



Recuperando Paisagens: Repercussões Turísticas e Sociais da Revitalização de Áreas Portuárias – A Estação das Docas em Belém/PA

Amada Gama Tavares¹
Universidade Federal da Paraíba

Ilana Barreto Kiyotani²
Universidade Federal da Paraíba

Resumo: o trabalho apresenta o fenômeno de revitalização de áreas portuárias, tendo como caso analisado o Complexo Cultural Estação das Docas, formulado a partir do antigo porto de Belém/PA. O objetivo é analisar as repercussões da reestruturação do espaço do porto de Belém por uma perspectiva turística e sociocultural. Como metodologia adotou-se a pesquisa exploratória através de dados secundários de documentos públicos referentes à revitalização do porto e pesquisa bibliográfica para a compreensão do tema proposto. A pesquisa se justifica pelo efeito dessas obras para o turismo e suas consequências para a população local. Traça-se uma breve contextualização sobre revitalização de áreas portuárias no mundo; uma apresentação do Complexo Cultural Estação das Docas e uma análise sobre os contextos sociocultural e turístico desse equipamento, com devidas conclusões.

Palavras-chave: Revitalização de Portos; Turismo; Paisagem; Complexo Cultural Estação das Docas.

1. Políticas públicas de releitura e reapropriação da paisagem

Nos últimos anos, têm se intensificado os processos de transformação de espaços urbanos. Na maioria das vezes, são intervenções provenientes do poder público visando à melhoria e valorização desses espaços. Sendo as cidades espaços mutantes por ser fruto de construção social, seus processos de reconstrução são respostas à dinâmica social e econômica na qual estão inseridas. (NOBRE, 2003)

Novas atividades econômicas, empreendimentos imobiliários, crescimento populacional, políticas públicas, ou a ausência delas, têm levado ao adensamento e intensificação do uso de determinadas áreas, enquanto a evasão de atividades econômicas e de população ocasiona o abandono e degradação de outras. (NOBRE, 2003)

A estratégia política de reconstrução econômica e sociocultural de equipamentos urbanos que se encontram esquecidos ou subutilizados é conhecida como *gentrification* e tem

¹ Autora. Graduanda do 7º período de Bacharelado em Turismo pela Universidade Federal da Paraíba. Estagiária no setor de Turismo Social do SESC-PB. Contato: amada.tavares@hotmail.com

² Co-autora. Professora do Departamento de Comunicação da Universidade Federal da Paraíba. Mestre em Geografia pela UFPB; Especialista em Análise Ambiental pela UFPR e Bacharel em Turismo pela UFPB. Contato: ilana.kiyotani2@gmail.com.

vido usada em vários países, inclusive no Brasil. A *gentrification* tem concentrado investimentos e esforços para a ocupação de espaços ociosos, à reutilização e à requalificação do patrimônio instalado, como também para a multiplicidade dos usos.

O termo tem sido usado para designar diferentes formas de intervenção urbana, que variam dos processos de “regeneração”, “reabilitação” ou “revitalização” de áreas ou sítios patrimoniais de alto valor histórico – sejam eles residenciais ou não – às práticas contemporâneas de reestruturação urbana em larga escala que criam áreas enobrecidas. (LEITE, 2010, p.2)

Esse processo, quando bem planejado e executado, leva à maximização dos investimentos, por conta de seu efeito multiplicador, e pode levar ao sucesso os campos econômico, cultural, habitacional, turístico, recreacional, entre tantos outros que se interligam. Porém, não somente efeitos positivos são trazidos pela aplicação da política de *gentrification*, termo traduzido por Leite (2010) como enobrecimento. Quando se tratam de reformas bruscas e radicais ou as grandes reformas urbanas, com características de reforma social, é preciso atentar para as possibilidades de retornos como a valorização imobiliária dos espaços, tornando-os inacessíveis aos moradores atuais.

Outro ponto a se refletir é quando a área destinada para aplicação de investimento de *gentrification* exige a relocação da população atual, gerando por vezes conflitos sociais, discriminação e segregação. Assim, um questionamento é válido quanto a este processo, que precisa ser respondido coerentemente com a realidade de cada local: o que preservar e para quem preservar? (SILVA, 2004)

Fora isso, os efeitos da *gentrification* não se restringem às áreas de intervenção, por sua (re)produção cultural, ela também pode impactar positiva ou negativamente em toda a comunidade. O sentimento de pertença e de orgulho quanto ao equipamento urbano também pode ser resgatado ou anulado – toda esta repercussão sociocultural, bem como a econômica, devem ser bem teorizadas e pensadas quando do planejamento da obra.

