chegam, principalmente, os trabalhadores e transeuntes mais comuns do mercado e do centro comercial. Para os que chegam até a Castilhos França de carro, que certamente têm intenção de passeio e/ou turismo, também há outra perspectiva, visto que podem dirigir-se a um dos poucos estacionamentos ali presentes (o do próprio Ver-O-Peso ou da Estação das Docas), ou estacionar seu veículo na via, prática comum neste trecho apesar das poucas e disputadas vagas.

Quando lemos o breve histórico da avenida Boulevard Castilhos França e observamos a utilização desse mesmo espaço nos dias atuais, conseguimos identificar essas diferentes paisagens nesta via. Em um primeiro momento, até a segunda metade do século XIX, esse lugar era o limite da terra firme antes de chegar à Baía do Guajará. A sua paisagem era composta majoritariamente por barcos atracados e um pequeno forte que protegia o convento e a Igreja das Mercês. No final do século XIX se inicia o aterramento da região e com o decorrer do tempo várias outras características foram sendo acrescentadas neste local, outras foram retiradas (como o forte que foi demolido), somando-se construções de diversos prédios públicos, privados e praças. Toda essa ordenação seguiu o pensamento da época, que era de ter uma cidade moderna e limpa. Os barcos continuaram atracados na sua margem, porém, a partir do momento da construção dessa via, eles passaram a seguir as regras de ordenamento que eram exigidas, construindo pontes e trapiches adequados. Ao entrar no século XX, outras alterações físicas foram sendo feitas nesta região, os barcos desapareceram das vistas, as pontes e trapiches foram demolidos e pela necessidade de

suportar o grande volume de exportação do látex, um porto moderno e que causasse uma primeira impressão boa foi construído.

Na primeira análise que podemos fazer da paisagem da Castilhos França já conseguimos perceber a grande influência política e econômica nela. A influência política é identificada na necessidade de que Belém tivesse a sua entrada principal organizada de acordo com os padrões do tempo. Assim, os governantes da época projetaram a própria avenida e em seguida, por exemplo, criaram diversas regras, como códigos de postura e plano diretor²², para a construção dos prédios públicos e privados que deveriam ser seguidas por todos.

A influência econômica ocorreu pelo fato de ali ser sempre o local de chegada e partida de mercadorias e pessoas. Esse espaço precisava ter órgãos e propriedades particulares que se relacionassem com essa movimentação, assim, tem-se a instalação, em um primeiro momento, da alfândega no antigo convento da Igreja das Mercês e, em seguida, a criação da Recebedoria de Rendas. Alguns anos depois o porto da cidade foi construído. A edificação dos mercados públicos nessa mesma região também se dá pelo fato de ali ser o local de chegada dos gêneros alimentícios, como a carne, peixe, farinha e vários outros.

Porém, ao mesmo tempo que existem prédios e monumentos construídos pelo poder público, as pessoas também realizam ações, partindo das condições oferecidas pela cultura material. Se pensarmos na Boulevard Castilhos França atualmente, podemos perceber que as pessoas procuram diferentes maneiras de aproveitar o espaço, para além do que ele foi pensado, assim como também conseguimos encontrar pequenas alterações físicas e muitas mudanças sociais na paisagem dessa região.

A primeira transformação física e social que podemos citar foi a modificação de uma parte do antigo porto na Estação das Docas. Em um primeiro momento se tem o uso único e exclusivo econômico e depois esse mesmo espaço passa a ser utilizado para lazer e socialização da população. A criação da Estação das Docas só ocorreu pelo fato de que o porto não estava mais em funcionamento e as suas estruturas permanecerem, portanto, se pensou em um novo uso para aquele espaço.

Portanto, podemos dizer que não existe uma paisagem fixa no tempo e espaço, ela está sempre se alterando, mesmo que seja tombada, como é o caso dessa. Isso ocorre porque as sociedades estão sempre em movimento, se inventando, reinventando, existindo e resistindo. Na apresentação do seu livro "O Boulevard da República: um boulevard-cais na Amazônia", Marcia Nunes (2020) dá a seguinte descrição sobre essa avenida: "Um boulevard que está inserido na modernidade de sua época, sendo equipado com materiais e edificações carregadas de significados, sobrepondo-se à cidade imperial e se pondo a uma cidade civilizada como o próprio período republicano" (Nunes, 2020, p. 9).

