

ESTAÇÃO DAS DOCAS - BELÉM (PA)

3.2.1 DADOS HISTÓRICOS E A REVITALIZAÇÃO

Belém, no século XX, estava no seu auge da extração da borracha. Naquela época, a cidade era reconhecida pela sua infraestrutura, cheia de praças, boulevares e monumentos que eram inspirados na Europa. Às margens do rio Guajará, era óbvio o proveito da localização para a implantação de um porto. Segundo a Revista ViverCidades, em 1908, iniciaram-se as obras para a implantação de um novo cais para Belém. Substituíram trapiches, e outras estruturas mais simples por armazéns, construções de diques, aterros e até demolições de edifícios que foram realizadas para o novo cenário à beira do rio. O resultado disso foi um porto completo, com estrutura para receber mercadorias do mundo todo, exportar borracha e até passageiros.

Com o fim do ciclo da borracha na cidade, o porto perdeu seu uso principal e fez essa parte do centro histórico ser desvalorizada e subutilizada. Consequência disso foram o comércio informal e desorganizado que se instalou no seu entorno, fazendo o local tornar-se poluído e insalubre, contribuindo para a falta de segurança e abandono do local.

A justificativa, segundo Arruda (2008), para a construção da Estação das Docas, veio a partir de um projeto de intervenção (Figura 17), em 1991, do governo do estado do Pará proposto pela Secretaria Executiva de Cultura - SECULT, a qual tinha como frente o arquiteto Paulo Chaves Fernandes. O intuito era a recuperação do patrimônio edificado, respeitando a história e a cultura do local tornando-o um atrativo de lazer e turismo para Belém.

O projeto que foi inaugurado em 2000 reciclou os três primeiros armazéns metálicos ingleses (Figura 18) da capital, restaurou os guindastes de ferro fabricados nos Estados Unidos e trouxe restaurantes, palcos e espaços para exposições para a orla de Belém. Segundo a Organização Social PARÁ 2000, atualmente o "Estação das Docas" é responsável por 600 postos de trabalhos diretos e 1800 empregos indiretos, recebendo uma visitação de 6mil pessoas por dia.

3.2.2 FICHA TÉCNICA E LOCALIZAÇÃO

ANO DO PROJETO: 1992 (CONCLUSÃO DA OBRA EM 2000)

PROJETO ARQUITETÔNICO: PAULO CHAVES FERNANDES E ROSÁRIO LIMA

ÁREA CONSTRUÍDA: 9.000m²

ENDEREÇO: AV BOULEVARD CASTILHO S/N BAIRRO CAMPINA BELÉM.PA

Figura 17: Projeto de Implantação Baía de Guajará.



Fonte: CDP/PETCON- Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos de Belém e Vila do Conde, 1999 - Porto de Belém.

Figura 18: Figura ilustrativa da Estação das Docas.



Fonte: Acervo Estação das Docas, 2018.

ESTAÇÃO DAS DOCAS - BELÉM (PA)

3.2.3 ACESSOS E CIRCULAÇÃO

Junto com Figura 22 pode-se analisar como se configura a implantação do projeto. Na Figura 23, encontra-se o acesso para veículos em frente à Praça Pedro Teixeira, localizada na Av. Blvd. Castilhos França. Ao lado pode-se notar uma entrada para pedestres contornando os armazéns pelo lado de fora. Do outro lado é possível encontrar uma entrada principal exclusiva para pedestres (Figura 21), principalmente para o terminal hidroviário, que é utilizado exclusivamente para turismo. Além desses principais acessos, ao longo da avenida, existem outros dois portões para pedestres, que encontram-se fechados por questão de segurança como exemplo na Figura 19. A circulação entre os armazéns conta com túneis cobertos e em vidro (Figura 20), para proteção da chuva sem perder a visão do entorno. Porém, a circulação difusa e exclusiva para pedestres por fora, pelo calçadão da orla, também é uma opção.

Figura 19: Portão para pedestres em frente ao Armazém 1.



Fonte: Google Earth - Street View, 2019

Figura 20: Túnel que liga o Armazém 1 ao 2.



Fonte: Revista ViverCidades, 2003.

Figura 21: Entrada de pedestres Terminal Hidroviário.



Fonte: Google Earth - Street View, 2019

Figura 22: Vista de cima da implantação da Estação das Docas.



