

REABILITAÇÃO URBANA NA ÁREA CENTRAL DE BELÉM-PARÁ: concepções e tendências de políticas urbanas emergentes

Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior*
Márcio Douglas Brito Amaral**

RESUMO

Este artigo discute concepções e práticas de planejamento e gestão urbanas em Belém, Pará, a partir da análise de duas intervenções urbanas desenvolvidas nos últimos anos na sua área central. Norteada por uma concepção estratégica de planejamento e gestão, tais intervenções têm promovido a produção de uma nova paisagem e de uma nova imagem para a cidade. Trata-se da criação de espaços de renovação urbana que usam como pretexto a natureza, a cultura e a memória como centralidade simbólica e como forma de legitimar uma dada concepção de gestão urbana.

Palavras-chave: planejamento; gestão urbana; área central; políticas urbanas; Belém.

ABSTRACT

The present article discusses urban planning and management concepts and practices in Belém, in the State of Pará – Brazil. The discussion is based on the analysis of two urban interventions recently carried out in downtown Belém. Such interventions were based on planning and management strategy concepts and provided new landscapes and image to the city. They brought about urban renovation centered on nature, culture and memory as symbolic ways of legitimating urban management concepts.

Key words: planning; urban management; downtown; urban policies; Belém.

*Geógrafo, doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP). Professor Associado I do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Pará (UFPA). stclair@amazon.com.br

**Geógrafo, mestre em Planejamento do Desenvolvimento, doutorando em Geografia Humana pela USP. Professor Assistente I da Universidade Federal do Amapá. marcioamaral@unifap.br

Artigo recebido para publicação em dezembro/2006. Aceito para publicação em abril/2007.

INTRODUÇÃO

Nos últimos anos, as políticas de renovação urbana têm ganho novas tendências. No Brasil, práticas emergentes buscam considerar a complexidade da vida urbana, a participação popular e a descentralização. Mesmo com a pretensão da novidade, algumas experiências em curso têm combinado práticas convencionais com novos elementos que, pelo menos no plano da superfície, mostram-se inovadores, não evidenciando, entretanto, uma ruptura definitiva ou pontos de inflexão com relação às velhas práticas.

Não obstante as importantes diretrizes previstas da função social da cidade, seja no Estatuto da Cidade, seja em Planos Diretores considerados inovadores, supõe-se que algumas vertentes de políticas urbanas emergentes não têm conseguido superar as práticas tidas como convencionais, mas principalmente readequá-las às novas demandas locais e globais. É a respeito desta problemática que a presente discussão pretende avançar.

A partir da análise das intervenções urbanas realizadas na área central de Belém, Pará, busca-se compreender o perfil das políticas urbanas que as orientaram, relacionando-as com a produção de novos espaços e com o tipo de imagem que se deseja para a cidade.¹

Para isso, colocaram-se três questões norteadoras: 1) qual o perfil de gestão e de planejamento urbano que orientou as intervenções do governo do Estado do Pará na área central de Belém nos últimos anos?; 2) que implicações tais intervenções trazem para a área central e para a configuração de uma nova imagem da cidade?; 3) que mudanças e permanências, relacionadas às políticas urbanas, são reveladas por meio dessas intervenções?

Para responder a essas questões, utilizou-se a sistematização teórica desenvolvida por Souza (2002), que destaca oito critérios importantes para identificar tipos diferentes de gestão e planejamento de cidades, a saber: idéia-força central; filiação estética; escopo; grau de interdisciplinaridade; permeabilidade em face da realidade; grau de abertura para com a participação popular; atitude ante o mercado; referencial político-filosófico.

Depois de fazer a discussão teórica sobre a gestão e o planejamento urbanos, procurou-se, com base na análise de duas intervenções urbanas desenvolvidas pelo governo do Estado do Pará (complexos “Estação das Docas” e “Feliz Lusitânia”) e do confronto das mesmas com a teorização desenvolvida por Souza (2002), traçar um perfil da concepção e tendência das políticas urbanas na área central e das imagens de cidade a ela vinculadas.

1 A ÁREA CENTRAL E AS POLÍTICAS URBANAS EMERGENTES

O que define o centro e a centralidade de uma cidade? Por que as áreas centrais expressam uma tendência, nos dias de hoje, a serem revitalizadas? Que concepções e práticas relacionadas às políticas urbanas a “volta” ao centro busca traduzir a partir de projetos de intervenção tão recorrentes nos dias atuais?

¹A nova realidade da área central de Belém são as intervenções urbanas realizadas pelos poderes públicos municipal e estadual com o intuito de resgatar o rio, o patrimônio histórico e a herança cultural como representações simbólicas da cidade e da região e de produzir espaços “públicos” voltados para o lazer e o turismo.

Para responder à primeira questão, Sposito (2001) argumenta que a discussão da área central deve ultrapassar o plano da localização das atividades comerciais e de serviços, enfatizando-se as relações existentes entre essa localização e os fluxos que ela gera e que a sustentam.

Para a autora, os fluxos permitem a apreensão da centralidade, porque é por meio dos nódulos de articulação da circulação intra e interurbana que ela se revela. Propõe, então, a compreensão da diferença entre centro e centralidade urbana. O primeiro se revela porque se localiza no território, e a segunda é desvelada por aquilo que nele se movimenta, pelos fluxos, estando relacionada prevalentemente à dimensão temporal da realidade:

Enquanto a localização, sob a forma de concentração de atividades comerciais e de serviços, revela o que se considera como central, o que se movimenta institui o que se mostra como centralidade. Duas expressões da realidade urbana que articulam com pesos diferenciados as dimensões espacial e temporal desses espaços (SPOSITO, 2001, p.239).

No conjunto dos espaços urbanos capitalistas é possível falar de uma centralidade consolidada ao longo do tempo e que acaba por definir os centros principais das cidades. Da mesma maneira que essa centralidade pode se reafirmar nas áreas consideradas como centros principais, pode também ocorrer uma redefinição, uma relativização da mesma em relação a outras centralidades que surgem e que definem centros secundários ou subcentros, cuja caracterização está estritamente associada a processos ligados às acessibilidades e à condição de espaços relacionais.

Assim, se no passado os centros eram sinônimos de uma localização no coração da cidade e do distrito comercial central, hoje o correlato espacial do centro pode assumir várias formas geográficas, cabendo falar, inclusive, de um "centro" transterritorial, constituído de auto-estradas digitais e de intensas transações econômicas (SASSEN, 1998).

Não obstante, quando falamos de processos de revitalização de espaços centrais, as ações nesse sentido parecem se voltar, em grande parte, para o que se identificou acima como o centro urbano principal, traduzido muitas vezes como os centros históricos das cidades. Isso acontece uma vez que, historicamente, alguns espaços com especificidades de localização acabam por adquirir importância pela concentração de atividades consolidadas ao longo do tempo e pelo valor simbólico que recorrentemente essas áreas assumem no conjunto da cidade, a despeito de outras centralidades que se definem no espaço urbano.

Tais referências simbólicas manifestam-se na paisagem de diversas maneiras, mas, em geral, estão ligadas a formas arquitetônicas ou aos traçados urbanos, que se associam às origens e aos antepassados da cidade, como igrejas, ruas, praças, prédios públicos etc., tornando-os espaços estratégicos, seja do ponto de vista de sua funcionalidade, seja por seus referenciais socioculturais.

Nesse sentido, o controle do centro não deixou de ser importante, ainda que tenham mudado as suas funcionalidades, os agentes que o controlam, bem como as práticas e os usos cotidianos que nele se materializam, conforme sugere Villaça (1998). Daí a necessidade de afirmar que não se vive de maneira generalizada um esvaziamento do centro, como buscam propagar os diversos discursos que propõem o

seu “embelezamento” e o seu “resgate”; pelo contrário, trata-se sobretudo da necessidade de definir novas funcionalidades, novas formas de controle e novos usos demarcados por relações de poder que incluem uma nova imagem e um novo discurso sobre a cidade a partir de seus centros urbanos principais.

Seguindo-se esse argumento, é possível falar também de uma centralidade e de um controle de ordem simbólica relacionados aos centros urbanos principais:

Dominar o centro e o acesso a ele representa não só uma vantagem material concreta, mas também o domínio de toda uma simbologia. Os centros urbanos principais são, portanto (ainda são em que pesem suas recentes decadências), pontos altamente estratégicos para o exercício da dominação (VILLAÇA, 1998, p.244).

Conforme admite Bourdin (2005), espaços renovados tornam-se atrativos e caros, pois supõem habitualmente grandes e pesados investimentos. Tais repercussões, por seu turno, ganham várias dimensões, tendo em vista a necessidade de que haja fluxos, tanto econômicos quanto simbólicos, capazes de dinamizá-los. Isso acontece porque não se pode atribuir um novo valor econômico ao território sem lhe atribuir um novo sentido ou uma nova imagem.

Trata-se de um conjunto de elementos (marketing urbano, serviços de toda ordem, aparato institucional) estreitamente ligados e que visam reunir condições para uma melhoria da performance econômica das cidades, não raro associadas às intenções de planificação ligadas à mundialização liberal, conforme também adverte Osmont (2002). Para esta autora, uma melhoria dessa performance pode ser atingida a partir de quatro condições: 1) competitividade aprimorada por meio de correções de disfunções físicas, administrativas e de serviços às empresas; 2) melhoria da qualidade de vida na cidade; 3) boa gestão e governança, com melhoria da captação de recursos e gestão privada dos serviços; e 4) “bancabilidade”, que assegura a garantia de empréstimos nos mercados financeiros.

Tais elementos têm induzido a pensar a importância das áreas centrais em face do novo papel conferido às cidades competitivas e às políticas urbanas emergentes. A reestruturação do espaço urbano, em decorrência das novas relações que a cidade passa a vivenciar, dentre elas a definição de novas áreas centrais, de subcentros e de novas centralidades, repercute no papel assumido pelos centros principais das cidades, considerados como uma de suas referências simbólicas mais importantes, como já pontuamos.

O esvaziamento por parte de algumas atividades, e mesmo a deterioração de determinadas formas espaciais, refletem espacialmente uma dada caracterização dos centros urbanos, em especial daqueles que se convencionou chamar de centros históricos. Mais que espaços vazios, entretanto, trata-se de novos usos, novas funções e novos territórios que passam a ser demarcados, em grande parte, por relações cotidianas nem sempre consideradas estética e funcionalmente desejáveis, seja por parte de agentes privados produtores do espaço urbano, seja por parte de um imaginário coletivo, que tende a ganhar força quando se pensa a cidade como espaço estratégico de investimentos e atrativos turísticos, por exemplo.

Na verdade, a caracterização dos centros principais se expressa notadamente em virtude de estes se revelarem como síntese de múltiplos processos. Sua inserção há mais tempo no conjunto da cidade faz deles espaços de intensa redefinição e de assimilação

direta e indireta de processos diversos que se manifestam e se configuram na totalidade urbana. Da mesma forma, a realocização de funções no conjunto da cidade faz as áreas centrais subtraírem alguns papéis que antes lhes estavam reservados, provocando, assim, deterioração das formas espaciais, muitas vezes relacionada aos processos de inércia e/ou de substituição (CORRÊA, 1989).

Nessa condição, de espaços “deteriorados”, pouco ligados a uma dinâmica mais moderna da economia urbana e, sob essa perspectiva, considerados mesmo como subaproveitados, aparece o discurso da “volta ao centro”.

Na representação do espaço ligada às novas estratégias de planejamento e gestão, coloca-se a possibilidade de esses espaços serem “reembalados”. Para as cidades com certa carga de tradição em sua história e, de alguma forma, com a paisagem da memória relativamente preservada, busca-se um resgate do centro a partir de sua *reabilitação/requalificação* ou de sua *renovação* (MARICATO, 2001).