No início do século XX, essa via era o que tinha de mais moderno em Belém do Pará. A mensagem que ela emitia tanto para os cidadãos, quanto para visitantes, é que era uma cidade comparável às cidades europeias, sendo, inclusive, denominada por alguns como "*Petit Paris*" (Pequena Paris) ou "Paris Tropical"²³. A partir da citação anterior, pode-se notar que a influência política já tinha causado modificações nessa paisagem. A passagem do período imperial para a

república causou muitas alterações em nosso país, e esse acontecimento não passou despercebido por aqui. Então, a principal porta de entrada da cidade, inevitavelmente, iria sofrer alterações.

Na segunda metade do século XX, a influência política e social fez com que essa paisagem fosse preservada, por ser ali, naquela época, o local da cidade que mais tivesse preservado o seu passado. Então, em menos de 50 anos, conseguimos constatar que a partir (novamente) da política e de mudanças no pensamento social, a paisagem da Castilhos França teve uma alteração drástica na sua importância para Belém. Primeiramente, era o ponto mais moderno, em seguida, se transforma em história e lembranças de um passado de riqueza, que marcou significativamente. Além disso, se tornou o local onde conseguimos encontrar vários elementos da cultura belenense e paraense.

A Baía do Guajará é de extrema importância, até hoje, para Belém e continua tendo uma presença marcante nessa paisagem e em nenhum momento foi esquecida, afinal, um dos motivos de construção dessa via sempre foi o ordenamento da sua margem. Ainda é por ela que chegam as principais mercadorias que consumimos no dia a dia (como o peixe e o açaí, por exemplo), donos de restaurantes chegam pela madrugada para conseguir os melhores produtos, é por ela que algumas pessoas chegam do interior do estado e de algumas ilhas que cercam a cidade, e é por onde os belenenses saem atrás de um contato com a "natureza" em localidades próximas que demandam curtas travessias, para descansar das dinâmicas citadinas cotidianas. É possível presenciar momentos de chegadas e despedidas, que antecipam partidas ou travessias pela Baía.

Atualmente, essa região continua sendo comercial e a economia continua exercendo grande influência nessa paisagem, porém, os produtos que são consumidos, a organização das lojas e as pessoas que frequentam já são distintos do passado. Ao procurarmos ingredientes para comidas típicas, em geral, são encontrados na feira do Ver-O-Peso, o mesmo ocorre quando buscamos um lugar para apresentar frutas, sucos e bombons aos visitantes da cidade. Além da formação desta feira, em uma área que antigamente era uma praça, ainda temos restaurantes acessíveis às camadas econômicas médias e altas dentro da Estação das Docas ou em alguns dos antigos casarões preservados na via. Com o tempo, este trecho tornou-se local de passeio e turismo, mas também de eventos sociais, que também modificam as dinâmicas dessa paisagem.

O Círio de Nossa Senhora de Nazaré, manifestação religiosa cristã que reúne milhares de devotos que ocupam as ruas da cidade em procissões e programações diversas no mês de outubro, também faz sua passagem pela Boulevard Castilhos França, as mais expressivas ocorrem no segundo fim de semana de outubro: a Trasladação, realizada no sábado à noite, e a maior procissão do Círio, no domingo pela manhã. Belém recebe centenas de visitantes de todo o estado e do país e, durante este período, nota-se como se transforma, com várias paisagens religiosas. A imagem de Nossa Senhora de Nazaré, padroeira da cidade, toma não somente casas, como a maior parte dos prédios e estabelecimentos, assim como faixas e vários ornamentos que demonstram a devoção à Santa. Os aspectos visuais e simbólicos mais fortes, no entanto, ocorrem durante as procissões, em que as ruas ficam repletas de devotos e promesseiros, milhares de pessoas que se unem pela fé, puxando a corda e acompanhando a berlinda, onde está localizada a Santa, além da tradicional chuva de papel e fogos de artifício que sinalizam e celebram a passagem de Nossa Senhora de Nazaré.