Fonte: Google Earth com adaptações do autor, 2019.

Figura 23: Entrada de Automóveis e Pedestres pela Praça Pedro Teixeira.



Fonte: Street View Google Earth, 2019.



ACESSO AUTOMÓVEIS

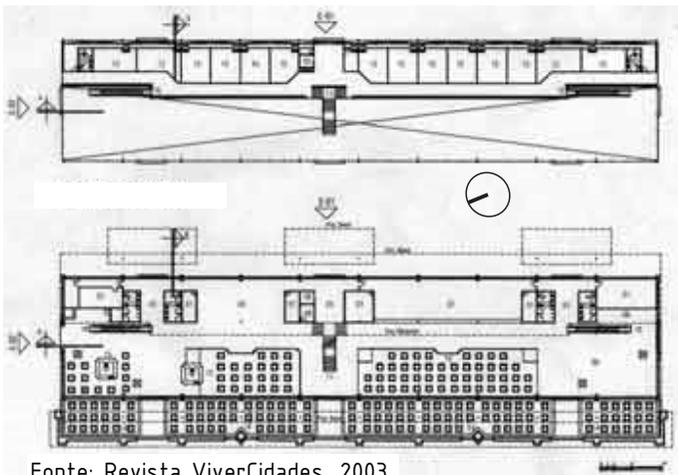


ACESSO PEDESTRES

ESTAÇÃO DAS DOCAS - BELÉM (PA)

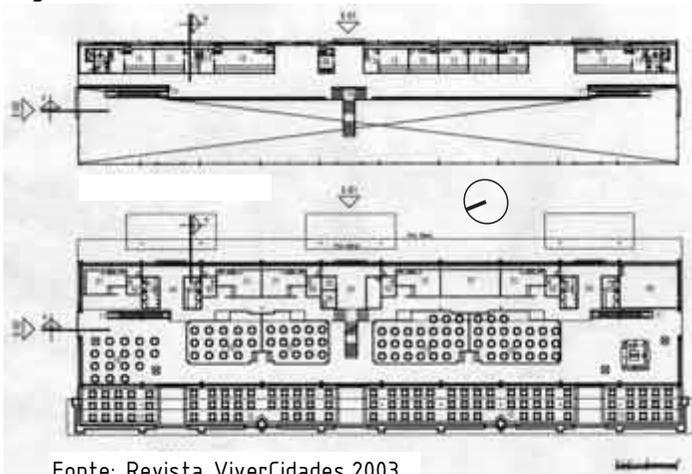
3.2.4 ZONEAMENTO

Figura 24: Plantas Baixa Térreo e Mezanino Armazém 1



Fonte: Revista ViverCidades, 2003

Figura 26: Plantas Baixa Térreo e Mezanino Armazém 2



Fonte: Revista ViverCidades, 2003

No térreo do **Armazém 1** (Figura 24) – espaço denominado **Boulevard das Artes** – existem duas exposições permanentes: “Memorial do Porto” e “Arqueologia Urbana”. Ainda neste armazém existem quiosques de comercialização de produtos regionais, bem como uma choperia com fábrica no próprio local, um bar-restaurante e uma lanchonete em cima de taludes para uma demarcação de espaço. Além disso, existe neste espaço uma feira de artesanato (Figura 25), com oito barracas. As pontes móveis – usadas originalmente para transporte e empilhamento dos volumes dentro dos galpões – foram recicladas para servirem de sustentação a um palco para concertos de música ao vivo, deslocável e suspenso por estrutura metálica.

Figura 25: Armazém 1 – Feira de artesanatos.



Fonte: Lucia Marfurte, 2017.

Figura 27: Armazém 2 – Vista do mezanino.