Corá e Corá (2010) fazem uma leitura positiva da *gentrification*, mesmo que pontuando a possibilidade de segregação social advinda da valoração comercial que o local passa a ter:

As políticas culturais de *gentrification* se justificam na tradição (que a partir dessa prática passa a ser vista em uma concepção mais mercadológica), na memória local, na identidade cultural. Nessa perspectiva, o mercado cultural passa a ter importância na reconfiguração do espaço e na ressignificação do lugar recuperando o patrimônio cultural para torna-lo passível de reapropriação por parte da população e do capital. (CORÁ e CORÁ, 2010, p.6)

Quando “devolvidas” à população, através da revitalização, as paisagens podem ser reapropriadas, assim, quem as tem de direito (todo e qualquer cidadão), pode realmente exercer sua posse. A apropriação de uma paisagem é importante para que a comunidade se sinta pertencente e também responsável por aquele espaço.

E o que se entende por paisagem? Em 1968, o geógrafo George Bertrand (2004, p.1) concebeu paisagem como “uma determinada porção do espaço, o resultado da combinação dinâmica, portanto instável, de elementos físicos, biológicos e antrópicos que, reagindo dialeticamente uns sobre os outros, fazem da paisagem um conjunto único e indissociável, em perpétua evolução”. Para Santos (2008, p.103), “a paisagem se dá como um conjunto de objetos reais-concretos. Nesse sentido a ela é transtemporal, juntando objetos passados e presentes, uma construção transversal”. A paisagem “congela” o tempo, faz com que a história de ontem esteja presente no hoje. As paisagens citadinas revelam, como nenhuma outra, a construção do humana em sociedade, sendo um marco para a memória das populações.

Pelas expressivas “bagagem” histórica e qualidade paisagística, as áreas portuárias – que devido à evolução tecnológica das embarcações, declinaram ficando subutilizadas (WANG, 2003) – têm concentrado parte dos investimentos da *gentrification*. Desta forma, “áreas históricas de docas, que um dia foram o cenário de atividades frenéticas para, depois, tornarem-se obsoletas e negligenciadas, têm sido transformadas em centros de consumo e lazer” (DODSON; KILIAN, 2001, p. 193).

A recuperação das áreas portuárias tornou-se, em certo grau, a solução para algumas cidades na busca por afirmação ou formação de imagens que as identifiquem e também para desenvolvimento de atrativos turísticos (WANG, 2003). Os impactos desse investimento têm ampla abrangência, uma vez que ocorre a atribuição de novos usos e de novos públicos aos espaços.

O papel da reutilização das áreas portuárias centrais e de suas frentes marítimas é fundamental: num processo de revitalização, intervenções pontuais de qualidade e inseridas a um planejamento estratégico, tendem a gerar impactos positivos e crescentes sobre o seu entorno – o centro – e a cidade como um todo. (DEL RIO, 2002)

O antigo porto de Belém, no estado do Pará, é exemplo de espaço público revitalizado e requalificado para outros usos, pois foi alvo de investimentos e intervenções urbanísticas, tendo como um dos principais resultados a criação do Complexo Turístico e Cultural Estação das Docas, repercutindo nos contextos sociocultural e turístico da cidade. O objetivo aqui

proposto é compreender os impactos socioculturais e econômicos que trouxe a instalação do Complexo, visando responder a questionamentos como: será que essas reformas urbanas repercutem apenas positivamente, como sugerem seus projetos? O que acontece quando paisagens esquecidas retornam às mãos dos cidadãos? Elas retornam mesmo?

2. Revitalização de Portos

Por serem espaços carregados de beleza e importância histórica, os portos têm recebido atenção especial quando se trata de reestruturação do espaço. Ousados projetos de revitalização de áreas portuárias foram empreendidos em várias metrópoles mundiais nas últimas décadas do século XX.

Tais propostas se tornaram elemento central da política urbanística dessas cidades, uma vez que simbolizaram a transformação de espaços portuários subutilizados ou, até mesmo, obsoletos. As operações demandaram a captação de investimentos capazes de valorizar o patrimônio urbano instalado, garantindo, assim, a correta reocupação dos vazios urbanos, a qualificação dos espaços e a diversificação de usos. (GIACOMET, 2008, p. 59)

O Porto de Barcelona, um dos mais importantes da Europa e historicamente o principal e maior da Espanha, passou por um extenso programa de reestruturação e modernização, concebido no fim dos anos de 1980. Ocorreu no período de preparativos para a realização dos Jogos Olímpicos de 1992, com o objetivo de criar espaços culturais que pudessem integrar aquela área à Cidade Velha e, com isso, “abrir” a cidade ao mar. Tal iniciativa estava voltada ao crescimento do porto e da cidade e à promoção de ações que resultaram na melhoria da qualidade de vida de seu povo. (MAIOLINO, 2011)

O complexo, denominado *Port Vell*, é um espaço amplo e multifuncional, que oferece opções de atividades relacionadas à cultura, esportes, lazer e negócios. *Port Vell* representa um importante atrativo turístico para a cidade, beneficiando seus cidadãos e empresas tanto socialmente, no que diz respeito a espaço para recreação, interação social e cultural, como também economicamente, já que tem gerado emprego e renda.