Figura 12. Procissão do Círio na Castilhos França. Fonte: Livro O Círio de Nazaré.

O Arraial do Pavulagem é um grupo de música regional paraense que tem um instituto, localizado logo no início da Castilhos França, que promove a valorização e difusão da cultura local através de diversas atividades que ocorrem, em sua maioria, em torno do Boi Pavulagem. Algumas destas atividades são os cortejos, caminhadas pelas ruas da cidade embaladas pela musicalidade regional, danças e o característico chapéu, decorado com fitas coloridas. Esta manifestação cultural acontece algumas vezes ao ano, sendo as maiores no mês de junho, em que ocorrem em todos os fins de semana as caminhadas até a Praça da República; a outra, é o Arrastão do Círio, que ocorre no sábado da festividade religiosa. A concentração dos cortejos comumente ocorre na Estação das Docas, área conhecida como "Escadinha", que fica na curva da Praça do Pescador, onde inicia a Avenida, geralmente encaminhando-se a algum ponto onde ocorre o show final.



Figura 13. Esq.: arrastão do Pavulagem na Praça dos Estivadores, início da Boulevard. Fonte: 08 de julho de 2018. Foto de Victória Costa. Dir.: arrastão do Pavulagem no final da Boulevard. Foto de Tarso Sarraf.

Ocupações de cunho político são comuns nesta área, visto que é um ponto de grande circulação na cidade, conforme já dito, e com grande atenção da mídia local. Também pela localização, é mais fácil a concentração de manifestantes. É comum que este tipo de ação ocorra pela manhã, principalmente de segunda a sexta, em que a ocupação da via altera o fluxo dos veículos, chamando a atenção da população e/ou do poder público mais rapidamente. Seja por cobrança de direitos, pedidos ao poder municipal ou estatal, ou manifestações partidárias, como na época das eleições, que foi o contexto das imagens captadas abaixo (Figuras 14):



Figura 14. Manifestação no Ver-O-Peso, 16 de agosto de 2018. Fotos de Victória Costa.

É notório, no decorrer da semana, o quanto os grupos de transeuntes se diferem. Os funcionários do Banco, os clientes do restaurante Point do Açai ou os turistas são reconhecíveis em seu modo de vestir, nos veículos que deixam estacionados na porta dos estabelecimentos (ou no estacionamento da Estação) e mesmo pelo seu comportamento. E, em geral, concentram-se no início da Avenida, onde se dá o acesso a estes pontos. Por outro lado, os transeuntes populares, em geral, que vêm de várias partes da cidade e se direcionam mais adiante, estando mais concentrados no Ver-O-Peso ou encaminhando-se para o centro comercial da cidade. Assim, como diz Sousa:

Para se elaborar uma interpretação do significado de uma determinada paisagem, é preciso identificar os diferentes discursos que atua na sua configuração, lidando, concomitantemente, com dois níveis de observação: um que diga respeito à vida social num plano geral, e outro, associado às relações de poder em particular; em ambos se deve procurar compreender como essas relações são constituídas, reproduzidas e contestadas. (Sousa, 2005, p. 296-297).

As relações citadas acima, juntamente com a descrição do papel da grade na Estação das Docas, por exemplo, nos deixam ver as relações de poder existentes seja em elementos "fixos" da paisagem, seja em áreas de circulação ou regras e acertos que não foram ditos, mas que são social e cotidianamente colocados em prática.