No primeiro caso, trata-se de uma ação que preserva os usos já configurados e a população moradora, evitando-se grandes rupturas ou alterações, senão aquelas que visem à *reabilitação/requalificação* do patrimônio histórico, arquitetônico, artístico, paisagístico e das formas arraigadas de uso e apropriação do espaço. Diferentemente, na *renovação* urbana parecem estar presentes novos mecanismos de apropriação e controle do espaço, com flagrantes vantagens para os agentes mais diretamente ligados a uma lógica de mercado e preocupados com uma nova imagem dos centros urbanos, dela tirando vantagens de acordo com interesses muitos específicos. Pressupõe mesmo processos de gentrificação² do espaço mediados por apelos culturais, paisagísticos e de marketing urbano.

Amendola (2000) denomina essas práticas de “estratégia da aparência”, advertindo que os destinatários das imagens promocionais da cidade pressupõem uma variada população, que inclui empresários e *menagers*, políticos, jornalistas, turistas e intelectuais, tratando-se, portanto, de um público heterogêneo, portador de culturas e códigos de comunicação diferentes e em contraste entre si.

Acrescenta o mesmo autor que, nesse contexto, duas estratégias principais se fazem presentes: a modernista, que aponta para a competência, para a modernização, para o dinamismo, para a intencionalidade e para o espírito empresarial; e os patrimonialistas, que enfatizam o monumento, as culturas locais, as tradições e os valores paisagísticos.

No caso brasileiro, essas estratégias de reabilitação urbana nas áreas centrais acabam por refletir diferentes tendências de políticas urbanas que se fazem mais presentes nos últimos anos. Tais políticas passam a integrar a agenda dos governos com o intuito de promover a cidade.

De acordo com Sánchez (1999), as novas políticas urbanas têm em comum o fato de buscarem, entre outras coisas, recuperar sua legitimidade no que se refere às intervenções públicas, produzir uma imagem urbana como estratégia de internacionalização da cidade,

²Processo que decorre da dinâmica de revitalização de áreas antigas e consideradas degradadas, seguida de uma conseqüente substituição de populações pobres por classes mais abastadas, acompanhando a revalorização do ambiente construído (SMITH; WILLIAMS apud CRIEKINGEN, 2006).

obter efeitos internos, principalmente quanto à construção de uma ampla adesão social ao seu modelo de planejamento e gestão urbana, e apagar a imagem de que o planejamento urbano é apenas um discurso ideológico que não se concretiza em práticas reais.

Para a mesma autora, existe uma série de fenômenos que estão exercendo pressão sobre os instrumentos tradicionais de planejamento. Dentre eles, destaca o dinamismo das mudanças econômicas mundiais, as crises geopolíticas, as inovações tecnológicas e as novas atitudes socioculturais; os diversos agentes econômicos que atuam no espaço urbano e que exigem do poder público um conjunto de intervenções voltadas para a competitividade; o processo de globalização e de regionalização (integração dos mercados e formação de blocos econômicos), que abrem espaço para a competitividade urbana pela atração de investimentos, empregos, turistas e financiamentos públicos (SÁNCHEZ, 1999).

Dentre as perspectivas de planejamento e gestão urbana que buscam enfrentar esses novos desafios colocados pela realidade, algumas têm sido consideradas nas discussões teóricas recentes, recebendo diferentes denominações, como planejamento politizado, planejamento estratégico e planejamento participativo.

Villaça (2004) argumenta que na década de 1990 houve um novo ímpeto em termos de planejamento urbano no Brasil, que procurou rejeitar os planos tradicionais, os superplanos e os diagnósticos técnicos, e que buscou legitimar uma nova forma de planejamento e gestão, fundamentada na politização do plano diretor. Nessa nova proposta, os problemas a serem enfrentados ganharam uma dimensão muito mais política que técnica, passando a estar na pauta dos movimentos populares e dos partidos políticos.

Interpretando essa fase mais recente e as políticas urbanas emergentes, Sánchez (1999, 2003) destaca o planejamento estratégico como prática recorrente do planejamento e da gestão urbana no mundo contemporâneo. Surgido nos Estados Unidos nos anos oitenta, propagou-se depois para a Espanha, com o “modelo de Barcelona”, e, nos anos noventa, para a América Latina, através das consultorias espanholas. Neste último continente, o planejamento estratégico e o marketing de cidades têm se apresentado como instrumentos recorrentes em face do processo de globalização da economia, obtendo grande índice de adesão. As principais propostas desse modelo estão relacionadas ao redesenho espacial das cidades com o fito de romper com a carência infra-estrutural e implantar novas relações de produção.

Nessa perspectiva de competitividade, as áreas centrais têm sido mobilizadas constantemente como espaço de investimentos e de formação de uma nova imagem para as cidades que se lançam ao mercado, procurando atrair consumidores e investidores. É o que acontece nas práticas de planejamento e gestão urbana na área central de Belém nos últimos anos, onde um conjunto de intervenções, voltadas principalmente para o lazer e o turismo, foram realizadas.

Dentre essas intervenções, pode-se destacar o complexo “Estação das Docas” e o projeto “Núcleo Histórico-Cultural Feliz Lusitânia”, obras realizadas pelo Governo do Estado do Pará. A questão central que se coloca, neste caso especificamente, é saber quais as concepções de gestão e planejamento urbanos que guiaram essas intervenções e que tipo de imagem da cidade e de prática espacial liga-se a essas concepções, de maneira a identificar mudanças e permanências nas práticas de intervenção urbana.

2 A ÁREA CENTRAL DE BELÉM COMO CENÁRIO DE NOVAS EXPERIÊNCIAS DE POLÍTICAS URBANAS

Na definição da paisagem urbana das cidades amazônicas, um elemento de significativa importância tem historicamente contribuído para a configuração das áreas centrais: as vias fluviais. Definidas como as principais vias de circulação de pessoas e mercadorias quando do processo inicial de inserção da região à economia mundial, os rios assumiram papel de destaque na configuração das cidades e, igualmente, de suas áreas centrais.

No caso de Belém, o dinamismo econômico existente, e que definiu a centralidade do atual núcleo histórico da cidade, é atribuído, em grande parte, ao contato com a mais importante via de transporte nos primeiros momentos de sua história. A existência de atividades diversas, como a portuária, a comercial, e mesmo a incipiente atividade industrial, ajudava a fazer presentes condições de externalidades positivas que tornaram as áreas próximas aos rios principais³ espaços que se destacavam pela centralidade urbana e que, gradativamente, inseriram a paisagem beira-rio na chamada área central de Belém.

Por outro lado, o desenvolvimento comercial, advindo em especial da economia da borracha, criou espaços diferenciados no contexto intra-urbano de algumas cidades amazônicas, que canalizaram determinadas vantagens com essa dinâmica econômica, a exemplo do porto de Belém, que se tornou o principal centro exportador daquele produto. Tal diferencialidade espacial decorreu, inclusive, do caráter dendrítico da rede urbana regional, estabelecendo padrões de organização interna da cidade, em que o contato com as vias fluviais passou a ser o elemento de maior importância no sentido de definir não só as áreas centrais mas também as centralidades; daí grande parte das áreas centrais das cidades amazônicas estar voltada para essas vias. É assim que Moreira (1989), por exemplo, ao periodizar a expansão urbana de Belém, define sua fase ribeirinha como uma expressão intra-urbana do papel dessa cidade na rede urbana regional.

O desenvolvimento econômico implicou, igualmente, adensamento e concentração do comércio e dos serviços na área central. Assim, a função comercial desses espaços parece se justificar por uma série de fatores que favorecem a existência de uma economia de aglomeração nessas áreas, a tal ponto que só com o surgimento de novos eixos de circulação na Amazônia e com a redefinição da geografia comercial das cidades (aparecimento de embriões de subcentros comerciais e de serviços) é que se dá uma descaracterização mais intensa desses espaços centrais, momento em que ocorre também uma mudança de escala na dinâmica urbana e se colocam outros esquemas de localização das atividades econômicas.

Assim, o surgimento de rodovias na região foi responsável, em grande parte, por redefinir a geografia intra-urbana de muitas dessas cidades, a exemplo de Belém. Isso acontece porque novos esquemas de circulação e de localização urbana foram estimulados pelas novas vias de circulação. Nesse processo, novas centralidades foram definidas, assim como novas funções passaram a ser estabelecidas para as áreas centrais.

³A cidade de Belém, localizada no estuário amazônico, é banhada pelo rio Guamá e pela baía do Guajará.

Nesse contexto, a paisagem beira-rio, estreitamente relacionada à das áreas centrais, perdeu, igualmente, sua importância inicial. A cidade, por assim dizer, tende a “virar as costas para os rios”. Tal negação acompanha, em grande parte, o movimento que redefine também o papel das áreas centrais. Isso porque, muitas vezes, na história mais recente das cidades da Amazônia, o rio tem sido objeto de uma constante negação por parte da vida urbana, ainda que muitas vezes ele esteja presente nas imagens e representações que são construídas sobre essas mesmas cidades.

Um exemplo dessa intenção pode ser constatado nos projetos de revitalização urbana, com fortes apelos turísticos, que buscam fazer intervenções urbanísticas nas paisagens beira-rio. Trata-se de formas espaciais, novas ou herdadas do passado, que redesenham o cenário urbano da área central tendo como pano de fundo o rio e seus atrativos, a exemplo do que se verifica na cidade de Belém.

Longe de serem intervenções que revelam práticas originais e específicas, trata-se muito mais de estratégias que, apoiadas em discursos regionalistas, reproduzem lógicas de apropriação e de gestão do espaço aplicadas a outras realidades, como as européias.

A concepção desses projetos de renovação urbana enquadra-se perfeitamente nas idéias de *waterfront*, à semelhança de outras práticas já realizadas em outras cidades do mundo, em que as intervenções buscam normalmente a revitalização de áreas degradadas, com a incorporação de elementos naturais presentes no espaço, reafirmando a relação cidade-água. No caso belenense, há um conjunto de intervenções urbanas realizadas pelo Governo do Estado que fazem parte de uma nova concepção de cidade e que se associa à imagem do rio, às tradições culturais e às heranças históricas da cidade, desenhando uma nova imagem para a cidade.

3 “ESTAÇÃO DAS DOCAS” E “FELIZ LUSITÂNIA”: a área central como objeto de intervenções urbanas

O complexo “Estação das Docas” e o projeto “Feliz Lusitânia” são dois empreendimentos realizados pelo Governo do Estado do Pará tendo à frente a Secretaria Executiva de Cultura a partir de uma perspectiva de desenvolvimento urbano direcionado ao lazer, ao turismo, às práticas culturais, à recuperação do patrimônio edificado e à busca de referências históricas, sociais, econômicas e de ocupação territorial da Amazônia e do Pará, conforme se verifica nos documentos e material de divulgação oficial e na imprensa local referentes aos dois projetos de intervenção.⁴

A “Estação das Docas”, inaugurada em maio de 2000, corresponde ao projeto de revitalização urbana, realizado na área portuária de Belém. Por meio desse projeto foram aproveitados três grandes galpões pertencentes ao antigo porto da cidade, construído para satisfazer às necessidades de exportação da borracha na Amazônia no final do século XIX e início do século XX. O projeto abrange uma área de 32.000 m², oferecendo serviços como bar-café, restaurantes, lojas, agências de turismo, bancos, teatro e dois memoriais (memorial do Porto e Fortaleza de São Pedro Nolasco). Além disso, possui uma estação fluvial e uma extensa área de passeio e contemplação com vista para a baía do Guajará.

⁴As informações sobre esse projeto foram sistematizadas a partir das seguintes fontes: Pará (2000a, 2000b, 2001, 2002a) e ESTAÇÃO (2002).

Depois do processo de revitalização, os antigos armazéns do Porto, construídos no final do século XIX e início do século XX, passaram a ter um novo uso. O armazém 1, denominado *Boulevard das Artes*, foi destinado em sua parte térrea a uma área de café, cervejaria, quitutes regionais, exposições de arte, antiguidades, artesanato e ao Museu do Porto e das peças encontradas por ocasião da prospecção realizada na área da antiga fortaleza de São Pedro Nolasco (área do atual anfiteatro e de um pequeno jardim), sendo a área externa transformada em grandes varandas, extensões das áreas internas, com cadeiras e mesas, e passeio com vista para a baía. Na parte superior do armazém, no mezanino, encontra-se a galeria de lojas de serviços.