Buenos Aires também se inseriu nesse movimento mundial de transformação portuária com a revitalização do *Puerto Madero*, iniciada em 1990 e para a qual o Porto de Barcelona representou significativa influência.

Segundo Giacomet (2008), *Puerto Madero* possui um enorme valor simbólico para Buenos Aires, pois a cidade cresceu-se e desenvolveu-se a partir dele. Como porto, não fez muito sucesso, pois depois de uma década de funcionamento ficou ultrapassado, devido à

rápida modernização dos navios. No entanto, nos anos 90, a cidade passou a ver o porto com um olhar diferente.

Com a recuperação da antiga importância urbana, Buenos Aires aliou interesses mercantis e simbólicos, ampliando a cidade terciária sobre as águas do Rio da Prata, recuperando-o como espaço público e correspondendo à reivindicação cidadina de não dar as costas para o rio. (GIACOMET, 2008, p.12)

Após investimentos públicos e privados na revitalização da área, a região tornou-se um dos pontos turísticos e de negócios mais importantes da capital argentina. O porto foi transformado, mas manteve várias de suas especificidades históricas, incluindo um navio, depois de 39 viagens, ficou ancorado e virou museu. Os antigos armazéns de tijolos vermelhos foram totalmente restaurados e se transformaram em escritórios, residências, academias, bares, conjuntos de cinemas e restaurantes. O calçadão de frente para o rio é muito frequentado por turistas e moradores. (ORTIZ, 2012) Infere-se que o projeto transformou uma zona decadente em uma orla convidativa.

Percebendo a importância e o sucesso desses projetos em centros urbanos, ao criarem alternativas econômicas e sociais, cidades brasileiras têm elaborado projetos de revitalização de *waterfronts*³. É o caso do Rio de Janeiro/RJ e do Recife/PE que, em 2012, estão com projetos como estes em andamento. Um dos grandes incentivos para a revitalização neste momento é a realização dos grandes eventos esportivos (assim como aconteceu em Barcelona): a Copa do Mundo de Futebol e as Olimpíadas, que serão sediadas pelo Brasil em 2014 e 2016, respectivamente.

O projeto da Prefeitura do Rio de Janeiro, denominado Porto Maravilha, tem como principal objetivo a revitalização completa da área portuária, que abrange aproximadamente cinco milhões de m². A intenção da prefeitura é realizar a recuperação desses espaços em processo de abandono, esvaziamento e obsolescência, atendendo às novas necessidades espaciais urbanas. (RIO DE JANEIRO, 2009)

O Porto Maravilha é uma operação de requalificação urbana que prevê o reencontro da Região Portuária com a cidade, lançando um novo padrão de qualidade de vida no Rio de Janeiro. Com as mudanças previstas para o município e para a área do Porto Maravilha, a degradação de décadas será revertida em histórica onda de reformas urbanas promovidas pela prefeitura que servirão como referência para outros bairros. A operação foi concebida para a recuperação da infraestrutura urbana, dos transportes, do meio ambiente e dos patrimônios histórico e cultural. No centro da reurbanização está a melhoria das condições habitacionais e a atração de novos moradores para a área de 5 milhões de metros quadrados (m²). (RIO DE JANEIRO, 2009, p.1)

³ Termo em língua inglesa, já absorvido na teoria acadêmica brasileira, que remete a espaços localizados de frente a um corpo d'água significativo.

Tendo em vista a importância e necessidade de novas ocupações dos espaços urbanos, a área portuária foi vista como vetor de crescimento à cidade, precisando, no entanto, de uma proposta de utilização. As propostas de usos do espaço apresentadas pelo Projeto Porto Maravilha são de lazer, cultura, turismo, residências, preservação do patrimônio histórico e melhoria da situação ambiental da orla marítima, a fim de reintegrá-la à cidade.

Uma das vantagens do porto do Rio é sua localização estratégica, principalmente pela proximidade de importantes pontos turísticos, como o Maracanã, o Pão de Açúcar e Copacabana e pela proximidade dos principais modais de transporte do Rio de Janeiro – Aeroporto Internacional Tom Jobim, Aeroporto Santos Dumont, Rodoviária Novo Rio, Terminais de ônibus, Central do Brasil, Futura Estação de Metrô, Futuro Terminal de Trem de Alta Velocidade, Porto Operacional, Terminal Marítimo de Passageiros.

O modelo de financiamento do projeto é misto, sendo a primeira fase financiada com recursos públicos e a segunda, com recursos privados oriundos de uma Operação Urbana Consorciada, consolidando mais uma parceria do setor público com a iniciativa privada.