Estes exemplos acima demonstram como a paisagem se transforma, por vezes, em uma dinâmica maior do que podemos notar. São eventos pontuais, mas que já são conhecidos pelos habitantes da cidade e que se preparam para estes momentos extraordinários. Por outro lado, temos a experiência de quem passa de ônibus pela via, que por si só já difere da experiência dos ciclistas, por exemplo (cada vez mais comuns pelas ruas da cidade), configurando as diferentes vivências do ordinário, que ao mesmo tempo que faz parte do cotidiano, é diferente para os sentidos de cada um. Temos, então, o "lugar praticado" de Certeau (1994), as práticas cotidianas que cada passante realiza, fazem com que transformem as paisagens e também sejam transformados pela mesma, figurando também no que Silveira (2009) chama de "duplo vínculo", referindo-se a um tema já debatido por alguns autores. Silveira também diz que:

A paisagem é um fenômeno do ser porque tem relação com o sujeito que sonha, percebe e representa. Ao permitir-se o repouso e o mergulho para o interior das coisas, dos elementos que a constituem e que abarcam sentidos, torna-se capaz de organizá-la numa totalidade que é a sua própria representação. A paisagem existe como tal porque sua força vibrante está no imaginário, enquanto conjunto complexo de imagens sobre as quais repousa toda a simbolização. Este pluralismo de imagens, portanto, resguarda a capacidade de criar formas sutis, onde o mito e a poesia são possíveis. (Silveira, 2009, p. 77).

Cada um dos sujeitos que transita pela Boulevard Castilhos França percebe a experiência de um modo diferente e, portanto, também a representa de acordo com o que lhe toca os sentidos. A multiplicidade de imagens possíveis diante de todas estas atividades, espaços, grupos e sociabilidades nesta área reforçam a complexidade da paisagem desta via, que habita diversos imaginários e, também, é capaz de refazê-los, enquanto existirem interações e trocas entre a sociedade e o ambiente observado.

CONCLUSÃO

As regras de preservação de patrimônios tombados não impediram que as paisagens existentes na Boulevard Castilhos França passassem por modificações de várias naturezas. Seja nos detalhes, seja na ocupação dos prédios ou trânsitos e atividades cotidianas. Os prédios públicos e construídos ainda no século XIX, todavia, encontram-se erguidos, alguns seguem tendo as mesmas funções para as quais foram criados, outros, tiveram novas atividades inseridas, tendo seu uso reinventado. Em um primeiro momento, a área foi pensada para ser o local mais moderno de Belém e, em seguida, se transformou no local mais preservado da cidade, que carrega as marcas de um passado de significativas histórias e é onde encontramos inúmeras peculiaridades da nossa cultura, do modo de falar à arquitetura.

Aos olhos atentos, a avenida é uma *mélange* (Hannerz, 2009) de várias épocas, atividades, pessoas e, portanto, sociabilidades. Neste trecho da cidade de Belém, a partir do histórico e

caminhada apresentados neste artigo, nota-se o quanto a pluralidade transforma alguns trechos, transformando, também, as paisagens dessa via, que é feita por e para seus passantes.

A particularidade de ser uma cidade amazônica confere, no entanto, características que se destacam diante do que se tem estabelecido enquanto atividades características de metrópoles. Temos a junção do que se entende enquanto “rural” e “urbano”, coexistindo e gerando interações que, se tratando de Amazônia, são familiares: os peixes que chegam para a venda, as frutas das ilhas, as plantas que servem para temperos ou mesmo para banhos e tratamentos de saúde. Cada um destes recortes diz muito sobre costumes, tradições e cotidianidades da Belém contemporânea.

NOTAS

¹ Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (2019). Imagem do satélite online: Catálogo. Belém, Pará. Escala sem determinar. Imagem do Google Satélite, resolução 100m. Disponível em: <http://www2.dgi.inpe.br/catalogo/explore>. (Consultado em setembro de 2021).

² Mulheres que trabalham na venda de ervas, banhos-de-cheiro, entre outros produtos retirados e feitos a partir de plantas. Além do comércio, também são respeitadas por seus conhecimentos e tradições, guiando preparo e uso do que oferecem em suas barracas (Vieira, 2020).