O armazém 2, chamado de *Boulevard da Gastronomia*, abriga em sua parte inferior (térreo) cinco restaurantes (de mariscos, de comida oriental, de comida internacional, de comida paraense e de comida italiana), além de sorveteria regional. Em suas varandas, de frente para a baía, com presença de cadeiras e mesas, encontram-se as extensões dos restaurantes; em sua parte superior (mezanino) há restaurantes de *fast-food*, com pizzaria, comida a quilo, sanduíches etc.

O armazém 3, *Boulevard de Feiras e Exposições*, é composto por um teatro – Maria Sylvania Nunes, em homenagem a uma grande dama do teatro paraense – de 400 lugares e equipado com um moderno sistema de luz e som, sendo o restante da área destinado às grandes exposições e feiras.

O antigo galpão Mosqueiro-Source, que servia de terminal para o transporte regional, transformou-se em um terminal hidroviário para fins de lazer e turismo, recebendo um flutuante (balsa de 671 metros quadrados, com capacidade para quatro embarcações de até 70 pés) para atracação de barcos de passeios turísticos.

O complexo “Feliz Lusitânia” refere-se à revitalização urbana de uma área de aproximadamente 50.000 m², realizada pelo Governo do Estado do Pará no núcleo histórico de fundação da cidade.⁵ Essa intervenção constituiu-se de quatro etapas. Abrangeu, num primeiro momento, a Igreja de Santo Alexandre e o antigo Palácio Episcopal, que passaram a acolher o Museu de Arte Sacra do Pará. Num segundo momento, promoveu-se a revitalização de oito edificações situadas na Rua Padre Champagnat, anexas à Igreja, desapropriadas e restauradas. O terceiro momento compreendeu a renovação do Forte do Presépio, que acolheu o Museu do Forte. Num quarto e último momento revitalizaram-se a Casa das Onze Janelas (antiga residência e Hospital Militar) e seus anexos, jardins e entorno imediato (PARÁ, 2002b).

Para o Governo do Estado do Pará, a revitalização do núcleo de fundação da cidade de Belém significou o resgate de símbolos do processo de formação da cidade, referências históricas e arquitetônicas luso-brasileiras. Na verdade, trata-se de retomar dimensões urbanísticas, paisagísticas, arquitetônicas e históricas da cidade de Belém, do período colonial:

[...] edificações que remontam ao século XVII e XVIII, e têm seus limites entre a Baía de Guajará e a Praça Frei Caetano Brandão. Monumentos de reconhecido valor histórico, tombados em nível federal, passíveis de um programa de preservação auto-sustentável, dentro de uma

⁵As informações sobre este projeto foram sistematizadas a partir de Pará (2002b).

perspectiva de desenvolvimento urbano direcionado ao social, ao turismo cultural e à recuperação do patrimônio edificado (PARÁ, 2002b, p.8).

Ainda de acordo com o projeto, a revitalização do núcleo histórico da cidade foi orientada por dois princípios básicos. O primeiro refere-se à retirada de todos os acréscimos que agrediam e descaracterizavam as instalações mais originais de cada prédio. O segundo estabelece a preservação das mudanças realizadas em diversas épocas e que foram consideradas como contributivas à artisticidade do conjunto. Para alcançar tal objetivo, toda a intervenção urbanística realizada no complexo foi fundamentada em pesquisas e prospecções, de modo a evitar a reprodução de soluções marcadas por um "falso histórico".

A primeira etapa do projeto "Feliz Lusitânia" foi inaugurada em setembro de 1998. Referiu-se à transformação da Igreja de Santo Alexandre e do antigo Palácio Episcopal (monumentos tombados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN) no Museu de Arte Sacra do Pará (MAS). Além do espaço do museu, esse conjunto arquitetônico possui também cafeteria, galeria de arte, loja de produtos culturais, oficina de restauração, auditório para 50 lugares, biblioteca, área de serviço, área de administração e igreja.

A gestão desse conjunto arquitetônico do Museu de Arte Sacra fica sob a responsabilidade da Secretaria de Cultura do Estado, que busca preservar tanto a arquitetura quanto a coleção de obras de artes aí presentes segundo os critérios mais modernos de restauro.

A segunda etapa do projeto, que possui uma área construída de 1.968 m², foi concluída em dezembro de 2002 e consistiu na restauração do casario da Rua Padre Champagnat, um conjunto composto por oito edificações com características da arquitetura luso-brasileira e que se localizam na lateral esquerda da Igreja de Santo Alexandre. As oito edificações da Rua Padre Champagnat foram direcionadas para funções como: comércio e serviços voltados para o turismo e lazer, museu, salão de recepção e espaço administrativo do Departamento de Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural do Estado (DPHAC).

A terceira etapa consistiu na revitalização do Forte do Presépio, uma área de aproximadamente 8.500 m² inaugurada em dezembro de 2002, que buscou promover uma refuncionalização desse ambiente, adequando-o para fins museológicos, cuja edificação é considerada o principal acervo:

A adequação do forte para uso museológico, tendo como primeiro acervo singular a própria edificação, buscará em seu discurso museológico implementar o núcleo embrionário em torno do qual se estruturou a cidade, que registra não só o contato entre os portugueses e indígenas no bojo do processo amplo de colonização, como também consolida, em verdadeiras camadas temporais, a evolução do uso da própria edificação, a vida cotidiana da cidade e a expansão urbana compreendida entre 1616, ano de fundação da cidade, até 1962, ano em que a edificação foi tombada pelo IPHAN (PARÁ, 2002b, p.35).

Segundo consta no documento analisado, a importância cultural e histórica é projetada nessa intervenção urbana. Existem duas exposições permanentes instaladas no Forte do Presépio, uma delas em sua área interna, mais precisamente no antigo

prédio do corpo da guarda e no armazém, que apresenta como essência temática a arqueologia brasileira e amazônica, a arqueologia urbana, a fundação da cidade, o Forte como núcleo fundador e as referências cronológicas do mesmo até 1962; e outra que acontece na área externa, na área de urbanização do Forte, formada por dois centros entrelaçados, o de materiais de artilharia e o de evidências construtivas, enquanto fortificação e defesa.

A revitalização do Forte do Presépio promoveu uma série de alterações na paisagem, pois a opção feita para renovação urbana da área consistia na retirada dos anexos implementados pelos militares ao longo do tempo em que se instalaram no local: galpões, hotel de trânsito, quadra de esportes, loja de artesanato, restaurante e muro do aquartelamento. O objetivo dessas alterações foi o de resgatar a relação existente originalmente entre o Forte e a cidade.

A quarta e última etapa do projeto consistiu na revitalização da Casa das Onze Janelas, uma área de 7.280 m², também inaugurada em dezembro de 2002 a partir da revitalização de um sobrado construído em meados do século XVIII para residência particular e que foi reformado pelo arquiteto italiano Antônio José Landi ainda nesse século, antes de ser transformado em hospital militar e depois em Companhia de Guarda e área de suprimento para o exército no Pará.

A reabilitação da Casa das 11 Janelas teve como objetivo a integração de diferentes paisagens e ambientes em que natureza (rio), prédio do século XVIII e intervenção do século XX pudessem conviver de forma “harmônica”, proporcionando ao visitante desfrutar de cultura, lazer e turismo:

A Casa das 11 Janelas pretende ser um local que integre paisagem, história, lazer e cultura, funcionando, predominantemente, como espaço referencial de arte moderna e contemporânea brasileira, para regiões Norte, Nordeste e países vizinhos (PARÁ, 2002b, p.41).

Depois da revitalização, a Casa das 11 Janelas ficou organizada da seguinte maneira: no andar superior e parte do térreo da residência ficou a exposição permanente de arte contemporânea de acervo pertencente ao Governo do Estado, além de uma “sala de experimentação”; na maior parte do térreo está alojada a administração do Sistema Integrado de Museus do Estado e o “Boteco das Onze”, um ambiente que funciona durante o dia como restaurante, e que à noite abriga um bar com música ao vivo; além disso, o espaço possui também uma área que se localiza à esquerda da Casa das 11 Janelas, que funciona como espelho d’água, anfiteatro e píer voltado para contemplação do rio Guamá.

4 RECONHECENDO PRÁTICAS E CONCEPÇÕES DE PLANEJAMENTO E GESTÃO

A partir das intervenções apresentadas é possível caracterizar as concepções e as práticas de planejamento e gestão que se fazem presentes na área central de Belém. Utilizaremos para isso os critérios arrolados por Souza (2002) no sentido de traçar um perfil dessas mesmas intervenções; daí ser necessário, antes, esclarecer cada um dos critérios considerados por este autor:

- a) a *idéia-força central* consiste na concepção e no principal objetivo a ser perseguido nas práticas de planejamento e gestão. Contribui de forma decisiva para determinar o “espírito da abordagem”, funcionando como um norte para os seus praticantes;
- b) a *filiação estética* é uma variável muito importante nos casos em que se trabalha com modalidades de planejamento mais arquiteturas, uma vez que diz respeito a questões de traçado e de estilo de uma dada intervenção. Para Souza (2002), a filiação estética não tem poder discriminador quando se trata de outras abordagens de gestão e planejamento, que tendem a não focalizar questões estéticas;
- c) o *escopo* é o critério que demonstra se o planejamento é estritamente “físico-territorial” ou se apresenta um caráter “social abrangente”. O modelo físico-territorial clássico/convencional “consiste na concepção do planejamento como a atividade de elaboração de planos de ordenamento espacial para cidade ideal” (SOUZA, 2002, p.120). Trata-se de elaborar diretrizes e metas a serem seguidas a fim de se alcançar a cidade desejada no futuro. É um modelo preocupado fundamentalmente com o traçado urbano, com densidade de ocupação e com uso do solo. O planejamento não estritamente físico-territorial é aquele que possui uma natureza “social abrangente”, em que a espacialidade é uma entre diversas dimensões, ainda que seja uma “dimensão crucial” (SOUZA, 2002);
- d) o *grau de interdisciplinaridade*, segundo Souza (2002), pode ser avaliado por meio de uma escala que varia do muito pequeno – as correntes que trabalham essencialmente com a profissão de arquiteto – ao muito grande, caso do modelo autonomista que aposta na não compartimentação do conhecimento, trabalhando com uma visão transdisciplinar ou mesmo adisciplinar;
- e) a *permeabilidade em face da realidade* é considerada a partir de uma escala que inclui três tipos de abordagem: o *apriorismo*, o *semi-apriorismo* e o *reconstrutivismo*. Na primeira, a observação do real, a coleta de dados e de informações servem simplesmente para contextualizar uma determinada proposta de intervenção, que se baseia em um modelo normativo da “boa forma urbana”, cuja idéia-força é a ordem, a funcionalidade, a eficiência, entre outras. Na segunda, a observação do real, a coleta de dados e de informações e a elaboração de conjecturas estão relativamente permeáveis ao mundo real, sendo que suas “pesquisas” apresentam pouca rigorosidade do ponto de vista da investigação científica. Na terceira, de caráter científico, a despeito da fundamentação teórica e dos balizamentos metateóricos, o que existe é uma dialética entre teoria e empiria, em que a proposta de intervenção é o resultado da interação entre as mesmas e a fundamentação teórica é reconstruída constantemente no decurso da análise e da crítica do mundo real (SOUZA, 2002);

- f) o grau de abertura para com a participação popular leva em conta uma escala de avaliação sobre o grau de participação na tomada de decisões e no processo de gestão, indo desde a situação de não-participação até a de participação considerada autêntica;⁶
- g) a atitude em face do mercado diz respeito à forma de levar em conta a lógica do mercado, destacando-se posturas como a de aceitação sem restrições dessa mesma lógica; a crítica moderada, que aspira ao controle, ao disciplinamento e à domesticação do mercado; e o criticismo forte, que critica o próprio modelo capitalista. Dentro desta última postura, pode-se identificar, ainda, três vertentes: a que aceita o modelo, porém de forma tensa, visando a controlar e a disciplinar o mercado e a propriedade, de maneira a estabelecer maior justiça social; a que aceita o modelo de forma tática e pragmática, no sentido de trabalhar para sua superação como forma de estabelecer maior justiça social; e a que rejeita pura e simplesmente o capitalismo, preocupando-se com a organização de uma sociedade pós-revolucionária;
- h) o referencial político-filosófico busca levar em conta estratégias políticas de ação, considerando posturas que vão desde o ultraconservadorismo capitalista, em sua versão neoliberal, até a sua superação, passando por visões de centro-esquerda, de social-democracia, e daquilo que Souza (2002) identifica como “liberalismo de esquerda”.

