

## **A ORLA DE BELÉM: INTERVENÇÕES E APROPRIAÇÃO**

**Juliano Pamplona Ximenes Ponte**

**A ORLA DE BELÉM: INTERVENÇÕES E APROPRIAÇÃO**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Planejamento Urbano e Regional.

Orientador: Prof. Dr. Adauto Lucio Cardoso.

**Rio de Janeiro  
2004**

- P813o Ponte, Juliano Pamplona Ximenes.  
A orla de Belém : intervenções e apropriação / Juliano Pamplona Ximenes Ponte. – 2004.  
212 f. : il. ; 30 cm.
- Orientador: Aduino Lucio Cardoso.  
Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) –Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004.  
Bibliografia: f. 204-212.
1. Política urbana – Belém (PA). 2. Renovação urbana - Belém (PA). 3. Áreas portuárias – Belém (PA) – Revitalização. 4. Solo urbano – Valorização – Belém (PA).  
I. Cardoso, Aduino Lucio. II. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional. III. Título.
- CDD: 711.4098115

**Juliano Pamplona Ximenes Ponte**

## **A ORLA DE BELÉM: INTERVENÇÕES E APROPRIAÇÃO**

Dissertação submetida ao corpo docente do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Planejamento Urbano e Regional.

Aprovada por:

---

**Prof. Adauto Lucio Cardoso - Orientador**  
Doutor em Arquitetura e Urbanismo/USP

---

**Prof<sup>a</sup>. Luciana Corrêa do Lago**  
Doutora em Arquitetura e Urbanismo/USP

---

**Prof. José Júlio Ferreira Lima**  
Doutor em Arquitetura  
(Oxford Brookes University)

Rio de Janeiro  
2004

## AGRADECIMENTOS

Estes agradecimentos são extensos porque o trabalho contou com a colaboração de muitas pessoas.

A Aduino Lucio Cardoso, pela orientação deste trabalho (e pelo aceite logo no início do curso), pelo incentivo e o estímulo à pesquisa, e pela relação amistosa, ficarei sempre grato. O orientador sabe das angústias e das falhas, portanto, ao fim, merece um agradecimento duplo.

Aos professores Rainer Randolph e Carlos B. Vainer, diretores do IPPUR-UFRJ durante o curso, pela resolução de nossos contratempos e pela coordenação geral.

A José Julio Ferreira Lima, que acompanhou de perto a construção deste trabalho, a quem devo não só os agradecimentos pelas inúmeras orientações e pelo estímulo à pesquisa, mas também pela relação saudável e produtiva.

A Frederico Guilherme Bandeira de Araújo, pelas conversas, pela relação de amizade e pelo convívio no Rio de Janeiro.

A Luciana Corrêa do Lago, pela participação na banca, pela descontração e pela desmistificação das relações de poder — algo que merecia outro parágrafo, mas que prefiro calar aqui.

Ao corpo docente do IPPUR-UFRJ, cujos ensinamentos e troca foram imprescindíveis para a construção deste trabalho, agradeço imensamente.

Aos funcionários do IPPUR-UFRJ, atenciosos indiscriminadamente, fizeram nossa passagem pelo Instituto mais fácil. Em especial, agradeço a Vera Lúcia Silva da Cruz e a Ana Lúcia Gonçalves, pelo apoio e simpatia.

A Rodrigo Corrêa Diniz Peixoto e Carmem Barroso que, em Belém, estimularam a trajetória da pesquisa e resolveram inúmeros problemas, sempre disponíveis. Ainda em Belém, agradeço a Silva Lovaglio, pela atenção.

A Mauro Gaia, da Secretaria Municipal de Finanças (SEFIN) de Belém, a quem devo as explicações sobre as flutuações do mercado imobiliário da cidade.

À disponibilidade dos entrevistados e “consultados”, pacientes com as indagações nem sempre claras e pertinentes aos ouvidos alheios; o que ajuda muito na defesa da dissertação.

Aos colegas de curso, pela convivência, troca de experiências e estímulos que aqui sequer poderia enumerar. Neste aspecto, devo agradecimentos especiais a Vando Vidal de Oliveira Rego, pela dupla convivência e pela oportunidade, rara e típica de um amigo.

A Yuri Vidal, pela amizade e convívio acadêmico; a Francisco Xavier Palheta Júnior, pela dissertação, pelos dados cruciais para a construção do pensamento e pela amizade e estímulo, sou muito grato. A Raul Ventura, pelas conversas (nem sempre acadêmicas, por isso mesmo importantes) e pela experiência na área do planejamento. Agradeço também a Manfredo Ximenes Ponte, pela divertida convivência no Rio de Janeiro, onde a relação vai além do plano acadêmico e familiar. A Regina Daibes, pelo carinho, pelo estímulo e pela amizade. A Euler Arruda, pelo incentivo permanente e obstinado e pelos dados; a convivência com colegas de profissão nos faz aprender muito. A Célio Lobato, pela experiência compartilhada.

Agradeço aos técnicos do Núcleo Setorial de Planejamento da Secretaria Municipal de Saneamento, que me apoiaram a todo custo durante o mestrado: Jorge Amaral, Paulo Ronaldo Pinheiro, Norma Paiva. Devo muito a Regina Ferreira, pela disponibilidade e pela sensibilidade.

A Adriane Melo Diogo, pela amizade, pelas discussões “urbanísticas” e pelo apoio na Prefeitura.

Aos colegas professores da Escola Superior Madre Celeste, companheiros de inestimável apoio. Em especial a Aldo César Sampaio, amigo de sempre, e a Marzane Pinto, pelas discussões sociológicas.

A Rodrigo e Vânia Vale agradeço pela disponibilidade e pela ajuda com as fotos.

A Zuleide, Romero, Janaina e Mariana, pelo amor, pelo estímulo e pelo amparo, necessários e essenciais para a estabilidade da feitura da dissertação. A Zuleide e Romero devo muito das orientações que procuro seguir na formação acadêmica, a quem sempre tenho de agradecer.

## SUMÁRIO

<b>SUMÁRIO</b> .....	7
<b>LISTA DE ILUSTRAÇÕES</b> .....	8
<b>LISTA DE ENTREVISTADOS/CONSULTADOS</b> .....	9
<b>RESUMO</b> .....	10
<b>ABSTRACT</b> .....	11
<b>INTRODUÇÃO</b> .....	12
<b>A ORLA DE BELÉM: VALORIZAÇÃO E DEVOLUÇÃO</b> .....	31
ELEMENTOS HISTÓRICOS E CONTEXTUAIS: O CENTRO E A ORLA .....	31
OCUPAÇÃO E APROVEITAMENTO DA ORLA: VALORIZAÇÃO E DISPUTA .....	57
A APROPRIAÇÃO DO TERRITÓRIO DA ORLA: DEVOLUÇÃO E DESIGUALDADE .....	69
<b>A ORLA DE BELÉM E OS PROJETOS DE INTERVENÇÃO</b> .....	75
O SISTEMA PORTUÁRIO DE BELÉM: CRISE E REESTRUTURAÇÃO NACIONAL .....	77
DECADÊNCIA DOS CENTROS E ZONAS PORTUÁRIAS: CRISE E SOLUÇÕES CONTEMPORÂNEAS .....	82
<b>GENTRIFICATION, ENOBRECIMENTO: O CENTRO ANTIGO DE BELÉM/PA E A LÓGICA DA REVITALIZAÇÃO</b> .....	128
A REAPROPRIAÇÃO DAS ÁREAS CENTRAIS: DEBATE CONCEITUAL E ALGUNS MODELOS EXPLICATIVOS .....	131
SEGREGAÇÃO SOCIAL E ESPACIAL E A REESTRUTURAÇÃO .....	137
O CASO DE BELÉM: CENTRO HISTÓRICO E CONCEPÇÃO DA INTERVENÇÃO .....	146
A DEMOCRATIZAÇÃO DA ORLA: DOIS EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS ILUSTRATIVOS .....	150
ANÁLISE DE ALGUNS IMPACTOS DA LEGISLAÇÃO VIGENTE .....	162
CENTRO HISTÓRICO E O ENOBRECIMENTO: O CAPITAL IMOBILIÁRIO E A RENOVAÇÃO URBANA .....	167
<b>CONCLUSÃO</b> .....	193
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	204

**LISTA DE ILUSTRAÇÕES**

<b>Ilustração 1.</b>	<b>38</b>
<b>Ilustração 2.</b>	<b>39</b>
<b>Ilustração 3.</b>	<b>40</b>
<b>Ilustração 4.</b>	<b>44</b>
<b>Ilustração 5.</b>	<b>45</b>
<b>Ilustração 6.</b>	<b>46</b>
<b>Ilustração 7.</b>	<b>55</b>
<b>Ilustração 8.</b>	<b>81</b>
<b>Ilustração 9.</b>	<b>96</b>
<b>Ilustração 10.</b>	<b>96</b>
<b>Ilustração 11.</b>	<b>97</b>
<b>Ilustração 12.</b>	<b>98</b>
<b>Ilustração 13.</b>	<b>96</b>
<b>Ilustração 14.</b>	<b>100</b>
<b>Ilustração 15.</b>	<b>100</b>
<b>Ilustração 16.</b>	<b>101</b>
<b>Ilustração 17.</b>	<b>114</b>
<b>Ilustração 18.</b>	<b>114</b>
<b>Ilustração 19.</b>	<b>116</b>
<b>Ilustração 20.</b>	<b>116</b>
<b>Ilustração 21.</b>	<b>121</b>
<b>Ilustração 22.</b>	<b>122</b>
<b>Ilustração 23.</b>	<b>123</b>
<b>Ilustração 24.</b>	<b>124</b>
<b>Ilustração 25.</b>	<b>156</b>
<b>Ilustração 26.</b>	<b>158</b>
<b>Ilustração 27.</b>	<b>159</b>
<b>Ilustração 28.</b>	<b>163</b>
<b>Ilustração 29.</b>	<b>165</b>
<b>Ilustração 30.</b>	<b>180</b>
<b>Ilustração 31.</b>	<b>181</b>
<b>Ilustração 32.</b>	<b>182</b>
<b>Ilustração 33.</b>	<b>184</b>
<b>Gráfico 1</b>	<b>56</b>
<b>Tabela 1</b>	<b>178</b>





## **LISTA DE ENTREVISTADOS/CONSULTADOS**

- Corretor de imóveis, sócio de imobiliária em Belém;
- Arquiteto e sócio de construtora e incorporadora em Belém;
- Economista, técnico de órgão público municipal de Belém.

## RESUMO

Este trabalho analisa o processo de intervenção do poder público sobre a orla fluvial e o centro antigo da cidade de Belém, Pará e sua pertinência enquanto projeto de democratização do espaço da cidade, em relação com a apropriação desigual do território. Este processo é qualificado como uma proposta de intervenção urbana em duas frentes: a política urbana e a intervenção urbanística propriamente dita. A intervenção sobre a orla central de Belém é legitimada por discursos cujo conteúdo é a devolução do acesso à orla central. Este é um espaço valorizado da cidade, tanto no aspecto fundiário e ambiental quanto cultural; daí surge a proposta de “devolução” do acesso à orla para o habitante de Belém, executada pelo poder público — uma demanda que, segundo os agentes da intervenção, seria do interesse consensual de todos os habitantes da cidade de Belém. Discute-se como este processo de intervenção e “devolução” do acesso à orla central da cidade é executado, e é feita uma análise a partir de elementos da dinâmica da produção do espaço em Belém: os preços do solo urbano, empreendimentos do mercado imobiliário relacionados com aquele espaço e o projeto de revitalização do centro antigo de Belém, através das intervenções urbanísticas.

Palavras-chave: renovação urbana; política urbana; orla; centro; apropriação desigual.

## **ABSTRACT**

This work aims to analyze the urban interventions on the waterfront and center area of Belém, Pará, Brazil and its pertinence as an urban space democratization process, in relation to the idea of uneven development spaces. Those interventions have two main features: the urban politics and the urbanism intervention projects. There is a need to legitimize this wide urban intervention, which is done by current discourses on “returning” the city’s waterfront to its inhabitants. The urban core and its waterfront are remarkably valued urban spaces in Belém, both in cultural and economic terms; hence the proposal on waterfront and urban core intervention, executed by public sector — a demand that is said to be “consensual” among the city social groups. There is a discussion on the procedures of that wide intervention and “returning” central waterfront process. Yet, an analysis on urban space production elements in Belém is made, according to the aims of the research: analysis on urban land rent; real estate developments related to this specific subject and the urban revitalization of the urban core, made by urbanism intervention projects in the city.

Keywords: urban revitalization; urban politics; waterfront; urban core; uneven space development.

## INTRODUÇÃO

Este trabalho procura relacionar o desenvolvimento urbano e o território da cidade, visto como espaço dotado de potenciais diversos para a urbanização. Pretende-se estudar como, em um dado momento histórico e em uma dada localização geográfica, algumas práticas materiais (HARVEY, 1996b) ou formas de uso e aproveitamento do território explicam a construção de alguns elementos da cidade.

A relação entre a estruturação das cidades e o território que lhes corresponde é vista aqui como um processo dialético, em que o território detém elementos que influenciam o desenvolvimento urbano e a urbanização altera conformações territoriais (HARVEY, 1996b). Desta maneira, a presença de elementos naturais, tais como a rede hidrográfica, sofre apropriações culturais diversas, além de formas de aproveitamento econômico e funcional. Por outro lado, no processo de urbanização são construídas formas de uso e aproveitamento do solo urbano que representam alterações na relação entre o território e a dinâmica social. Esta visão, relacional, do processo de uso e aproveitamento do território (HARVEY, op. cit.) é essencial para o entendimento da construção espacial da cidade, e das motivações que legitimam e consubstanciam ações técnicas e políticas no espaço urbano.

Especificamente, este trabalho é uma análise sobre o processo de desobstrução visual e intervenção urbanística na orla fluvial da cidade de Belém, capital do estado do Pará — na região norte do Brasil, portanto. Este processo de intervenção urbanística é visto aqui como uma das etapas que o poder público, junto a outros agentes, promove para a concretização da demanda pela abertura urbanística da orla fluvial da cidade, para a

apropriação franca, aberta e irrestrita daquele espaço. O espaço de orla fluvial da cidade de Belém é historicamente ocupado por empresas diversas e assentamentos (BELÉM, 2002b; 2003b) que se valem tanto da localização privilegiada para as atividades de transporte de passageiros, de carga e da pesca quanto da precariedade do controle da ocupação do solo urbano. Em ambos os casos, das empresas e dos assentamentos, o ponto comum é a ocupação juridicamente irregular do solo urbano, às margens do rio e da baía que circundam parte do território do município de Belém/PA. Esta situação de irregularidade, inclusive, é um dos principais argumentos que subsidiam e legitimam as intervenções na orla fluvial da cidade, como será visto adiante, no segundo capítulo. Segundo a Constituição Federal brasileira, as terras emersas, em faixas litorâneas e às margens de cursos d'água em geral, são pertencentes à categoria dos *Terrenos de Marinha* (BRASIL, 1988), sob os quais incide a proteção e a propriedade da União, pelo interesse estratégico que possuem.

A análise recai justamente sobre a *validade* e a *extensão* das premissas do projeto de desobstrução e intervenção urbanística da orla fluvial de Belém. Isto se deve ao conteúdo discursivo das propostas de intervenção (em legislações, projetos urbanos), acionando uma terminologia que remete a idéias de “devolução”, “resgate”, “retorno” do acesso à orla, todas idéias fartamente veiculadas na mídia e no debate político. E estes discursos, claro, são enunciados performativos (BOURDIEU, 1996; 1998), encerrando uma visão de mundo, de intenções de ação e um sistema de valores. Eles habitam o terreno da legitimação política para a execução dos projetos, e para isto passam a ser veiculados junto às comunidades, por diversos meios.

Boa parte da análise coloca-se sobre os processos de valorização material e simbólica do território da orla e do centro de Belém. Esta valorização é vista na perspectiva da ação do poder público e de outros agentes produtores da cidade, em uma disputa pelo

acesso aos benefícios do território, ancorada em um discurso ideologizado — o discurso da “devolução” da orla ao habitante da cidade de Belém.

Em síntese, nossa preocupação central é analisar qual a pertinência deste projeto de intervenção sobre o território da cidade de Belém em operar, efetivamente, a tal “devolução” do acesso à orla, nos moldes democráticos que são defendidos pelos seus agentes produtores —principalmente pelo poder público. Em outras palavras: é possível, a partir de um projeto de intervenção desta natureza, produzir a democratização do espaço da orla fluvial de Belém?

É importante ressaltar que as intervenções, em sua maioria, estão localizadas na região central, mais antiga, da cidade, o que indicaria um reconhecimento da densidade cultural e econômica maior do centro, em relação a outras zonas da cidade. Daí a associação que faremos, com frequência, de que a intervenção de “devolução” da orla é no centro antigo e na orla fluvial. As dimensões da política urbana, no caso de Belém, estão direcionadas para o centro antigo da cidade. Isto se refere à política urbana em sua perspectiva mais ampla, incluindo o aparato jurídico-político, as ações técnicas do urbanismo e o seu planejamento (LOJKINE, 1981), como um conjunto de ações e discursos que visam garantir a instauração de um meio técnico que, no Brasil contemporâneo, é totalmente receptivo às transformações e racionalidades operadas pelo capital no espaço (SANTOS, 1993). Em Belém, apesar da situação periférica dentro do próprio país, o quadro não difere significativamente neste aspecto.

A intervenção vem sendo feita, também, a partir de modelos e padrões tidos como consagrados em projetos semelhantes de outras realidades. E aqui estamos nos referindo não apenas aos projetos urbanísticos, mas também ao aparato jurídico, às novas formas de gestão, às relações entre os agentes públicos e privados e às novas formas de

desenvolvimento sócio-econômico. Algumas alterações na lógica da administração urbana são efetuadas nas últimas décadas, o que se reflete na postura do administrador das cidades capitalistas (HARVEY, 1996a).

O surgimento de tal projeto de intervenção sobre uma cidade da Amazônia Oriental desta natureza não se dá em vão. O principal motivo desta movimentação do poder público seria a estagnação econômica de alguns setores da economia da região e do município. Fazemos esta afirmação porque houve uma mudança das condições de incentivo oficial à produção regional, pelo menos desde que a política de desenvolvimento regional da ditadura militar começou a dar sinais de declínio. Este declínio, de pronto, significou a redução de subsídios à produção regional e também representou a diminuição de investimentos em infra-estrutura (COSTA, 1995). Além disto, houve empobrecimento da população da região norte do Brasil, principalmente se considerarmos o período entre os anos 1980 (após o período do “milagre” econômico) e os 1990 (COSTA, op. cit.).

A Região Norte do Brasil tem, há quase um século, experimentado processos de baixo crescimento econômico, desde que o ciclo de exploração da borracha entra em declínio. A economia da borracha tinha sido um momento de aumento significativo de recursos disponíveis, em que a valorização do produto no mercado internacional, durante anos, tornou possível o investimento em melhoramentos diversos na região (CRUZ, 1963). À exceção de alguns episódios (a tentativa de um “segundo” ciclo da borracha, com a indústria fordista do século XX e, depois, o período da ditadura militar, com o endividamento externo e a injeção de capitais na região) relativamente curtos no todo, a Amazônia, principalmente, tem sido região de cunho essencialmente periférico, produtora de matérias-primas, tornando-se, com o tempo, importadora de produtos industrializados (COSTA, 1995). A progressiva exclusão de suas populações das intervenções regionais, seja por meio de

projetos industriais, programas de colonização e povoamento (COSTA, op. cit.) ou, ainda, pela instauração de novas racionalidades inscritas em seu território mediante infra-estruturas de caráter eminentemente funcional, logístico (SANTOS, 1993), têm relação com a modernização da região num processo de inserção particular — e desigual, diga-se —, em fluxos de mercado articulados ao plano nacional e mesmo mundial (COSTA, 1995). A própria rede urbana regional, marcada pela primazia das duas principais capitais de estado, Belém/PA e Manaus/AM (CORRÊA, 1987), é indício desta desigualdade, digamos, intra-regional.

A região representa territorialmente 65% do Brasil, tendo crescido economicamente cerca de 62% entre 1970 e 1990 (CONGRESSO NACIONAL, 1993). Este crescimento está acima da média nacional (CONGRESSO NACIONAL, op. cit.) e, teoricamente, representaria evidências suficientes para alimentar o corrente discurso do desenvolvimento. Mas o crescimento econômico citado aqui diz respeito mais aos projetos de colonização hoje articulados à pecuária extensiva de corte, aos grandes projetos de mineração, de geração energética com base hidroelétrica e ao fomento industrial, associado à construção sistemática de infra-estrutura (LOURENÇO, 2001). Tal modelo de desenvolvimento produziu enclaves e desigualdades sócio-espaciais na região (COSTA, op. cit; LOURENÇO, op. cit.)

Este modelo de crescimento econômico, historicamente, foi fortemente estruturado em torno dos incentivos fiscais-financeiros, das reduções, deduções e das isenções fiscais (CARVALHO, 1997). O fomento à instalação de um capitalismo moderno na região, entretanto, encontra dificuldades no contexto macroeconômico nacional, bem como junto aos constrangimentos da política econômica brasileira quando passa a pautar-se mais definitivamente pela política de ajustes estruturais de órgãos como o FMI (CARVALHO, op. cit.) O incentivo ao crescimento econômico encontra na região um terreno favorável, pelo menos entre as décadas de 1950 a 1970, mas também surgem dificuldades a partir de então, com



as crises do capitalismo mundial, como a do petróleo e a dos mercados financeiros. O “integrar para não entregar”, mote do governo militar, teve êxito na instauração de uma estrutura de racionalidades na região, o que a qualifica para o processo moderno de acumulação (SANTOS, 1993). Porém este processo de modernização não significa, necessariamente, a distribuição equânime dos recursos e das oportunidades, e tampouco garante a continuidade da “integração”.

O projeto desenvolvimentista deixa como legado a modernização desigual na região. O Produto Interno Bruto da região norte representa percentual pequeno diante do PIB nacional: sua evolução foi de 2,15% para 3,49% em vinte anos, de 1970 a 1990 (CONGRESSO NACIONAL, 1993). A acumulação se dá, entretanto, através da concentração de terras (na pecuária e no volume da extração madeireira), da construção de infra-estrutura e da política de incentivos fiscais, apropriada por alguns setores e, na indústria, representada principalmente pela Zona Franca de Manaus, no Amazonas e pelos grandes projetos (COSTA, 1995; CARVALHO, 1997). O estado do Pará, entretanto, não apresentou índices de crescimento acima da média nacional, e seus principais núcleos urbanos (Belém, principalmente) tiveram expansão demográfica considerável, não acompanhada pela atividade econômica, o que causou aumento do desemprego (CHERMONT, 1998).