³ "(...) *using our everyday terms in the way I have redefined them here, the characteristics of both rural and urban ("country" and city) areas of an urban society and the relation between them are defined by the interaction of the structure of specialties of the society and its class relations. The major implication, for present purposes, is that every urban society has its characteristic form of "social urbanization."* (Leeds, 1984, p. 53).

⁴ Estreito de rio navegável, por pequenas embarcações, comum na região amazônica que se forma entre ilhas ou entre uma ilha e terra firme. Fonte: <https://www.dicio.com.br/igarape/> <https://www.dicionarioinformal.com.br/igarap%E9/>

⁵ No início do século XIX ele foi completamente aterrado (Soares, 2008).

⁶ Lama, lodo. Fonte: <https://www.dicio.com.br/tijuco/>

⁷ A escolha desse material para a construção do novo mercado se dá pelo fato de que na época, as construções metálicas eram funcionais, comprava-se a partir de um catálogo prédios inteiros. Essas construções chegavam com um manual ensinando como montar toda a estrutura, junto com pessoas capacitadas para fazer essa montagem. Além dessa facilidade, esse tipo de material também trazia a sensação de higiene, modernidade e elegância (Silva, 2019).

⁸ As drogas do sertão foram os primeiros produtos que os portugueses exploraram na Amazônia no início da colonização dessa região até o início do século XIX. Drogas do sertão eram: canela, frutas, plantas medicinais, cravo e entre outros produtos (Sarges, 2010).

⁹ Falaremos desses dois espaços no decorrer do texto.

¹⁰ Durante a Segunda Guerra Mundial várias colônias britânicas na Ásia foram atacadas, fazendo com que ocorresse uma queda significativa na produção da borracha para o mundo. Assim, a borracha oriunda da Amazônia volta a ser alvo de interesse internacional, com isso, o Estado passa a fazer novos investimentos nessa produção, trazendo uma melhora pontual nas condições financeiras da cidade. A partir disso, novos investimentos e alterações na paisagem urbana de Belém foram realizados (Vidal e Lima, 2018).

¹¹ “O movimento político-militar que determinou o fim da Primeira República (1889-1930) originou-se da união entre os políticos e tenentes que foram derrotados nas eleições de 1930 e decidiram pôr fim ao sistema oligárquico através das armas. Após dois meses de articulações políticas nas principais capitais do país e de preparativos militares, o movimento eclodiu simultaneamente no Rio Grande do Sul e Minas Gerais, na tarde do dia 3 de outubro. Em menos de um mês a revolução já era vitoriosa em quase todo o país, restando apenas São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia e Pará ainda sob controle do governo federal. Finalmente, um grupo de militares exigiu a renúncia do presidente Washington Luís e pouco depois entregou o poder a Getúlio Vargas.” Trecho de “Revolução de 1930”, disponível em <https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos/20/Revolucao30> Acesso em 18 set 2021.

¹² Eurico de Castilhos França foi Comandante da Armada Nacional na Revolução de 1930 (Cruz, 1970).

¹³ Fundado em 1913, estava localizado na Avenida 15 de Agosto e ocupava uma quadra inteira. Sua característica arquitetônica era eclética, era branco com telhado de ardósia. Sua arquitetura era o que mais chamava atenção, considerado um dos mais belos edifícios que a cidade já teve. Foi construído com a função de ser o maior e o mais importante da região Norte do Brasil, além de representar um dos principais pontos da cidade socioculturais onde elite buscava por um local agradável, higiênico e com uma boa gastronomia. Por conta da decadência do comércio da borracha e a crise que havia se instalado na cidade a partir, o hotel não conseguiu manter o seu luxo, pois já não recebia hóspedes e nem pessoas da sociedade para usufruir dos serviços oferecidos. A decadência desse empreendimento era vista na falta de manutenção de sua estrutura, com o tempo a situação se agravava, levando a sua demolição no ano de 1974. (Menezes, 2015; Nascimento, Vieira, Santos, 2017).

¹⁴ Um instrumento jurídico para a preservação de bens culturais, móveis ou imóveis, que possuem importância para a comunidade em que ele está inserido, impedindo a descaracterização ou perda. Este tipo de preservação foi criado pelo Decreto-lei nº 25 de 1937 (Rabello, 2015; Forte e Sanjad, 2020).