Segundo a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro – CDURP, a situação atual da área é caracterizada por baixa taxa de áreas verdes (2,5%), lançamento de esgoto na rede de drenagem, nos rios e no canal do mangue, além de pontos críticos de alagamento e pontos de acúmulo de lixo. (RIO DE JANEIRO, 2009a)

Com intuito de mudanças nesse quadro, requalificando o espaço, foram traçados alguns objetivos, os quais foram classificados de acordo com a área de interesse e atuação. No que diz respeito à infraestrutura, o objetivo é a recuperação completa da infraestrutura urbana, de transporte e do meio ambiente da região, de acordo com os novos usos do solo previstos. Algumas das ações para o alcance desse objetivo é a arborização de calçadas, a construção de novas praças e parques e a limpeza do canal do mangue. Além disso, pretende-se o rompimento do isolamento dos bairros, através da melhoria de suas condições de circulação e acesso.

Habitação também é uma das áreas em que o projeto propõe ações, visando à melhoria das condições habitacionais da população existente e a atração de novos moradores para a região. Pretende-se chegar a esses objetivos através da recuperação do casario existente, gerando um crescimento de moradores na região.

Quanto à cultura e ao entretenimento, projeta-se a criação de um novo Polo Turístico para o estado, através da recuperação do patrimônio histórico e cultural já existente e da implantação de novos equipamentos culturais e de entretenimento.

Por fim, os objetivos estendem-se também ao comércio e à indústria, por meio da atração de sedes de grandes empresas, empresas de tecnologia e de inovação, e da modernização e incremento da atividade portuária de carga e do turismo marítimo. A geração de imposto com tais atividades, segundo a Prefeitura do Rio, chegam à ordem de R\$ 200 milhões.

No nordeste, um projeto de revitalização portuária está sendo desenvolvido na capital pernambucana. Denominado de Porto Novo, envolve uma área para revitalização portuária, abrangendo espaços não operacionais do Porto Organizado do Recife, totalizando 34.244 m² localizados nos trechos mais antigos da cidade. O projeto tem como meta a estruturação da área para acolher vários segmentos de negócios, compatíveis e complementares com atividades sociais, culturais, recreativas e comerciais afins, conforme Decreto 4.391/02. (RECIFE, 2002)

De acordo com o projeto, oito armazéns, dois pátios e o prédio desativado da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) serão revitalizados para formar o Complexo Integrado Comercial, Cultural, Hoteleiro, de Convenções e Exposições Porto do Recife. O Complexo será constituído por salas para escritórios, bares, restaurantes, lojas, hotel, marina, centro de convenções, áreas para eventos e exposições, além de vagas de estacionamento. (RECIFE, 2002) Foi elaborado um estudo de viabilidades técnica e econômica a fim de definir os melhores tipos de ocupação para cada galpão, que terão fachadas, telhados e altura preservados. (JORNAL DO COMÉRCIO, 2012)

A expectativa é de um investimento de aproximadamente R\$ 200 milhões na implantação do Complexo, gerando benefícios econômicos e sociais para a região, com criação de empregos, impostos e espaços públicos. O investimento também será do tipo misto, sendo uma parte advinda dos governos Estadual e Federal, por meio do Ministério da Cultura, e outra parte da iniciativa privada. (SOARES, 2012)

No projeto Porto Novo a proteção ao meio ambiente não foi esquecida, havendo a consideração de minimização dos impactos negativos ao meio ambiente gerados pelas intervenções da implantação e do funcionamento do complexo.

Com as obras previstas, as áreas portuárias atualmente em desuso serão transformadas em um grande polo de turismo, serviço e lazer, mudando a paisagem do Bairro do Recife. O prazo previsto pela empresa responsável para término das obras é para antes da realização da Copa do Mundo de 2014.

O aproveitamento de espaços outrora públicos e que, por algum motivo, tornaram-se inutilizados tem sido um fenômeno frequente nos últimos anos, passando a ser valorizados e qualificados para novos usos. Tais mudanças estruturais do espaço têm repercutido em vários aspectos das cidades, refletindo, geralmente, de forma positiva na cultura local, no turismo e na economia. Como exemplo desse processo, analisar-se-á o antigo porto da cidade de Belém do Pará, hoje referência para a revitalização de portos no Brasil.

3. Metodologia

A pesquisa de cunho exploratório baseou este trabalho. Para Dencker (2007, p. 124), a pesquisa exploratória “procura aprimorar ideias ou descobrir intuições. Caracteriza-se por possuir um planejamento flexível envolvendo em geral levantamento bibliográfico, entrevistas com pessoas experientes e análise de exemplos similares”. Como partes integrantes dos procedimentos metodológicos têm-se a pesquisa bibliográfica (primária) e documentária (secundária), a observação participativa informal e o estudo de caso.

O levantamento bibliográfico deu-se a partir de livros, artigos científicos, teses e dissertações que estudam os temas: política de *gentrification*; revitalização de áreas urbanas e portos; reapropriação do espaço; paisagem; impactos socioculturais e turísticos dos processos de revitalização urbana.