No Pará, a produção é pulverizada em outros núcleos, situados em diversas de suas microrregiões, diminuindo a importância relativa da capital para a produção industrial total do estado (idem, *ibidem*). Em paralelo, o município de Belém perde, sucessivamente, a importância relativa do seu Produto Interno Bruto em comparação com o crescimento do PIB do estado e da região amazônica, com período de recuperação no final dos anos 1980 e nova queda nos 1990 (CHERMONT, *op. cit.*). O empobrecimento do município pode ser lido também na desaceleração do PIB *per capita*, a partir dos anos 1990 (idem, *op. cit.*).

Em Belém, após a desativação da antiga Estrada de Ferro Belém-Bragança, vetor de expansão e integração entre as microrregiões Guajarina (de Belém, municípios vizinhos e ilhas) e do Salgado (litorânea e estuarina, onde existe a maior parte da economia de pesca do estado), a base produtiva sofreu mudanças, inclusive devido a medidas do governo central: a construção da rodovia Belém-Brasília (finalizada em 1960) altera os fluxos e integra a região (LOURENÇO, 2001), mas como consumidora e exportadora de produtos relativamente menos valorizados na cadeia produtiva. A cidade de Belém, capital do hoje estado do Pará, apresenta referências que permitem a reconstrução desta história, com notável patrimônio construído — imobilização de capitais em tempos diversos — e claros sinais de reestruturação, sintomática de um município cujo perfil econômico predominante é do setor terciário, pouco avançado (CHERMONT, op. cit.). Desde sua fundação, como base militar, até a conformação urbanística e microrregional como centro (datada inicialmente de fins do século XIX, pelo menos), é de fato possível ler naquele espaço processos produtivos, formações culturais e tensões diversas que estruturam o contexto atual.

Com a decadência dos ciclos e, posteriormente, a estagnação econômica (devida ao relativo esvaziamento da região), a cidade de Belém passa por alterações nas políticas públicas, visando o enfrentamento da crise. Belém entra nos anos 1990 sob a crise brasileira (e mundial) dos anos oitenta, apesar de ainda apresentar efeitos positivos da política de incentivo e de investimento em infra-estrutura de décadas anteriores (CHERMONT, op. cit.). O contexto de crise se manifesta de forma mais acentuada a partir da primeira metade dos anos 1990, persistindo no resto da década (idem, op. cit.), a partir da mudança na moeda do Plano Real e da crise macroeconômica do modelo de dependência externa que esta política condicionou. Atualmente, o município de Belém tem seu perfil de atividade econômica concentrado no setor terciário, principalmente no comércio, com 30.500

estabelecimentos em 1996, segundo dados da Secretaria de Economia do Município (CHERMONT, 1998). Além deste dado, em Belém nota-se expressiva contribuição do mercado informal para a atividade econômica, existindo, até o ano de 1997, mais de 2.500 vendedores ambulantes nos logradouros e praças públicas do município (idem, op. cit.), o que demonstra a necessidade de criação de estratégias de sobrevivência, procedimento típico do empobrecimento nas cidades latino-americanas.

Diante da crise, algumas alternativas de políticas públicas passam a ser elaboradas, visando prioritariamente a dinamização dos setores da economia. Como ocorreu em outras cidades, dos mais variados processos de desenvolvimento e formação, em Belém o processo de definição de políticas de desenvolvimento lida com o problema da reestruturação do perfil econômico. Nos anos 1940, por exemplo, o município era portador de um número mais expressivo de indústrias, em termos relativos (TRINDADE JR., 1997), e esta atividade passa a decair pela impossibilidade de competição com a chegada dos produtos industrializados trazidos pelas novas estradas, além do custo relativo maior da produção na região — o que se deve, também a uma densidade de capital muito menor do que a encontrada no sudeste brasileiro, por exemplo.

Este aspecto, no entanto, existe em decorrência da própria dinâmica das crises no capitalismo, especialmente em sua porção periférica. As crises, no sistema, são mecanismos de superação de contradições, de estruturação de novas bases da acumulação (FIORI, 1995), implicando, freqüentemente, em novos acordos com o Estado, em novos regimes de acumulação e características da relação capital/trabalho. A *crise*, então, deve ser entendida enquanto categoria analítica; ela é relacional, articulando economia e política, unidas, ligando decisões, embates ideológicos, formas de apropriação da riqueza, relações produtivas. No Brasil desenvolvimentista, principalmente a partir da década de 1960, a

economia voltada para as exportações e com um permanente projeto de crescimento econômico ajudou a estruturar uma sociedade essencialmente incompleta na sua modernização (FIORI, 1995). O caráter parcial da modernização capitalista no país revela um modelo incapaz de disseminar benefícios da modernização a todos os estratos sociais, o que geraria protestos e estremeceria inclusive a própria legitimidade do poder (FIORI, op. cit.) No plano regional, as desigualdades persistem, e a dependência dos capitais externos coexiste com formas pretéritas de acumulação, em regiões menos integradas do país (idem, op. cit.) Na periferia do país, portanto, os efeitos da recessão, da insolvência do Brasil diante da dívida já crescente dos anos 1970 e do enfraquecimento da moeda e da economia são sentidos na forma da decadência das estruturas espaciais, das instituições estatais e na estagnação e retração de investimentos públicos, de que o capital regional, incipiente, arcaico e dependente, é totalmente tributário. O impacto da falência do modelo conservador e excludente do desenvolvimentismo pode ser lido, inclusive, na crise econômica dos anos 1980. O fato de Belém experimentar, neste mesmo período, um processo de relativo esvaziamento econômico não é sem propósito, portanto. Na verdade o que se configurou na região, principalmente a partir dos anos 1960, foi um processo de “reangulação” (FIORI, 1995) das relações econômicas, de ajustes temporais e espaciais, em que o papel da “crise”, antes de apresentar um quadro de “decadência”, teve expressão, digamos, processual.

As oligarquias regionais, entretanto, não viam o processo com os mesmos olhos. Imersas no cerne da tal reangulação e estruturalmente dependentes tanto dos novos investimentos multinacionais quanto dos antigos investimentos estatais, veiculam, há décadas, um permanente discurso de “crise” — que faz sentido, digamos, frente ao caráter dramático de reestruturação na periferia que a queda do desenvolvimentismo representou. A

partir da constatação da crise (que é antes uma crise das formas vigentes da acumulação) os diagnósticos variam e, a par de cada um deles, havia sempre um modelo de intervenção política e uma forma de apropriar a riqueza local e regional, direta ou indiretamente. A urbanização embelezadora do início do século XX, a modernização racionalizante dos anos 1960 e 1970 e demais ações urbanísticas são claros exemplos disto.

Há, portanto, uma redefinição de políticas urbanas em Belém a partir dos anos 1990, usando como diretriz a orla fluvial e o centro da cidade, articulados a uma política de dinamização econômica. Obviamente, esta não é a única estratégia adotada para o desenvolvimento sócio-econômico do município. A importância do projeto de “devolução” da orla e do centro é devida à *transformação* da paisagem construída que é feita na cidade. A esta transformação corresponde uma definição de política urbana que passa a incorporar a intenção de conferir competitividade às cidades, entendidas como agentes da transformação sócio-econômica — conforme Castells e Borja (1996).

As políticas públicas e os discursos da política urbana pregam a “alteração da base produtiva”<sup>1</sup> na cidade, isto é, a verticalização da produção local. Em uma economia que permanece calcada no setor terciário e com precarização evidente, e em que a estagnação é um fato, surgem modelos de desenvolvimento baseados na capitalização sobre o patrimônio histórico-cultural e ambiental da cidade. Uma matriz de pensamento que estrutura este modelo de desenvolvimento é associada ao chamado *Planejamento Estratégico de Cidades* (PEC). Esta concepção baseia-se, essencialmente, na incorporação da lógica de competitividade, eficiência e *marketing* do setor empresarial privado à administração urbana (VAINER, 2000). Cidades em crise econômica, cuja base produtiva ficou fragilizada, podem

---

<sup>1</sup> O Plano Diretor Urbano de 1993 faz numerosas referências a esta diretriz de desenvolvimento, o que redundou inclusive em modelos de ocupação mais favoráveis à implantação da indústria, na sua regulamentação via Lei Complementar de Controle Urbanístico em 1994 e 1999. Atualmente, entretanto, a industrialização não se verifica expressivamente no município e muito menos na sua orla fluvial.

então aderir a um modelo de desenvolvimento pautado na apropriação de seus atributos culturais e ambientais, numa formatação para consumo em um mercado de cidades (VAINER, op. cit.) As cidades, neste pensamento, detêm a liderança em termos de inovação democrática e iniciativa local, para a resolução de muitos dos problemas das sociedades contemporâneas, incluindo os serviços públicos, as formas de gestão e a própria reinvenção da democracia (CASTELLS; BORJA, 1996).

As concepções do planejamento estratégico são (auto)identificadas como políticas de desenvolvimento, de dinamização econômica. É quando se fala no termo “projeto de cidade” (CASTELLS; BORJA, op. cit.), como uma noção consensual à qual todo cidadão deve aderir, por civismo (VAINER, 2000). Este tipo de postura é algo novo em termos de política urbana, isto é, se pensarmos nela como política pública e como instrumento de produção da justiça social, no caso, na cidade. Os anos 1990 são o período em que, na cidade de Belém, o projeto estratégico de cidade passa a habitar a concepção de política urbana, para a reversão da crise e a execução deste projeto de cidade. Harvey (1996a) chama esta concepção de “empresariamento da gestão urbana”, em que a lógica empresarial, da atratividade, passa a ter relevância junto às administrações urbanas contemporâneas que lidam com a crise da mudança econômica.

Belém, contemporaneamente, recebe e materializa projetos de intervenção que incorporam este discurso do desenvolvimento. Ocorre, por razões de disputa política e divergência ideológica, a implementação de dois projetos distintos: o do Governo do Estado do Pará e o da Prefeitura Municipal de Belém. Ambos estão voltados para o mote orla fluvial/centro antigo, de maneiras diferentes.

Os dois projetos de intervenção sobre a cidade estão articulados à produção de políticas urbanas semelhantes em outros locais, guardadas as devidas proporções. No caso

do projeto urbano, as intervenções apresentam um repertório que não é de todo derivativo — mostra-se articulado à implantação de outros programas semelhantes mundo afora, aliás. Ocorre a capitalização sobre os atributos culturais (culinária, música, patrimônio construído) e naturais (os rios, a mata, a fauna) da região, dando conteúdo ao “produto” cidade, pois estas concepções de intervenção voltam-se ao mercado turístico. No entanto, nota-se que ambas as concepções de intervenção ainda se ressentem de traços próprios de uma adesão pouco reflexiva e nada crítica a modelos externos, *briefs*, pacotes e consultorias diversas, multiplicados em ações (legislação, projetos urbanísticos) e discursos (como os materiais de divulgação dos projetos).

Os discursos das novas gestões urbanas, atravessadas pela escassez de recursos financeiros e pelos impactos da crise, sofrem mudanças e algumas homogeneizações. Não importa, em certos casos, nem a divergência ideológica; diante das restrições, os governos locais aderem, estranha e imediatamente, ao modelo do empresariamento urbano (HARVEY, 1996a), com maior ou menor propriedade. Certos termos impregnam-se de um caráter de certa forma imperioso, quando governos locais conceitualmente “antagônicos” comungam de diretrizes de ação consagradas pelo plano estratégico, como a competitividade das cidades (CASTELLS; BORJA, 1996). No caso específico, as gestões locais contemporâneas, preocupadas que estão com a eficiência da máquina pública e com a competitividade do “produto” cidade, apelam ao patrimônio natural e ao construído como elementos de construção de uma *representação* de cidade, para o novo projeto de desenvolvimento urbano.

A orla fluvial de Belém é objeto das intervenções, juntamente com o centro da cidade, em um processo de atribuição de valores com uma pretensão de “resgate” de qualidades ambientais e paisagísticas da cidade; isto é o próprio discurso da “devolução”. A

orla e o centro de Belém têm recebido as intervenções através de projetos dos governos estadual e municipal.

No caso estadual, a gestão implementa uma concepção típica dos modelos habitualmente associados aos casos estratégicos da “revitalização” urbana. Estes modelos contêm a notória parceria público-privado (HARVEY, 1996a), o tratamento arquitetônico, urbanístico e paisagístico com repertório contemporâneo como construção imagética (HARVEY, 2000), a lógica de intervenção pontual (HARVEY, op. cit.), justificada por uma eventual irradiação dos seus efeitos para o entorno e o discurso “culturalizante” e francamente apoiado nas regras de mercado (ARANTES, 2000). Estas intervenções, apesar do citado caráter pontual, estão articuladas entre si, dentro de um projeto turístico e de uma política cultural de corte similar àquelas implantadas em diversos casos europeus, latino-americanos e norte-americanos. Isto indica que há, de fato, um plano (estratégico) em curso, nos moldes da teoria do plano estratégico de cidades.

Por outro lado, a Prefeitura Municipal de Belém pretende adotar um tratamento da orla (e do centro) que privilegie a consolidação do espaço público, visto como local de encontro, de sociabilidades. Este tratamento pretende ser, também, um contraponto àquele executado pelo Governo do Estado. As intervenções da Prefeitura Municipal na orla e no centro de Belém procuram uma identificação com este discurso da democratização do espaço, da produção do lugar público, para demonstrar a oposição política ao outro projeto. Este antagonismo, entretanto, tem alguns problemas. Em primeiro lugar, tem um caráter eminentemente reativo, pois se pauta na intervenção já proposta pelo agente “antagônico”, o governo do estado, para desenvolver a sua própria. Por outro lado, o projeto da prefeitura resente-se de maior consistência enquanto projeto extensivo, isto é, como alternativa de desenvolvimento, de aproveitamento deste que é um recurso natural totalmente articulado



com algumas atividades econômicas e sociais importantes da região. Em suma, este projeto pretende-se antagônico, mas sugere o mesmo uso do solo e as mesmas destinações do espaço — os fins paisagísticos, de lazer, amenidades e de contemplação da orla. A prefeitura apresenta o caráter público, franco, aberto, como paradigma, mas reproduz o lugar comum do mesmo uso do solo, sem maiores proposições efetivamente alternativas, críticas.

A temática específica que pretendemos desenvolver neste trabalho é a da discussão em torno dos recentes projetos de reapropriação da orla fluvial e do centro do município de Belém, Pará. Estes projetos — cujo escopo será descrito adiante — estão articulados. Não consistem apenas em intervenções urbanísticas, mas nas condições proporcionadas e já colocadas anteriormente pela legislação urbanística. Além destes fatores, a ação dos promotores imobiliários e a veiculação do ideário da “devolução” da orla e do centro contribuem para a consolidação dos projetos. Em suma, os projetos de “devolução” da orla e do centro são produtos de demandas pela “devolução do acesso ao rio e à baía”, pelo menos no aspecto discursivo, com formas, estratégias de legitimação e processos de materialização distintos. Dizem respeito, também, a uma disputa política em que — para deleite dos projetistas/planejadores urbanos — a cada concepção de intervenção corresponde uma forma, uma diretriz de projeto e de planejamento e uma maneira de conduzir a intervenção.

Esta identificação do projeto político e da forma de intervenção sobre a cidade nos permite ler o espaço construído para além da materialidade como suporte físico. Em outras palavras, pode deixar identificar, no projeto físico, o projeto sócio-político em questão. Procuramos estudar a relação entre estes projetos políticos, a tal “demanda” social que justificaria as intervenções e a materialização, ainda que incipiente, de algumas tendências decorrentes da “devolução” do acesso ao rio e à baía. Algumas generalizações são

possíveis neste aspecto, pois o caso da cidade de Belém possui elementos levantados na teoria a respeito da renovação urbana contemporânea, como em BOYLE (1992), HARVEY (1996a, 2000), e ZUKIN (1991, 2000), entre outros.

A intervenção na orla fluvial da cidade de Belém<sup>2</sup>, contemporaneamente, pode ser datada quando da inauguração de projetos pontuais — lógica tipicamente flexível, pragmática (HARVEY, 2000) e “estratégica” (VAINER, 2000) — no seu espaço, tanto aqueles propostos pela Prefeitura Municipal quanto pelo Governo do Estado do Pará. Em que pese a natureza diversa de seus discursos político-ideológicos, identificamos uma intenção curiosamente comum a ambos: a produção de áreas de lazer, amenidades e consumo, via aproveitamento urbanístico, arquitetural e paisagístico. Em um caso, a intervenção consiste em ações que visam “(...) devolver para o povo o direito de usufruir de (*sic*) sua orla, um dos seus mais belos patrimônios” (BELÉM, 2002). No outro, a intenção de instaurar um projeto culturalizante e de espetacularização da vida urbana, com intervenções segundo um “modelo globalizado” (MOTTA, 2000), direcionadas à dinamização da economia do turismo como fator do desenvolvimento.

Propomos, neste estudo, que a tendência cultural da demanda pelo acesso ao rio e à baía, se não é obviamente consensual, parece tomar proporções surpreendentes, extensivas e amplas, incorporando o poder público, grupos políticos e setores da sociedade civil. Assim, as respostas a esta “demanda” podem também apresentar semelhanças. Ressaltamos mais uma vez o caráter múltiplo da ação estatal sobre o espaço urbano, da orla fluvial e do centro de Belém: o projeto de reapropriação da orla e do centro é um procedimento que supera a dimensão estrita do projeto urbanístico. Como ocorre em muitos projetos públicos de intervenção sobre a cidade, no caso de Belém há vários fatores que

---

<sup>2</sup> Composta pelas terras continentais e insulares banhadas pelo Rio Guamá e a Baía do Guajará.

contribuem: a legislação urbanística (elaborada antes das intervenções), as próprias intervenções, a bem sucedida construção cultural e ideológica da “devolução”, a crise econômica da região e, com importância considerável, o comportamento do mercado imobiliário diante da implementação do projeto de renovação urbana.

A partir do conhecimento da lógica de atuação dos agentes produtores da cidade é possível conciliar pressupostos teórico-metodológicos com constatações empíricas. Identificamos, neste trabalho, que a reapropriação dos espaços da orla e do centro da cidade pode condicionar processos de segregação sócio-espacial, já que esta reapropriação ocorre a partir da valorização do espaço. Isto surge no momento em que os agentes que executam a ocupação e a “revitalização” o fazem sob os moldes do fenômeno da “gentrificação” — ou do “enobrecimento” (MOTTA, op. cit.) —, no que aspectos estruturais na dinâmica capitalista do acesso à terra urbana só parecem corroborar a hipótese.

A lógica da revitalização é a da reapropriação do patrimônio construído (e de alguns aspectos da paisagem em geral) a partir de uma proposta de desenvolvimento, calcada na economia da cultura (ZUKIN, 1991, 2000; HARVEY, 1996a, 2000). Apropria os diferenciais dos centros antigos, das paisagens do poder econômico, cultural e simbólico (ZUKIN, 1991), voltados para perfis específicos de consumo. A qualidade da urbanização e os atributos locacionais relativos aos bairros mais centrais são itens escassos nas cidades<sup>3</sup> (CASTELLS, 2000); portanto, é de se esperar que a disputa pelo acesso ao centro revitalizado seja acirrada. A conexão entre a renovação urbana e a apropriação desigual das benesses da urbanização passa, desta forma, por uma questão de acesso à terra urbanizada.

Este trabalho está estruturado em três capítulos. No primeiro, encontra-se uma contextualização sobre a relação histórica do desenvolvimento urbano de Belém com a sua

---

<sup>3</sup> Castells (2000) identifica o centro como nó e sorvedouro de fluxos; a “centralidade urbana” seria um atributo inerente ao considerável volume de trabalho imobilizado e à sua localização.

rede hidrográfica, para então analisar criticamente o discurso de valorização da orla fluvial em correspondência com o centro da cidade. Em seguida, é feita uma crítica aos elementos deste discurso que valoriza a orla fluvial como espaço dotado de potencialidades para a saída da crise, com a decadência do centro comercial de Belém e a ocupação juridicamente irregular da faixa de orla fluvial. A construção deste pensamento é feita mediante registros históricos (principalmente das formas de ocupação da orla de Belém), uso de textos promocionais do poder público divulgando as intervenções na orla e no centro e através da aplicação dos referenciais teóricos diversos ao caso. Tentamos operar uma análise da lógica da revitalização a partir da identificação de potencialidades e diferenciais nos atributos do centro antigo e da paisagem natural (e cultural) da cidade de Belém, já que se trata de um efetivo projeto de desenvolvimento, nos moldes contemporâneos e estratégicos. O que chamamos aqui de discurso da “devolução” é analisado sob a ótica da reificação do elemento “orla”, um autêntico diferencial locacional do centro de Belém e de seus bairros próximos, mais consolidados. Aponta-se para o fato de que o tratamento que a renovação urbana dá àqueles espaços esconde a sua apropriação como mercadoria, isto é, fetichiza (MARX, 1968) a relação de disputa e desigualdade pelo acesso aos diferenciais do centro, segregando a cidade.

No segundo capítulo é feita uma descrição dos projetos de intervenção, tanto da Prefeitura Municipal de Belém quanto do Governo do Estado do Pará. A decadência do porto de Belém, entendida na sua relação com as novas exigências do capitalismo, é um elemento da degradação do centro histórico da cidade, motivo importante para a implementação da intervenção sobre a orla e o centro. Duas concepções são colocadas em prática no espaço: a intervenção do Governo do Estado, ligada a uma política de crescimento econômico e dinamização do turismo, com a produção de equipamentos de cultura e lazer; o projeto da

Prefeitura Municipal de Belém, que pretende ser antagônico ao do estado, na construção de um espaço de convivência e democratização do acesso à orla fluvial. A discussão neste capítulo está focalizada na análise teórica dos casos registrados, com base nos textos de divulgação dos respectivos projetos, na consulta a alguns projetos técnicos e na aplicação da teoria para a análise das propostas de intervenção. Entendemos que é possível operar uma crítica a ambos os projetos a partir da identificação de algumas das matrizes conceituais que estruturam as intervenções. No caso do Governo do Estado, a análise passa pela crítica à renovação, que identifica os centros (e, no caso de Belém, a paisagem em sentido mais amplo) como produtos e itens de consumo em um mercado de cidades. Quanto à Prefeitura de Belém, a tentativa de produção de lugares públicos, com a construção de intervenções que se propõem mais inclusivas e democráticas, resulta antes em uma *apologia do lugar público* (ARANTES, 1993), recorrendo à demagogia da produção de uma sociabilidade através da linguagem arquitetural e urbanística. A estrutura desta análise é a confrontação entre os casos concretos e a teoria, alinhando observações e processos, uns mais localizados, outros de cunho mais estrutural.