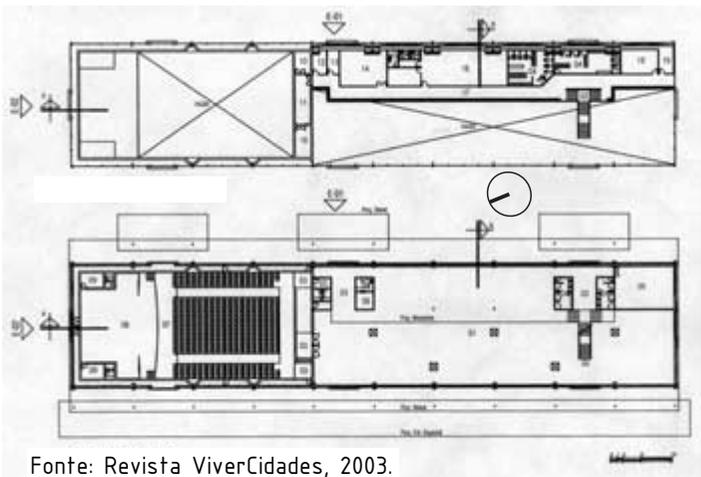
Fonte: Acervo Setur – Belém, 2015.

O **Armazém 2** (Figura 26 e 27), o mais central do complexo, é conhecido como **Boulevard da Gastronomia**. No térreo encontram-se cinco restaurantes e uma sorveteria, também situados em estruturas suspensas, as quais delimitam o espaço dos mesmos. As pontes móveis, assim como no Boulevard das Artes, com as plataformas suspensas, oferecem o palco para apresentações musicais. As comidas rápidas, fastfoods – açaí e buffet – desenvolve-se no mezanino, onde pequenas praças são providas com mesas e cadeiras que funcionam como setorizadores dos estabelecimentos.

ESTAÇÃO DAS DOCAS - BELÉM (PA)

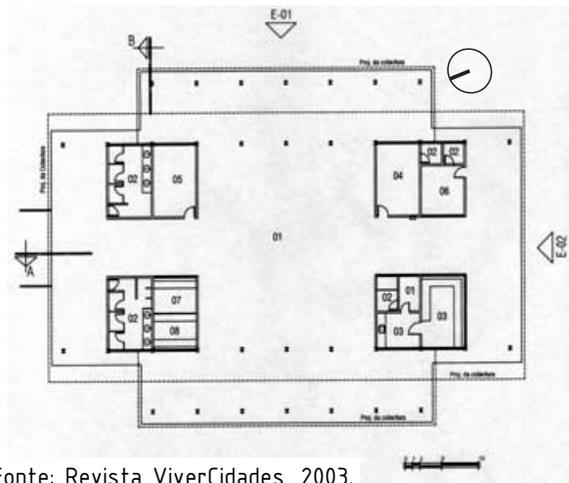
3.2.4 ZONEAMENTO

Figura 28: Plantas Baixa Térreo e Mezanino Armazém 3



Fonte: Revista ViverCidades, 2003.

Figura 30: Plantas Baixa Terminal Hidroviário



Fonte: Revista ViverCidades, 2003.

O térreo do **Armazém 3** (Figura 28) – **Boulevard das Feiras** – abriga o auditório com 426 lugares (Figura 29) para múltiplos usos e o restante da área é destinado às grandes feiras e exposições, com possibilidade de locação para eventos particulares. O único estabelecimento comercial é o “Café da Estação”, que abre apenas quando algum evento está sendo realizado. No mezanino do Boulevard das Feiras funciona a Organização Social PARÁ 2000, onde encontra-se a administração responsável do local. O acesso, através da escada central, é restrito a funcionários e não há escadas rolantes, nem elevador para chegar até a administração.

Figura 29: Armazém 3 – Tetratro Maria Sylvia Nunes



Fonte: Esporte Belém – PA – Webnode, [20-?].

Figura 31: Praça com Terminal Hidroviário ao fundo



Fonte: Acervo Estação das Docas, 2018.

O antigo Galpão Mosqueiro e Soure manteve sua morfologia e transformou-se em um **Terminal Hidroviário** (Figura 30) para fins exclusivamente turísticos. No terminal fluvial existe um caixa de auto-atendimento bancário e também uma agência de câmbio. Há um posto do Comando Independente de Policiamento Turístico – CIPTUR, bem como uma loja de souvenir e a única agência de turismo instalada em todo o “Estação das Docas”. No hall do terminal fluvial existem bancos, que podem ser removidos para a realização de eventos. No entorno do mesmo, há uma praça que envolve todo o complexo do anfiteatro, com o terminal e o calçadão da orla (Figura 31).