Pode-se dizer que a idéia-força central do planejamento e da gestão urbana na área central de Belém muito se aproxima do modelo estratégico de cidades ou “mercadófilo” (SOUZA, 2002), que tem como finalidade a modernização do espaço, com privilégio à cidade competitiva economicamente.

⁶Nessa escala, tem-se: 1.º coerção - situação em que não se permite nem mesmo o acesso às aparências, ocorrendo, no geral, em regimes ditatoriais e totalitários; 2.º manipulação - situações em que a população é induzida a aceitar determinada intervenção, por meio de propagandas maciças e outros mecanismos. O Estado, para não usar a força física/bruta, busca outros mecanismos de convencimento, ressaltando-se que, nesse processo, o diálogo não é estabelecido verdadeiramente; 3.º informação - o Estado disponibiliza as informações sobre as intervenções realizadas, sendo que, dependendo da cultura política e do grau de transparência das regras do jogo, essas informações serão mais ou menos completas, menos ou mais ideológicas; 4.º consulta - o Estado não apenas permite o acesso à informação, como também consulta a população para saber sua opinião e sugestão sobre a intervenção; no entanto, o fato de consultar não garante que as opiniões e sugestões sejam incorporadas, pois na maioria das vezes são os argumentos técnicos que têm maior valor; 5.º cooptação - faz alusão à cooptação individual (de líderes populares e de pessoas-chave) ou de segmentos mais ativos (ativistas), que fazem parte da administração, de canais participativos ou de instâncias de participação. Assim como na consulta, a população, por meio de indivíduos selecionados e/ou de canais de participação, é ouvida, ainda que não possua poder deliberativo. O avanço (se é que existe) em relação à informação e à consulta consiste no fato de que aqui são criadas instâncias permanentes. A cooptação é vantajosa para apenas alguns indivíduos, porém para a coletividade ela é perniciosa; 6.º parceria - é o primeiro grau de participação autêntica, em que o Estado e a sociedade civil organizada colaboram, por meio do diálogo e da transparência, para a implantação de determinada política pública; 7.º delegação de poder - corresponde a um avanço em relação à parceria, pois o Estado abre mão de algumas de suas “prerrogativas exclusivas”, transferindo-as para a sociedade civil; 8.º autogestão - trata-se de um nível que vai para além do paradigma capitalista, pressupondo uma sociedade autônoma, o que não impede que ela seja utilizada de forma residual dentro do modelo capitalista. As principais características da autogestão são: a ausência de um poder que está acima da sociedade (Estado), a existência de uma sociedade autônoma, a participação de indivíduos livres e conscientes de seu papel social etc.

Assim, as intervenções urbanas foram produzidas com o objetivo de tornar a cidade e o Estado do Pará mais competitivos, inserindo aqui a renovação urbana da área central. Tal intenção pode ser observada em material publicitário do Governo do Estado:

Uma das grandes maravilhas do Pará é que as boas oportunidades de negócios estão todas abertas, à espera dos investidores que enxergam longe. Não só no setor de turismo, mas também em agricultura e agroindústria e mineração. É aí que o Estado está investindo como nunca, construindo uma infra-estrutura moderna e segura em todo o estado. A começar pelo novo aeroporto internacional de Belém. Os pólos turísticos e os pólos de produção ganharam estradas boas. Muito mais municípios estão recebendo a energia firme de Tucuruí. E o Governo ainda dá o maior incentivo para a iniciativa privada. A natureza, que deu os mais belos cartões postais ao Pará, deu também riquezas no subsolo e uma terra cultivável de boa qualidade. O negócio do momento é investir no Pará. E o momento certo é agora (PARÁ, 2000a, p.33).

A estratégia leva em conta uma nova postura de governo, atentando para a redefinição de seu próprio papel:

Dentro dessa estratégia, o Estado promoveu profunda reforma no seu aparelho operativo, principalmente no sentido de deslocar seu foco de *Estado Provedor* para o exercício do papel de regulador da iniciativa privada e mediador das políticas públicas em seu território (PARÁ, 2002b, p.64).

Assim,

As vertentes principais das suas ações estratégicas têm sido a verticalização com agregação de valor em setores vocacionais do Estado como: a mineração e a agroindústria e o desenvolvimento do turismo (PARÁ, 2002a, p.57).

Nesse sentido, tratou-se de produzir uma melhoria na infra-estrutura urbana no sentido de que esta pudesse servir como meio de atração de investimentos e de turistas para o Estado, uma vez que Belém é considerada um de seus principais pólos turísticos:

Nesse sentido, o Governo do Pará, compreendendo o potencial e a importância da atividade turística na diversificação da base produtiva e, conseqüentemente, na geração de empregos e na internalização da renda e, ao mesmo tempo, combatendo a tendência enclavista da economia, elegeu como prioridade a intervenção no turismo, como estratégia de conciliar o desenvolvimento estadual integrado à sustentabilidade ambiental (PARATUR apud PARÁ, 2002b, p.79).

Interesses sociais, culturais e políticos passam a ser comandados por uma lógica econômica, de competitividade, empresariamento e privatização. E o centro histórico torna-se importante nessa nova estratégia relacionada às políticas urbanas e de desenvolvimento do Estado:

Tem sido claro, para todos que buscam equacionar soluções para melhoria urbana da cidade, particularmente o chamado Centro Histórico, que surgem ações de reequilíbrio funcional, que implicam em um plano sincrônico de investimentos governamentais e privados e, no caso, tomando a preservação do patrimônio já constituído como fundamento (PARÁ, 2002b, p.76).

Essa tendência presente na idéia-força central para o caso belenense é desdobrada em outros elementos que caracterizam essas intervenções, a exemplo do que acontece em relação à filiação estética das mesmas. No caso da "Estação das Docas" e do "Feliz Lusitânia", há uma tendência pós-moderna relacionada à concepção arquitetônica, ainda

que a mesma não tenha sido claramente assumida, pois, para o secretário de Cultura, idealizador dos projetos, suas intervenções não estão comprometidas com nenhuma escola:

Meu trabalho não tem compromisso com nenhuma escola, a minha perspectiva é eclética, talvez até pela minha história de vida. Assim como faço restauro, faço arquitetura contemporânea, e até arquitetura regionalista (FERNANDES, 2005, p.3).

A interpretação do desenho e da forma espacial e arquitetônica concebida para os dois projetos nos levam facilmente a constatar, contudo, a monumentalidade desses projetos e o caráter eclético na composição da estética urbana proposta, visivelmente desarticulada de projetos sociais, seja do ponto de vista da habitação social, que não foi contemplada nas intervenções, seja do ponto de vista do circuito inferior da economia urbana presente na área central, que, a exemplo da habitação social, não ganha visibilidade nos documentos e material publicitário que concebem e divulgam os dois projetos.

Segundo Harvey (2000), a pós-modernidade na cidade não pode ser dissociada da forma de organização que o capitalismo assumiu na atualidade. Para esse autor, enquanto o fordismo (economia de escala, Estado de bem-estar, universalismo, padronização, homogeneização e sindicalização) está associado à modernidade, o pós-fordismo ou modelo de acumulação flexível (produção fracionada, aprendizagem prática, desregulamentação, flexibilidade, individualização, ecletismo) está associado à pós-modernidade. Se a modernidade defende um projeto de cidade que se articula com um projeto de sociedade (dimensão política e social), a pós-modernidade propõe um projeto estético que não necessariamente está articulado com um projeto social. Na verdade, para a pós-modernidade o que se deve cultivar é um tecido urbano fragmentado, identificado pela superposição de formas, pela efemeridade, pelo ecletismo e pela projeção de imagens urbanas, marcas bastante presentes nos dois projetos em discussão.

Uma forma de se verificar a pós-modernidade urbana, tanto no "Estação das Docas" como no "Feliz Lusitânia", é através da superposição de formas espaciais, que assume uma singularidade especial, já que se trata de uma forma arquitetônica pretérita que passa a assumir um novo uso/função.

No caso do complexo "Estação das Docas", a antiga área portuária é transformada em área de lazer e turismo, passando os elementos de sua funcionalidade a ganhar um novo sentido: os antigos galpões servem agora de espaços para restaurantes, bares, lojas, teatro, exposições etc.; os guindastes, que outrora serviam para descarregar os navios, hoje funcionam como objetos estéticos atrativos; as paredes de ferro, para muitos tidas como símbolo da modernidade, foram substituídas por paredes de vidro, símbolo que muito se aproxima da linguagem arquitetônica pós-moderna.

Além disso, destaca-se a climatização artificializada à beira-rio, que prescinde da brisa da baía para suavizar os dias e noites de calor equatorial belenense; os palcos móveis que deslizam por trilhos suspensos colocados bem acima da cabeça dos visitantes, um misto de sofisticação com distanciamento e frieza; as escadas rolantes, que relembram as *bay sides* miamizadas de "outros mundos".

Foram restaurados e revitalizados quatro galpões de ferro pré-fabricados na Inglaterra, no início do século, que serviram para o armazenamento de carga. A Estação das Docas seguiu o exemplo do que foi feito em centros como Nova York, São Francisco e Buenos Aires, onde esses portos foram transformados em pólos turísticos (ESTAÇÃO, 2002, p.8).

O complexo, portanto, é emoldurado pelo rio, que pouco interage com os visitantes, a não ser como paisagem passiva à contemplação, mas que se torna essencial na composição desse cenário, no sentido mais profundo do termo, e que se presta a uma amostragem, em forma de vitrine, de uma pseudocidade, que é distanciada – por meio de formas arquitetônicas arrojadas e da suntuosidade do paisagismo – da Belém empobrecida, revelada no próprio centro histórico revitalizado em fragmentos, e marcado pela exclusão e vazio de cidadãos, conforme postula Santos (2002), para identificar aqueles espaços onde a cidadania é constantemente negada.

No caso do “Feliz Lusitânia”, observa-se essa superposição de formas principalmente na transformação do espaço em objeto de consumo. Não se trata apenas de consumir aquilo que o espaço oferece em termos de mercadoria. Ele mesmo é uma mercadoria a ser consumida, conforme mostra a recorrência das matérias publicitárias voltadas ao turismo em revistas e jornais locais e nacionais.

A Casa das Onze Janelas – com vista para o mercado do Ver-o-Peso, para o Forte do Presépio/Castelo e para a Catedral da Sé –, antes residência, hospital e instalação militar, passou a abrigar museus, exposições e um bar-restaurante (o Boteco das 11), além do Museu da Arte Contemporânea. O Forte do Castelo, que tem ao fundo a baía de Guajará e as ilhas que cercam a cidade, foi revitalizado com a intenção de restabelecer a relação entre a cidade e o Forte. O muro que impedia a visão do Forte foi destruído, o fosso que servia para proteção dos soldados tornou-se um labirinto que pode ser percorrido até às margens da baía, da muralha do Forte pode-se contemplar o núcleo histórico da cidade e o pôr-do-sol.

O Museu de Arte Sacra, antiga Igreja de Santo Alexandre e Palácio Episcopal, agora todo climatizado e com iluminação especial, passou a resguardar, além do acervo museológico, auditório, biblioteca, oficinas de restauração e bar. Este último funciona com programação especial sempre às quintas-feiras. O casarão da rua Padre Champagnat passou a ter seu uso direcionado principalmente ao comércio turístico.