Por fim, no terceiro capítulo, inicialmente surgem as discussões dos anteriores e é feito um esforço de síntese. Pergunta-se: a implementação dos projetos de “devolução” da orla e do centro de Belém é factível, nos termos em que é colocada, e no contexto em que é posta em prática? Fala-se intensivamente em democratização do acesso à orla fluvial, como patrimônio da cidade, e à revitalização do centro como forma de melhoria da qualidade da urbanização de Belém. No entanto, há óbvia tendência de valorização dos imóveis nos locais de intervenção, uma vez que as obras da renovação significam a imobilização de capital no espaço, tornando-o apto a ser consumido em outra esfera do mercado imobiliário. E é nisto, basicamente, que reside a maior contradição do projeto de “devolução” da orla e do centro

de Belém; na apropriação necessariamente desigual do solo urbano que acontece na cidade capitalista. Alguns dados comprovam esta tendência: dados das plantas genéricas de valores imobiliários, a entrevista com um agente promotor do mercado de imóveis, o lançamento de empreendimentos do mercado imobiliário de alto padrão. Utilizamos os dados das plantas de valores do solo urbano do município, as rendas médias dos bairros das intervenções e as localizações dos empreendimentos imobiliários (dois, no caso, mais próximos) para evidenciar o caráter de segregação dos efeitos da “devolução”. Conexões entre a teoria (para evidenciar efeitos da renovação urbana) e o caso de Belém, além dos dados, dão substância ao questionamento dos limites e possibilidades de um projeto de “devolução” do espaço valorizado da orla central da cidade de Belém.

# 1

## **A ORLA DE BELÉM: VALORIZAÇÃO E DEVOLUÇÃO**

### **ELEMENTOS HISTÓRICOS E CONTEXTUAIS: O CENTRO E A ORLA**

A cidade de Belém, capital do estado do Pará, desde sua fundação no século XVII, teve relação estreita de suas atividades com o rio e a baía que a cercam<sup>4</sup>. No momento inicial, isto pode ser creditado aos fatores pelos quais o agrupamento inicial foi implantado: a função de base militar, visando defender os interesses territoriais do colonizador (CRUZ, 1963; SANTOS, 2001); a defesa do território Amazônico via instalação de fortificações em locais estratégicos (SANTOS, op. cit.); a manutenção de uma estrutura mínima para o funcionamento da base<sup>5</sup> e assim por diante. A vila inicial, agrupamento modesto, teve suas características rústicas mantidas por décadas, o que valeu comentários não necessariamente elogiosos de cronistas e viajantes da época (CRUZ, op. cit.). A então vila de Santa Maria de Belém do Grão-Pará, nos seus primórdios, não dispunha propriamente da pretensão de se tornar um pólo de atração de populações e de dinamização econômica. Era isolada, e sua função primordial era a da defesa do território, daí sua manutenção como base militar, com aparato administrativo e o clero a converter “o gentio” (idem, op. cit.) para a empreitada da colonização da civilização eurocêntrica.

A “modéstia urbanística”, como se disse, perdurou por algum tempo. Os investimentos mais vultosos feitos na cidade foram previstos na segunda metade do século

---

<sup>4</sup> O rio chamado Guamá, e a Baía do Guajará, circundam o promontório em que o núcleo inicial de Belém foi implantado, em 1616 (PENTEADO, 1968).

XVIII, mas só vieram a se concretizar no início século XIX; o ensecamento do alagadiço do Piri, divisor dos pioneiros bairros da *Cidade* (hoje Cidade Velha) e da *Campina* (CRUZ, op. cit.) é um exemplo. De qualquer modo, a dimensão física da urbanização freqüentemente se referia à rede hidrográfica do território municipal, fosse em relação aos igarapés, rios, furos, pântanos ou mesmo às zonas marginais ao Rio Guamá e à Baía do Guajará. Mesmo na conformação urbanística posterior, com as obras de saneamento do final do século XIX e do início do XX, a presença dos cursos d'água era um dado importante do território. Vários igarapés tinham em suas desembocaduras no rio ou na baía pontos de comercialização e entrepostos de frutas, madeira e outros produtos (TRINDADE JR., 1997), como o igarapé do Reduto, onde hoje está situada a zona portuária da cidade.

Economia, urbanização em geral e a cultura tinham rebatimentos na referência ao elemento da água na cidade. A presença do rio e da baía em Belém também significa que estes elementos tinham um significado histórico e ainda têm representatividade:

[...] no passado, um notável papel, quer como elementos de defesa, quer como ancoradouros para pequenas embarcações ou como fornecedores de água para a população; hoje, em parte aterrados ou canalizados, como os igarapés do Piri e das Armas<sup>6</sup>, ainda fazem sentir sua presença na topografia de Belém, servindo também como importantes elementos delimitadores de seu atual espaço urbano, como é o caso dos igarapés do Una e Tucunduba (PENTEADO, 1968, p. 90).

---

<sup>5</sup> Segundo Cruz (1963), em 1650, portanto 34 anos após a fundação da cidade, Belém contabilizava 80 habitantes, à exceção dos soldados, do clero e dos índios instalados na vila inicial. Talvez seja possível deduzir que a milícia, o clero e os índios representassem número mais expressivo do que esta população "comum", mas este dado já explica o caráter incipiente da ocupação à época.

<sup>6</sup> Ambos (Piri e Armas) situados em regiões que hoje são extremamente valorizadas do ponto de vista fundiário, de centralidade notável. O primeiro era situado onde hoje é o limite entre os bairros centrais da Cidade Velha e da Campina. O segundo, hoje retificado, fica no limite entre os bairros do Umarizal e Reduto. Os demais, Una e Tucunduba, estão situados em áreas mais periféricas, ocupadas por população de baixa renda, predominantemente.



No governo do intendente municipal Antônio Lemos (1897-1908), em paralelo ao ciclo de exploração da borracha, Belém conhece um volume de investimentos até então inédito, com obras civis que modificariam sua estrutura urbana, condicionando pontos de sua expansão e constituindo um patrimônio ao qual até hoje a dinâmica urbana é, de certa forma, reverente. A característica dominante era a de projetos urbanísticos monumentais, de construção de bulevares, próprios da renovação urbana do urbanismo embelezador que se instaura no Brasil em cidades como Santos, Belo Horizonte e no Rio de Janeiro, capitaneadas por administradores imbuídos de uma visão higienista (ANDRADE, 1992; 1996), moralista e modernizante da cidade, entendida como local da evolução da vida democrática e do ideal republicano da cidadania burguesa. Também neste período a relação com a rede hidrográfica terá um papel interessante, com a construção do porto de Belém, operando em regime de concessão, equipado para a exportação da produção local (PENTEADO, 1973) e a importação de bens para atender à demanda da classe dominante. O investimento feito em Belém, neste período, é que deixa parte importante do patrimônio construído, neoclássico e eclético, em edifícios institucionais, espaços públicos e obras de urbanização em geral, que representam hoje montantes de trabalho imobilizado que valorizam ainda mais os bairros centrais da cidade.

Além do papel funcional que desempenharam no passado, os cursos d'água da cidade de Belém, hoje, fazem parte de um sistema artificializado de drenagem urbana, em que canais retificados recebem a contribuição das águas pluviais nos fundos de vale, drenando as águas de porções de bacias hidrográficas nos diversos bairros da cidade. Este é um outro momento do aproveitamento dos recursos hídricos<sup>7</sup> em Belém em que, passada

---

<sup>7</sup> A noção de que elementos naturais possam ser convertidos em "recursos" é mais contemporânea, tributária, portanto, de um pensamento (da economia política do século XVIII) sobre a avaliação e a valorização da natureza, em termos de duração, investimentos de recuperação e retorno. Sobre isto, ver Moraes (1999) e Harvey (1996b).

a fase de estruturação da parcela central, após investimentos em infra-estrutura, a ação da técnica passa a dominar a apropriação do recurso, denotando um claro caráter de racionalidade instrumental na intervenção sobre o território (SANTOS, 1993). Tal mudança de postura é, portanto, típica do período ditatorial instaurado no país a partir de 1964, em que a idéia de domínio da natureza, de supremacia da técnica e de confiança nos atributos do planejamento centralizado toma corpo e é efetivada no Brasil (PONTE, 2003). A região amazônica, incorporada ao processo de acumulação com as peculiaridades de um mercado consumidor, fonte de matérias-prima e “ausente” de mão-de-obra qualificada, é vista sob o projeto desenvolvimentista com os olhos de quem vê *o outro* (PONTE, op. cit.). A ação estatal na região, e mais especificamente na cidade, é então marcada pela matriz da implantação de infra-estruturas e equipamentos que possam efetivar a incorporação da região aos interesses do capital. Assim foi com a implantação de sedes de órgãos governamentais de planejamento, de bancos estatais e com a política de incentivos fiscais (idem, op. cit.). Da mesma forma, foram construídas pontes, estradas, diques de contenção, aeroportos foram construídos ou modernizados, estações rodoviárias e uma variedade de estruturas que possibilitassem a integração funcional e logística com outras escalas de decisão e outros mercados, internos e externos. O planejamento autoritário operava a adequação do território da região para o processo de integração à lógica do capital, de produção (de matérias-prima, principalmente), distribuição e consumo de bens, mercadorias e serviços, além da instalação de uma burocracia técnica apta a implantar o projeto de modernização ou de acompanhá-lo, nas instituições públicas ou nas empresas estatais.

Historicamente, a implantação de Belém tem uma característica de proximidade e coexistência com a rede hidrográfica. Não se deve avaliar este dado estritamente pela visão da existência pura e simples do recurso natural, disponível no sítio físico, e destinado ao

aproveitamento funcional de suas potencialidades, como a navegação, a pesca e o transporte fluvial de passageiros. A implantação da cidade, com suas motivações de ordem colonizadora e militar, foi condicionando relações de produção, formas de intervenção no território, elementos da cultura regional, adaptações nas tipologias arquitetônicas européias e diversas formas de produção da cultura, em relação à natureza. Então, o rio e a baía não nos interessam em si, isto é, em uma hipotética compreensão como dados estritamente naturais, mas como elementos que são continentes e conteúdos de processos, relações sociais (HARVEY, 1996b). Estes processos, inscritos no tempo e no espaço, não são externos à localização ou à temporalidade; ao contrário, colaboram na sua construção social (HARVEY, op. cit.). A construção social e técnica (o que não deixa em qualquer momento de ser social, aliás) da cidade, na relação com as dinâmicas de apropriação e uso do rio e da baía, nos interessa na perspectiva relacional. Isto pode ser ilustrado pelas diversas formas<sup>8</sup> desta apropriação e deste uso, de acordo com a visão e a abordagem das potencialidades e interesses no território.

Nesta perspectiva, a análise do processo de urbanização de Belém, no corte específico de sua relação (temporalmente mais recente) com o rio e a baía, deve incorporar o entendimento das formas de uso e aproveitamento do recurso e do território. No século XVII, em Belém, foi construído um forte, em seguida diques de contenção para instalação de assentamentos, trapiches e portos para circulação de pessoas, bens e mercadorias, espaços públicos de convivência. Todas estas formas de uso (e há muitas outras) denotam a historicidade das formas de aproveitamento, da abordagem da situação peculiar da proximidade com o rio e a baía.

Mais recentemente, após a fase de cunho marcadamente racionalista do período

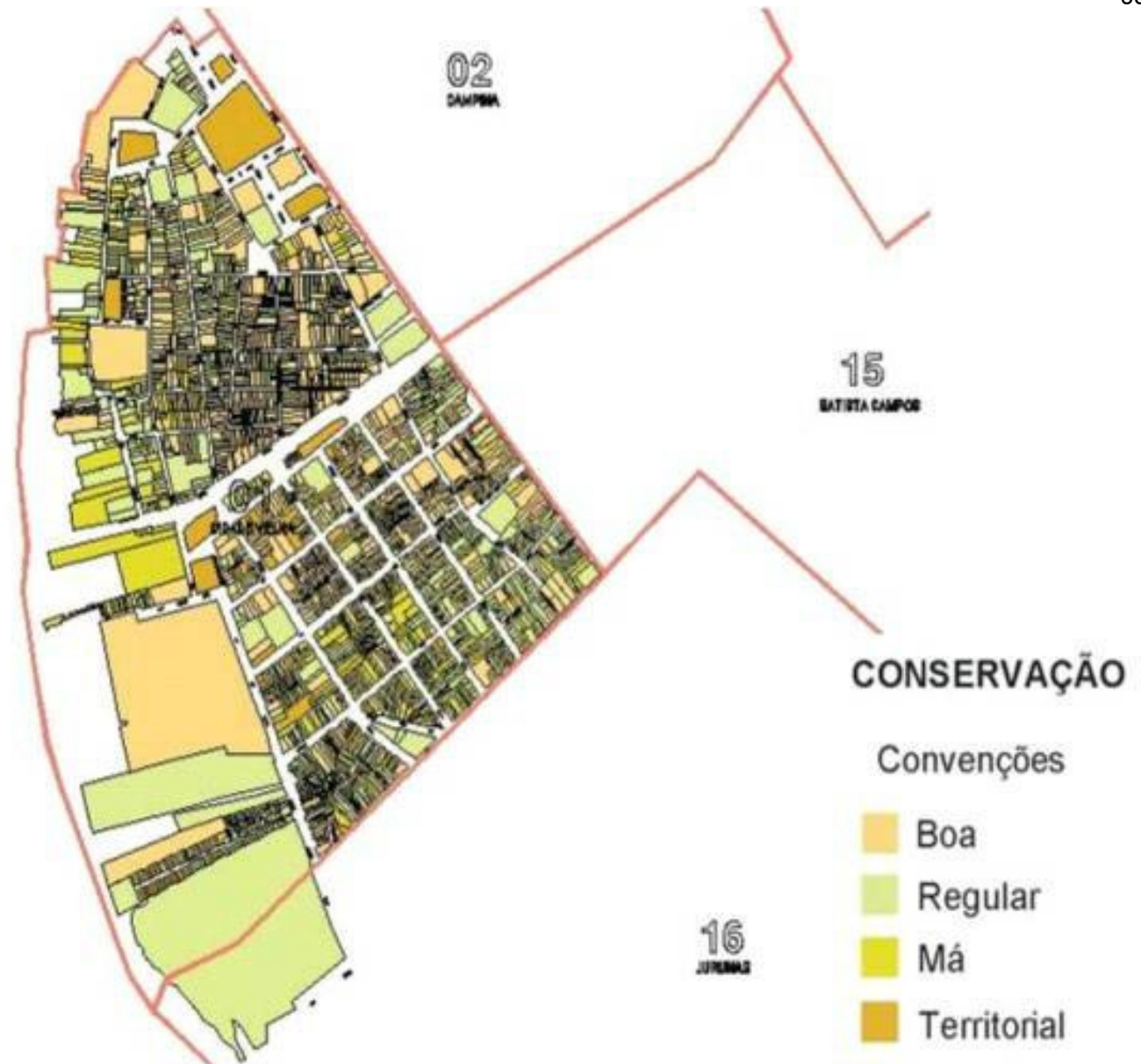
---

<sup>8</sup> Em que pese a redundância, é válido dizer que são formas *históricas*.

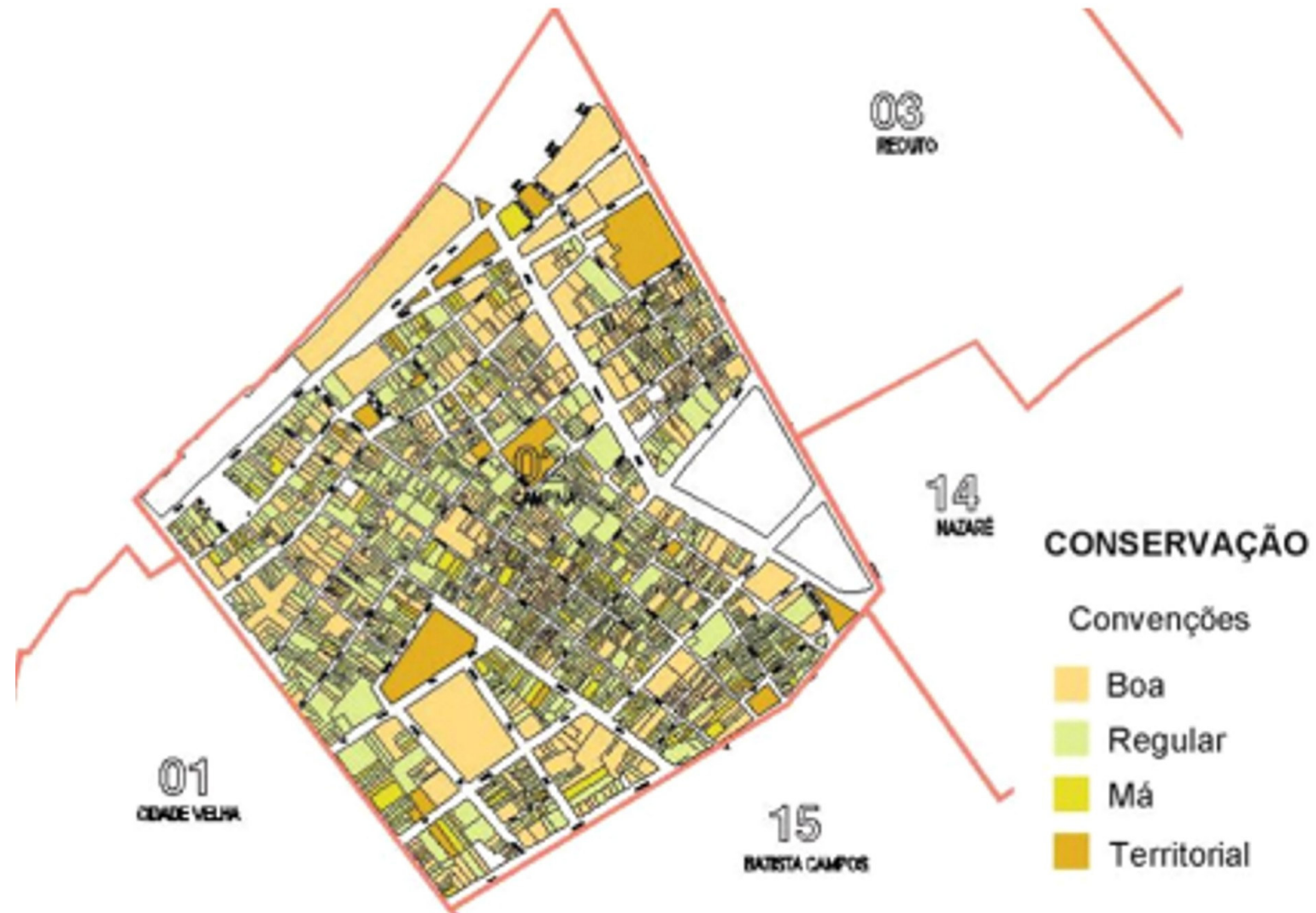
ditatorial, a cidade encontra-se num outro contexto sócio-econômico. A redução relativa de investimentos e a crise macroeconômica nacional redefinem o quadro do desenvolvimento urbano e colocam, ainda mais claramente, as desigualdades sócio-espaciais no território de Belém. Isto contribui para uma evidente periferização, acelerada por processos de ocupação irregular de terras urbanas, em zonas distantes do centro. Por outro lado, o centro antigo da cidade passa a exibir o esvaziamento de algumas funções, com o aumento da ociosidade de alguns de seus espaços e mesmo com a degradação física de seu espaço construído (CARDOSO; NASSAR, 2003). Apesar de ainda abrigar parte significativa das instituições públicas, uma atividade comercial dinâmica e instituições do setor financeiro, o centro antigo de Belém é objeto de uma discussão cujo conteúdo seria sua decadência. Este discurso, e o debate instaurado nos meios técnico-burocráticos e na política, tem diversos elementos. O debate é composto pela discussão dos problemas da multiplicação do comércio ambulante (e em sua relação com a sobrevivência do comércio formal e com o ordenamento do espaço urbano), pelo abandono relativo de vários edifícios do centro, pela afluência de populações pobres como ocupantes destes edifícios em condições precárias, pela degradação físico-ambiental dos centros e pelas dificuldades de financiamento da urbanização nas áreas centrais, incluindo a manutenção de edifícios, logradouros e monumentos.

Há alguns pontos interessantes sobre esta discussão em torno da decadência do centro antigo de Belém. Uma primeira questão seria a dialética do seu uso; as atividades econômicas atualmente dominantes no centro antigo de Belém — o comércio de padrão popular, lojas de departamentos e o comércio informal — são justamente aquelas que causam maior degradação do espaço construído (**ver Ilustrações 1 a 3**). Isto pode ser apontado em diversos centros históricos do Brasil (TADDEI, 1999) e de outras cidades do mundo. Consta, inclusive, da teoria sobre a conservação de monumentos, já que as

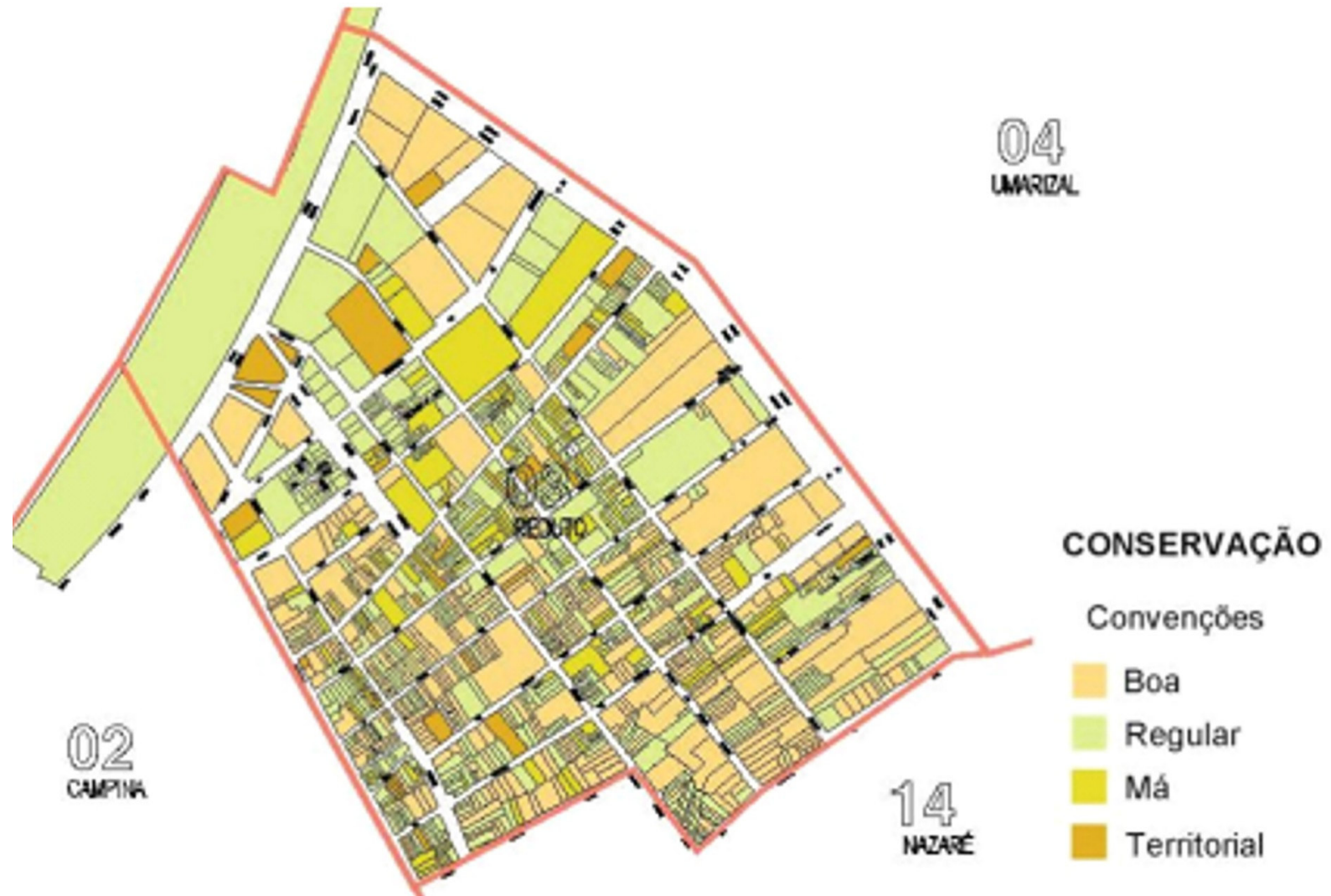
dimensões estética e histórica do patrimônio construído estariam amparadas num suporte material, físico, que é a única instância sobre a qual a intervenção é possível, para a salvaguarda do bem (BRANDI,2002).