Já a pesquisa documentária é um procedimento secundário, na busca de dados oficiais que possibilitem uma base técnica e reflexiva dos projetos, programas e políticas de revitalização urbana, mas especificamente de áreas portuárias. A técnica foi utilizada tanto para familiarizar-se com os projetos de revitalização, no sentido de conhecer os exemplos similares, quanto para a análise do **caso estudado**: a Estação das Docas. Os documentos foram acessados através dos sites e publicações das Secretarias municipais de Planejamento e Ordenamento Urbano, Turismo, Cultura, dentre outras.

Segundo Pádua (2007, p.74), “o estudo de caso não pode ser considerado uma técnica que realiza a análise do indivíduo em toda sua unicidade, mas é uma tentativa de abranger as características mais importantes do tema que se está pesquisando, bem como seu processo de desenvolvimento”.

Com o estudo de caso aqui realizado, tendo como objeto o antigo porto de Belém, não se pretendeu aprofundar-se em cada impacto trazido, mas visou-se compreender, em linhas gerais, as consequências trazidas com sua revitalização.

Para esta análise foram utilizadas matérias e publicações em sites referentes especificamente a esse projeto, bem como a artigos, teses e dissertações sobre o mesmo. No que tange percepção da paisagem e sua utilização para o turismo foi apreendida por visitação anteriormente realizada pela co-autora deste trabalho, em uma observação participante informal, somada às leituras acima descritas.

A observação participante refere-se àquela “procedida quando o pesquisador está desempenhando um papel participante estabelecido na cena estudada” (ATKINSON e HAMMERSLEY, 1994 apud SANTOS, ano, p.3). Segundo Schwartz e Schwartz (apud SANTOS, ANO, p.3),

“O papel do observador participante pode ser tanto formal como informal, encoberto ou revelado, o observador pode dispensar muito ou pouco tempo na situação da pesquisa; o papel do observador participante pode ser uma parte integral da estrutura social ou ser simplesmente periférica com relação a ela.”

4. A Estação das Docas

O Porto de Belém, inaugurado em outubro 1909, está situado no centro da capital paraense, a uma distância de 120 km do oceano Atlântico, localizando-se na margem direita da baía de Guajará. (CPD, 2012)

A orla fluvial de Belém/PA teve diversas formas de uso ao longo do tempo. Estas formas incluem desde o aproveitamento econômico (indústria, serviços, comércio) até a instalação de estruturas do Estado e do poder público em geral. Isto se deve à óbvia importância da localização da cidade às margens do Rio Guamá e da Baía do Guajará e à forma como o desenvolvimento do núcleo urbano foi se valendo das possibilidades destes recursos naturais. (PONTE, 2004, p. 48)

Na década de 1960, o Porto de Belém, assim como muitos portos no mundo, entrou em fase de inadequação aos padrões da época (CPD, 2012), sendo considerado obsoleto pelas autoridades ligadas à administração portuária. As principais justificativas apontadas são a alteração na estrutura das embarcações e a tecnologia exigida com tais mudanças. Assim, paradoxalmente, uma área privilegiada pela localização, paisagem e história, tornou-se subutilizada.

Porém, em meados dos anos de 1980, nasce um discurso público de valorização da orla de Belém. A ideia de **devolução** da orla e do **direito de ver o rio** ao habitante foi amplamente divulgada, tanto pelo governo estadual como municipal. Tal discurso baseava-se no argumento de que o rio e as águas de Belém “[...] estavam obstruídas, porque os proprietários de empresas particulares estendiam seus empreendimentos até a orla, fechando-a com portões, muros ou grades.” (BELÉM, 2003b apud PONTE, 2004, p. 60)

Assim, de acordo com os preceitos de devolução da paisagem ribeirinha, várias foram as intervenções físicas e urbanísticas do poder público na orla de Belém. Dentre as áreas apreendidas por tais ações estão quatro armazéns do antigo porto da capital, na época desativados por precariedade da infraestrutura (NEVES et al, 2007) e bastante marginalizados. Essa área foi apresentada à cidade totalmente renovada, com uma moderna proposta para um novo local turístico de Belém: a Estação das Docas.

Inaugurada em 13 de maio de 2000, pelo governo do Pará, a Estação das Docas consiste em um equipamento cultural que congrega gastronomia, cultura, moda e eventos em 500 metros de orla fluvial. O processo de restauração dos armazéns implicou na manutenção de características do antigo porto, como a arquitetura dos galpões de ferro inglês e os guindastes externos do século XX. (ESTAÇÃO DAS DOCAS, 2012)

A Estação se insere em um projeto mais amplo denominado Novo Pará. Segundo Barbalho e Freitas (2011, p.11), “a Secretaria de Cultura do Estado do Pará (Secult) teve um papel de administradora e executora desse projeto de desenvolvimento cultural, marcado por forte discurso identitário baseado na ‘revitalização’ do patrimônio histórico de Belém”.