Outro elemento importante nessa forma de conceber e “revitalizar” o centro histórico de Belém diz respeito à concepção fragmentária de cidade que as intervenções representam. A “Estação das Docas” e o “Feliz Lusitânia”, apesar de buscarem resgatar o rio como representação simbólica da cultura local, fazem isto de maneira deslocada de um projeto de cidade total. Ao contrário do discurso modernista que apregoava a cidade como totalidade, o que se verifica na área central de Belém são intervenções de caráter pontual, em que as obras de revitalização urbana são pensadas como pequenos fragmentos representantes do todo, a exemplo daquelas realizadas na orla fluvial, denominadas de “janelas para o rio”:

A importância e o aproveitamento econômico dos rios que cercam a parte mais antiga de Belém fizeram com que o espaço fosse ocupado pelos portos, galpões, serrarias, fábricas e empresas, negando ao morador de Belém o prazer do contato visual com seus rios, onde está o verdadeiro espírito da Amazônia. A busca da própria identidade paraense, de mais qualidade de vida, de valorização artística, histórica, turística e cultural da cidade, faz com que a abertura de janelas para o rio seja muito mais que uma febre, mas uma necessidade inquestionável (PARÁ, 2002a, p. 1).

O problema é que essas paisagens, na área central, tornam-se cada vez mais “programadas” e “formatadas”, valorizando o molde espacial e os desenhos urbanos homogêneos, em detrimento da espontaneidade do cotidiano e da singularidade dos objetos produzidos. Os espaços são ainda mais seletivos e gentrificados do ponto de vista do consumo/convívio (CRIEKINGEN, 2006) e da frequência de seus usuários (FRÚGOLI JR., 2006), voltados para uma demanda solvente, reforçando o que coloca Arantes a respeito dessas formas de intervenção, que consideram os apelos culturais como uma estratégia de controle presente nas novas políticas urbanas:

À medida que a cultura passava a ser o principal negócio da cidade em vias de gentrificação, ficava cada vez mais evidente para os agentes envolvidos na operação que era ela, a cultura, um dos mais poderosos meios de controle do urbano no atual momento de reestruturação da dominação mundial. Mais ou menos nos seguintes termos, como se pode ler num estudo posterior de Zukin acerca das estratégias culturais de redensolvimento urbano, cujo miolo novamente reside na propagação da imagem de um centro de inovação, qualquer que ela seja, dos serviços financeiros à segurança máxima dos públicos solventes (ARANTES, 2000, p.33).

Diante dessa questão, pode-se dizer que nas intervenções realizadas pelo Governo do Estado na área central de Belém existe, de forma clara, uma preocupação com a filiação estética, expressa por meio de um ecletismo típico do pós-modernismo na cidade, o que se aproxima das conclusões de Souza (2002) sobre a perspectiva de planejamento e gestão urbanos estratégicos ou mercadófilos.

O escopo, nas perspectivas de planejamento e gestão urbana, pode assumir desde um caráter estritamente físico-territorial até aqueles que possuem uma natureza “social abrangente”, conforme já pontuamos. Para Souza (2002), o modelo físico-territorial clássico/convencional preocupa-se com o ordenamento espacial, o traçado urbano, a densidade e a adequação do uso do solo com vistas a uma cidade ideal, a ser alcançada por meio de planos. Nesse caso, as diretrizes e metas a serem seguidas a fim de se alcançar aquele objetivo tornam-se fundamentais. Diferentemente, o modelo de planejamento não estritamente físico-territorial, por seu turno, é aquele que possui uma dimensão social mais abrangente, sendo a ordem espacial uma dentre outras preocupações.

As intervenções realizadas na área central de Belém fazem parte de um projeto maior do Governo do Estado do Pará, que é o de pensar as ações estratégicas do Estado voltadas para a agregação de valor em setores como a mineração, a agroindústria e o desenvolvimento do turismo. A este, segundo mostra Pará (2002a), foi reservado um investimento na ordem de 219 milhões de reais direcionados para realizações físicas e institucionais.

Nos casos analisados, há uma preocupação que não se limita à dimensão física e paisagística, ainda que estas sejam vistas como alavancas do incremento de outros setores e como motores de um possível desenvolvimento local, conforme já apontamos em outro momento:

Essa proposta de resgate da interação cidade-rio, assumida pelo poder estadual, justifica-se, a despeito da sua seletividade, como elemento de forte e segura forma de atração de investimentos econômicos para a cidade, a partir da venda de uma imagem que se pretende competitiva, voltada especialmente para o turismo. A geração de emprego e renda, nestes termos, é uma decorrência dessas condições (TRINDADE JR.; AMARAL; SANTOS, 2003, p. 16).

Para além, portanto, da forma espacial “revitalizada”, a geração de emprego e renda é incluída nas preocupações de renovação da área central, ainda que não se enfatizem formas expressivas de economia popular que integram a realidade desse fragmento espacial da cidade de Belém. Os projetos em análise trazem consigo uma dimensão patrimonial, de incremento econômico e de preocupação com elementos de atratividade econômica associados à cultura e à história da cidade e da região. Daí se destacar a relevância dos projetos no contexto turístico:

O principal elo de ligação do Projeto aqui proposto com o contexto turístico do Pará é sua integração à “massa crítica” de atrativos necessária para a decolagem desta atividade como efetivo destino dos fluxos nacionais e internacionais. O Projeto, disponibilizando atrativos culturais e de lazer, contribui não apenas para fixar o Estado como destino turístico, mas cria alternativas para uma estada mais demorada e diversificada do turista ou mesmo a motivação para uma escala de viagem quando seus destinos forem outras regiões. Mais ainda, no importante fluxo do turismo de negócios, apresenta uma alternativa de prorrogação da estadia mesmo para aqueles fluxos não motivados pelo lazer. Desnecessário enfatizar que estes efeitos significam renda e impostos locais (PARÁ, 2002b, p.81).

O documento do “Feliz Lusitânia” (PARÁ, 2002b) é enfático ao considerar três formas de obsolescência para fundamentar a “revitalização” patrimonial – a funcional, a física e a econômica – e a necessidade de pensar novas funções sociais e econômicas para o espaço renovado de forma a contribuir para a viabilidade econômica do projeto. Nesse sentido, ainda que as intenções possam ser questionadas quanto às estratégias de desenvolvimento pensadas, que, do ponto de vista social, não se mostram abrangentes, também não se pode identificar tais intervenções como sendo de caráter estritamente físico-territorial.

O grau de *interdisciplinaridade* é outro critério proposto por Souza (2002) para a caracterização das diversas formas de planejamento e gestão urbanas. No “Estação das Docas”, o grau de interdisciplinaridade, contrariando as tendências mais recentes do planejamento e da gestão urbana, pode ser considerado pequeno, pois na sua implantação houve a predominância de profissionais da arquitetura e do urbanismo, quando muito de áreas afins, a exemplo da engenharia, da programação visual e da iluminação⁷ na equipe técnica do projeto.

A ausência de um trabalho interdisciplinar amplo fica bastante explícita no próprio documento que concebe o complexo “Estação das Docas”. Nele, o que se verifica é uma descrição (restrita) do empreendimento, mostrando o que existe em cada um dos antigos galpões do porto e a sua representação em forma de desenho arquitetônico. Não se faz presente uma discussão de cunho social sobre a substância do projeto (aspectos antropológicos, sociológicos, históricos, geográficos etc.), de seus objetivos, de suas metas (curto, médio e longo prazos) e de seus possíveis impactos no contexto do Centro Histórico da Cidade.

⁷A equipe técnica do projeto “Estação das Docas” foi formada por Paulo Chaves Fernandes e Rosário Lima (arquitetura), Couceiro e Rubim Arquitetos Associados Ltda. e a arquiteta Conceição Lobato (desenvolvimento), Rosa Grena Kliass Planejamento e Projetos Ltda. (paisagismo), Gilberto Franco, Nilson Amaral e Paulo Chaves Fernandes (iluminação) e Luciano Oliveira e Paulo Chaves Fernandes (programação visual).

No caso do “Feliz Lusitânia”, a preocupação com um trabalho interdisciplinar parece ser um pouco maior que no “Estação das Docas”, ainda que o norte do processo continue sendo dado por técnicos da área de arquitetura e urbanismo e outros profissionais ligados à questão do patrimônio histórico. Assim, observa-se, no “Feliz Lusitânia”, além de arquitetos, urbanistas, paisagistas e engenheiros, a presença de outros profissionais, tais como arqueólogos, turismólogos e historiadores, que tendem a referendar o papel assumido pela história/memória nesse tipo de intervenção, expresso no objetivo geral do projeto, a saber:

Recuperar o núcleo histórico inaugural da cidade de Belém, composto por edificações que remontam ao século XVII e início do século XVIII, e tem seus limites entre a Baía de Guajará e a Praça Frei Caetano Brandão. Monumento de reconhecido valor cultural e histórico, passível de um programa de preservação auto-sustentável, dentro de uma perspectiva de desenvolvimento urbano (PARÁ, 2002b, p.56).

Há uma preocupação geral, portanto, que denota uma tendência pouco interdisciplinar e um caráter essencialmente patrimonialista nas intenções do projeto. Dessa forma, não é difícil concluir, considerando as duas intervenções, que as mesmas se aproximam muito mais de formas convencionais de planejamento e gestão urbana, uma vez que apresentam ações ainda muito centradas na profissão do arquiteto e do urbanista, não articulando um diálogo com profissionais que poderiam dar outras respostas às demandas da área central, inclusive com perspectivas de programas sociais, sejam aqueles relacionados à economia popular, marca flagrante do centro histórico de Belém, conforme já salientamos, sejam aqueles voltados às questões da habitação de cunho social.

Essa tendência patrimonialista das ações voltadas para a área central nos remete à discussão da *permeabilidade dos projetos em face da realidade*. Este critério, discutido por Souza (2002), refere-se ao grau de análise e de sistematização da realidade concreta a ser realizada antes dos projetos de intervenção. Nesse sentido, a partir dos casos analisados, pode-se afirmar que se trata de intervenções que transitam entre concepções *apriorísticas* e *semi-apriorísticas*.

A primeira refere-se à abordagem na qual a observação do real, a coleta de dados e as informações servem simplesmente para contextualizar uma determinada proposta de intervenção, que se baseia em um modelo normativo da “boa forma urbana”, pautado na ordem, na funcionalidade, na eficiência etc. A segunda faz alusão àquilo que, para Souza (2002), seria próprio à perspectiva “mercadofila”, abordagem em que a observação do real, a coleta de dados e informações e a elaboração de conjecturas estão relativamente permeáveis ao mundo real, sendo que suas “pesquisas” apresentam pouca rigorosidade, do ponto de vista da investigação científica e do enfoque reconstrutivista⁸. Nesta última, torna-se importante a dialética entre teoria e empiria, sendo a intervenção um resultado da interação entre as mesmas e a fundamentação teórica uma reconstrução constante no decurso da análise e da crítica do mundo real (SOUZA, 2002).

⁸O enfoque reconstrutivista está relacionado à perspectiva autonomista e trabalha com uma dialética entre teoria e empiria. Ainda que se utilize de balizamentos teóricos e metateóricos para análise da realidade empírica, esse enfoque procura, acima de tudo, dialogar com a realidade (SOUZA, 2002).

No “Estação das Docas”, a permeabilidade em face da realidade está muito próxima da abordagem *apriorística*. Neste caso, a intervenção realizada prescindiu de um estudo científico mais profundo, capaz de mostrar como a realidade empírica se apresenta em suas várias nuances e como os projetos de renovação urbana se inserem no contexto da cidade e do centro histórico. Na verdade, o que se tem em termos de estudos, e que serviu de fundamentação para a intervenção, é a construção de um histórico, no sentido mais convencional do termo, ainda que rico em detalhes informativos sobre o processo de produção do espaço objeto de renovação, muito mais preocupado com a “museificação” do espaço e com sua estética, deslocando, portanto, a compreensão da realidade a uma ilusão desta, conforme postula Jeudy, ao fazer a crítica a esse tipo de programa de renovação urbana nas áreas centrais:

Essa vontade de devolver à vida social e cidadina uma expressão sempre possível, sem alusão à “questão social” ou à “questão cultural”, não é apenas ilusão? [...] Essa organização das memórias de uma cidade, mesmo provocando e sustentando laços mnésicos territoriais e temporais, não deveria ter necessidade de inscrição territorial duradoura...