**Ilustração 1** Mapa de estado de conservação do bairro da Cidade Velha. O centro antigo de Belém passa a apresentar decaimento em parte de seu patrimônio construído. No bairro em questão os estados “regular”, “má” e “territorial” (terreno baldio) são minoritários provavelmente devido ao forte uso habitacional. Fonte: CODEM (2001).



**Ilustração 2** Mapa de estado de conservação do bairro da Campina, parte do centro antigo de Belém/PA. Fonte: CODEM (2001).



**Ilustração 3** Mapa de estado de conservação do bairro do Reduto, parte da zona portuária de Belém. Fonte: CODEM (2001).



Por outro lado, a decadência do centro antigo de Belém encontra um contra-argumento na sua configuração, nas suas vantagens locacionais e na densidade de capital que ali ainda se instala — devido aos estabelecimentos comerciais, financeiros, etc. Seguindo o raciocínio anterior, apesar da criação de obsolescência no uso do solo urbano do centro de Belém, a sua “centralidade” (a redundância é necessária) é ainda relevante. Isto significa que, em paralelo à decadência, o processo de urbanização em Belém não foi capaz de criar outros centros com porte equivalente; aconteceu uma *expansão* daquela zona central outrora claramente delimitada, para alguns bairros próximos, como o Umarizal, o Reduto, Nazaré e Batista Campos (CARDOSO; NASSAR, 2003). Portanto, há que se relativizar a tal decadência do centro: de fato existe um processo de decaimento, claramente visível no espaço construído, mas o centro antigo de Belém é ainda tão importante para a cidade que, não à toa, o amplo projeto de “devolução” da orla se instala principalmente *no centro*.<sup>9</sup>

Diante do contexto da decadência do antigo centro, as possíveis soluções também atacam frentes diversas. A tal decadência do centro antigo de Belém reflete a dimensão histórica da apropriação da riqueza social imobilizada na medida em que os usos do solo, os padrões de ocupação e a localização das atividades podem ser vistos como expressão das formas que passam a ser mais rentáveis em determinado momento e localização espacial. O capital desocupa e põe em ociosidade antigas estruturas e atividades econômicas, bem como aciona outras. As ondas especulativas, motores da dinâmica de acumulação, são intrínsecas à lógica transformativa do capital (HARVEY, 2000), alterando, claro, o espaço urbano. A própria situação do porto de Belém é um exemplo claro desta dinâmica, em que as novas exigências das estruturas físicas portuárias e a falta de verticalização da produção local exportada são explicações da decadência de estruturas sob

---

<sup>9</sup> À exceção de algumas intervenções pontuais da Prefeitura Municipal de Belém no distrito de Icoaraci, no bairro do Guamá e no distrito de Mosqueiro.

o capital.

O centro antigo de Belém, seu entorno e os cursos d'água que lhe são correspondentes estão, portanto, expostos e são influenciados por esta lógica transformativa e especulativa. Esta lógica pode ser vista na flutuação dos preços do solo urbano<sup>10</sup>, o que seleciona, em última instância, as populações que vão ocupar determinadas parcelas da cidade. Também podemos ver esta transformação no próprio perfil dos usuários, consumidores e moradores do centro, principalmente antes da política sistemática de intervenção na área, que ora encontra-se em curso na cidade de Belém. Esta alteração no perfil dos usuários é, predominantemente, evidenciada na “popularização” do comércio naquele local, outrora ponto de abastecimento inclusive das classes médias, até mesmo por falta de sub-centros ou grandes estruturas de comércio fora dali, até então; o surgimento de estabelecimentos de mais alto padrão em áreas de atividades menos concentradas e o fenômeno dos *shopping centers* decerto provocaram mudanças na localização das operações de consumo, estratificando-as de certa maneira (CARDOSO; NASSAR, 2003). Quanto a este caso, os usos do solo predominantes no centro antigo de Belém hoje são não-residenciais (**ver Ilustrações 4 a 6**). Dentre os outros fatores que colaboraram para a decadência do centro antigo de Belém, podemos indicar que:

A consolidação das novas áreas comerciais ocorreu lentamente até os anos 60 e acelerou-se especialmente a partir da década de 80. Avenidas e calçadas mais largas facilitaram o deslocamento de veículos e pedestres e estimularam as atividades que dependiam destes fluxos; a verticalização favoreceu a concentração de escritórios em edifícios comerciais, e as telecomunicações permitiram um afrouxamento das distâncias (entre

---

<sup>10</sup> Sobre o qual veremos, adiante, que o centro antigo de Belém e seu entorno expandido ainda detêm, claramente, valores dentre os mais altos do solo urbano no município.

escritórios, bancos, cartórios, repartições públicas, etc). O centro comercial da cidade sai do bairro do Comércio, migrando para a avenida Presidente Vargas e depois para a proximidade de avenidas que constituem corredores de tráfego e definem sub-centros comerciais (Padre Eutíquio, Pedro Miranda, Senador Lemos, Gentil Bittencourt, etc.) até que toda a extensão do espaço produzido formalmente da primeira légua se constituísse em área central da Região Metropolitana de Belém (CARDOSO; NASSAR, 2003).

Na verdade, ao recuarmos algumas décadas no tempo, veremos que o processo qualificado hoje como de decadência do centro já data de algum tempo, embora não necessariamente pelas mesmas razões. Penteado (1968), em relato do final dos anos 1940, já atestava que havia uma curiosa “micro-periferização” do centro comercial de Belém no pós-guerra, já que a escala da cidade só comportava, à época, uma zona comercial e seu entorno imediato com o mesmo uso predominante do solo. Este geógrafo comentava que em 1948 a cidade “[...] possuía duas grandes áreas funcionais: a comercial e a residencial” (PENTEADO, 1968, p. 180). O bairro do Comércio (nome popularmente adotado do antigo bairro da Campina) tinha de fato uma centralidade notável, dado que:

[...] pulsava como o coração de Belém, passando de um centro ativo, no período diurno, a uma área pavorosamente deserta, durante as noites, que, naquele ano, não eram iluminadas por questões ligadas à falta de equipamento da companhia de luz (PENTEADO, op. cit., p. 181).



**Ilustração 4** Mapa de uso do solo do bairro da Cidade Velha, região do núcleo de ocupação inicial de Belém. Neste caso, o uso residencial ainda tem representatividade, ao contrário do resto do centro comercial da cidade. Fonte: CODEM (2001). É interessante observar a correlação entre este *uso do solo* aqui significativo e o *estado de conservação* predominante no bairro.



**Ilustração 5** Mapa de uso do solo do bairro da Campina, onde predominam os usos de comércio e serviços. Fonte: CODEM (2001).



**Ilustração 6** Mapa de uso do solo do bairro do Reduto, em que está situada parte da zona portuária (faixa em verde), conexão entre algumas das intervenções urbanísticas na orla de Belém. Fonte: CODEM (2001).

O decaimento do uso no centro da cidade tinha alguns traços no período. Este centro, em sua atividade comercial, viria a conhecer dinamização mais expressiva nas décadas de 1960 e 1970, à reboque da política de investimentos estatais na região e na posição de destaque de Belém na rede urbana nacional. Afora a precariedade circunstancial da infra-estrutura urbana que Penteado (op. cit.) relata no ano de 1948 (que era, via de regra, muito superior à de boa parte do resto da cidade), podemos ver que:

O que era bem típico daquela época, é que a zona comercial ainda muito restrita às velhas ruas do bairro do comércio, em cuja periferia se fazia sentir a deterioração urbana: casas onde se jogava abertamente, freqüentadas por menores de idade (engraxates e jornaleiros, por exemplo), casas suspeitas e pensões alegres, casas de cômodos, entremeadas com pequenas oficinas, etc. (PENTEADO, op. cit., p. 181).

Como tínhamos relacionado anteriormente, o rio, a baía e o centro antigo da cidade de Belém têm proximidade geográfica e relações intensas na dinâmica de construção da cidade. Além do aspecto do decaimento do centro, em Belém encontravam-se diversos locais em que a orla fluvial tinha aproveitamento privado, fosse através de trapiches e pequenos diques, ou mesmo pela instalação de ocupações extensas na orla, com expressivas populações residindo às margens do rio e da baía<sup>11</sup> (TRINDADE JR., 1997). No Brasil como um todo, no período do pós-guerra, o processo de favelização do espaço urbano passa a existir com mais força, sobretudo nas grandes cidades. Os espaços de manguezais, beiras de rios e lagos e mananciais são ocupados, através de assentamentos precários, justamente pela acentuação da dinâmica capitalista de disputa pelo solo urbanizado (MORAES, 1999), em que o próprio Estado é responsável pelo destaque de

---

<sup>11</sup> Um caso exemplar deste fenômeno é a notória *Vila da Barca*, "assentamento ribeirinho" situado às proximidades da zona portuária, cujos registros da ocupação datam do final da década de 1930.

algumas vantagens locacionais na cidade (MORAES, op. cit.).

A isto podemos acrescentar a ausência de políticas sistemáticas de controle do uso e ocupação do solo na orla fluvial; sem aparato burocrático, a permissividade na ocupação era, até certo ponto, funcional, no sentido da viabilização de um *laissez-faire* da atividade econômica e também da ocupação de áreas periféricas, sobrantes, para os pobres<sup>12</sup>. A periferia, no Brasil é o espaço da expansão da cidade, por excelência (MAUTNER, 1999), até mesmo quando o periférico é “quase central” no aspecto locacional...

### **A ORLA DA CIDADE: CONSTRUÇÃO DO PORTO E DESENVOLVIMENTO DO CENTRO**

Uma das formas de uso e aproveitamento da orla fluvial da cidade de Belém é o porto. O porto de Belém, como o de muitas das cidades antigas brasileiras, está situado no centro da cidade. O porto, em qualquer cidade, denota a funcionalidade do transporte por via marítima ou fluvial, que só é possível na condição de proximidade entre a cidade e um corpo hídrico. Esta relação é importante para este estudo, uma vez que é a partir dela que podemos entender as diversas formas da urbanização na orla fluvial e no centro da cidade de Belém; suas tipologias e estratégias de aproveitamento.

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

---

<sup>12</sup> Falamos sobre o assunto em outra oportunidade (XIMENES, 2002), mas o ponto central desta questão é a permanência da situação de loteamento privado e da ocupação juridicamente irregular da terra na orla, o que fundamenta, em boa parte, a justificativa das intervenções para a desobstrução visual do rio e da baía, como veremos adiante.



forma como o desenvolvimento do núcleo urbano foi se valendo das possibilidades destes recursos naturais.

Penteado (1968), por exemplo, registrou as tipologias habitacionais das palafitas, casebres insalubres construídos precariamente, na orla do bairro do Reduto, próximo à zona portuária e, em parte, dentro dela. Entre os anos 1940 e 1960, a área tinha uma conformação mais periférica do que tem hoje, em que pese o uso industrial intensivo que teve na década de 1940; a expansão da cidade condiciona, em alguns de seus pontos, a instalação de usos e padrões de ocupação do solo completamente díspares. Nas desembocaduras de alguns dos rios que recortavam o território de Belém havia a chegada e a saída de produtos agrícolas (frutas, por exemplo), de madeira, e de outros produtos oriundos principalmente da atividade extrativista da região (PENTEADO, 1973). Até o búfalo vindo do arquipélago do Marajó desembarcava em trapiches diversos ao longo da orla, em geral em zonas mais afastadas do centro da cidade (PENTEADO, op. cit.).

Por outro lado, a tipologia das casas (“atualizadas” no aspecto construtivo no século XIX) às margens do rio e da baía no centro não denotava, exatamente, uma preocupação ou interesse em aproveitar a orla; por exemplo, com a possibilidade de navegação fluvial no interior da cidade, ou desta para outros municípios da região, a partir das residências. Para isto existiam alguns portos privados na cidade, ou o precário sistema de transporte coletivo (CRUZ, 1963; PENTEADO, 1973.) Assim, o uso intensivo da orla fluvial e seu aproveitamento eram mais praticados pelos que trabalhavam diretamente com a navegação e o transporte de cargas ou pessoas.

Neste aspecto, Belém começou a ver surgir a necessidade de uma estrutura portuária mais consistente. Ainda no século XVII a cidade já apresentava uma mescla de usos residenciais e comerciais, o que condicionou a atracação de embarcações nas

proximidades do antigo Forte, para a troca de produtos diversos. Nesta época começou a se definir a localização do que viria a ser a zona portuária da cidade, próxima ao alagadiço do Piri e que definiu no local toda a atividade pioneira de troca, incluindo a feira livre do Ver-O-Peso. Penteado (1973) historia que, em 1743, Belém já era tida como uma notável praça comercial, pelo fluxo de produtos que circulava por navegação fluvial em seu território, pela troca entre produtos europeus, vindos principalmente de Portugal, trocados por especiarias e drogas do sertão em geral.

Não havia um porto, entretanto. Não como conhecemos estas estruturas nos dias atuais, não com os equipamentos que caracterizam um porto, mesmo naqueles tempos. A precariedade era o traço dominante na atividade econômica (e de troca), principalmente quanto à logística da circulação de mercadorias. Exemplificando, há registros datados de 1839 que falam do desembarque na cidade numa rampa de pedra, virtualmente a única estrutura qualificada para a atividade na Belém de então (PENTEADO, op. cit.). Paradoxalmente, a economia da borracha começava a dar os seus primeiros sinais, demandando soluções de escoamento da extração do látex, no que se juntava aos volumes crescentes de outros produtos, como o cacau, exportado para Portugal em quantidades cada vez maiores (PENTEADO, op. cit.). Os governantes de expressão local e mesmo algumas personalidades ligadas à dinâmica econômica da navegação falavam da urgência da implantação de uma estrutura de porto condizente com o fluxo já pelo menos razoável de produtos, considerando a dificuldade do acesso e o isolamento do sítio físico da cidade em relação à integração das outras regiões do país. Apesar dos notórios planos de construção de canais navegáveis e aproveitamento da rede hidrográfica da cidade, feitos pelo major e engenheiro Gaspar Gronfelts, e de seu subsequente projeto de construção de um dique de pedra próximo ao Piri, a cidade de Belém continuou sem o investimento necessário ao

atendimento das demandas pelo início do porto (idem, op. cit.):

Continuava a existir o litoral irregular, junto à Baía de Guajará, onde muitos eram os trapiches de madeira, servindo as companhias de navegação, que operavam em Belém, já que as exportações da borracha alcançaram um volume antes nunca visto [...] (idem, ibidem, p. 57).

O aumento expressivo da demanda pela borracha no mundo é que veio a efetivar a construção do porto de Belém. Na segunda metade do século XIX, como se vê, a multiplicação de companhias privadas de navegação era um fato, o que atestava a crescente demanda pelos negócios no setor.

O primeiro passo, na verdade, só veio a ser dado quando da concessão ao engenheiro Percival Farquhar (em 18 de abril de 1906) para a construção do porto artificial em Belém, “para si ou para a companhia que organizar”<sup>13</sup> (PENTEADO, 1973, p. 68). O porto de Belém começa como um empreendimento de concessão privada, cuja concorrência se amparava em um estudo feito nove anos antes, pelo engenheiro Domingos Sabóia e Silva. Não respeitado na íntegra, o estudo todavia orientou a execução do porto. A forma de gestão do empreendimento previa o pagamento de taxa ao Governo Federal, e garantia ao concessionário uma renda líquida correspondente a 6% do capital empregado nas obras, como forma de incentivo e atração de empresários interessados no porto de Belém (PENTEADO, 1973). Para isto, Farquhar criou, captando capitais diversos no mundo, a companhia “Port-of-Pará”, sediada originalmente na cidade de Portland, no estado norte-americano do Maine (PENTEADO, op. cit.), ainda em 1906. A construção teve início, totalizando, até 1914, 1.860 m de cais acostável para as embarcações, com a resolução técnica de diversos problemas de dragagem das margens. Outro problema que passou a surgir na época da construção do porto de Belém foi o da eliminação da concorrência

informal; diversos portos particulares já operavam à época, e exigiam, inclusive judicialmente, o direito de continuar suas operações em Belém, incluindo o abastecimento nas margens da baía (PENTEADO, op. cit.). No geral, contudo, o destaque do porto de Belém seria mantido, e seu monopólio, assegurado, já que a avaliação oficial da época era de que as atividades portuárias deveriam ser operadas pela concessionária, detentora destes direitos, que pagava as devidas taxas e estava tecnicamente habilitada para tal (idem, op. cit.). Curiosamente, Penteado (op. cit.) registra que as diversas companhias privadas de navegação e transporte da época faziam numerosas requisições de aforamento de terrenos de marinha, para regularizar a operação de seus estabelecimentos<sup>14</sup>.

O porto de Belém, na verdade, conheceu seu auge até então no ciclo econômico de exploração da borracha, pelos seus volumes de exportação e lucros crescentes, cujo ápice se deu em 1912 (PENTEADO, 1973). A partir daí os lucros do porto caíram sucessivamente, na década de 1910. A diferença crescente entre a receita do porto, em queda, e a despesa da Port-of-Pará, em ascensão, determinou a situação de crise da companhia, que chegou a contar com subsídios públicos para sanar problemas financeiros (PENTEADO, op. cit.).

A competição com a borracha produzida racionalmente no sudeste asiático pelos ingleses e holandeses foi fator determinante na exaustão da chamada *belle époque* regional. Em paralelo, o contexto não muito favorável do entre-guerras e a instabilidade da produção amazônica contribuíram para a indefinição da situação de rentabilidade do porto de Belém. Por isto, sua concessão passa a ser revista e a companhia<sup>15</sup> é encampada pelo poder

---

<sup>13</sup> Extraído do Decreto-Lei nº 5.978, de 18 de abril de 1906.

<sup>14</sup> Este dado é curioso por assinalar um elemento histórico da situação de privatização fundiária da orla que iria, décadas mais tarde, ser usado como argumento para os projetos das “janelas” para o rio e as intervenções na orla em geral.

<sup>15</sup> Penteado (1973) conta que, além da Port-of-Pará, a Amazon River Steam Navigation Co. Ltd. também foi incorporada em 1940.

público, em 1940, ficando o porto a ser administrado pelo Serviço de Navegação na Amazônia e Administração do Porto do Pará (SNAPP). As restrições orçamentárias e a falta de investimento generalizado, conseqüências da perda relativa de dinamização do porto<sup>16</sup>, fizeram com que medidas técnicas importantes à continuidade e à expansão da atividade portuária não fossem tomadas. Uma das mais significativas foi a não observância da dragagem do canal junto ao porto; em 1957, já era necessária a divisão do fluxo de acordo com a profundidade que ainda era naturalmente possível, na direção de cada galpão de armazenamento, já que em alguns pontos somente embarcações de menor porte teriam condições de atracar (PENTEADO, op. cit.). As restrições de ordem técnica, aliás, ainda perdurariam no caso do porto de Belém por décadas.

Devido a este quadro de crise, outra reforma administrativa foi feita: em 1967 o SNAPP foi extinto e a Companhia Docas do Pará (CDP) ficaria com a administração do porto de Belém e de toda a sua zona, enquanto a navegação estaria a cargo da Empresa de Navegação da Amazônia S/A (ENASA), que viria, entretanto, a ser privatizada décadas depois. A instabilidade do quadro da administração portuária e a indefinição quanto ao sucesso do porto de Belém geraram comentários e análises de interesses de Penteado (1973), a respeito dos anos 1960: o autor diagnosticava o porto como de caráter misto, com tendência forte a apresentar importância regional, em que a navegação fluvial teria peso considerável, bem como a atividade de importação. A respeito do perfil de exportação, o porto de Belém, nos anos 1960, teria movimentação flutuando devido às sazonalidades da

---

<sup>16</sup> Em meados dos anos 1940 a movimentação de carga do Porto de Belém cai: de 696.677 toneladas em 1944 para 574.375 toneladas em 1949. A flutuação do volume prossegue na década seguinte, mas com a ascensão da carga no início dos anos 1950, até seu ápice em 1956 (1.007.000 toneladas), e posterior queda, até encerrar a década com 887.799 toneladas em 1960 (PENTEADO, 1973). Relativizando os números, pode-se comparar dizendo que a movimentação de 1956 é apenas 5,4% inferior à movimentação total do porto de Belém em 1995, o que indica certa continuidade do processo de obsolescência da estrutura portuária da cidade.