Os mesmos autores comentam que essa política cultural, que deu ênfase a intervenções urbanísticas de grande escala, teve como principal propósito a inserção de Belém de forma mais competitiva no mercado simbólico nacional e internacional, objetivando, dessa forma, adquirir melhor posição na concorrência intercidades. Pode-se perceber, ainda, a intenção de criar uma imagem própria à região, na valorização da imagem ribeirinha e na viabilização de espaço para demonstração dos patrimônios material e imaterial do Pará.

Assim, numa tentativa de demarcar e mostrar a identidade paraense, as manifestações culturais são privilegiadas nas programações da Estação das Docas, através de vários projetos, os quais envolvem, dentre outros, teatro, música e dança. Alguns desses projetos oferecem gratuidade ao público, permitindo assim, pelo menos em teoria, a participação de todos os habitantes da capital e também dos turistas. (ESTAÇÃO DAS DOCAS, 2012)

Com todo equipamento voltado para o máximo uso pelo turismo e, em teoria, pela população local, a paisagem foi reintegrada à cidade, movimentando e devolvendo a vida à baía do Guajará.

5. Repercussões turísticas e sociais do projeto Estação das Docas

Diante do exposto, dois importantes aspectos socioculturais da revitalização do antigo Porto de Belém se destacam. O primeiro diz respeito ao objetivo de inserção de Belém “de

modo mais competitivo na indústria do turismo e nas dinâmicas da competição intercidades para captação de investimentos e visibilidade internacionais” (BARBALHO; FREITAS, 2011, p.139). O segundo é o fato de que a revitalização resultou em forte discurso de identidade paraense, na tentativa de **resgate cultural**, mencionando o contato com o rio, até então obstruído, como o verdadeiro espírito da Amazônia.

A busca da 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, 2000 *apud* PONTE, 2004, p. 60)

A área portuária passou a ser valorizada não só por agentes empresariais, mas também pelo poder público, tratando a área como objeto de intervenção urbanística. Tal valorização é facilmente justificada pelo uso de fatores históricos e culturais como forma de atrair atividades produtivas e consumidores, capazes de alavancar o processo de crescimento e dinamização de estruturas e de lugares tornados ociosos e obsoletos na cidade. Em outras palavras, a paisagem, assim como a cultura, torna-se mercadoria.

Mas quais são as consequências dessas transformações sobre a população de Belém? No que diz respeito aos aspectos social, cultural e turístico, é possível perceber repercussões tanto positivas como negativas.

A programação disponibilizada na Estação das Docas, segundo seu site oficial, facilita o acesso da população local aos bens culturais, inserindo-os novamente na vida da sociedade. A comunidade pode, portanto, perceber a importância de sua cultura, fator que acaba se tornando um incentivo ao aumento da autoestima e do amor à cidade. Além disso, pode haver a inserção do equipamento na dinâmica cultural da comunidade, fazendo com que o uso desta paisagem, o passear na Estação das Docas, torne-se um programa frequente.

Por outro lado, percebe-se certa limitação no acesso ao equipamento, uma vez que “pessoas desavisadas são constringidas a todo momento, ao tentarem entrar em espaços particulares, que exigem o pagamento de taxas” (FRANÇA, 2005, p. 60). Deste modo, constitui-se um espaço com público seletivo, uma vez que passa a ser frequentado, principalmente, por pessoas com maior poder aquisitivo. Nesse contexto, torna-se claramente possível a alteração na forma como as comunidades se relacionam com esse espaço, uma vez que elas sofrem segregação socioeconômica e psicológica.

A segregação ocorre devido a barreiras que surgem entre as classes menos favorecidas da cidade e os frequentadores da Estação das Docas (classes média e alta e turistas)⁴. A barreira socioeconômica é formada, principalmente, pelos “tijolos” dos elevados preços dos serviços e produtos ofertados do complexo, levando a maioria das opções de uso do complexo se restringir ao grupo de maior poder aquisitivo. A barreira psicológica é, de certa forma, consequência da primeira, pois o segregado percebe a disparidade entre seu estilo de vida e o do turista.

O residente compreende que os turistas podem usufruir do espaço e da cultura, no entanto, ele mesmo, principal agente desse patrimônio, fica impossibilitado de usufruir. A comunidade de menor poder aquisitivo se sente intimidada em estar dividindo o mesmo lugar com pessoas de classe mais alta, que podem consumir nos elegantes restaurantes e comprar ingressos para as programações culturais pagas. A proposta inicial de proporcionar lazer e cultura para residentes e visitantes transforma-se em segregação social, devido à má administração do espaço público.