ESTAÇÃO DAS DOCAS - BELÉM (PA)

3.2.5 VOLUME E RELAÇÃO COM O ENTORNO

A Estação das Docas tem um volume com semelhanças industriais, realmente conservadas da época de funcionamento das docas. Na Figura 32 é possível observar que seu baixo gabarito, com pé direito duplo, correlaciona com o entorno de prédios históricos da área e contrasta com os novos edifícios que foram construídos ao longo dos anos. Como é nítido nas Figuras 35 e 36, os três armazéns possuem a mesma modulação, sendo o terminal marítimo o único que se diferencia na questão modular - sendo mais baixo e com fechamentos diferentes- (Figura 34) mas possuindo as mesmas características construtivas.

Com esses anos, várias intervenções foram realizadas e que descaracterizavam, por partes, a ideia original do projeto. O projeto de revitalização da área propôs algumas medidas que fizeram a diferença e trouxeram de volta a atmosfera antiga dos armazéns. Segundo a Revista ViverCidades, pontes de concreto que interligavam os armazéns, paredes internas e grades que segregavam funções antigamente, foram demolidas e limpas. Isso trouxe um ritmo às construções e abriu visualmente a baía. Os guindastes foram todos restaurados e mantidos, como demonstração da época que foi o auge do ciclo da borracha, assim como toda a parte metálica do exterior e do interior dos Boulevares, que foram limpos, jateados e pintados de forma adequada (Figura 33).

Figura 32: Perspectiva da Estação das Docas e seu entorno



Fonte: Google Earth, 2019.

Figura 33: Vista dos guindastes e dos armazéns pelo Rio Guajará.



Fonte: Revista Estilo BB.

Figura 34: Armazém 1 e Terminal Hidroviário



Fonte: Blog Viajante Comum, 2018.

Figura 35: Armazém 2



Fonte: Rapha Aretakis, 2011.

Figura 36: Armazém 3



Fonte: Ana Elisa Teixeira, 2016.

ESTAÇÃO DAS DOCAS - BELÉM (PA)

3.2.6 ESTRUTURA

A estrutura aparente metálica com vidro se replica em todas as quatro construções analisadas (Figura 37). Como dito anteriormente, algumas estruturas de concreto foram demolidas, trazendo uma maior integração do entorno com os armazéns e mantendo sua identidade visual e volumetrias. A troca pelo vidro trouxe a integração da beira do rio Guajará com as ruas. Abriam-se janelas para o rio, como diz o arquiteto Paulo Chaves Fernandes. Nas fachadas que precisam ter um pouco mais de cautela por conta das cozinhas e depósitos, foi escolhido o vidro reflexivo para a preservação desses interiores, mas ainda mantendo a relação com o restante dos fechamentos em vidro transparente. Entre um armazém e outro, foram criados túneis vedados com vidro translúcido e cobertos com chapas de policarbonato com estrutura metálica (Figura 39). As passagens têm como objetivo a proteção contra a chuva, a ligação demarcada entre o interior dos Boulevares e não prejudicar a relação visual do usuário com a rua.

Vale destacar que além da estrutura já existente antes do projeto de revitalização, coberturas metálicas foram propostas para a ampliação de espaços cobertos na rua como mostra a Figura 38. Esta foi feita com estrutura espacial, seguindo o alinhamento dos edifícios, porém de uma forma independente, com balanços e cores que a diferenciam e com uma linguagem contemporânea. Esses espaços cobertos servem como terraço para os bares e restaurantes, criam espaços de permanência e movimento para a continuidade vigorosa dos armazéns. Além dessa diferenciação, o Armazém 3 com espaços para feiras e exposições se diferencia do Armazém 1 – o das artes – pela necessidade de uma acústica melhor, ambientação e luminosidades controladas, por conta dos usos parecidos, porém divergentes. Isso teve como consequência o uso de paredes duplas, com o interior em fibra de vidro e revestidas internamente com painéis e forros de madeira no auditório, por exemplo. Porém a estrutura de ferro ficou aparente, demarcando sua identidade original do projeto.

Figura 37: Vista interna estrutura Armazém 2. Figura 38: Cobertura externa independente.



Fonte: Rafael Carvalho, 2016.



Fonte: Rafael Carvalho, 2016.

Figura 39: Armazém 2 com cobertura externa e túnel de vidro



Fonte: Rafael Carvalho, 2016.