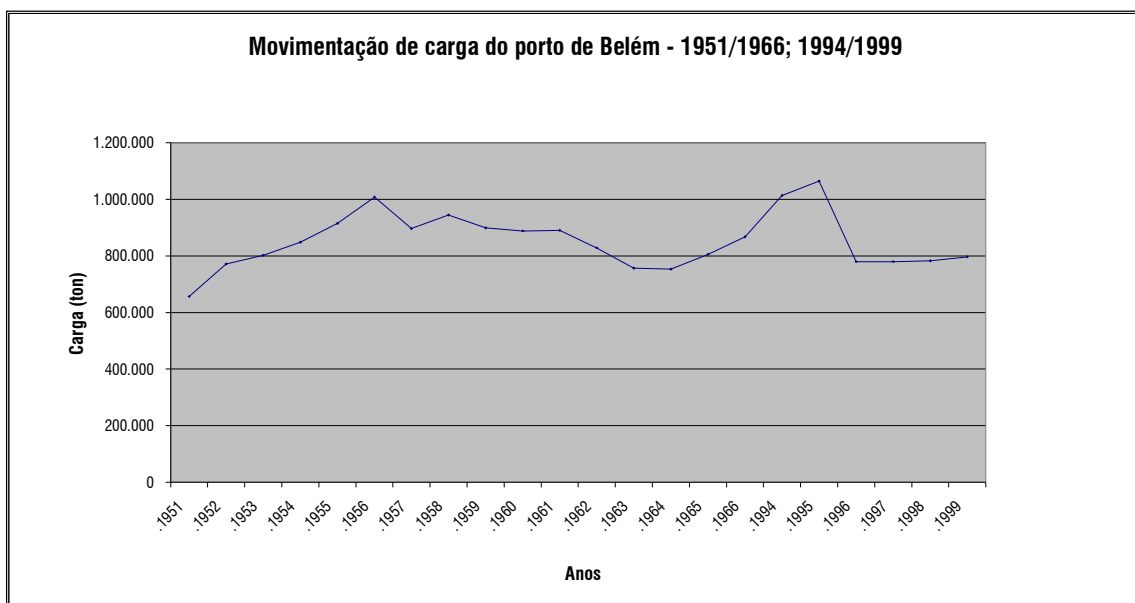
produção extrativa da castanha, da madeira, de algum resquício da borracha, etc. É curioso notar que alguns destes produtos e alguns destes traços identificados na análise ainda perduram até a virada do século XX, com o debate que segue em torno das alternativas para o porto na região. Para ilustrar a compreensão histórica sucintamente esboçada aqui, é interessante o recurso da consulta aos dados oficiais da movimentação de carga do porto de Belém, principalmente no confronto entre o volume dos anos 1950/1960 e outros, mais atuais, dos anos 1990.

Sob a administração da Companhia Docas do Pará (CDP), órgão federal da administração portuária, o porto de Belém tem passado por sucessivos estudos para zoneamento de sua área. Inicialmente a proposta estava baseada em um documento intitulado Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), cuja concepção estava articulada ao programa de revitalização das zonas portuárias do Governo Federal. Este documento que, em sua versão inicial, postulava a transferência do porto ao município vizinho de Vila do Conde, sofreu modificações, de acordo com o debate em torno do destino do porto, pelos diversos grupos afetados, até a última alteração (que corresponde à terceira versão deste PDZ), que se coaduna com a concepção (antagônica à anterior, diga-se) de integração entre os portos e as cidades. Nesta terceira versão, o plano prevê a alteração da configuração da zona portuária, com a criação de sistema viário para adequação dos fluxos, criação de pátio para contêineres e, enfim, coexistência (nos termos do material de divulgação do Plano) “harmônica” (CDP, 2003) com os projetos de intervenção na orla e com a própria dinâmica da cidade, no entorno.



**Ilustração 7** Planta do porto de Belém: uma estrutura na área central da cidade, cuja utilização é tema de debates na sociedade e na disputa política. As 15 plantas retangulares próximas ao cais e aos píeres (em azul) são os galpões de ferro do início do século XX. Fonte: CDP (2003).

A polêmica em torno do destino do porto não é em vão. A própria atividade econômica e os novos fluxos que uma estrutura portuária costumam atrair para uma cidade se constituem em um impacto bastante significativo sobre a sua vida social, econômica e cultural. Extrapolando a dimensão funcional, da circulação, da capacidade da infra-estrutura, atingindo a dimensão da formação de comunidades inteiras, de verdadeiras sub-culturas a partir das atividades diversas que giram em torno da zona portuária, dentro do mercado formal e do informal.



**Gráfico 1** A movimentação de carga do porto de Belém evidencia certa estabilidade nos volumes transportados, dos anos 1950/1960 e nos 1990, apesar da modernização do setor. Fontes: PENTEADO (1973) e CDP (2003).

O porto, nas cidades mais antigas, em geral surge a partir do núcleo de desenvolvimento urbano central. O caso de Belém não é muito diferente. Pelos atributos de defesa do território e dos interesses da costa (SANTOS, 2001), pela incipiente zona residencial e devido ao comércio que passou a se instaurar, a região onde hoje estão situados os bairros da Cidade Velha e da Campina, em Belém, se constituiu em um centro importante para a cidade. A partir daí o município passou a se expandir territorialmente, cujo patrimônio fundiário inicial foi formalizado em 1627, com a “[...] Carta de doação e Sesmaria de uma



légua de terras concedida à Câmara de Belém, em 1º de setembro de 1627 [...]” (CRUZ, 1963, p. 421). A Câmara Municipal tomaria posse desta légua de terras em 29 de março de 1628. Esta pioneira divisão territorial instituiu o que a historiografia e o planejamento urbano na região chamam costumeiramente de *Primeira Légua Patrimonial*, uma espécie de setor circular, cujo centro geométrico estaria em um ponto do promontório sobre o qual o agrupamento inicial da cidade foi fundado (sobre o Forte, portanto). Esta parcela da cidade de Belém, durante séculos, foi a única porção efetivamente urbanizada (ao menos em parte) de seu território. Continua sendo, até hoje, o local que dispõe da melhor infra-estrutura instalada e da melhor qualidade relativa de urbanização, do desenho à configuração dos espaços públicos, de todo o município. Belém detém uma situação curiosa de diferença e concentração, passível de ser identificada na comparação entre esta região mais central — que contém os primeiros bairros da cidade e uma zona de expansão mais heterogênea — e a sua periferia distante, muito mais carente e precária. Interessa-nos dizer, no momento, que a Primeira Légua Patrimonial, porção de terras isenta de impostos pela Coroa no século XVII para efetuar o desenvolvimento da cidade com seus recursos naturais, é até hoje o local da maior parte das atividades econômicas da cidade, dos seus serviços, empregos e é detentora dos espaços mais valorizados de todo o município. Daí a importância da localização vizinha do Centro Histórico da cidade, de sua zona portuária, de uma parte do seu comércio mais antigo e das instituições públicas e financeiras, em maioria localizadas em função dos diferenciais do centro e desta Primeira Légua.

### **OCUPAÇÃO E APROVEITAMENTO DA ORLA: VALORIZAÇÃO E DISPUTA**

Em função dos diferenciais do centro é que a ocupação da orla fluvial é

particularmente combatida nos bairros da Cidade Velha, Campina e Reduto. O centro de Belém é um espaço raro no conjunto do território do município, e a sua proximidade com o rio e a baía garante mais um dentre os diversos elementos que destacam a qualidade relativa do centro, o que explica a sua disputa na cidade. E esta disputa não está restrita somente às operações correntes do mercado formal de terras ou à competição dos empresários do setor de navegação, por exemplo.

A irregularidade do acesso, do uso e da ocupação da terra na orla fluvial tem história em Belém. E tem razões claras, relativamente simples: o espaço de margens de corpos d'água é, em relação ao conjunto das terras emersas, um espaço idiossincrático, portador de diferenciais locais únicos, isto é, de uma localização que permite formas de aproveitamento que não são possíveis noutras localizações (MORAES, 1999). Isto inclui o transporte em suas diversas modalidades, a pesca e as atividades derivadas, como as oficinas de manutenção de embarcações, as lojas de peças e motores e a construção das respectivas obras civis para auxílio da logística do transporte fluvial — diques, trapiches, pequenos portos, etc. Mas isto não é especificidade do caso de Belém, exatamente.

No Brasil, em geral, a ocupação do território foi, inicialmente, no litoral ou às suas proximidades, com expressiva diferenciação na escala dos agrupamentos, a partir da noção de *bacia de drenagem*<sup>17</sup> (MORAES, op. cit.). Dentre os usos do território, pode-se destacar a existência de uma grande diversidade, desde tribos coletoras até a indústria e as cidades turísticas, embora estes dois últimos usos respondam pela maior parte das atividades encontradas no litoral do país (idem, op. cit.). A definição de uma estrutura de circulação, a partir dos portos, é que estabelece o embrião de uma rede urbana nacional, cujas ligações perduram até os dias atuais. Nota-se que a localização litorânea tem

expressão verdadeiramente paradigmática na estruturação dos espaços urbanos no Brasil, com impactos inclusive em territórios mais adentro, na hinterlândia.

O caso de Belém pode ser posto neste quadro. Há peculiaridades, principalmente pela conformação tardia de seu porto: datado do início do século XX, o porto de Belém caracteriza a existência de “[...] cidades portuárias relativamente isoladas [...]” (MORAES, op. cit., p. 34), que serviam de entreposto para centros de produção local ou como pontos terminais de produção do interior. A localização da cidade, numa zona estuarina entre o trajeto do Amazonas e o Oceano Atlântico, e o período de sua fundação garantem, entretanto, as similaridades.

Os portos das cidades antigas do Brasil tinham por função, principalmente, a operacionalização do fluxo de bens e mercadorias, numa inserção subordinada dentro da divisão internacional do trabalho, em que o país tinha estrutura produtiva voltada essencialmente para o mercado externo (MORAES, 1999), sem maiores possibilidades de competitividade através de produtos com alto desenvolvimento tecnológico, no geral. Isto nos fornece mais subsídios para a assertiva de que os impactos da reestruturação do capitalismo a partir do pós-guerra (e entre nós, a partir do final da ditadura militar de 1964) se fazem sentir na cidade de Belém e em seu território. A vinculação, nestes termos, à dinâmica econômica capitalista interna e externa é uma razão da produção de ociosidades e da dinamização de outras atividades econômicas, em outras localizações.

A coexistência de usos do solo é que não é necessariamente pacífica. Há, de fato, uma disputa pelo acesso à terra no Brasil, pois a terra urbanizada é escassa, dependendo de investimento, trabalho imobilizado, e requer capacidade de pagamento

---

<sup>17</sup> Em que todos os fluxos convergem para um eixo principal e daí a um porto, ou outra via de escoamento da produção dos fluxos comerciais.

(GONZALES, 1985) para seu consumo e utilização. No caso em questão, os usos do solo e as características de sua ocupação na orla passam, pelo menos a partir de meados dos anos 1980, a ser a justificativa e a substância do argumento para a legitimação de um discurso de *devolução da orla* ao habitante da cidade, “[...] para resgatar à população o direito de ver o rio e as águas que banham Belém e que antes estavam obstruídas, porque os proprietários de empresas particulares estendiam seus empreendimentos até a orla, fechando-a com portões, muros ou grades” (BELÉM, 2003b.). Em outras palavras, podemos reproduzir este conteúdo dizendo que:

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, 2000).

Esta seria, por assim dizer, a porção discursiva da devolução do rio e da baía ao habitante da cidade de Belém. Dizemos que é uma porção *discursiva* porque a “devolução” (ou o que estamos chamando de projeto da “devolução”) também é concretizada por outros meios: as intervenções urbanísticas, o incentivo da legislação, a própria disputa política que coloca a “devolução” no espaço. Ocorre, então, a subsequente apropriação cultural de um “consenso” em torno da abertura das chamadas “janelas” para o rio. Deve ser por esta razão que a abertura de “janelas” seria “mais do que uma febre” (PARÁ, op. cit.).

Em paralelo, há uma questão a enfrentar: a remoção dos “proprietários de

empresas particulares” ou dos “portos, galpões, serrarias, fábricas e empresas”. Este processo só pode ser entendido na medida em que se reconhece a disputa pelo acesso à terra na cidade. E é interessante observar que alguns dos usos caem em declínio, como no caso da ociosidade crescente do centro antigo (de uso predominantemente comercial), o que consubstancia a lógica da substituição de usos do solo e de padrões de aproveitamento da orla e da porção da cidade que lhe é correspondente. Esta substituição de usos se dá, primeiro, na avaliação do discurso da “devolução”, que diz que a situação irregular da ocupação da orla é um fato a combater. Ou é uma “[...] necessidade inquestionável” (PARÁ, 2000). É inquestionável, e os usos que vão substituir os galpões, estâncias, etc. são os usos da nova economia da cultura, do lazer, das amenidades; estes são considerados mais viáveis para a revitalização e a dinamização econômica dos centros antigos e das estruturas ociosas/decadentes em geral. No caso da zona portuária de Belém, por exemplo, a localização próxima ao centro é vista como prejudicial (DNIT, 2002), não só por razões funcionais, mas também pela avaliação (DNIT, op. cit.) feita pelo grupo de trabalho de revitalização portuária (o REVAP) no Brasil todo. O embate é justamente na disputa pelo uso e pelo aproveitamento da terra da orla fluvial e do centro da cidade de Belém, em termos dos usos considerados mais adequados pelos grupos hegemônicos ao “projeto de cidade” (CASTELLS; BORJA, 1996), por exemplo.

Na verdade, o padrão de parcelamento do solo urbano nas cidades litorâneas (ou de conformações similares), no Brasil, como um mercado capitalista de terras (MORAES, 1999), pressupõe a terra como mercadoria e a disputa pelo acesso a ela na esfera do mercado, com todas as eliminações e desigualdades que disso decorrem. Este mercado pressupõe a existência de lotes cujas características e entorno são tipicamente urbanos (MORAES, op. cit.), portanto, de dimensões mais reduzidas do que as parcelas divididas em

zonas de menor concentração de atividades e de menor densidade populacional, como as zonas rurais. E, por conseguinte, é instaurada a lógica da disputa pelo acesso às suas benesses, às suas qualidades idiossincráticas e, em última instância, monopolísticas. Além disto, veremos que o território de orla fluvial de Belém comporta, com o evoluir do processo de abertura do rio e da baía, alguns diferenciais em relação a outras localizações, o que vai definir formas posteriores de uso e aproveitamento do território.

Por outro lado, a orla fluvial da cidade de Belém é objeto de valorização. Isto pode soar paradoxal diante da construção que fizemos antes sobre a “decadência” do centro. Ressaltando novamente a necessidade de relativizar essas afirmações, o centro antigo de Belém é ainda valorizado por sua qualidade “ambiental” única na cidade; pela sua concentração de patrimônio construído, pela infra-estrutura, pela concentração de fluxos e pela expansão que foi feita a partir do núcleo inicial da cidade, até seu entorno imediato (CARDOSO; NASSAR, 2003). E contribui para este esclarecimento um dado: os valores do solo urbano nos bairros mais centrais de Belém (como Cidade Velha, Campina e Reduto) estão, no geral, entre os mais altos do município (CODEM, 2000). Não só no plano cultural, do conteúdo dos discursos transcritos, mas também quanto à questão fundiária e ambiental, o espaço de orla em Belém, que já era disputado pelos agentes empresariais e similares, passa a ser também valorizado pelo poder público. É tratado, a partir daqui, como objeto de intervenção física, urbanística e arquitetural, de acordo com os preceitos da “devolução” do acesso ao rio e à baía, com recurso freqüente a noções como “resgate”, “retorno”, e ao aspecto temporal de que “há muitos anos” o rio e a baía eram negados à visão e à contemplação na cidade de Belém.

Acrescentando outro aspecto à questão, o poder público exhibe interesse na orla fluvial e no centro na medida em que coloca estes espaços no discurso da “devolução”.

Para o projeto político e para a renovação urbana, o que traria dinamização econômica, a orla e o centro são elementos importantes. Daí a recorrência dos elementos “orla” e, também, “centro”, neste discurso. Sem falar no aspecto da implantação de atividades economicamente viáveis para a exploração dos capitais na cidade, o que não deixa de ser um interesse do Estado capitalista, na produção das intervenções de renovação (LOJKINE, 1981).

O conteúdo da apologia da “devolução” do rio e da baía parece-nos ter algo a ver com a nostalgia culturalista (CHOAY, 1997). Tributária do urbanismo inglês do século dezenove, ou ainda da relação de teóricos da cidade com o tratamento de problemas de diversidade, paisagem e morfologia, sua abordagem privilegia a questão das visualidades e certa dimensão paisagística da cidade. Com freqüência, o “retorno” e o “resgate” são acionados, para uma representação da cidade de Belém, sobre a qual se planeja<sup>18</sup> a reconciliação com aspectos tidos como formadores de uma identidade cidadina, de um perfil de cidade “ribeirinha”. Esta construção, que é eminentemente social, remonta às populações tradicionais do meio rural amazônico, de vida relativamente sazonal, regida pelo movimento das marés, estações de chuva e níveis dos rios (BENCHIMOL, 1995), em que a própria dinâmica dos cursos d’água entra definitivamente nas falas do caboclo, inclusive denotando o local de nascimento; o homem não é natural do município, é filho de um determinado rio (BENCHIMOL, op. cit.).

Como em toda construção social, na cultura (e esta não se livra de uma dimensão ideológica), a idéia da “devolução” do rio e da baía depende de um argumento que a legitime, incluindo a ação política e técnica sobre o território. Este argumento, ao chegar às comunidades, deve ser reconhecido (BOURDIEU, 1998), isto é, deve ter uma espécie qualquer

---

<sup>18</sup> Ou projeta, para usar um termo mais “contemporâneo”.

de anuência, ainda que tácita, sobre a qual possa ser assentada a sua execução, sua prática. Os discursos não têm “apenas” a função retórica; eles também têm a dimensão do agir, na medida em que evidenciam o arcabouço cultural e ideológico que os alimenta, e clarificam a iminência de uma intervenção sobre a realidade (HARVEY, 1996b)<sup>19</sup>. Na dimensão da intervenção espacial, posto que pressupõem uma idéia de delimitação geográfica e de identidade cultural, este conteúdo discursivo assinala dois elementos que nos são importantes:

- A abertura e a desobstrução da orla, articuladas em parte ao centro antigo, consiste na *valorização* destes espaços<sup>20</sup>. A atribuição de valor, por sua vez, pode ser vista na circunscrição do espaço (orla e centro) e nos próprios comentários superlativos a respeito dele, vez por outra relacionados a conteúdos “regionalistas” (a identidade ribeirinha é um exemplo), que visam o reconhecimento de valor cultural — ao mesmo tempo em que evidenciam o valor econômico do solo urbano no espaço;
- Os agentes produtores do espaço urbano, tendo em destaque o poder público e os empresários do setor de construção civil e do ramo imobiliário, sem exceção, agem em função desta tendência da valorização, seja através da ação antecipada à valorização dos imóveis ou ainda quanto à execução de uma política de desobstrução. Todos comungam da atribuição de valor àquele espaço.

Há, em circulação, o discurso da devolução da orla ao habitante. O espaço de orla, como elemento da dinâmica social, incorpora na nossa análise também partes da cidade. O discurso da devolução está em circulação; está nos veículos de mídia, nas falas do poder público e, a partir daí, é incorporado também por outros agentes produtores do

---

<sup>19</sup> No que Harvey (1996b) parece compartilhar do pensamento de Bourdieu (1998), em que os discursos em si mesmos (e não por alguma intenção oculta) produzem a realidade que pretendem descrever.



espaço urbano. A circulação do discurso, enfim, é vital para a construção de um sistema de valores representativos da relação do espaço<sup>21</sup> com a atribuição de valores às coisas (HARVEY, 1996b). O conteúdo dos discursos encerra todo um conjunto de práticas materiais, de atribuições de valores simbólicos aos objetos, que incorporam (pelo menos socialmente) os eventos, experiências, estruturas e relações de poder (HARVEY, op. cit.). A partir daí, os objetos como que se autonomizam, isto é, entram num domínio da vida social em que parecem encerrar um conteúdo que os pressupõe plenos de significados históricos e sociais (idem, op. cit.). Processo semelhante, acreditamos, ocorre neste estudo de caso, em que a profusão de discursos e de ações práticas acerca da devolução da orla ao habitante da cidade vem sempre acompanhada das razões para a ação. Estas razões podem ser lidas tanto na enumeração dos descabros fundiários diversos (a ocupação da orla, sua privatização e loteamento por empresários interessados na localização), quanto na explicação pela qual se pretende legitimar a intervenção urbanística de “devolução” (o “resgate” ou o “retorno”) ou num eventual histórico que justifique a adoção de medidas intervencionistas (como o da decadência).

Em teoria, parece que a orla e sua porção correspondente de cidade estão já dotadas de traços de autonomização — ou, em termos mais precisos, de fetichização. Chegaremos a este ponto em mais pormenores adiante, mas a fetichização do elemento “orla” em Belém consiste em uma abstração, como se não houvesse disputa pelo solo urbano, como se a intervenção fosse pura e simplesmente pela devolução do acesso ao bem. Parece, de fato, uma relação entre coisas (MARX, 1968), e não entre agentes em

---

<sup>20</sup> Este processo não se dá de maneira linear. As intervenções urbanísticas produzem valorização posterior. Por outro lado, foram projetadas e executadas porque o discurso (mídia, legislação, política) já valorizava previamente os espaços de orla e centro.

<sup>21</sup> Ou como Harvey (1996b) constrói, da idéia de espaço-tempo, integrando a percepção, ampliada ou reduzida, alterada culturalmente, das definições arbitrárias e sociais de espaço (de sua delimitação, unidades, medidas, valores) e de tempo (idem, incluindo sua conexão à dimensão histórico-geográfica do capitalismo).

disputa no mercado, ou melhor, na disputa pelo solo em que há considerável volume de trabalho imobilizado, ou riqueza social. O processo de ocupação das terras das margens está numa dinâmica de mercado de solo urbano (MORAES, 1999); a disputa, portanto, é intrínseca a este processo. Assim, a orla também é tomada como coisa, em que é considerada não só como uma localização diferenciada, mas como dado natural/social, incorporado àquele sistema de valores produzido inclusive pelos discursos correntes da “devolução”, que denotam, claro, que o espaço de orla anda muito valorizado desde então.

A orla e sua correspondente porção de cidade são fetichizadas; como mercadorias, são objetos de disputa no mercado, são comercializáveis (na medida em que a terra urbana é mercadoria) e têm, enfim, sua natureza de trabalho humano imobilizado escamoteada, velada (MARX, 1968). A mercadoria, por sua vez, é considerada a forma elementar da riqueza social sob o capitalismo (MARX, op. cit.). Em que pese a especificidade da mercadoria solo urbano<sup>22</sup>, as relações de troca no capitalismo estão pautadas na mercadoria, cujo processo de ocultação das contradições sociais e das relações de exploração e de apropriação desigual da riqueza social é, em suma, um elemento da fetichização.