O poder de atualização das memórias mergulha inelutavelmente na estética patrimonial? Seria possível que a vitalidade presente das memórias cidadinas terminasse consagrando o poder de reflexividade patrimonial, em vez de ser a arma de sua negação (JEUDY, 2005, p.137).

Diferente do “Estação das Docas”, no “Feliz Lusitânia” a permeabilidade em face da realidade se aproxima muito mais de uma abordagem *semi-apriorística*. No projeto é possível observar uma preocupação em construir um diagnóstico sobre a área da intervenção, o Centro Histórico de Belém, mostrando suas características históricas, sua dinâmica arquitetônica e sua inserção dentro do contexto da cidade. Ainda nesse projeto, verifica-se uma breve análise sobre o contexto socioeconômico em que se encontra o Estado do Pará e de como a revitalização em questão poderia contribuir para a melhoria das finanças e para a valorização da cultura e da história da região e da cidade. Mesmo a preocupação com a habitação, como parte do resgate do patrimônio, foi levada em conta, conforme se pode constatar no estudo de viabilidade para reabilitação de habitações de valor histórico (ESTUDO, 2002).

Além disso, o projeto apresenta um exame do processo de produção do espaço em Belém, mostrando uma periodização fundada na arquitetura e a inserção das políticas de intervenções urbanas na dinamização, melhoria e ampliação do setor econômico no Estado.

Não obstante, conforme já enfatizado, nos dois projetos de intervenção há uma clara tendência patrimonialista que não reconhece a contento a realidade do entorno dos projetos. Do ponto de vista da inserção dos mesmos em relação à dinâmica social, cultural e econômica, os projetos assumem o caráter de vitrines e enclaves em relação à dinâmica urbana preexistente.

Do ponto de vista habitacional, a viabilidade técnica parece não ter conduzido a intervenções que favorecessem a realização de programas habitacionais de qualquer natureza, ainda que tenham sido mobilizados atores importantes nesse processo, a exemplo da Universidade Federal do Pará, da Companhia de Habitação do Estado do Pará, da Caixa Econômica Federal e da própria Secretaria de Cultura do Estado.

Em relação ao circuito inferior da economia urbana preexistente, pouca articulação houve dos dois projetos com as atividades daquele setor; pelo contrário, as atividades promovidas e estimuladas parecem mesmo ter sido uma negação aos mesmos, tal o caráter empresarial e o predomínio de atividades modernas, ligadas efetivamente a um circuito superior da economia urbana, ainda que, no caso do "Feliz Lusitânia", o comércio ambulante, posteriormente, tenha se estabelecido nas suas imediações, com o apoio do poder municipal.

Do ponto de vista das tradições culturais, muito forte em espaços como o da Feira e Mercado do Ver-o-Peso e o da Feira do Açai, o caráter sofisticado e modernizador dos projetos em consideração parece ter distanciado os mesmos dessas realidades, que, por sua vez, apresentam dinâmicas mais espontâneas, territorializadas há bastante tempo na área central de Belém, e pouco sintonizadas às estratégias pensadas para viabilidade econômica dos dois projetos.

Por fim, no que diz respeito a uma das principais características da área central, que é a de ser foco de transportes intra e interurbanos, inclusive aqueles que têm o rio como principal referência, em nenhum dos dois casos analisados foram observadas ações que potencializassem e/ou melhorassem as condições de circulação já existentes.

No caso do "Estação das Docas", em local onde havia um terminal de transporte da população regional, o terminal "Mosqueiro-Soure", que servia como ponto de embarque e desembarque para passageiros que saíam de Belém com destino a localidades como Marajó, ou desta com destino a Belém, houve mesmo a transferência dessa atividade para outro local e sua substituição por um outro tipo de terminal, mais moderno, funcional e confortável, denominado "Amazon River", que serve de apoio ao transporte fluvial, mas, desta feita, destinado principalmente aos turistas e ao lazer metropolitano belenense.

Assim, a importância dos rios para a cidade, tão valorizados nesses dois projetos arquitetônicos e urbanísticos, não é sequer problematizada, restringindo-se à consideração de que eles estão sendo resgatados nas políticas de intervenção urbana, quando, na verdade, a sua importância se dá para além da dimensão contemplativa e turística na realidade local e regional, pois assumem uma dimensão funcional (circulação fluvial), de subsistência material (fonte de recursos alimentares), lúdica (lazer) e simbólica (imaginário sociocultural) (TRINDADE JR., 2002).

A crítica que se pode fazer aos dois modelos, apriorístico e semi-apriorístico, é que eles não conseguem preencher os requisitos de uma investigação científica rigorosa (SOUZA, 2002). Nas duas experiências desenvolvidas na área central de Belém, não se verifica uma preocupação de mostrar os agentes que se apropriaram do espaço da área central, nem os usos, processos e conflitos que os caracterizam, ficando restritas à área da intervenção e sua projeção como vitrines urbanas, como se as mesmas não estivessem inseridas na dinâmica complexa e contraditória da cidade.

O grau de abertura para com a participação popular nas duas intervenções realizadas na área central de Belém deve ser considerado pequeno ou nulo, pois a discussão e a participação por parte da população não foram incluídas como componentes importantes da gestão e do planejamento urbano, já que as decisões foram sempre tomadas pela

equipe técnica do governo e a sociedade não foi consultada, como bem se constata no caso do “Estação das Docas”, em que o convencimento sobre a importância e a eficiência deste foi colocado e divulgado em termos de estética, de imagem e de viabilidade econômica:

Inaugurado em junho de 2000, o projeto já estava no papel sete anos antes, resultado de um concurso promovido pelo Governo do Estado do Pará que escolheria uma destinação para aquela área, até então desocupada. O projeto vencedor, assinado pelos arquitetos Paulo Chaves e Rosário Lima, está aí, belo, e já tornou-se indispensável para o lazer dos paraenses e dos milhares de turistas que passam pela Estação todos os anos (ESTAÇÃO, 2005, p. 16).

O Projeto de Recuperação da Estação das Docas concluiu, através de metodologia padrão empregada em estudos de viabilidade econômica e financeira de “shopping centers”, que o Projeto ampliaria as receitas governamentais apenas pela geração direta de impostos e encargos num montante aproximado de R\$ 490.000 mensais, valor que amplamente ressarciria o governo do esforço para a implementação do Projeto, ademais de outros benefícios sociais – do tipo de geração de 478 empregos diretos e 1.600 indiretos – e econômicos, pela contribuição do Projeto à dinâmica do turismo na cidade de Belém (PARÁ, 2002b, p.83).

Os antigos galpões do Porto de Belém, que foram construídos pelos ingleses no início do século XX, foram transformados no maior complexo de lazer e turismo da região amazônica, formando um belíssimo conjunto de 32.000 m² de área, que comporta galerias de arte, teatro, restaurantes, bares, minifábrica de cerveja, lojas, bancos, além de um espaço apropriado para a realização de feiras e exposições (PARÁ BUSINESS, 2000, p. 129).

Ainda que o discurso que busca legitimá-lo realce a preocupação do planejamento compartilhado como algo que tenha sido colocado como parte das intervenções, no “Feliz Lusitânia” a tomada de decisão também não se diferencia muito da forma de elaboração e encaminhamento dada ao “Estação das Docas”. Nos documentos relacionados às intervenções é possível encontrar elementos que indicam que o projeto foi uma iniciativa do Governo do Estado, sem a participação da sociedade em fóruns de participação popular nos processos decisórios, uma vez que o mesmo foi definido via Secretaria de Cultura e somente depois anunciado ao público em busca de sua adesão, especialmente em jornais e revistas que divulgam o turismo:

[...] Adotou-se a solução que mantém o objetivo inicial, de abrir o espaço público à visão da baía, mas que preserva o capítulo da história do forte [...] O resultado agrada logo a quem chega pela Praça Frei Caetano Brandão, depois de ver o casarão recuperado da Rua Padre Champagnat, novo endereço do Museu do Círio. A visão do Forte do Presépio é encantadora: o pano de fundo é a imponência da Baía do Guajará, com as ilhas que circundam Belém, realçadas pelo céu raiado e multicolorido. O clima de romantismo completa-se com a brisa que percorre o monumento (VER-O-PARÁ, 2003, p. 14).

O Forte foi um dos monumentos históricos que ganhou cara nova em outubro do ano passado, com a inauguração da terceira etapa do projeto Feliz Lusitânia. Uma das novidades após a reforma é o Museu do Encontro, que recria a história dos índios Tupinambás antes, durante e após a dominação portuguesa.

A vista é uma verdadeira aula de história. Em exposição, estão desde umas funerárias marajoaras, chamadas igaçabas, a objetos trazidos depois da colonização, como louças e moedas. No pátio, ficam canhões originais do século XIX, que seguiam o modelo americano produzido para a Guerra de Secessão. Destaque para a bela vista da baía do Guajará, com o Mercado Ver-o-Peso ao fundo (FOLHA DO TURISMO, 2003, p.28).

Nos documentos que expõem as concepções e etapas dos projetos também não há menção à importância da participação das associações e movimentos organizados existentes na área central como parte do processo de implementação das intervenções urbanas.

Por esse motivo, é possível concluir que nas políticas colocadas em prática pelo Governo do Estado nos últimos anos na área central de Belém a participação popular na gestão e no planejamento da cidade continua sendo vista como sem importância, apresentando uma tendência a formas pseudoparticipativas, que investem em estratégias de convencimento e adesão⁹ pautadas nas publicidades e na nova imagem da cidade, que divulgam um sentido de eficiência e viabilidade econômica, reforçando a auto-estima e o consenso. Isso cria uma relação de identidade para com os mesmos, que substitui a consulta, a problematização e a discussão em torno das intervenções urbanas:

Nos últimos anos, diversos monumentos tão representativos da nossa identidade têm sido recuperados e resgatados à condição de logradouros apropriados para o lazer e para o enriquecimento cultural, valorizando o potencial turístico da "Metrópole da Amazônia" e aumentando a autonomia da sua população (VER-O-PARÁ, 2003, p. 13).

Essa estratégia de adesão foi verificada nos dois casos analisados, o que possibilita afirmar que, nesse ponto, a gestão e o planejamento urbano na área central de Belém continuam guardando resquícios do modelo tecnocrático e convencional.

A *atitude em face do mercado* é mais um elemento colocado por Souza (2002) para identificar diferentes concepções de gestão e de planejamento urbanos. A partir da intervenção realizada no complexo "Estação das Docas" é possível afirmar que o Governo do Estado estabeleceu uma relação de grande aceitação das estratégias de mercado; aceitação esta que, nos casos dos dois projetos analisados, parece ser feita sem qualquer tipo de restrição. Isto fica evidente, entre outros, na parceria celebrada entre o poder público e a iniciativa privada, que teve dois momentos principais. Primeiro, na construção do complexo, quando os custos da obra foram divididos entre os dois agentes, o Estado entrou com 19 milhões e a iniciativa privada com 5 milhões; segundo, na forma de gestão adotada para a "Estação", que se assemelha à de uma empresa privada, por meio de uma "organização social", uma entidade privada, que faz uso de contratos de gestão para oferecer atividades públicas.

Ainda com base na análise do "Estação das Docas", é possível identificar outros elementos que reforçam a idéia de que a relação com o mercado é de perfeita aceitação. Além do controle dos espaços revitalizados terem sido concedidos para a iniciativa privada, ou seja, o Estado é encarregado de produzir espaços "públicos", cujo controle é realizado por empresas privadas que possuem certa estabilidade no mercado¹⁰, trata-se de espaços

⁹Em questionário aplicado junto aos usuários da "Estação das Docas", em agosto de 2002, verificou-se que, das imagens que melhor representam a cidade de Belém, a Estação das Docas apareceu em quarto lugar, com 11,31%, perdendo apenas para o complexo do Ver-o-Peso (20,80%), para as igrejas antigas (13,50%) e para o Forte do Castelo (11,68%). Deve-se ressaltar que a Estação das Docas tem apenas quatro anos, sendo inclusive premiada em salões de arte e arquitetura, ao passo que as demais imagens possuem mais de cem anos.