¹⁵ No mapa da figura 5 essa área está representada pela cor rosa.

¹⁶ Atualmente, o porto de Belém continua em funcionamento, porém somente a área que está localizada na avenida Marechal Hermes, continuação da Boulevard Castilhos França. Os armazéns do porto localizados no boulevard Castilhos França foram desativados e transformados na Estação das Docas.

¹⁷ *“For both wealthy and poor people, cities’ inner landscapes structure daily and life-cycle experiences as individuals move from their dwellings through neighborhoods, public spaces, and special-purpose venues. Movement is constrained by physical passageways and barriers as well as by the invisible delimitations that shunt people into distinct locales on the basis of ethnicity, gender, age, and social status.”* (Smith, 2014, p. 308).

¹⁸ “Ver-O-Peso (PA)”. Recuperado a partir de: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/828> Consulta [30/09/2021].

¹⁹ Técnica de mapeamento virtual de superfícies e estruturas (como prédios), para que recebam a projeção de imagens de maneira a se adaptar e interagir com o suporte (como recriação de fachadas através de vídeo, por exemplo).

²⁰ *“A phenomenological approach builds from theories of agency and individualism but also allows for collective dynamics and change over time in ways that enable archaeologists to identify testable propositions. Archaeologists have increasingly focused on understanding both daily life and extraordinary events through their material signatures, including pedestrian movements (Branting 2004), foodways (Klarich 2010), the formation of neighborhoods (Laurence 1994, Keith 2003), the development of suburbs (Chase & Chase 2007), and the sensory experience of colonialism and conquest (Acuto et al. 2012)”*. (Smith, 2014, p. 310).

²¹ *“(...) a landscape perspective can be used to address the built environment of cities (...), the physical layout of hinterlands, and the ways in which these distinctly shaped spaces would have been experienced by their inhabitants”*. (Smith, p. 308, 2014).

²² Ambas as documentações visavam criar padrões a serem seguidos pelos habitantes da época, com o objetivo de incorporar padrões europeus considerados "civilizados", assim, regulando desde vestimentas e comportamentos em sociedade até a construção de casas, disposição de cômodos e organização da cidade e dos comércios. O primeiro código de postura de Belém data de 1845 e, o mais recente, é de 1977. Mais informações em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/18.214/6940> e http://www.belem.pa.gov.br/semaj/codigo_de_postura.htm

²³ "Antiga Residência do Intendente Antônio Lemos". Disponível em: <http://www.ipatrimonio.org/belem-antiga-residencia-do-intendente-antonio-lemos/#!/map=38329&loc=-1.4535584259447647,-48.47588539123535,15> (Acesso em 29 set 2021).