Não se coloca, na questão da devolução, a dimensão da necessidade social da apropriação ampla, democrática, irrestrita, dos benefícios da localização disputada. Este conteúdo parece estar “implícito”, mas será que não estaria na verdade ausente? Também não se coloca a questão de que a disputa existe, pela posse do território<sup>23</sup>, cujos diferenciais e motivos da valorização atual são, pura e simplesmente, produto do trabalho social historicamente incorporado ao território. Esta valorização, vimos, está no plano cultural e

---

<sup>22</sup> Onde a sua não-reprodutibilidade seria uma característica central.

ideológico dos discursos, prenúncios da ação técnica e política, mas também está no plano da análise fundiária. O discurso da devolução, e a sua ação, não mencionam o aspecto da apropriação desigual do território como estrutural no processo de reocupação das porções de orla e do centro da cidade, de solo urbano valorizado na cidade de Belém. Fala-se em resgate da identidade ribeirinha, mas não se coloca a natureza social daquele espaço, produto da ação e do trabalho acumulados, e nem os efeitos, passados e vindouros, da ação técnica e política da “devolução”.

O discurso da “devolução” também é incorporado por outros agentes produtores do espaço urbano, como os setores empresariais, na expectativa de maiores lucros; pela mídia, na reprodução do senso comum da abertura da orla como alternativa para a cidade; pela população, na medida em que também incorpora a visão ideologizada que se torna corrente. A visão de mundo, ou o projeto de cidade, que o discurso da “devolução” veicula é disseminado principalmente pelo poder público, em conformidade com alguns dos interesses dos agentes produtores do espaço urbano — à exceção, claro, daqueles que se pretende remover, pelo menos num momento inicial. A apropriação, como senso comum, do discurso da “devolução” nos revela o caráter necessariamente contraditório do senso comum (GRAMSCI, 1999), um conjunto de idéias multiformes, assistemáticas. No entanto, o fato de este discurso ser incorporado, tornar-se *senso comum*, evidencia no mínimo que um elemento novo passa a dominar a visão de cidade que se tinha (isto é, a de que é necessária a remoção da economia que vive da irregularidade da ocupação da orla fluvial): o discurso da “devolução”, apropriado como foi em Belém, insere no pensamento uma nova verdade, e isto “(...) é prova de que tal verdade tem uma grande força de expansividade e de evidência”

---

<sup>23</sup> Ou como MARX (1974) gosta de dizer, da propriedade privada de “porções do globo terrestre”, numa acepção um tanto hiperbólica, que denota a importância de se perceber a propriedade privada como elemento estruturante de relações sociais no capitalismo.

(GRAMSCI, op. cit., p. 118).

A *práxis* da devolução, inicialmente, é operada através da construção de *projetos de intervenção urbanística* na orla, principalmente em locais da cidade que ainda detêm notável centralidade, para onde ainda converge um volume expressivo de fluxos, e que possuem alguns dos valores de solo urbano mais altos de todo o município. A devolução é colocada em prática na porção da cidade que encerra, portanto, um acúmulo de valores: os atributos histórico-culturais, paisagísticos, locacionais, simbólicos. Aqui, as intervenções devem ser entendidas como parte do momento da ação técnica e política sobre o território, instaurando outra relação da materialidade da cidade com os habitantes e usuários em geral. São, portanto, o *rebatimento* urbanístico daqueles discursos; estes, como vimos, encerram todo um ideário e parecem carregar um arcabouço de justificativas, práticas sociais e referências históricas para sua legitimação.

O processo de projeto e execução das intervenções inclui a adoção de modelos consagrados do urbanismo e do planejamento, de matriz “estratégica”, conceitualmente articulados e afinados ao discurso da devolução. A apropriação e o uso efetivos destes espaços, já sob a influência das intervenções, suscitam a análise de seus pressupostos e de seus efeitos; a que parecem se propor de fato, e em que medida logram êxito nas suas proposições? É de se perguntar, então, qual seria a pretensa extensão social do projeto de abertura e desobstrução da paisagem da orla e da cidade, e quais seriam a lógica de funcionamento e seus efeitos diante da própria dinâmica social da cidade.

## **A APROPRIAÇÃO DO TERRITÓRIO DA ORLA: DEVOLUÇÃO E DESIGUALDADE**

Para entender a lógica de funcionamento e os efeitos do projeto de “devolução” da orla ao habitante da cidade de Belém é necessário, na nossa avaliação, estabelecer alguns marcos teóricos essenciais. Dentre eles, a forma como, na contemporaneidade e sob o capitalismo, ocorre a expansão territorial do processo de modernização e do crescimento do espaço construído.

O capitalismo, como se sabe, pressupõe a instância de regulação do mercado (que é um conjunto de preceitos, na verdade) como um dos pontos principais da sua constituição, da sua forma de operação. Dentro de suas contradições, devemos ter em mente que, sob os auspícios do capital, o espaço construído tem sua conformação de acordo com algumas formas de regulação do mercado, como é o caso da circulação da mercadoria solo urbano, incluindo os melhoramentos feitos em edificações, infra-estrutura, no sítio físico, etc. (GONZALES, 1985). Nesta mesma lógica, a expansão do espaço construído, bem como de alguns mercados e atividades da economia, é parte constituinte do sistema. O espaço construído e a terra urbana, aliás, são importantes não só pelos seus valores de uso. Como mercadorias, poderiam ser apenas vistos pela sua utilidade cotidiana enquanto mediação, reflexo do atendimento das necessidades “[...] do estômago ou da fantasia” (MARX, 1968, p. 41). Mas a importância da análise deve ir além. Ver o artefato, as coisas e os objetos como portadores de mero valor de uso é não reconhecer a dimensão da *relação social* que neles reside, isto é, o seu potencial de troca, que é o que interessa na medida em que orienta e regula uma série de relações da economia, seja do dinheiro ou do

símbolo (BAUDRILLARD, 1995)<sup>24</sup>. O objeto interessa pelo que há nele de potencialidade de troca, e não estritamente de uso (BAUDRILLARD, op. cit.).

O capitalismo está necessariamente orientado para o crescimento, para a dinamização tecnológica e está freqüentemente inclinado a apresentar crises cíclicas (HARVEY, 1996b). Uma das formas de resolver problemas da acumulação, neste caso, é a própria expansão da urbanização, em geral, se entendermos que a paisagem construída que surge a partir desta expansão vai refletir, necessariamente, a heterogeneidade das atividades e a diferença entre investimentos em pontos diversos do território (HARVEY, op. cit.) Ao expandir a urbanização, uma determinada comunidade vai apresentar, necessariamente, diferenças nos níveis de investimento e nos impactos destes níveis sobre o espaço. Não se produz, necessariamente, a desigualdade no espaço simplesmente a partir deste processo de expansão; a expansão, contudo, será necessariamente diferenciada (HARVEY, op. cit.).

Obviamente, o surgimento da diferenciação entre configurações e usos do território, a partir da diferença de intensidades de capital, é algo que tende a produzir conflitos. A luta de classes, refletida na própria construção social do espaço, é prova disto (Idem, op. cit.). Embora não seja possível definir um padrão específico da urbanização sob o capitalismo (em termos de sua morfologia, composição exata de usos do solo, etc.), podemos afirmar com razoável certeza que a competição entre agentes, ou a disputa por vantagens, cria uma atmosfera especulativa (idem, ibidem) que é, portanto, próxima da idéia de conflito — e de eliminação. Agentes do mercado imobiliário, por exemplo, estão interessados na obtenção de ganhos a partir das potencialidades que a terra urbanizada pode oferecer. Isto instaura uma relação especulativa com a mercadoria solo urbano, e também uma relação de disputa com outros capitais, como é o caso das indústrias e demais ramos

---

<sup>24</sup> As duas “economias”, com freqüência, redundam na mesma coisa.

da atividade econômica, como o setor financeiro. A volatilidade e maior mobilidade de algumas atividades (como os investimentos no setor financeiro), em confronto com a relativa fixidez de outras (como a indústria ou o comércio), cria uma tensão que não é própria só do domínio da economia, já que este não existe sozinho, via de regra. Posto que as atividades (produtivas ou não) estão relativamente localizadas no território, cria-se um clima de competição e disputa, inclusive, entre localizações, lugares e suas características em geral (HARVEY, 1996b).

Quanto à dinâmica de (re)apropriação da orla e da cidade de Belém, esta construção teórica é útil. Aqueles usos do solo listados como impedimentos no discurso da “devolução”, vistos como agentes econômicos com determinados interesses, vêem-se em confronto com uma alteração na atividade sócio-econômica na cidade: o fato de que seu *modus operandi* passa a não ser mais tão interessante a certos setores da economia da cidade e nem às novas formas de construção política de seu projeto. Melhor dizendo, aquelas atividades (estâncias, portos, trapiches), em vez de serem vistas apenas como elementos de dinamização da economia, passam a ser vistas como empecilhos a um projeto de cidade que tem outras prerrogativas. E, na prática, a *tensão* entre agentes de diferentes aspirações e diferentes formas de uso e aproveitamento do território é acirrada quando a forma da paisagem passa a ser um entrave à acumulação (HARVEY, 1996b). As formas pretéritas, assim, devem ser removidas ou reformadas (HARVEY, op. cit.). É assim com as atividades cuja privatização do espaço de orla é irregular juridicamente, bem como com o comércio decadente do antigo centro; há outras possibilidades entendidas como de melhor apelo, melhores perspectivas. Isto não é um processo determinado, dado que algumas das formas de uso e aproveitamento do território, em um momento histórico, revelam-se mais eficazes. Além disso, prepondera, em muitos casos, a decisão política da instauração de

uma outra ordem sobre o território, uma vez que a disputa em torno das vantagens diversas da orla central de Belém existe, de fato.

A obsolescência e a ativação de novas possibilidades é inerente à lógica do que estamos estudando. É desta maneira que, então, surgem as operações de renovação urbana contemporâneas. Ocorre a criação de centros culturais, museus, de reformas na configuração urbanística em geral, no sistema de transportes, das comunicações, dos centros de concentração de produção (e de consumo, claro) e, principalmente, ocorre o deslocamento dos novos centros de concentração de poder (HARVEY, 1996b). Os lugares “antigos” têm de ser reformados, reformatados para um novo modelo (MOTTA, 2000; ZUKIN, 2000), cuja intervenção obedece aos critérios da produção de “obsolescências” e “novidades”.

Os *lugares* — espaços plenos de significação (HARVEY, op. cit.) — provenientes desta lógica de renovação incorporam o sentimento da competição e da disputa, que produz sucessivas instabilidades e constrangimentos, no sentido da atração de investimentos. O sentimento da competitividade passa a ser entendido inclusive pelos habitantes das cidades como uma necessidade urgente, em que o cidadão tem de se preocupar com a embalagem, a formatação, do que vai exibir (idem, op. cit.). O lugar que não oferecer infra-estrutura diferenciada, vida cultural, regulação política e social satisfatória e condições de trabalho adequadas está fora da agenda da competitividade (HARVEY, op. cit.; VAINER, 2000) entre lugares (ou cidades). Na cidade de Belém, em que está em curso um processo amplo de renovação e discussão do espaço urbano central, a reprodução desta concepção tem ocorrido, em diversas formas: na configuração urbanística e arquitetural dos projetos de intervenção, no seu aproveitamento econômico, no conteúdo dos discursos sobre o projeto de renovação de cidade e nas suas justificativas. A renovação, nestes termos, é uma opção



hoje dominante, e há, na prática, pouca margem de manobra para alternativas (HARVEY, op. cit.) efetivas de construção sob a lógica do capitalismo e do desenvolvimento econômico competitivo.

A competitividade entre lugares, entendida sob os mecanismos da cidade contemporânea, visa a atração de atividades produtivas, mas não só. Pretende-se também atrair consumidores, capazes de alavancar o processo de crescimento e dinamização de estruturas e lugares tornados ociosos e obsoletos pela mesma lógica do capital. A partir daí, a criação e a capitalização sobre amenidades (culturais, naturais, etc.) é um ponto crucial. A chamada “indústria da herança” (HARVEY, op. cit.; CHOAY, 2001) cultural, que capitaliza e explicita a lógica mercantil da cultura-mercadoria, move o processo. Criado um padrão de modernização, como é próprio da indústria cultural, cria-se uma curiosa contradição: os centros renovados, e suas porções de natureza (a orla e o centro correspondente) recebem tratamento com intenções de diferenciação e distinção e acabam criando simulacros, repetições. Por outro lado, a especulação, a tentativa de obtenção de ganhos a partir do solo urbanizado, é acentuada, já que a “venda” dos lugares competitivos, no mundo inteiro, tornou-se uma atividade econômica inflacionada, produzindo um volume frenético de transações (HARVEY, 1996b).

A orla fluvial e o centro da cidade de Belém, *lugares* valorizados no contexto regional, estão expostos a estes condicionantes. São produzidas, a partir daí, modificações no espaço, para atender aos critérios de modernização, das transformações sob a lógica do capital. O que é central no entendimento da questão é que o processo como um todo, de “devolução” da orla e reforma do centro da cidade, deve estar inscrito nos termos da apropriação capitalista da cidade. Este quadro permite uma forma de desenvolvimento urbano que é diferenciada, heterogênea, e que produz impactos e desenvolvimentos diversos

de acordo com o investimento aplicado em determinado lugar e tempo histórico.

A orla fluvial da cidade de Belém, seu centro antigo e seu entorno são, portanto, objeto de atribuição de valores e de disputa. A ação do poder público, nesta porção da cidade, é a de promover o atendimento à demanda do discurso da “devolução”, efetuado a partir de diversas frentes, incorporando modelos contemporâneos de intervenção sobre a cidade. A apropriação das benesses diferenciadas do território da orla fluvial de Belém, e da porção central da cidade (e de suas imediações), cria, a partir destes marcos teóricos, um problema: o da apropriação e do desenvolvimento *desiguais* do território.

## 2

### A ORLA DE BELÉM E OS PROJETOS DE INTERVENÇÃO

A “retomada” do espaço de orla da cidade de Belém acompanha-se de um “retorno” ao aproveitamento das qualidades de seu centro. Assim, projetos urbanísticos, paisagísticos e de arquitetura tornam-se instrumentos deste processo de atendimento à demanda pelo acesso à orla e, conseqüentemente, a certos espaços centrais da cidade. A relação espacial entre a orla fluvial e o centro antigo já ficou posta no capítulo anterior; resta, entretanto, conhecer algo do caráter de algumas das intervenções feitas a partir da “demanda” pelo acesso à orla e, em conseqüência, aos atributos do centro antigo.

Um ponto central destas intervenções é o fato de elas representarem, na prática, um movimento de “resposta” àquela demanda pela “devolução”. Esta resposta, portanto, teria vindo por dois meios principais. Em primeiro lugar, através das intervenções urbanísticas, que associamos a uma ação “técnica” sobre o território. Estas intervenções se caracterizam pelo apelo arquitetural, urbanístico e paisagístico, vinculado à formatação da “identidade cultural” local. Em correspondência a ela, teríamos o que chamamos de ações “políticas”, identificadas principalmente com a legislação urbanística e os discursos da “devolução” da orla e do centro, em geral.

Usamos aqui o termo “arquitetural” para evidenciar a intenção de reforço nos *gestos* do projeto, na linguagem contemporânea e na afinidade pela concepção “pós-moderna” de arquitetura e projeto urbano (HARVEY, 2000). Isto fica evidente na forma de valorização dos atributos históricos e estéticos do patrimônio construído, na preferência pela

aura de modernidade das arquiteturas de alta tecnologia, dotadas de um evidente apelo à assepsia (BAUDRILLARD, 1995). Esta postura identifica um momento diferente do entendimento da função da arquitetura e do urbanismo enquanto instrumentos de intervenção espacial e, por que não, social. Castells (2000), aliás, comenta o fato de maneira semelhante, ao analisar intervenções renovadoras na França; Lojkine (1981) também, a partir de referências teóricas semelhantes. Em ambos, prevalece a intenção do Estado em estabelecer uma imagem positiva e próspera da municipalidade e a produção de uma reorganização funcional, administrativa, econômica e espacial da cidade.

Em primeiro lugar, a reapropriação, por assim dizer, destes espaços (orla e centro) se materializa em projetos de apelo a uma estética contemporânea. Pretendem-se inseridos em modelos contemporâneos de intervenção sobre a cidade; incorporam alguns signos tidos como representativos, são espacialmente pontuais, têm certo cuidado com o desenho urbano e com a animação do espaço público. Um aspecto central destes projetos como um todo é seu vínculo aos valores histórico-culturais do patrimônio construído. Principalmente naqueles projetos que têm relação direta com edifícios seculares da cidade, ocorre um aproveitamento destes atributos, destes valores, para a construção do projeto de revitalização do centro e de reapropriação da orla fluvial.

Se a arquitetura e o urbanismo contemporâneos apresentam, sem dúvida, um inequívoco vínculo com a lógica de mercado (HARVEY, 2000; JAMESON 2001), a “capitalização” estética sobre os atributos do patrimônio seria, nos termos de CHOAY (1997), culturalista. É, portanto, uma abordagem de certa forma nostálgica destes elementos antigos, mas não pretende tratá-los ou entendê-los em direção à sua totalidade; como modos pretéritos de reprodução social, por exemplo. Este modelo de intervenção contemporânea aplica a nostalgia pela nostalgia, que Jameson (op. cit.) chama de “nostalgia

à segunda potência”. A forma da arquitetura e dos espaços urbanos antigos é valorizada e “consumida” pelos seus atributos estéticos, pelas suas visualidades, sem maiores preocupações com outras dimensões do seu conteúdo histórico e social. É um simulacro, e freqüentemente, na arquitetura, dá origem a pastiches; seria a apreciação do antigo apenas enquanto manifestação *imagética* da matéria que, esta sim, teria o conteúdo de documento histórico e registro de uma outra forma de reprodução social. É uma forma diferenciada de formalismo, de gosto pelas aparências (HARVEY, 2000), enfim.

Os projetos de intervenção contemporâneos, na cidade de Belém, são promovidos por dois agentes em clara disputa política: o Governo do Estado do Pará e a Prefeitura Municipal de Belém. Estes atores travam uma disputa que se inscreve tanto no plano do discurso na mídia, na produção de propaganda e no ostensivo *marketing* de suas ações quanto, claro, no discurso em que podem se transformar as intervenções urbanísticas. Estudar o caráter e o conteúdo das justificativas destes projetos é estudar a forma como a “gestão” urbana materializa, constrói, as respostas a certas demandas contemporâneas da cidade. No caso, a demanda pelo acesso à orla e a demanda pela revitalização, requalificação ou reabilitação do centro antigo, temas de certa forma recorrentes na problemática contemporânea de diversas cidades — de escalas, portes econômicos e perfis culturais diferentes.

### **O SISTEMA PORTUÁRIO DE BELÉM: CRISE E REESTRUTURAÇÃO NACIONAL**

O porto de Belém, operando desde o início do século XX, passa a ser considerado obsoleto pelas autoridades ligadas à administração portuária. Como

justificativas são apontados o baixo calado<sup>25</sup> (de 7 metros), as dificuldades de tráfego viário no seu entorno e a reduzida área de pátio para estocagem e depósito de contêineres<sup>26</sup>. A maior parte destes pontos — e alguns outros, talvez de menor relevância técnica, mas não política — refere-se à localização da estrutura portuária no centro da cidade (DNIT, 2002), tida como um empecilho à operação funcional de um porto moderno. Esta questão é recorrente na discussão sobre o que fazer com as estruturas portuárias herdadas de muito tempo, que funcionavam segundo um regime diferente das exigências dos portos atualmente.

Considerando o aspecto da atual concepção de logística de transporte, é bastante recorrente este tipo de exposição de motivos, principalmente pelas autoridades portuárias regionais, identificando as novas necessidades das estruturas de portos — incluindo sua competitividade — com outra configuração física e espacial, em áreas maiores, com outros desenhos de fluxos e outros equipamentos. Para sustentar vantagens competitivas (termo herdado da concepção de estratégia empresarial), a estrutura portuária moderna teria de combinar a qualidade na *materialidade* e na *imaterialidade* de sua função. Estes dois são aspectos considerados essenciais na reestruturação econômica atual, quanto à logística da distribuição e da otimização do consumo das mercadorias: a materialidade do porto seria vista no fluxo de mercadorias — via contêineres e guindastes, por exemplo — e a sua imaterialidade residiria no fluxo informacional (BAUDOUIN, 1999), em que preços, transações e dados articulariam as trocas e seriam amparados pelo capital social de uma nova mão-de-obra qualificada.

---

<sup>25</sup> Profundidade entre a linha d'água e o fundo da quilha das embarcações, necessária para que flutuem e para orientar quais tipos de navio podem utilizar um porto.

<sup>26</sup> A Companhia de Transportes de Belém (CTBEL) considera uma parcela da Avenida Marechal Hermes, via situada na zona portuária, como o trecho viário de maior fluxo do município, com tráfego de diversos modais (ônibus, carros de passeio, caminhões, etc.) em grande frequência.

Neste aspecto não há, contudo, “exclusividade” de uma obsolescência do porto de Belém; processos semelhantes ocorreram em diversas cidades litorâneas brasileiras e mesmo em muitos outros países da Europa e Américas. O porto, enquanto estrutura da cidade de alcance regional, permite atividades econômicas que ainda hoje capitalizam e movimentam consideráveis volumes de recursos financeiros e materiais (SASSEN, 1998), sendo tido, portanto, como elemento estratégico pelos principais agentes produtores e distribuidores do mundo. Os portos representam, enfim, formas de transportes e logística que atestam convenientes relações custo x benefício (idem, op. cit.), inclusive (e principalmente) devido ao avanço tecnológico corrente.

Nas alterações da configuração física e institucional dos portos, é relevante considerar o papel da desconcentração industrial, em alguns casos, pela fragmentação do processo produtivo no território e pela conseqüente necessidade (ou exigência) de redução de custos totais com transporte, incluindo as soluções multimodais<sup>27</sup>. Associada ao aumento relativo de produtividade que as estruturas modernas exibem, a fragmentação da produção ajuda a elucidar fatores da transformação dos portos. Atualmente, duas concepções de funcionamento de porto dominam a reestruturação do setor (SILVA; COCCO, 1999):

O chamado *hub port*, porto de concentração de cargas, geralmente servindo a uma ou mais plantas industriais como canal de escoamento. Este tipo de estrutura caracteriza-se pela *desterritorialização* (idem, op. cit.), isto é, por apresentar funções de comando não exatamente ligadas à dinâmica interna da cidade ou região em que o porto está inserido, sendo este visto mais como uma estrutura funcional na ponta de uma cadeia logística do que um elemento indutor de impactos desenvolvêntes.