ESTAÇÃO DAS DOCAS - BELÉM (PA)

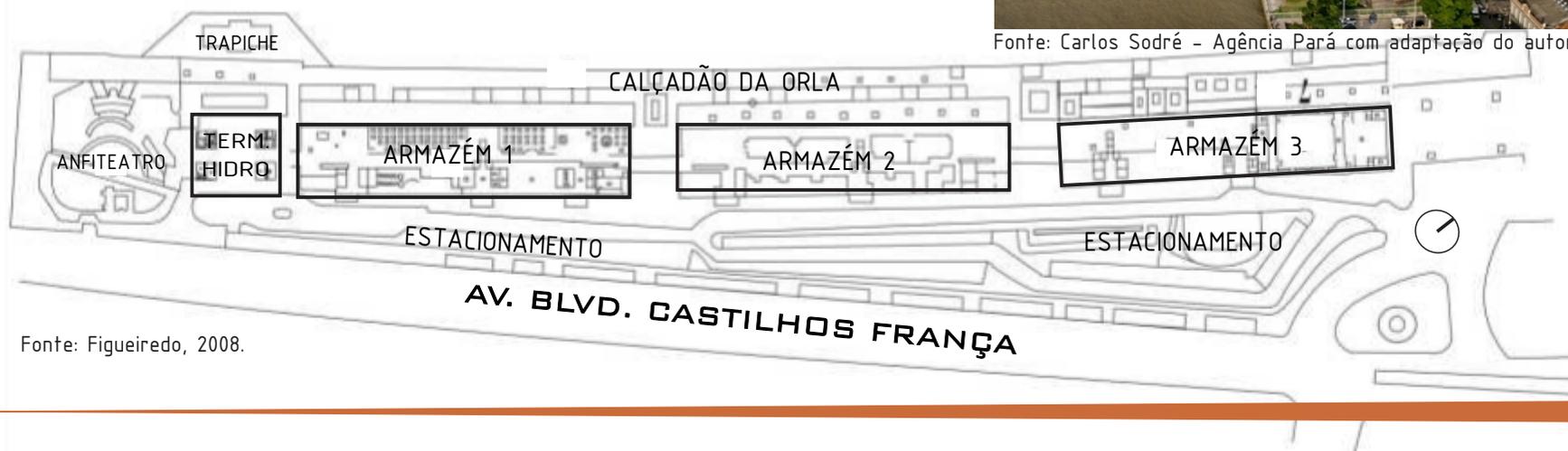
3.2.7 CONFORTO AMBIENTAL

O projeto da Estação das Docas nasceu de algo já existente, portanto a escolha da posição conforme a luz solar não foi algo a ser feito, mas sim aceito. Com isso, pode-se analisar na Figura 40 que todos os edifícios do projeto recebem luz durante todo o dia, isso porque os armazéns encontram-se em diagonal com a direção norte.

Na parte da manhã, enquanto as fachadas voltadas para a Avenida Blvd. Castilhos França recebem insolação da manhã, parte do calçadão da orla tem sombra. O que se inverte na parte da tarde, fazendo o local se tornar um point para apreciar o pôr do sol do Rio Guajará.

Por ter os fechamentos, na sua maioria, em vidro e em telhas metálicas, a ventilação forçada se faz necessária. A região tem características muito quentes, então além das coberturas para sombreamento de alguns lugares o ar condicionado também se encontra presente no projeto. Porém em contrapartida, a iluminação natural é um benefício e a iluminação artificial se torna necessária apenas dentro das salas fechadas e no período noturno.

Figura 40: Implantação Estação das Docas.



Fonte: Figueiredo, 2008.

3.2.8 ORDEM E SIMETRIA

A ordem e simetria encontra-se na estrutura dos armazéns, pois externamente eles estão em uma perfeita ordem, seguindo os mesmos detalhes e alinhamentos. Simétricos longitudinalmente, possuem características simples, porém marcantes. Na Figura 41 é possível analisar as linhas que dão uma continuidade visual ao projeto, a qual é quebrada com as novas coberturas metálicas externas, tornando um lado mais coberto que o outro, comprometendo a simetria dos armazéns. Porém a ordem continua, por conta das coberturas serem replicadas em todos os Boulevares.

Figura 41: Perspectiva Estação das Docas.



Fonte: Carlos Sodré - Agência Pará com adaptação do autor, 2019.