Analisando sob a perspectiva turística, a Estação das Docas tem funcionado como um meio de veiculação cultural de Belém, “vendendo” uma imagem positiva da cidade. É possível contabilizar o impacto dessa promoção turística de Belém já nos anos seguintes a inauguração da Estação das Docas, pois atraiu um significativo número de visitantes. Através de levantamentos do governo do Estado, entre maio do ano 2000 e maio de 2001, houve um fluxo de três milhões de pessoas no Complexo. (PARÁ, 2003c *apud* PONTE, 2004, p. 98)

Deste modo, pode-se destacar a seguinte ordem de processos ocorridos na cidade: valorização e enobrecimento, através de significativas intervenções urbanísticas e; promoção e mercantilização da cidade, formando uma imagem turística. Uma das formas de medição do sucesso desses processos é por meio do crescimento de receitas e do fluxo de turistas no local (PONTE, 2004).

Neste contexto, é importante questionar e analisar se a paisagem foi realmente devolvida à população, ou meramente ao turismo. Na verdade, o modelo ideal e democrático de reestruturação de espaços seria participativo, respeitando as relações sociais e a identificação do lugar pelo homem, construído por tradições históricas, sociais, econômicas e naturais, o que implica na absorção da paisagem por sua comunidade.

⁴ Os fatores promotores dessa segregação e a visualização da mesma pode ser percebido pela co-autora em visita ao local.

6. Considerações Finais

Tendo como base teórica a política de *gentrification*, através desse artigo foi possível explicar sobre a revitalização de áreas outrora nobres que se tornaram subutilizadas, verificando como agem esses processos sócio, econômico e culturalmente. Exemplos como a revitalização do *Port Vell* ou de *Puerto Madero* são seguidos mundo afora para captação de olhares e do turismo, tornando-se importante fonte de lucros.

Mas será que essas reformas urbanas, que não deixam de ser sociais, repercutem apenas positivamente, como sugerem seus projetos? O que acontece quando paisagens esquecidas retornam às mãos dos cidadãos? Elas retornam mesmo?

Aqui foi analisado o caso da Estação das Docas, importante projeto urbanístico da cidade de Belém do Pará, que teve como discurso político a devolução do direito ao rio, tirado da comunidade quando o acesso ao mesmo foi fechado pela iniciativa privada.

Porém o que foi percebido como resultado do projeto Estação das Docas é que o público alvo desse equipamento – majoritariamente turístico – são os turistas e a classe econômica alta. A revitalização foi importante para a cidade sim, deu nova cara e imagem ao marketing turístico de Belém, trouxe investidores da prestação de serviços, dinamizou a economia e, realmente, reviveu a paisagem portuária. Mas, apesar dos inúmeros benefícios turísticos, culturais e econômicos, a devolução do rio à comunidade local não vem sendo efetivada, devido, principalmente, ao choque socioeconômico entre população local e público-alvo do atrativo.

Conclui-se então que as políticas de recuperação de paisagens, tão em voga ultimamente, devem proporcionar e permitir o acesso público e democrático a todos, sejam eles turistas ou não, ricos ou pobres, pois o espaço utilizado é público, o investimento é público (ainda que com parcerias público-privadas) e a necessidade é de revitalizar para todos, para o bem de cidades inteiras.

As paisagens cidadinas devem proporcionar bem-estar e mobilidade a seus usuários e visitantes, devem ser acessíveis, induzirem ao uso, devem proporcionar expansão da cultura local, multiplicando história, conhecimento e lazer.

Referências

BARBALHO, Alexandre; FREITAS, Ana Paula Nazaré de. Política Cultural e consumo na região amazônica: um estudo dos públicos da Estação das Docas em Belém do Pará. **Revista**

Alceu, Rio de Janeiro, vol 12 nº 23, p.130-142, jul/dez de 2011. Disponível em: <<http://revistaalceu.com.puc-rio.br>>. Acesso em: 30/04/2012.

BERTRAND, G. Paisagem e Geografia Física Global: esboço metodológico. Tradução: Olga Cruz. **Caderno de Ciências da Terra**, Instituto de Geografia da Universidade de São Paulo, São Paulo, nº 13, 1972. Republicado na **Revista RA'E GA** – O espaço geográfico em análise, Curitiba, nº 8, p. 141-152, 2004. Editora UFPR

CORÁ, M^a Amélia Jundurian; **CORÁ**, Mariana Jundurian. Novas estratégias de projetos e intervenção urbana: um olhar sobre o centro de São Paulo. **Revista Ponto e Vírgula**, São Paulo, nº 07, p. 127-149, 2010.

CPD – Companhia Docas do Pará. Site Oficial. Disponível em: <<http://www.cdp.com.br/index.php>> . Acesso em: 01/05/2012.

DEL RIO, Vicente. Voltando às origens: A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. **Jornal Vitruvius**, Brasil, nº 015, ago de 2011. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br>>. Acesso em: 02/05/2012.

DENCKER, Ada. **Pesquisa em Turismo: planejamento, métodos e técnicas**. 9^a Ed. São Paulo: Futura, 2007.

DODSON, Belinda; **KILIAN**, Darryll. De porto a playground – A revitalização da enseada de Victoria & Alfred, Cidade do Cabo. In: **TAYLER**, D.; **GUERRIER**, Y.; **ROBERTSON**, M. (orgs.) **Gestão de turismo municipal: teoria e prática de planejamento turístico nos centros urbanos**. São Paulo: Futura, 2001. p. 193-221.