---

<sup>27</sup> Isto é, que utilizam vários modais (meios; rodoviário, hidroviário, etc.) diferentes para um ou mais roteiros de distribuição, por exemplo.

- A dinâmica das “cidades portuárias” ou de pólos criados a partir de uma interação entre a ocupação urbana da hinterlândia e o litoral. Neste caso, a existência da estrutura portuária passa por uma política de desenvolvimento em que a própria relação cidade/porto adquire caráter de interlocução entre os interesses, digamos, relativos à funcionalidade e aqueles próprios da sociedade local, incluindo a relação histórica com o próprio litoral.

Fica claro que as diferenças entre estas concepções dizem mais respeito aos efeitos da inserção do porto em uma cidade, isto é, nos impactos da implantação dos portos e nas suas funções — ou no que se entende por função de um porto em uma cidade. As diferentes concepções implicam, inclusive, em divergências de matriz ideológica, em concepções de desenvolvimento diferentes.

No Brasil, desde a legislação de 1993, começa a implementação efetiva de um processo de modificação do estatuto dos portos diante da política federal de transportes e, principalmente, diante da produção nacional e de seus fluxos. O Conselho da Autoridade Portuária (CAP), a partir de então, torna-se a instância em que a discussão toma corpo, de acordo com um “desenho institucional” alinhado com a perspectiva da competitividade e da eficiência (PORTO, 1999). Para tanto, e diante das restrições financeiras então já presentes, surge a idéia de uma parceria entre a iniciativa privada e o setor público como meio de promoção de flexibilidade e eficiência, itens almejados na reestruturação (HARVEY, 1996a). Aqui, como dito, as vantagens competitivas e outros jargões do planejamento empresarial estratégico permeiam o discurso e, além, a prática da implantação do programa de



reestruturação dos portos brasileiros<sup>28</sup>. Com a estratégia baseada em uma esfera regulatória de mercado, a eficiência deve ser atingida mediante crescente especialização e incrementos diante da profusão de concorrentes, num processo de contínuo aprimoramento da prestação do serviço. Tal concepção provoca o surgimento, por exemplo, da chamada “competição intra-porto” (idem, op. cit., p. 237), isto é, dos prestadores de serviço dentro de um mesmo porto. Ainda, a competição *entre portos* também se verifica por razões semelhantes: dentro da rede portuária nacional, portos disputam competitividade e preços menores na cadeia de distribuição num sistema que, até então, obedecia a uma lógica relativamente integrada de um projeto verticalizado e

autoritário — e coeso, já que era administrado por uma política federal. A mudança de padrão, ou de concepção da gestão portuária, caminha claramente em direção a regimes de concessão, permissão de uso e exploração das estruturas ou



**Ilustração 8** O porto de Belém é objeto da discussão da reestruturação do setor.

mesmo de sua construção (embora em menor volume), para alavancar certa dinamização no setor. De fato, a reestruturação propõe um *zoneamento portuário*, como forma de distribuir otimamente os agentes, sem garantir (des)vantagens locais e/ou competitivas, em um arranjo na melhor tradição econômica neoclássica de modelos de concorrência perfeita, incluindo a disseminação de informações e o incentivo à competição como valor

<sup>28</sup> Na lei federal 8.630, de 25/02/1993, a matéria regulamentada gira em torno das mudanças de atribuições e flexibilizações de atividades dos portos públicos, principalmente.

fundamental. Além deste fator, o zoneamento portuário também tem a intenção de refazer a configuração urbana, o desenho das cidades, para garantir a viabilidade dos portos antigos, remodelados, nas cidades brasileiras. Para tal, são destinadas áreas de estoque, troca de equipamentos, intervenções no sistema viário e outras operações urbanísticas.

Em suma, o efeito modernizante e a racionalidade de mercado parecem ser os veículos da reestruturação, em que a exploração de recursos materiais, financeiros e humanos se dá através da parceria entre os setores público e privado.

### **DECADÊNCIA DOS CENTROS E ZONAS PORTUÁRIAS: CRISE E SOLUÇÕES CONTEMPORÂNEAS**

As alterações nas atividades portuárias brasileiras são, também, produto de um contexto macroeconômico e da inserção do Brasil na economia mundial. Porém, interessamos neste estudo não só este aspecto (que é estrutural, aliás), mas também suas correspondências materializadas no território. A crise econômica (e também setorial) é o contexto da crescente ociosidade das zonas portuárias em diversas cidades do mundo. Com representativo patrimônio — tanto em termos históricos e culturais como em relação ao seu expressivo capital imobilizado, em geral muito bem localizado —, as áreas urbanas de entorno de portos passam a sofrer as conseqüências do pequeno crescimento do fluxo diante dos constrangimentos e da inadequação às dinâmicas contemporâneas da economia. As novas formas de acumulação, pode-se dizer, “[...] derrubam as antigas à medida em que uma onda especulativa vai engolfando a outra” (HARVEY, 2000, p. 307). Grandes armazéns, estruturas freqüentemente caras e espacialmente significativas e outros elementos passam a

---

ter utilização reduzida, em que a ociosidade de espaços tão valorizados se constitui num paradoxo tão incômodo quanto provocativo.

De fato, as áreas de margem fluvial ou marítima se constituem em terrenos raros, em termos relativos, uma vez que suas possibilidades não se encontram noutros locais, na hinterlândia (MORAES, 1999). Para diversos usos, como o transporte de cargas e passageiros, como manancial, por razões paisagísticas, para a pesca, há diversas possibilidades na apropriação do recurso natural do rio, da baía, do mar e assim por diante. No caso de Belém/PA, a localização junto ao Rio Guamá e à Baía do Guajará também permite alguns destes usos e atividades. Podemos identificar semelhanças deste caso em outras cidades, com a ociosidade de alguns dos espaços próximos da zona portuária, nos centros, ou ainda devido aos usos que contribuem na sua degradação. O decaimento, por assim dizer, das antigas regiões próximas aos portos — que freqüentemente coincidem com os núcleos mais centrais das cidades — tornou-se, desde pelo menos meados dos anos 1960, um autêntico problema de desenvolvimento urbano.

As referências a outros casos que (guardadas as devidas proporções) apresentam semelhanças com o de Belém nos servem para ilustrar e fundamentar a articulação de experiências e, principalmente, de dados empíricos. As novas formas de tratar estes espaços “ociosos” ou “decaídos”, desde a década de sessenta do século XX, apresentam soluções que se mostram curiosamente reproduzidas, com seu arcabouço conceitual (e legitimação ideológica) a reboque, apresentado como efetiva política de desenvolvimento urbano e regional.

Sobre as zonas portuárias decaídas, o exemplo de cidades americanas como Baltimore seria clássico — embora a natureza do exemplo, em si, seja completamente avessa a este tipo de classificação. Expostas à reestruturação econômica, às alterações

radicais de seus mercados de trabalho e do perfil de empregos, além da crescente emigração de atividades produtivas em geral, algumas cidades portuárias deparam-se com o problema, já citado, do paradoxo entre a riqueza imobilizada, cristalizada e o desuso em que os antigos portos centrais passam a cair.

No quadro da crise, aquelas estruturas antigas passam a abrigar outra economia, não mais estritamente baseada nos fluxos de matérias-primas e bens de consumo ou nas redes de logística integradas. Uma das primeiras (e, para nosso caso, a mais representativa) iniciativas em direção a uma dinamização das áreas centrais e portuárias ociosas e decadentes passa, então, pela estetização<sup>29</sup> e pela culturalização de sua paisagem; pela criação de um “cenário” urbano em que os atributos outrora deixados de lado pelas rápidas mudanças do processo de acumulação tornam-se itens de distinção na cidade — e entre cidades, como veremos adiante.

O caso da cidade americana de Baltimore é representativo pelo que apresenta de peculiar (em termos históricos) e, principalmente, de semelhante com outros contextos. Mergulhada numa crise sócio-política nos anos 1960 e com correspondências no seu espaço físico, a cidade acaba sendo local de implantação de políticas (então) totalmente heterodoxas para uma tradição de crescimento, estímulo à demanda e ao consumo e regulação de mercado, vigentes até o momento (HARVEY, op. cit). O recurso das chamadas

---

<sup>29</sup> A estética, obviamente, não está dissociada dos marcos temporais e é, essencialmente, histórica. Como assinala Choay (2001), há um duplo movimento de intervenção no projeto revitalizante; a modernização é associada a esforços de conservação com clara intenção cenográfica, de uma compreensão superficial, imagética e visual da cidade. A partir da leitura da escola de desenho urbano dos anos 60 (Gordon Cullen, Kevin Lynch, etc.) e da crítica de Camillo Sitte à renovação urbana é que podemos localizar a idéia. Mas a “tomada de decisão” revitalizante, por assim dizer, é dada no sentido de reforçar a *imagem*, convertida em poderoso instrumento do novo *market oriented city planning*, o novo planejamento urbano conservador. Não se trata de criticar a estética urbana e fazer a apologia da sua abolição em nome de um pragmatismo demagógico e reducionista de esquerda. A cidade pode (e até deve) ser bela, é óbvio. No entanto, entendemos que a intervenção técnica e política na cidade deve compreendê-la enquanto fenômeno social, na sua totalidade; numa materialidade que se presta à reprodução social.

“parcerias” entre a iniciativa privada e o poder público é o que alavanca o processo, intimamente articulado ao movimento do mercado imobiliário local e ao aproveitamento das benesses paisagísticas, histórico-culturais e infra-estruturais das áreas centrais em desuso (HARVEY, 1996a; 2000). A própria diversidade étnica, o patrimônio construído e a localização são parte de um “produto” mercantilizado e devidamente veiculado por *mass media* de toda ordem, num “(...) espetáculo urbano administrado e controlado.” (idem, 2000, p. 90). As cidades passam, então, de concentrações modernas do espaço para a reprodução social (em que a esfera política se apresenta de maneira determinante) a “[...] máquinas de produzir riqueza [...]” (HALL, 1995, p. 407). Apropriada, logicamente, de maneira desigual.

O setor terciário é dominante neste sentido, uma vez que as alterações no perfil da economia e, evidentemente, no uso e na ocupação do solo, condicionam o crescimento e a consolidação das atividades de comércio e serviços. A solução para a ociosidade dos antigos centros passa, nesta ótica, pela construção de uma rede de estabelecimentos que vão ocupando, física, espacialmente, os antigos galpões e demais imóveis e espaços públicos, da cidade e das zonas portuárias. É o fenômeno que ficou cristalizado com o nome de *waterfront*. O *waterfront* (frente de água, beira d’água, etc.) é uma estrutura que surge justamente no contexto da crise e da reestruturação destes espaços, tornando-se efetivamente a materialização de uma política de desenvolvimento urbano, de dinamização econômica e de promoção magistral do bem-estar de comunidades, cidades e economias relativamente estagnadas. Há numerosos exemplos deste tipo de equipamento e estruturas urbanas no mundo: na Holanda, na Inglaterra, nos Estados Unidos (onde sua proliferação é bastante numerosa), na Argentina, na Austrália, na Espanha, etc. e no Brasil, obviamente.

O que caracteriza o *waterfront* com o seu respectivo projeto de cidade é a lógica da sua operação e as causas e legitimações de seu surgimento. Como dito, freqüentemente

as operações de “renovação”, “revitalização”, “requalificação” atendem a uma mudança na concepção de política urbana: em vez da provisão de serviços, da assistência e do planejamento, uma atuação mais agressiva e pragmática em direção a mecanismos de dinamização e crescimento econômico, via fomentos e subsídios a setores privados e empresariais, com esperados e advogados efeitos multiplicadores. Aquela terminologia<sup>30</sup> “revitalizante” faz parte de um vocabulário específico do que alguns autores chamam “renovação urbana”, exemplos de processos de alteração na cidade contemporânea. Assemelhada (pela lógica modernizadora) ao “bota-abixo” higienista e um tanto positivista do século XIX e início do XX, a diferença crucial aqui, entre outras, é da manutenção das “cascas” (isto é, do suporte material que veicula a imagem) antigas; edifícios e espaços públicos devem ser “preservados” (no Brasil, nem sempre com critérios técnicos muito rigorosos, diga-se) para a criação de ambiências de caráter histórico, transformadas também em itens de consumo — ainda que imagético, o que vem a se tornar uma das mais representativas formas do consumo contemporâneo ligado à indústria do turismo (BOYLE, 1992).

Pode-se dizer que o mecanismo central desta nova concepção é a chamada “parceria público-privada”, que é uma espécie de novo modelo de relação entre o poder público (na posição de “animador” do crescimento) e capitais diversos (HARVEY, 1996a), que teriam na iniciativa privada a esfera adequada para a reprodução e para a movimentação econômica de cidades outrora decadentes ou em situação de iminente “convulsão social” — inclusive como forma de produção de coesão social (idem, 2000). Em outras palavras, a “parceria público-privada”, ao refletir a incorporação da lógica empresarial do retorno dos

---

<sup>30</sup> De fato, a “revitalização”, ao propor devolver vida a alguma coisa, parece não reconhecer o fato de haver movimentação social, cultural e econômica nos centros decaídos; a intenção segregadora freqüentemente prepondera nas intervenções ditas “revitalizantes”.

investimentos na administração urbana, pauta-se em “[...] uma execução e uma concepção especulativas e, em consequência disso, sujeita a todas as dificuldades e perigos inerentes aos empreendimentos imobiliários especulativos (...)” (HARVEY, 1996a, p. 53). Se isto não é uma lei natural e absoluta, dá a medida do caráter dos processos em questão, uma vez que a distribuição entre os agentes dos investimentos e a sua respectiva capitalização costuma ter uma composição desigual. Harvey (op. cit.) assinala que o “empresariamento” da administração urbana:

[...] se caracteriza, então, principalmente pela parceria público-privada tendo como objetivo político e econômico imediato (se bem que, de forma nenhuma exclusivo) muito mais o investimento e o desenvolvimento econômico através de empreendimentos imobiliários pontuais e especulativos do que a melhoria das condições em um âmbito específico. (idem, op. cit., p. 53).

A parceria entre o público e o privado tem seu subsídio e encontra argumento para sua legitimação na escassez contemporânea<sup>31</sup> de recursos do poder público e no apelo à eficiência e à flexibilidade (COMPANS, 1998; HARVEY, 1996a) na aplicação e na gestão de ações. Este ideário fundamenta, por assim dizer, a mudança política representada pelas “parcerias público-privado”, em que a associação da sociedade civil (sempre heterogênea; no caso, mais representada pelos setores empresariais) com o poder público seria uma forma de captar recursos, otimizá-los e promover a coesão necessária ao sucesso de

---

<sup>31</sup> Principalmente no capitalismo periférico, mas também nas próprias municipalidades em crise da Europa e dos EUA, já que a reestruturação sócio-econômica e espacial é mundial.

iniciativas de desenvolvimento econômico. Aqui, o conflito deve ser apaziguado em função de um interesse, a princípio, “comum” (COMPANS, op. cit.). “Uma coalizão de interesses que corresponde à construção de um projeto político coletivo de ‘salvamento’ da economia local [...]” (idem, ibidem, p. 82) parece, então, legítima como ponto de partida da articulação de setores em torno do agente primordial de provisão de obras e serviços na cidade brasileira contemporânea: o Estado.

É aqui que as intervenções se situam. No contexto da crise, “paradigmático” por definir a urgência da ação estatal de reversão das baixas taxas de crescimento e da queda de renda relativa, aparecem soluções justamente para estes espaços tornados parcialmente ociosos e/ou decaídos. Neste caso, a orla fluvial, o centro histórico e a região contígua do porto da cidade.

Um ponto de partida, arbitrariamente definido porém conceitualmente coerente, seria o texto do Plano Diretor Urbano do município de Belém (BELÉM, 1993). O Plano, instrumento de planejamento e gestão do município, faz sucessivas referências a uma “identidade ribeirinha” (BELÉM, op. cit.) de Belém, à necessidade da recuperação paisagística da orla fluvial e ao resgate da capacidade do habitante de visualizar o rio e a baía (idem, op. cit.). A justificativa seria o fato da orla da cidade ser historicamente ocupada por portos privados, trapiches, comércio e residências, em faixas de terra privatizadas, ocupadas ao longo do tempo, desde as bases militares e as estruturas precárias de feitorias para o comércio da economia extrativista (SANTOS, 2001) até o investimento em infra-estrutura do porto, no início do século XX. A política urbana, assim, pretende atender a uma demanda social que, se não é consensual como quer a receita da “parceria” (uma vez que os interesses pela posse da terra, definitivamente, não o permitem), começa a circular entre os agentes produtores da cidade, chegando mesmo à institucionalização.



O Plano Diretor Urbano dá especial ênfase à indicação das aberturas das chamadas “janelas” (idem, op. cit.) para o rio, visando justamente devolver este contato quase “simbiótico” entre o recurso natural e o habitante. Por “janela” para o rio entenda-se a urbanização de um espaço, em geral de acesso público, tendo como usos principais as amenidades, áreas de convivência, lazer e consumo, construídas em função da benesse paisagística do rio e da baía. Existe uma primeira contradição neste termo. Embora estejam vinculados a uma idéia de espaço público, os recentes projetos implementados na orla têm a “inovação” de apresentar certa regulação do uso público dos espaços, fazendo-os estranhamente semiprivados, tal o aparato coercitivo instalado. Isto chega até o controle de horários de uso, condutas de comportamento, porte de objetos, etc. É a ordem desejada no espaço da intervenção, provavelmente para o sucesso da mesma.

A abertura das “janelas”, antes de tudo, representa a intenção de intervenção urbanística no território. Mas guarda uma peculiaridade: em vez da lógica modernista da renovação extensiva e planificadora sobre o espaço, para a criação de lugares ordenados e racionalizados de acordo com padrões tecnicamente consagrados de ocupação, materializam-se intervenções espacialmente mais restritas, delimitadas rigidamente, sem a pretensão imediata de reconfigurar relações ou escalas; são intervenções ditas *pontuais*. E a operação da intervenção pontual, localizada e restrita, é a da renovação (ou, ainda, da “revitalização”) de “lugares”; a cidade passa a ser reconfigurada a partir de seus fragmentos (HARVEY, 2000), cuja nova ordem se instaura em porções espacialmente compactas, mas não menos impactantes em termos dos seus efeitos. Estas intervenções, por exemplo, alteram a forma como as comunidades podem se relacionar a determinado espaço, redefinindo seu público usuário, seu aproveitamento econômico e vários outros aspectos. Têm impactos que transcendem a circunscrição da intervenção física.

Se a “devolução” do rio e da baía ao habitante passa por estas premissas, as intervenções executadas refletem, em cada caso, as suas respectivas idéias, embora respondam, via de regra, a um mesmo discurso reproduzido e apropriado de maneira curiosamente “consensual”. Há, declaradamente, duas posições, duas formas de ver a resposta à demanda pela orla e, por extensão, pelo centro. Dizemos que a natureza da demanda parece consensual pela aceitação ampla que teve (e continua tendo até estes dias) esta concepção de intervenção, a “necessidade” de se implementar um projeto de “desobstrução” visual da orla fluvial de uma cidade em situação econômica frágil e em baixo crescimento, chegando à retração em alguns setores. A própria situação “aguda” de crise (VAINER, 2000) funciona como motivação à implementação deste projeto, chegando a ser um ponto em que o “consenso” em torno das ações de desenvolvimento — ou melhor, de “dinamização” e criação de “vantagens competitivas” — passa a ser item indispensável, já que a costura política desta desobstrução depende da criação de consensos e, portanto, de dirimir conflitos. Este aspecto, aliás, é freqüente nas *gestões urbanas* do capitalismo contemporâneo, em que um efeito apaziguador da política urbana constrói, mediante intervenção técnica e física no território e correspondente criação de aparatos jurídico-políticos e ideológicos (LOJKINE, 1981) o quadro necessário ao chamado controle social.

Advogado inclusive por governos municipais de inclinações mais à esquerda, o controle social, ou a “coesão” social adquire um sentido que, se inclui também a participação popular, acaba tendo perfil mais de *indução e controle* dos grupos sociais por parte do Estado do que de interferência e controle das políticas públicas pelas populações das cidades. A estratégia de cooptação política ao projeto da gestão consiste em um urbanismo (e em um discurso) populista, no caso do lugar público, da “construção” de um lugar, coisa que noutros tempos se construía historicamente.

Outro dado interessante é a ênfase no aspecto *paisagístico* do espaço. A orla fluvial é vista como um local da reestruturação da cidade, em que determinadas atividades econômicas (ligadas ao turismo, principalmente) deveriam estar ali localizadas pelas benesses das visualidades. É uma variação do discurso da “vocação” econômica; parece que alguns espaç s nascem com a inclinação a este ou àquele tipo de aproveitamento, quando na verdade suas potencialidades são feitas a partir do trabalho imobilizado, de uma forma ou de outra. Este pensamento sugere dois pontos:

- Uma relação entre as visualidades e um modelo de “identidade cultural” construído a partir de referenciais t picos da cultura local, num esforç o de criação de imagens marcantes do tipo “cidade das águas”, “janelas para o rio”, “recuperação da identidade ribeirinha” e correlatos. A este tipo de regionalismo, BOURDIEU (1998) associa a vontade de reconhecimento, a auto-valorização através de representações identitárias e, enfim, um reconhecimento tácito da situação de inferioridade em que a periferia se encontra<sup>32</sup>;
- Uma capacidade que parece ter (ou em que crêem aqueles que praticam) a intervenção pontual, associada à paisagem, de capitalizar o investimento feito em obras de urbanização de maneira a produzir efeitos multiplicadores, em cenários urbanos (BOYLE, 1992). Estes se encontram espetacularizados, projetados e construídos para produzir, como disse HARVEY (2000), a *jouissance* do visitante, para o consumo visual, imagético — forma importante do consumo de massa contemporâneo, segundo BOYLE (op. cit.) — destas paisagens de distinção e poder (ZUKIN, 1991).

---

<sup>32</sup> A região periférica necessita da nomeação para existir, e constrói um ideário que lhe confere uma identidade. BOURDIEU (1998), neste aspecto, é interessante e útil porque trabalha com relações de poder e com a valorização simbólica e material. Nestas três categorias reside boa parte do conteúdo desta pesquisa; a disputa política e a valorização cultural e fundiária do território de Belém, a partir de um discurso, de caráter ideológico e cultural.