¹⁰Entre as principais empresas presentes na "Estação das Docas" destacam-se alguns restaurantes, como "Caponne", "Lá em Casa" e "Spazio Verdi", e outras empresas com filiais na cidade, a exemplo da "Cairu" (sorveteria) e da "Vale Verde Turismo" (empresa de turismo).

voltados para um grupo seletivo de consumidores, já que é constituído por uma demanda de mercado associada a uma política de incentivo ao turismo e às classes de médio e alto *status* locais.

Trabalha-se, então, com uma forma de gestão e, por conseqüência, definem-se usos e funcionalidades para a área central, concebidos também como estratégicos, seja para fins de mercado, seja para fins de apropriação mais segura no sentido da "revitalização" dos mesmos. Nessa concepção, o estratégico é principalmente o que está na lógica da projeção econômica, mas não necessariamente na lógica da projeção social (TRINDADE JR.; AMARAL; SANTOS, 2003).

Essa idéia de que nas intervenções do Governo do Estado existe uma preocupação com demandas econômicas e, conseqüentemente, com um público-alvo das classes média e alta e com o turista, é reforçada pela produção de uma "cidade mercadoria", um produto de luxo, que deve ser consumido por uma demanda solvável. Por isso, o "Estação das Docas", que inicialmente (à época do concurso para escolha do projeto) tinha sido orçado em 6,2 milhões de reais, dois anos depois, no final do primeiro contrato, teve seu valor aumentado para 9,3 milhões, e depois para 16,2 milhões, até ser concluído por um total de 24 milhões (PINTO, 1999). Esta mudança nos valores da obra, segundo o secretário de cultura, justifica-se pela necessidade de torná-la mais rica, suntuosa e cheia de detalhes: paredes de vidro fumê, climatização, escada rolante e elevador, palco móvel etc. (BESSA, 2001).

Além dos custos com a produção da obra, deve-se acrescentar que o Estado, por meio da Secretaria Executiva da Cultura, arcou também com a transferência dos armazéns pertencentes à Companhia Docas do Pará (CDP) e passou a arcar com um repasse mensal à Administração do Complexo, como forma de garantir a manutenção do projeto, conforme argumentou o Secretário de Cultura:

Além de projetar, licitar, realizar e implantar, a secretaria mantém todas as obras que restaura, com exceção do Pólo Joalheiro e do Quartel de Óbidos. O segredo não é só fazer, é preservar. Veja a Estação das Docas, com quase cinco anos de inaugurada, e o Feliz Lusitânia, com dois: estão como novas, não parecem obras do governo (FERNANDES, 2005, p.2).

Essas transferências realizadas pela secretaria de cultura para os espaços revitalizados, além de ratificar a relação entre público e privado, demonstram que os mesmos não são auto-sustentáveis, havendo a necessidade da participação constante do poder público no custeio das despesas de funcionamento do empreendimento, como se pode verificar também nas palavras do próprio secretário:

Não são espaços para dar lucro. Os alugueis ajudam a repor alguma coisa, mas não dão para a manutenção de espaços muito grandes, como os do Feliz Lusitânia [sic]. A Estação das Docas já se pagou, com os impostos recolhidos, os empregos diretos e proporciona a publicidade gratuita das matérias publicadas em várias revistas do país. Os alugueis das lojas dão para pagar só a metade dos custos, o resto tem de sair do governo (FERNANDES, 2005, p.2).

A todos esses valores deve-se acrescentar ainda a construção do terminal hidroviário de passageiros, voltado para o uso dos turistas e de pessoas que queiram

fazer passeio de barco às proximidades de Belém¹¹. Tal postura acaba negando uma demanda social interna destinada ao uso da orla para fins de circulação ribeirinha. O rio e a orla passam a ser vistos como espaços de lazer e turismo, negligenciando sua dimensão vivida e as práticas urbanas ribeirinhas inseridas na metrópole. A criação de um terminal de transporte fluvial como ponto de apoio a essa circulação ribeirinha não se torna prioridade nas preocupações de intervenção na área central, para onde, é importante ressaltar, converge a maior parte dos fluxos ribeirinhos do interior do Estado do Pará e de parte da Amazônia, conforme critica Pinto (1999).

Quando se analisa a intervenção urbana realizada pelo Governo do Estado no núcleo inicial da cidade de Belém – Núcleo Histórico e Cultural “Feliz Lusitânia” –, fica ainda mais explícito que a atitude do mesmo em face do mercado é acrítica ou de aceitação total. Diferente do “Estação das Docas”, em que a acessibilidade do usuário à área do empreendimento não é limitada pelo pagamento de ingresso, no “Feliz Lusitânia” o acesso à maior parte dos espaços considerados públicos só é permitido por meio de aquisição de ingresso¹². A idéia de espaço público é suplantada pela de espaço coletivo.

Nesse contexto, questiona-se sobre o papel reservado aos espaços públicos inseridos nessas estratégias de revitalização. Conforme sugere Berdoulay (1999), o espaço que tem a qualidade de público é aquele que nos permite tomar consciência da presença do outro e que se mostra sensível à alteridade, nele se desdobrando a *mise-en-scène* de si e dos outros. Na mesma linha, Gomes (2002) considera que a natureza do espaço público está relacionada ao sentido de co-presença e de coabitação, marcado pela pluralidade, civilidade e diálogo, resultando de uma relação contratual.

Essa condição, que confere o estatuto de espaço público, parece ser constantemente negada quando se pensa nos novos espaços centrais revitalizados, implicando, por conseguinte, um verdadeiro “recoo da cidadania” (GOMES, 2002), haja vista que a inscrição material no espaço confere, igualmente, ao indivíduo a possibilidade de ser mais ou menos cidadão (SANTOS, 2002).

Esse recoo tende a ocorrer pelo caráter que as áreas centrais passam a assumir historicamente, conforme adverte Gomes (2002), devido a novos atributos relacionados às cidades modernas, a saber: a) apropriação privada dos espaços comuns, muitas vezes com o aval do poder público; b) progressão de identidades territoriais, construídas com base no discurso da diferença, que nega a coabitação e a co-presença; c) emuralhamento da vida social, que nega o acesso de pessoas, selecionando os usuários de determinados espaços por sua condição socioeconômica; d) crescimento de “ilhas utópicas”, que simulam uma situação de espaço público, mas que de fato constituem apenas espaços coletivos, destituídos dos atributos da condição de públicos.

¹¹O passeio de barco para conhecer Belém e seus arredores através da empresa Valeverde, que atua na Estação das Docas, custa, por pessoa: Ilha dos Papagaios, com duração de 4 horas, R\$ 80,00; Furos e Igarapés, com duração de 3 horas, R\$ 70,00; Furos e Igarapés, com almoço e voadeira, com duração de 7 horas, R\$ 180,00; Orla Matinal, com duração de 1 hora e 30 minutos, R\$ 25,00; Orla ao Entardecer, com duração de 1 hora e 30 minutos, R\$ 25,00.

¹²Apesar de não haver a necessidade de pagamento de ingresso para entrar na Estação das Docas, pode-se dizer que ela é também um espaço gentrificado do ponto de vista do consumo, seletivo e excludente, seja pela sua estética do espetáculo (luxo e suntuosidade), seja pela falta de identificação com a classe de menor poder aquisitivo, seja ainda pela ausência de condição econômico-financeira que possibilite o acesso aos benefícios que o empreendimento oferece.

A exemplo do “Estação das Docas”, outro aspecto que denota a abertura para com o mercado no “Feliz Lusitânia” é a presença de diversos empreendimentos privados – todos com relativa consolidação no mercado – funcionando nas dependências do mesmo por meio da concessão de serviços. Dentre os empreendimentos localizados dentro do “Feliz Lusitânia” pode-se destacar: galeria, butique, casa de recepções, loja de artesanato, sorveteria, café, bar e restaurante.

Além disso, deve-se ressaltar que essa atitude acrítica em face do mercado também se manifesta na transformação do cidadão em consumidor, que aceita ser chamado de usuário e deposita toda sua expectativa nos objetos de consumo, seja pela sua presença imediata ou pela esperança ou promessa de poder obtê-la. Os objetos, para atraírem consumidores, precisam estar na ordem do dia – de preferência internacional –, pressupondo uniformização/homogeneização.

Sobre o *referencial político-filosófico* da gestão e planejamento urbano, Souza (2002) os classifica desde o ultraconservadorismo capitalista, em sua versão neoliberal, até a sua superação, passando por visões de centro-esquerda, pela social-democracia e por aquilo que o autor convencionou chamar de liberalismo de esquerda.

A partir da apreciação tanto do “Estação das Docas” quanto do “Feliz Lusitânia”, pode-se dizer que há uma inspiração de caráter neoliberal subjacente às propostas de intervenção urbana, pois a cidade é produzida em um contexto de competitividade urbana (“guerra dos lugares”), pela atração de investimentos e de turistas, em que a projeção da cidade através do *marketing* urbano (cidade veiculada nos meios de comunicação), os investimentos em espaços espetaculares, fragmentados e gentrificados (espaços seletivos) e a apropriação de espaços públicos pela iniciativa privada (o Estado produz e mantém espaços sobre o controle da iniciativa privada já consolidada no mercado local) tornam-se elementos visíveis.

De maneira resumida pode-se afirmar que essa forma espacial da cidade é produzida de maneira padronizada e sofisticada, de modo a fazer com que a mesma seja inserida em uma ótica de mercado, cujos investimentos servem para transformá-la numa mercadoria vedete, consumida por um grupo seletivo (demanda solvente). Como consequência, o uso principal da cidade é privado, seletivo e excludente, pois beneficia um pequeno grupo social (turistas e classes média e alta) em detrimento da maioria da população que vive a cidade no seu cotidiano. Por fim, a demanda social da mesma é marcada pelo empreendedorismo, pela competitividade, pela demanda de mercado, pelo controle privado e pelas ações economicamente estratégicas (TRINDADE JR.; AMARAL; SANTOS, 2003).

Nesse aspecto pode-se dizer que a perspectiva de gestão e planejamento de cidades adotada para o “Estação das Docas” e para o “Feliz Lusitânia” aproxima-se bastante do modelo de gestão estratégica de cidades, que tem seu referencial político-filosófico assentado no neoliberalismo, difundido mundialmente a partir dos anos 1980 e que busca tratar a cidade como mercadoria e como empresa, mesclado com fortes elementos ainda do planejamento convencional que marcaram as práticas urbanas no passado.

5 CONSTRUINDO UMA IMAGEM DA CIDADE A PARTIR DE SUA ÁREA CENTRAL

Tanto no “Estação das Docas” quanto no “Feliz Lusitânia”, é possível observar a idéia de modernização da cidade associada à intenção de promovê-la através do marketing urbano e do urbanismo espetáculo (SÁNCHEZ, 1997). Nesse sentido, existe uma preocupação por parte do poder público estadual com a construção de uma imagem para a cidade relacionada ao resgate do rio e da área central como elementos simbólicos representantes da cultura local.

A cidade, que ao longo do tempo cresceu de “costas” para as águas, para a sua cultura e para a sua história, hoje passa a ser resgatada através de políticas de intervenções urbanas pontuais, fragmentadas e estandardizadas. Nas palavras do secretário de cultura:

[...] Estamos resgatando a origem, a cara de Belém [...]. Nós estamos dando um novo rosto, porque Belém é uma cidade beira-rio, sempre foi. E, na verdade, aos poucos, esse direito da convivência dos paraenses com o seu rio foi sendo cerceado, foram fechando essas imensas janelas que nós tínhamos (FERNANDES, 2002, p.3).

O objetivo desses projetos de renovação urbana, como se verifica na fala de Fernandes (2002), é construir uma nova marca, “um novo rosto”, para a cidade de Belém. Isto pode ser interpretado como sendo a produção de uma nova imagem para a cidade; imagem esta que serve como elemento de promoção e marketing urbano, com a finalidade de atrair investimentos para a atividade turística, que passa a ser vista como mais um dos itens da dinamização ou diversificação da economia local:

[...] o modelo da mera extração de riquezas naturais é insustentável. Quase 100 anos depois da derrocada da borracha, o Estado do Pará encontra outros caminhos para o crescimento, fora da rota das sangrias, seja da natureza, seja dos recursos públicos, investindo em um projeto integrado, que tem como ponto convergente a diversificação da base econômica do Estado, a criação de emprego e a geração de renda (PARÁ, 2002a, p.1).