AGRADECIMENTOS

Agradeço à CAPES (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior), por tornar possível a realização desta pesquisa e de meus estudos na área de antropologia. Victória Costa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Arruda, E. S. (2003). *Porto de Belém do Pará: origens, concessão e contemporaneidade*. Dissertação (Mestrado). Rio de Janeiro. Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- Ayoub, M. L. (2016). Arqueologia da Memória: Estudos e Teorias para um Novo Rumo da Compreensão dos Artefatos. *Territórios & Fronteiras*, 2, 258-273. Cuiabá.
- Barra, A. C. R. (2003). Fragmentos de sonho: a arquitetura do ferro em Belém. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, 3(1), 9-28. São Paulo: Mackenzie.
- Belém, (1998). *Belém da Saudade: A memória da Belém do início do século em cartões-postais*. 2ª edição. Belém: SECULT
- Boulevarte traz shows, gastronomia, moda e arte a praça em Belém. (06 de novembro de 2016). Portal G1 Pará. Recuperado de <http://g1.globo.com/pa/para/noticia/2016/11/boulevarte-traz-shows-gastronomia-moda-e-arte-praca-em-belem.html> [Consulta 03/03/2021]
- Costa, D. M. (2014). O Urbano e a Arqueologia: uma fronteira transdisciplinar. *Vestígios - Revista Latino Americana de Arqueologia Histórica*, 8(2), 45-71. DOI: <https://doi.org/10.31239/vtg.v8i2.10593>
- Castro, C. A. T. e Figueiredo, S. L. (2013). Turismo, políticas públicas e espaços públicos urbanos: a Estação das Docas em Belém, Pará. *Turismo em Foco*. Belém: NAEA
- Cruz, E. (1970). *Ruas de Belém (Significado histórico de suas denominações)*. Belém: Conselho Estadual de Cultura.
- Certeau, M. (1994). *A Invenção do cotidiano. Artes de fazer*. Petrópolis: Vozes.
- Departamento Estadual de Turismo. O Círio de Nazaré/The Cirio of Nazareth. Recuperado a partir de: <https://ufpadoispontozero.wordpress.com/2013/10/09/o-cirio-de-nazare-the-cirio-of-nazareth/>
- Eckert, C. e Rocha, A. L. C. da. (2003). Etnografia de Rua: Estudo de Antropologia Urbana. *Revista Iluminuras*, volume 4(7). Porto Alegre.
- Festival Sonido traz música instrumental para o Mercado de Carne Francisco Bolonha. (28 de maio de 2018). Revista Toda. Recuperado a partir de <http://todaon.com.br/festival-sonido/> [Consulta 23/09/2021]
- Forte, M. T. F. (2015). *Trajatória do pensamento preservacionista e potencialidades para projetar no Centro Histórico de Belém-PA*. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Pará. Belém.
- Forte, M. T. F. e Sanjad, T. A. B. C. (2020) Trajetória do pensamento preservacionista a partir dos tombamentos individuais e em conjunto. *Pós - Revista Programa de Pós-Graduação Arquitetura e Urbanismo*. 27(50). São Paulo. DOI: <https://doi.org/10.11606/issn.2317-2762.posfau.2020.128966>

- Godinho, E. S. P. (2017). A invenção do Centro Histórico de Belém/PA: aspectos institucionais. *XVII ENANPUR*. São Paulo.
- Hannerz, U. (2009). Fluxos, fronteiras, híbridos: palavras-chave da antropologia transnacional. *Mana*, 3(1), 07-39. Rio de Janeiro. Disponível em <http://www.scielo.br/pdf/mana/v3n1/2454.pdf>
- Leeds, A. (1984) *Cities, classes, and the social order*. Edited by Roger Sanjek. Ithaca and London: Cornell University
- Magnani. (2009). Etnografia como Prática e Experiência. In *Horizontes Antropológicos*, 15(32), 129-156.
- Menezes, C. (2015). Saudades sem fechar os olhos para o hoje. Revista Leal Moreira. Disponível em: https://www.lealmoreira.com.br/revista/conteudo/saudades_sem_fechar_os_olhos_para_o_hoje
- Miranda, C. S. (2006). *Cidade Velha e Feliz Lusitânia: cenários do Patrimônio Cultural em Belém*. Tese (doutorado). Universidade Federal do Pará. Belém.
- Nunes, M. C. R. G. (2020). *O Boulevard da República: um boulevard-cais na Amazônia*. 1º ed. Curitiba: Appris.
- Ocupação no Solar da Beira chega ao fim. (31 de maio de 2015). Diário do Pará. Recuperado a partir de: <https://dol.com.br/entretenimento/cultura/13103/ocupacao-no-solar-da-beira-chega-ao-fim?d=1> [Consulta 27/03/2021]
- Pont Vidal, C. C., & de Araújo Lima, G. B. (2018). Cidade e modernidade: Processos de modernização urbana em Belém do Pará entre 1930-1960. *Registros. Revista De Investigación Histórica*, 14(2), 88–112. Recuperado a partir de <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/236>
- Rabello, S. (2015) O tombamento. En: M. B. Rezende, B. Grieco, L. Teixeira, A. Thompson (Coord.), *Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural*. Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc.
- Sansot, P. (1983). Identité et paysage. Des paysages [numéro thématique]. *Les Annales de la recherche urbaine*, 18, 65-72. Disponível em: <https://www.persee.fr/doc/aru_0180-930x_1983_num_18_1_1069>. Acesso em 30 dez. 2018.
- Sarges, M. N. (2010). *Belém: riquezas produzindo a Belle Époque (1870-1912)*. 3º edição. Belém: Paka – Tatu.
- Silva, S. C. (2019). *Os Pavilhões Em Ferro Do Mercado Bolonha E Adolpho Lisboa: Patrimônio De Uma Arquitetura Pré-fabricada*. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Pará. Belém.
- Silveira, F. L. A. (2009). A paisagem como fenômeno complexo, reflexões sobre um tema interdisciplinar. In: Silveira, F.L.A. da; Cancela, C.D. (Org.). *Paisagem e cultura. Dinâmicas do patrimônio e da memória na atualidade* (p. 71-83). Belém: Editora da Universidade Federal do Pará.