ESTAÇÃO DAS DOCAS. Site Oficial. Disponível em: <<http://www.estacaodasdocas.com.br>>. Acesso em: 02/05/2012.

FRANÇA, Jéssika Paiva. Gestão dos espaços públicos de lazer, turismo e paisagem urbana/Belém – PA. **Caderno Virtual de Turismo**, Rio de Janeiro, vol. 5, nº 2, p. 57-62, 2005. Disponível em: <<http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=115416149004>>. Acesso em: 03/05/2012.

GIACOMET, Luciane. **Revitalização portuária: caso Puerto Madero**. 2008, 191f. Dissertação (Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura), Porto Alegre: UFRS. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br>>. Acesso em: 02/05/2012.

LEITE, Rogério Proença. A exaustão das cidades: antienobrecimento e intervenções urbanas em cidades brasileiras e portuguesas. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, vol.25, nº 72. p.73-175, 2010.

MAIOLINO, Juliana. **Promessas para o porto**. Rio de Janeiro em Debate, Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: <<https://sites.google.com/site/especialriodejaneiro/>>. Acesso em: 20/06/2012

NEVES, Maria; **KOLHY**, Lélío; **CUNHA**, Icaro; **CANEPA**, Carla. **Portos de recreio: reconversão de áreas portuárias e atividades terciárias à beira-mar – os casos de Santos**

- e **Belém do Pará.** 2007. Disponível em: <<http://engema.up.edu.br/arquivos/engema/pdf/PAP0312.pdf>>. Acesso em 7/05/2012.
- NOBRE, Eduardo A. C.. Intervenções urbanas em Salvador: Turismo e gentrificação no processo de renovação urbana do Pelourinho. **Anais do X Encontro Nacional da ANPUR.** Belo Horizonte: ANPUR, 2003. p. 1-11.
- ORTIZ, Délis. Puerto Madero é exemplo de revitalização em Buenos Aires. **Jornal Hoje**, Rio de Janeiro, 31 abr 2012. Disponível em: <<http://g1.globo.com/jornal-hoje/noticia/2012/03/puerto-madero-e-exemplo-de-revitalizacao-em-buenos-aires.html>>. Acesso em: 02/05/2012.
- PADUA, Elisabete Matallo. **Metodologia da pesquisa: abordagem teórico-prática.** 13ª Ed. Capinas/SP: Papyrus, 2007.
- PONTE, Juliano Pamplona Ximenes. **A orla de Belém: intervenções e apropriação.** 2004, 212 fls. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional, Rio de Janeiro: UFRJ. Disponível em: <<http://www.ippur.ufrj.br>>. Acesso em: 01/05/2012.
- RECIFE. **Porto do Recife – Complexo Integrado Comercial, Hoteleiro, de Convenções e Exposições. Projeto Básico - Termo de Referência.** Prefeitura do Recife, 2002. Disponível em: <<http://www.portodorecife.pe.gov.br/doc/REVAP.pdf>>. Acesso em: 18/06/2012.
- Revitalização dos armazéns do porto do Recife começam em maio, **Jornal do Comercio Recife.** Matéria publicada em 12 fev 2012. Disponível em: <<http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2012/02/12/>>. Acesso em: 23/06/2012.
- RIO DE JANEIRO. **Operação Urbana Porto Maravilha.** Prefeitura do Rio de Janeiro: CDURP S/A, 2009a. Disponível em: <<http://www.portomaravilha.com.br/web/esq/imprensa/pdf/05.pdf>>. Acesso em: 20/06/2012.
- RIO DE JANEIRO. **Projeto Porto Maravilha.** Prefeitura do Rio de Janeiro, 2009b. Disponível em: <www2.rio.rj.gov.br/smu/compur/pdf/projeto_porto_maravilha.pdf>. Acesso em 20/06/2012.
- SANTOS, Marcos Eduardo dos. **Da Observação Participante a Pesquisa-Ação: uma Comparação Epistemológica para Estudos em Administração.** Disponível em: <http://www.angelfire.com/ms/tecnologia/pessoal/facef_pesq.pdf>. Acesso em: 08/03/2012.
- SILVA, Maria da Glória Lanci da. **Cidades Turísticas: identidades e cenários de lazer.** São Paulo: Aleph, 2004.
- SOARES, Benigna. Estação das Docas inspira Porto Novo de Recife. **Agência Pará**, Pará, 24 de abr de 2012. Disponível em: <http://www.agenciapara.com.br/noticia.asp?id_ver=97966>. Acesso em: 02/05/2012.
- WANG, Chunsong. **Waterfront Regeneration.** Master thesis. Reino Unido: Cardiff University, 2003. Disponível em: <www.planningsummerschool.org>. Acesso em: 23/06/2012.