Uma das formas adotadas para projetar a imagem da cidade de Belém a partir da área central foi através dos meios de comunicação e da imprensa escrita. Desde que foi inaugurado no ano de 2000, o “Estação das Docas” serviu como cenário para diversos programas de televisão, dentre os quais os programas “Mais Você”, “Carga Pesada” e “Globo Esporte”, e as novelas “O Clone” e “As Filhas da Mãe”, todos da emissora Rede Globo.

Nesse caso, a imagem embala a mercadoria a ser vendida e faz parte de uma estratégia de mercado e de divulgação de um produto, a cidade – moderna, competitiva e próspera –, que espelha a “identidade” de seus habitantes. A imagem, neste caso, faz parte do jogo significado-significante, que eleger signos que se instalam e que se mostram estreitamente ajustados a elas. É a importância das imagens como mercadorias, no dizer de Harvey (2000), que podem ou não ter relação com o produto a ser vendido.

Quanto à veiculação da imagem do “Feliz Lusitânia”, esta ocorreu, principalmente, por meio da imprensa escrita, revistas e jornais, e do reconhecimento de organismos internacionais, a exemplo da Unesco (Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura). De acordo com Pará (2002a), a “Casa das Onze Janelas” é considerada como o espaço de referência de arte moderna e contemporânea do Norte e Nordeste do Brasil e dos países vizinhos.

Dentre os veículos de imprensa escrita, cabe destacar as revistas *Pará Turismo* e *Ver-o-Pará*, que têm dedicado edições à divulgação dos projetos de revitalização urbana que estão ocorrendo na área central de Belém. Duas edições dessas revistas – “A Gostosa Belém de Hoje”, da revista *Ver-o-Pará*, e “Belém Renascida”, da *Pará Turismo* – destacam-se pela maneira como tratam a questão dos investimentos do poder público e, em particular, daqueles investimentos aplicados pelo Governo do Estado na revitalização do centro histórico.

É preciso, porém, olhar com desconfiança o uso do turismo como elemento de diversificação da produção e da economia, pois o que se tem verificado concretamente é que essa atividade, da forma como vem sendo conduzida, tem contribuído sobretudo para a produção de espaços do não-lugar, da não-identidade e do não-reconhecimento, conforme denuncia Carlos (1996).

O problema é que, quando se tenta resgatar o centro histórico através da produção de espaços voltados ao lazer e ao turismo, acaba-se criando um paradoxo, conforme reconheceram Marin e Chaves (1997), pois a cidade que se busca resgatar nunca deixou de existir, ainda que como resíduo, e, ao buscar resgatá-la por meio das políticas urbanas (standardizadas e espetaculares), acaba-se por não reconhecer a sua própria existência.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base no quadro a seguir é possível afirmar que o modelo de gestão urbana subjacente à proposta de intervenção do “Estação das Docas” e do “Feliz Lusitânia” tem uma orientação precisamente afinada com a gestão estratégica de cidades, dado que a maioria dos elementos desse modelo de gestão mostra-se presente nos projetos de intervenção urbana analisados. Por outro lado, pode-se observar que alguns elementos caracterizadores do modelo tecnocrático de gestão – ausência de interdisciplinaridade, presença de um modelo apriorístico, acentuado grau de pseudoparticipação etc. – continuam a existir de forma residual.

QUADRO 1 - GESTÃO ESTRATÉGICA DE CIDADES E O COMPLEXO ESTAÇÃO DAS DOCAS E FELIZ LUSITÂNIA

CRITÉRIOS	MODELO ESTRATÉGICO/MERCADÓFILO	ESTAÇÃO DAS DOCAS E FELIZ LUSITÂNIA
Idéia-força central	Modernização da cidade	Competitividade e modernização da cidade
Filiação estética	Pós-modernismo	Pós-modernismo
Escopo	Não estritamente físico-territorial	Não estritamente físico-territorial
Grau de interdisciplinaridade	Médio	Pequeno
Permeabilidade em face da realidade	Semi-apriorismo	Apriorismo/Semi-apriorismo
Abertura à participação popular	Pequena (formas pseudoparticipativas)	Nenhuma (não existe participação popular na gestão)
Atitude em face do mercado	Acítica	Acítica
Referencial político-filosófico	Neoliberalismo	Neoliberalismo

FONTE: Elaborado com base em Souza (2002)

Na verdade, não se trata de querer encontrar na realidade um modelo-puro de gestão e planejamento urbanos, mas sim de orientações que permitam reconhecer tendências das políticas urbanas em curso na cidade de Belém. Caberia, ainda, na seqüência desta análise, indagar, face à caracterização que é apresentada, sobre a definição ou não de novas práticas espaciais que possam caminhar para uma configuração de uma imagem para a cidade.

A partir das intervenções realizadas na área central pelo Governo do Estado, constata-se a necessidade de reafirmar uma nova imagem para a cidade de forma a torná-la mais competitiva. Para isso, são mobilizados elementos paisagísticos e relacionados à forma espacial que projetam a cultura, a história e a natureza como simulacros e remetendo a um caráter patrimonialista tanto no sentido das formas naturais quanto das formas histórico-culturais, que passam a integrar a nova paisagem da área central da cidade, em detrimento de ações voltadas para suas demandas socioespaciais.

REFERÊNCIAS

- AMENDOLA, G. **La ciudad postmoderna**: magia y miedo de la metrópolis contemporánea. Madrid: Celeste Ediciones, 2000. (Colección intersecciones arte y arquitectura).
- ARANTES, O. B. F. Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 11-74.
- BERDOULAY, V. A ecologia urbana, o lugar e a cidadania. **Território**, Rio de Janeiro: UFRJ/ LAGET, v. 1, n. 7, p. 79-92, jul./dez. 1999.
- BESSA, E. Chaves vai presentear Belém. **O Liberal**, Belém, v. 55, p. 8, 14 jan. 2001.
- BRASILIENSE, R. O arquiteto da nova Belém. **Pará Turismo**, Belém, v. 1, n. 3, p. 3-6, set. 2004.
- BRASILIENSE, R. Estação da moda. **Pará Turismo**, Belém, v. 1, n. 3, p. 12-13, set. 2004.
- BOURDIN, A. **La métropole des individus**. La Tour d' Aigues: Éditions de l'Aube, 2005. (Collection monde en cours).
- CARLOS, A. F. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: Hucitec, 1996.
- CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.
- CRIEKINGEN, M. V. A cidade revive!: formas, políticas e impactos da revitalização residencial em Bruxelas. In: BIDOZ-ZACHARIASEN, C. (Org.). **De volta à cidade**: dos processos de gentrificação às políticas de "revitalização" dos centros urbanos. São Paulo: Annablume, 2006.
- ESTAÇÃO das Docas. **Pará Mais**, Belém: Ed. Círios, n. 4, 2002.
- ESTAÇÃO das Docas: uma obra com estilo da Marko. **Way**, Belém: Marko Engenharia, v.1, n.1, p.16-18, abr. 2005.
- ESTUDO de viabilidade para reabilitação de habitações de valor histórico em Belém, Pará. Belém: UFPA, 2002. CONVÊNIO UFPA, COHAB, SECULT.
- FERNANDES, Paulo Chaves. Entrevista. **Projeto Design**, São Paulo: Arco Ed., n.301, mar. 2005. Entrevista concedida a Éride Moura.

- FERNANDES, Paulo Chaves. **Entrevista concedida pelo Secretário Executivo de Cultura do Pará.** Belém, 14 de jun. 2002. Disponível em: <<http://www.pa.gov.br>>. Acesso em: 20 jun. 2002.
- FOLHA DO TURISMO. Rio de Janeiro, v. 13, ed. esp., nov. 2003.
- FRÚGOLI JR., H. Intervention dans les espaces centraux des villes brésiliennes, le cas de São Paulo. In: RIVIÈRE D'ARC, H.; MEMOLI, M. (Dir.). **Le pari urbain en Amérique Latine: vivre dans le centre des villes.** Paris: Armand Colin, 2006. p. 133-147.
- GOMES, P. C. C. **A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.
- HARVEY, D. **Condição pós-moderna.** 9. ed. São Paulo: Loyola, 2000.
- JEUDY, H. P. **Espelho das cidades.** Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005.
- MARICATO, E. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana.** Petrópolis: Vozes, 2001.
- MARIN, R. A.; CHAVES, E. Imagem de Belém: paradoxo da modernidade. In: XIMENES, T. **Perspectiva do desenvolvimento sustentável: uma contribuição para Amazônia 21.** Belém: UFPA, 1997.
- MOREIRA, E. Belém e sua expressão geográfica. In: MOREIRA, E. **Obras reunidas de Eidorfe Moreira.** Belém: CEJUP, 1989. v. 1.
- OSMONT, A. Por uma planificação urbana democrática. **Geosul**, Florianópolis: UFSC/CFH/ Departamento de Geociências, v. 17, n. 34, p. 7-23, jul./dez. 2002.
- PARÁ. Governo do Estado. **Estação das Docas: de cara para o rio, a Estação das Docas é atração para turistas e população local.** Disponível em: <<http://www.pa.gov.br>>. Acesso em: 20 jun. 2002a.
- PARÁ. Governo do Estado. As maravilhas do Pará. **Pará Business**, Belém, v. 1, n. 2, nov.2000a.
- PARÁ. Secretaria de Estado da Cultura. **Estação das Docas.** Belém, 2000b.
- PARÁ. Secretaria de Estado da Cultura. Projeto de preservação e revitalização: Estação das Docas. **Traços**, Belém: Universidade da Amazônia, n. 7, 2001.
- PARÁ. Secretaria de Estado da Cultura. **Projeto de revitalização do núcleo histórico e cultural Feliz Lusitânia.** Belém, 2002b.
- PARÁ BUSINESS. Belém, v. 1, n. 2, nov. 2000.
- PINTO, L. F. A lei da selva. **Jornal Pessoal**, Belém, p. 1-2, 2.º quinzena jul. 1999.
- SANCHEZ, F. **Cidade espetáculo: política, planejamento e city marketing.** Curitiba: Palavra, 1997.
- SANCHEZ, F. **Políticas urbanas em renovação: uma leitura crítica dos modelos emergentes.** Porto Alegre: ANPUR, 1999.
- SANCHEZ, F. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial.** Chapecó: Argos, 2003.
- SANTOS, M. **O espaço do cidadão.** 6.º ed. São Paulo: Nobel, 2002.
- SASSEN, S. **As cidades na economia mundial.** São Paulo: Nobel, 1998. (Coleção megalópolis).
- SOUZA, M. J. L. **Mudar a cidade: uma crítica ao planejamento e à gestão urbanos.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

SPOSITO, M. E. B. Novas formas comerciais e redefinição da centralidade urbana. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.). **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média**. Presidente Prudente: UNESP, 2001. p. 235-253.

TRINDADE JR., S. C. Imagens e representações da cidade ribeirinha na Amazônia: uma leitura a partir de suas orlas fluviais. **Humanitas**, Belém: UFPA, v. 18, n. 2, p. 135-148, jun. 2002.

TRINDADE JR., S. C.; AMARAL, M. D. B.; SANTOS, E. R. C. **Estado, políticas urbanas e gestão do espaço na orla fluvial de Belém**. Belém: UFPA, 2003.

VASCONCELOS, P. A. A cidade alta de Salvador: de cidade colonial a “centro histórico pós-moderno”. In: CARLOS, A. F. A.; LEMOS, A. I. G. (Org.). **Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade**. São Paulo: Contexto, 2003. p. 110-118.

VER-O-PARÁ. Belém, v. 11, n. 23, jul. 2003.

VILLAÇA, F. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, C; SCHIFFER, S. R. **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Edusp, 2004.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Nobel, 1998.