Smith, M. L. 2014. The Archaeology of Urban Landscapes. *Annu. Rev. Anthropol.*, 43, 307-323. Florida, EE.UU: University of Florida - Smathers Library.

Soares, K. G. (2008) *As Formas de Morar na Belém da Belle Époque (1870 – 1910)*. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Pará. Belém.

Sousa, A. C. (2005). Arqueologia da paisagem e a potencialidade interpretativa dos espaços sociais. *Habitus* 3(2), 291-300.

Strathern, M. (2014). O conceito de sociedade está teoricamente obsoleto?. Em: *O efeito etnográfico* (pp. 241-263). São Paulo: CosacNaify.

Thiesen, B. V. (2009). Invisibilidade, memória e poder: a identidade imigrante e a construção da paisagem da cidade – Rio Grande (RS). *MÉTIS: história & cultura*, 8(16), 143-155.

Vieira, L. C. (2020). As mulheres erveiras do Ver-O-Peso e os olhares patrimoniais. *Revista Caminhos Da História*, 24(1), 97–113. Recuperado a partir de: <https://www.periodicos.unimontes.br/index.php/caminhosdahistoria/article/view/2598>

FONTE HISTÓRICA INÉDITA

s/f. [Pintura de Alexandre Rodrigues Ferreira]. (Igreja das Mercês). Ferreira, A. R. (1800). Viagem filosóficas pelas capitânicas do Grão – Pará, Rio Negro, Mato Grosso e Cuiabá 1783-1792. Portugal. Real Jardim Botânico. Recuperado a partir de: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Igreja_e_Pra%C3%A7a_das_Merc%C3%A7as_\(Bel%C3%A9m\).jpg](https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Igreja_e_Pra%C3%A7a_das_Merc%C3%A7as_(Bel%C3%A9m).jpg)

LAS AUTORAS

Amanda Seabra

Doutoranda em Estratégias Científicas Interdisciplinares en Patrimonio y Paisaje da Universidad del País Vasco (UPV/EHU). Mestra em Antropologia com área de concentração em Arqueologia pelo Programa de Pós-Graduação em Antropologia da Universidade Federal do Pará (UFPA). Graduada em Arqueologia pela Universidade Federal do Rio Grande (FURG). Desenvolve pesquisas em Arqueologia da arquitetura, da paisagem, urbana e histórica em contexto amazônico.

Victória Costa

Doutoranda em Antropologia Social pelo Programa de Pós-Graduação em Antropologia e Sociologia da Universidade Federal do Pará (UFPA). Mestra pelo Programa de Pós-Graduação em Antropologia (PPGA/UFPA). Especialista em Amazônia, História, Espaço e Cultura pelo Centro Universitário FIBRA. Graduada em Comunicação Social com ênfase em Publicidade e Propaganda pela Universidade da Amazônia (UNAMA) e em Cinema e Audiovisual pela UFPA. As últimas pesquisas orbitam pelo campo da antropologia urbana, audiovisual e das paisagens, todas localizadas na Amazônia.