A partir da contextualização, torna-se possível entender as intervenções como respostas do Estado à questão que se coloca a respeito da orla e do centro. O poder público executa um projeto de abertura da orla fluvial para o habitante da cidade, com intervenções urbanísticas de caráter pontual, em geral com a valorização das qualidades do centro e da orla sob o ponto de vista histórico-cultural e paisagístico. Esta concepção corresponde de maneira diferenciada tanto à atuação do poder estadual quanto do municipal. Por um lado, quanto ao projeto do Governo do Estado, coloca-se em prática um projeto estratégico de dinamização turística e de intervenção urbanística nos moldes da arquitetura e do urbanismo contemporâneos. Já a Prefeitura Municipal adota uma política de abertura da orla fluvial através do projeto e construção de espaços de caráter público, de convivência, em que as decisões projetuais com frequência nutrem-se da substância do regionalismo. Em ambos, o conteúdo da identidade cultural — ou melhor, das representações (BOURDIEU, 1998) desta identidade — está presente, dando corpo, orientando as intervenções. Reside uma diferença sensível, entretanto, no padrão estritamente arquitetural e urbanístico de cada projeto. É como se a cada tipo de intervenção correspondesse, de fato, um projeto político, conceitual e ideológico, o que não é de modo algum improvável. Sobre isto, cada agente produtor das intervenções defende a sua seara. O Governo do Estado advoga a modernidade e a qualidade do seu projeto, digno de comparação a espaços semelhantes em outras cidades do mundo. A Prefeitura Municipal defende o caráter pretensamente democrático de seus espaços de convivência, apontando que as intervenções do Governo do Estado teriam função segregadora e elitista<sup>33</sup>.

O projeto relacionado à concepção do *waterfront* foi, como comentado,

---

<sup>33</sup> Típica de certa formação e do arcabouço de correntes mais conservadoras do planejamento urbano, da arquitetura e do urbanismo, com longo histórico, desde o célebre administrador nova-iorquino (ocupante do cargo chamado à época de “mestre-construtor”) Robert Moses, nos anos 1920, até a personificação de figuras

apresentado pelo Governo do Estado do Pará, concebido por sua Secretaria Executiva de Cultura (SECULT), principalmente<sup>34</sup>. Não é, apenas, um projeto de política cultural. Neste caso, a política cultural vem acompanhada do projeto, material, da renovação urbana, em que o centro antigo (e a orla) estão inscritos numa lógica de competição com outras cidades do mundo (CASTELLS; BORJA, 1996). O “produto” cidade é vendido através da promoção publicitária, do *marketing*, para a criação de uma imagem segura e positiva para os investidores (CASTELLS; BORJA, op. cit.), o que traria benefícios à coletividade através da dinamização econômica. A construção da imagem da cidade, através dos veículos de mídia e de um trabalho ideológico, é essencial, uma vez que o que interessa para este modelo de planejamento e gestão de cidades é a *representação* da cidade, que se projeta no exterior (Idem, op. cit.). Esta construção da imagem também pode ser identificada na capitalização sobre os atributos histórico-culturais do centro antigo.

A Prefeitura Municipal de Belém, por outro lado, aborda a problemática através de um projeto que se pretende antagônico. Como eixo, apresenta o discurso da construção do lugar público, do espaço de convivência, para a democratização na abertura da orla fluvial. Esta premissa, entretanto, vê-se em uma encruzilhada nos dias de hoje. Em primeiro lugar, o esvaziamento do lugar público é produto de uma série de mudanças sócio-econômicas, produtivas, tecnológicas e culturais com impactos na vida urbana. A expansão e a característica técnica das redes de infra-estrutura, as novas formas de comunicação, a relativa facilidade do transporte em massa e até mesmo a própria estratificação e segregação sócio-espacial são fatores determinantes da mudança no papel do lugar público.

---

empresariais ligadas às intervenções, como James Rouse e a “rousificação” americana dos *waterfronts* na década de 1960. Para aprofundamento, ver Del Rio (2001); Hall (1995) e Harvey (2000).

<sup>34</sup> Relacionando com a intervenção, num curioso processo de “personalização” do projeto, com engajamento na concepção, na promoção do *marketing* e na autopromoção. Isto, aliás, daria outro estudo; de como o planejador (ou o agente público) se identifica intrínseca e pessoalmente ao processo.

Por outro lado, entende-se o *lugar* enquanto um espaço dotado de afetividades incorporadas (Rossi, 1995), de camadas de trabalho imobilizadas, em artefatos (edifícios, praças, monumentos); uma determinada localização geográfica em cuja materialidade há, de qualquer modo, uso ligado a uma carga simbólica, de direta associação com a cultura de determinado grupo ou comunidade. A partir de sua constituição, é razoável dizer que o lugar se constrói historicamente; pelo menos assim tem sido até o presente. A temporalidade, em si, não interessa muito; não é um processo de contagem de tempo, mas de experiência diferenciada do espaço e do tempo para a invenção do tal *lugar* — invenção porque o lugar é totalmente artificial, no sentido do cultural, do construído. No caso, a produção imediata do lugar pressuporia, antes de tudo, a sua instauração mediante um gesto projetual e sua execução em obra civil. Além disso, o caráter público de determinado espaço seria dado pela linguagem de seu projeto, em seu apelo aos valores regionalistas, portadores de uma afetividade construída sobre arquétipos, tanto da inferioridade regional sobre a qual se quer a insurreição (BOURDIEU, 1998) quanto da criação de uma intimidade burguesa de acúmulo de referências afetivas como resposta à padronização e à brutalização da vida urbana (ARANTES, 1993)<sup>35</sup>. Colocar o lugar projetado no meio da cidade tem antes uma carga ideológica do que propriamente um efeito de “revitalização” do lugar público. É discurso, mas não parece ter qualquer ingerência sobre os efeitos da ação. E isto vale inclusive para o estudo de caso desta pesquisa, em que a cidade de Belém, por sua escala espacial e cultura local, ainda apresenta usos cotidianos dos espaços públicos, de praças, feiras-livres; há processos estruturais em questão, e estes não respeitam, propriamente, fronteiras geográficas, apenas

---

<sup>35</sup> Em resenha sobre a trajetória intelectual que pode ser remontada para explicar a “ideologia do lugar público na arquitetura contemporânea”, Arantes (1993) coloca a neurose da cidade grande, da individuação e do isolamento, frente à apologia intimista e ao discurso algo populista de expoentes contemporâneos da arquitetura e do urbanismo, para os quais os valores da cidade, enquanto resgate, residiriam na produção de lugares e de referências urbanas, dentre outras operações.

sofrem alterações de acordo com a realidade.

Especificamente, as intervenções da orla e do centro de Belém se referem aos seguintes locais:

- *Estação das Docas*: situado na zona portuária da cidade, é um exemplo claro de implantação de empreendimento tipo *waterfront*. Consiste em um complexo de lazer, cultura e diversão, composto por três galpões metálicos de fabricação francesa, trazidos pelos construtores ingleses e americanos do porto de Belém no início do século XX. Possui restaurantes, bares, um anfiteatro, espaço para feiras e exposições, galerias de lojas, um píer para atracação de barcos turísticos, um terminal fluvial e as ruínas consolidadas do Forte de S. Pedro Nolasco, em cerca de 500 m do cais do porto (PARÁ, 2003c) e 3,2 ha de área total construída e urbanizada.
- *Complexo Feliz Lusitânia*: localizado no sítio de formação inicial da cidade, o Largo da Sé, é composto por quatro edificações de interesse histórico; o Forte do Presépio, o prédio do antigo Arcebispado de Belém (transformado em Museu de Arte Sacra), o antigo Hospital Militar (hoje chamado de Casa das Onze Janelas, “apelido” antigo do edifício) e a Igreja de Santo Alexandre. Em anexo, um casario colonial que comporta lojas diversas e a sede do Departamento do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural (DPHAC) do Estado. Neste conjunto funcionam, além do Museu de Arte Sacra, a exposição do Forte do Presépio, com visitação ao monumento; um bar e restaurante; um café e loja de produtos da SECULT; loja de artesanato; sorveteria; o Museu do Círio, sobre a manifestação religiosa da cidade; um teatro; um píer com palco para *shows* e um anfiteatro e uma casa de recepções. Parte dos empreendimentos em funcionamento no espaço são concessões do serviço, com permissão e espaço cedido para atuação no complexo.

- *Mangal das Garças*: projeto a ser concluído, deve-se constituir em um parque ambiental à beira do rio Guamá, em terreno anexo ao antigo Arsenal de Marinha, comando do 4º Distrito Naval.

Como área de estudo, entretanto, englobamos apenas duas unidades deste projeto mais amplo. Às margens do Rio Guamá e da Baía do Guajará, os projetos *Estação das Docas* e *Feliz Lusitânia*

situam-se também em áreas cujo patrimônio (cultural e natural) é notável.

Considerando as particularidades do desenvolvimento urbano da cidade de Belém, esta é a parcela de maior representatividade histórico-

cultural, embora sejam recorrentes os problemas de conservação e preservação, como em outros centros antigos de cidades brasileiras seculares. A partir destes problemas, como vimos, é que se coloca parte da justificativa das



**Ilustração 10** Vista da *Estação das Docas*, com os guindastes do antigo porto ao fundo. O modelo estratégico da parceria público-privado orienta a concepção do *waterfront*, como em outros empreendimentos similares, incluindo o tratamento arquitetural e paisagístico.



**Ilustração 9** A intervenção da *Estação das Docas* é própria de um padrão que visa a dinamização econômica através da capitalização sobre os atributos histórico-culturais, com tratamento arquitetural, urbanístico e paisagístico.



intervenções.

A Estação das Docas é um exemplo de *waterfront* típico na cidade de Belém, após a reforma. O projeto tem diversos usos em seu interior: áreas de convivência (pequenas praças, as ruínas consolidadas do que outrora fora o Forte de São Pedro Nolasco, resquício da época das bases militares da ocupação inicial), lojas diversas, restaurantes, bares, um teatro-auditório, uma pequena estação de embarque fluvial e um salão de exposições e festas. Incorporou, em sua área de 3,2 ha e 500 m de orla, quatro dos galpões metálicos do início do século XX, pré-fabricados, que serviam à armazenagem do porto de Belém. Pela representatividade histórica, o conjunto das instalações portuárias inclusive é tombado pela instância estadual de preservação do patrimônio histórico e artístico (DPHAC).

Estas paisagens (associadas à materialização e afirmação do poder nas cidades do capitalismo avançado) costumam trazer algumas atividades conexas, para a composição de um conjunto relativamente ordenado de funcionalidades, atrações e atmosferas. A cultura do *gourmet* (ZUKIN, 1991),

por exemplo, está relacionada à mudança da postura das administrações urbanas ao fomentar empreendimentos em parceria “público-privado” (HARVEY, 1996a). Está também ligada a mudanças na estrutura do gosto, rumo



**Ilustração 11** O complexo *Feliz Lusitânia*: patrimônio arquitetônico utilizado na revitalização dos centros antigos. Ao fundo, a *Casa das Onze Janelas*, antigo Hospital Militar.

a uma estetização da cidade, em que a valorização de atributos histórico-culturais produz conjuntos e ambiências segundo um “modelo globalizado” (MOTTA, 2000), de consumo visual e simbólico. A especialização dos serviços e o refinamento da clientela (“solvente”, no jargão estratégico) atestam a diretriz de um novo planejamento<sup>36</sup> voltado à criação de “vantagens competitivas” (PORTER, 1995) do centro, mediante intervenção física, disponibilidade de serviços e equipamentos e de opções de lazer e consumo, não necessariamente de massa. Daí o exemplo da proliferação de restaurantes “étnicos” (DEL Rio, 2001) nos empreendimentos de beira d’água dos Estados Unidos, como forma de veiculação de certa pluralidade e de diversidade (multi)culturais, consideradas também produtos do

empreendimento. A cultura é parte do pacote. O projeto, como um todo, tem a coesão das propostas de tratamento paisagístico, estetizantes, criadoras de paisagens “turísticas” que



não devem ser sobrepujadas pelas paisagens “urbanas” (PARÁ, 2001a), no caso específico do plano estratégico de turismo do Pará. Levantamentos do Governo do Estado apuram um fluxo de 3 milhões de pessoas pelo espaço, entre maio de 2000 e outubro de 2001 (PARÁ, 2003c).

**Ilustração 12** O Forte do Presépio, ponto inicial da ocupação de Belém, faz parte do Feliz Lusitânia, que tem entre seus atrativos as exposições de caráter histórico, relacionadas à cidade de Belém.

<sup>36</sup> Talvez por isso HALL (1995) fale de um planejamento de “ponta-cabeça”.

O que foi chamado *Projeto Feliz Lusitânia*<sup>37</sup> pela Secretaria Executiva de Cultura do Pará é um complexo de edificações e áreas públicas situadas no núcleo inicial da cidade de Belém, hoje a Praça Frei Caetano Brandão, antigo Largo da Sé. Engloba o Forte do Castelo — construção militar relacionada ao período de cidade de “[...] afirmação de posse e defesa da costa [...]” (SANTOS, 2001, p. 81) de Belém —, o prédio que servia ao Arcebispado de Belém, a antiga Igreja de Santo Alexandre, a chamada “Casa das Onze Janelas” (antigo Hospital Militar, então usado como divisão de suprimentos pelo Exército). Com o projeto, criou-se ali um complexo cultural, com o atual Museu de Arte Sacra e o teatro em que se converteu a Igreja. Além destes prédios, houve a recuperação do casario contíguo, com a instalação de lojas e a

intervenção na Casa das Onze Janelas, transformada em bar e restaurante. O conjunto abriga ainda outros estabelecimentos (salões de recepção e loja de *souvenir* da Secretaria de Cultura), integrados a áreas públicas construídas a partir da



**Ilustração 13** O Museu de Arte Sacra, com a Igreja de Santo Alexandre no canto da foto: exemplares do barroco do século XVIII no Brasil restaurados para a integração ao complexo.

derrubada de galpões contemporâneos, com um trapiche. Este espaço, bem como a praça que faz frente a ele e a Igreja da Sé, é protegido legalmente pela instância federal de preservação do patrimônio histórico e artístico nacional (IPHAN).

<sup>37</sup> Feliz Lusitânia era um nome primitivo do agrupamento que viria, séculos depois, a se tornar a cidade de Belém. Este tipo de referência a valores histórico-culturais se coaduna totalmente com a concepção de culturalização destes centros, orientando seu tratamento.

No caso específico da Estação das Docas, pode-se dizer que a forma de gestão é característica da chamada “parceria público-privada” (HARVEY, 1996a). Esta afirmação é possível porque o empreendimento apresenta uma área pública com aproveitamento econômico definido a partir de agentes privados, em setores da economia escolhidos de acordo com as pretensões do projeto turístico e de dinamização econômica: a gastronomia, o artesanato, os eventos, etc.

Existe um procedimento de concessão do uso do espaço, o que é típico destas parcerias, para o desenvolvimento das atividades selecionadas. O empreendimento é administrado pela figura jurídica da organização social Pará 2000, entidade pública de direito privado, e atende a metas de produtividade, sendo subsidiada pelo Governo do Estado, pois as instalações portuárias e demais espaços públicos do complexo são de responsabilidade do



**Ilustração 15** As intervenções na orla feitas pelo Governo do Pará estão situadas no centro antigo de Belém, em contato com a sua problemática. Ao fundo, as ruínas do Forte de S. Pedro Nolasco, na Estação das Docas.



**Ilustração 14** Vista do jardim da *Casa das Onze Janelas*, com o casario ao lado. A intervenção na orla central pretende operar a renovação em parcelas mais amplas.

governo estadual. A gestão do empreendimento é feita “[...] de forma muito semelhante a uma empresa privada, através do modelo das organizações sociais [...] cujo vínculo com o poder público está no cumprimento de metas de eficiência” (PARÁ, 2001b, p. 1).

A lógica empresarial é incorporada à gestão da cidade nos projetos de revitalização, reabilitação ou requalificação, através de princípios de eficiência, produtividade e redução de custos. A Estação das Docas, “com funcionamento muito parecido com o de um shopping center, principalmente na parte de serviços [...]” (PARÁ, op. cit., p. 1), é portanto, um exemplo de solução dada pelo Estado contemporâneo a problemas urbanos de longa data, como a revitalização dos centros antigos (ASHWORTH; VOOGD, 1990).

O problema da perda de receitas pelo Estado e de sua crescente falta de ingerência sobre os problemas decorrentes da reestruturação econômica (crise, desemprego, pobreza, etc.) é que causa a revisão dos paradigmas do planejamento urbano, principalmente a partir do pós-guerra (ASHWORTH;



**Ilustração 16** O casario contíguo ao Feliz Lusitânia recebeu lojas, serviços e um órgão público; a revitalização se expande.

VOOGD, 1990; HARVEY, 1996a). Entende-se que os serviços na cidade (principalmente os públicos) estão, invariavelmente, em uma esfera de mercado, qualquer que seja ela (ASHWORTH; VOOGD, 1990). A estratégia de implementação de políticas urbanas passa, então, pelo crescimento do papel do setor privado como condutor das iniciativas (ASHWORTH; VOOGD, op. cit.). Simultaneamente, o setor público tem sua função de controle reduzida,

assim como é também reduzido o aporte de recursos para a implementação das políticas, o que é um processo aplicável a cidades de diversas dimensões, estruturas econômicas, contextos culturais e localizações (idem, op. cit.). No capitalismo avançado, este processo remonta a pelo menos o final dos anos 1960 (HARVEY, 1996a; 2000); nos países em desenvolvimento a implementação foi mais lenta, e nem sempre se verifica a maior participação dos setores privados no volume de investimentos na cidade (VAINER, 2000).

Esta nova dinâmica apresenta-se como estratégia de desenvolvimento e, principalmente, de dinamização econômica. Tem como pressuposto a flexibilidade na gestão (ASHWORTH; VOOGD, 1990; HARVEY, 1996a), tanto que recomenda a criação de empresas de economia mista ou de instituições privadas para a gestão do processo de revitalização. A lógica da parceria público-privada também direciona o “produto” cidade a públicos específicos, a usuários solventes (CASTELLS; BORJA, 1996). O *city marketing*, da venda de cidades a partir de sua imagem positiva, faz com que as atividades urbanas estejam vinculadas às demandas dos consumidores-alvo, para maximizar o funcionamento social e econômico das áreas de interesse (ASHWORTH; VOOGD, op. cit.). A cidade, então, é vista como uma mercadoria, sobre a qual a divulgação e a promoção têm papel fundamental (idem, op. cit.). A medida do sucesso dos empreendimentos urbanos é feita através da avaliação, pelos empreendedores, do aumento de fluxo de turistas (Rio, 2001) e de receitas dos estabelecimentos, por exemplo.

Ao analisar esta mudança no pensamento sobre as políticas urbanas, vemos que a concepção “tradicional” de políticas públicas é posta em xeque. O Estado democrático, de inspiração liberal-burguesa, pressupõe a universalidade e a concepção de cidadania, a partir da qual são construídos os direitos sociais. Ao constatar o discurso das novas políticas urbanas pró-mercado, é de se perguntar se o poder local (ou regional,

nacional) está reinventando a concepção de Estado, rumo a um poder “público” que segrega, claramente, os investimentos como estratégia de crescimento econômico, como um poder público para os atores sociais “certos”, viáveis. Como até mesmo os próprios teóricos do planejamento estratégico admitem, neste jogo há, inevitavelmente, vencedores e perdedores, tanto em termos de cidades quanto de grupos sociais, incluídos ou excluídos pelo planejamento (ASHWORTH; VOOGD, 1990).

A cidade, portanto, compete (VAINER, 2000). E extrai da competitividade de seus atributos, num mercado mundial de cidades, a força necessária à dinamização econômica. Por isso é que é dada tamanha importância à construção imagética e ideológica de um projeto de cidade. A cidade que se quer é a cidade em torno da qual deve haver consenso, para que a unidade do projeto seja garantida, e para que os fatores “externos” não possam concorrer, posto que o projeto de cidade é um projeto cívico, e de adesão (VAINER, op. cit.). Dentre os fatores externos, há a associação entre os empecilhos à continuidade do plano estratégico e o formato atual da sucessão política e da própria democracia na escala local, pelo menos (CASTELLS; BORJA, 1996). O pensamento mais consolidado e prestigioso do planejamento estratégico urbano sugere a continuidade como valor a ser preservado e aprofundado, no que aponta a relativa inconstância dos cenários políticos como prejudicial à segurança de eventuais investidores e à própria execução do plano (CASTELLS; BORJA, op. cit.). O chamado “princípio da proximidade” (idem, op. cit.), em que se insere boa parte do ideário defensor do poder local como resolução dos problemas urbanos, é acionado. Postula-se que este princípio “[...] permite estabelecer uma relação direta e imediata da organização representativa e da estrutura administrativa com o território e a população” (CASTELLS; BORJA, 1996, p. 158). A proximidade justifica a criação de uma instância local, capaz de coordenar e estimular os diversos atores, principalmente para as relações entre o

público e o privado, pois “[...] a organização política local não pode basear-se [...] na dicotomia executivo/legislativo, numa administração centralizada e numa separação rígida entre o setor público e o privado” (CASTELLS; BORJA, op. cit., p. 159), uma vez que a gestão deve assegurar agilidade e clareza de propósitos, respondendo a “[...] critérios de eficiência econômica e eficácia social e não de controle político ou burocrático” (idem, op. cit., p.159). Pode-se notar, portanto, que trata-se de um verdadeiro projeto de transformação no plano local; as recomendações de ordem política do planejamento estratégico falam, enfim, do papel *promotor* da gestão (idem, *ibidem*).

Exemplos relatados em outros locais, entretanto, apontam algumas contradições no projeto estratégico de cidades, a começar pela receita do atendimento direto a certos grupos beneficiários, na medida em que detêm o poder econômico e, portanto, atestam a “eficiência econômica” das políticas urbanas (CASTELLS; BORJA, 1996). Mas o discurso que legitima o plano estratégico utiliza as restrições sócio-econômicas contemporâneas (desemprego, queda no consumo) como argumento e como evidência para a manutenção da estratégia. São recorrentes, por exemplo, as justificativas em torno da revitalização urbana, usando como contraponto as altas taxas de desemprego, a estagnação econômica, a queda de receitas do Estado e uma sugestiva *mudança* do quadro, de uma economia mais dinâmica, com geração de empregos, utilização dos centros (HARVEY, 1996a), já sob o plano estratégico. É de se pensar se a escolha é, de fato, entre a crise e a revitalização ou se a questão é colocada, na verdade, em termos de uma dicotomia simplificadora e reducionista.

Politicamente, a revitalização (ou o projeto de “transformação urbana”) costuma pedir o consenso como pré-requisito, dentre três fatores essenciais:

- a) a sensação de crise aguda pela conscientização da globalização da economia;



b) negociação entre os atores urbanos, públicos e privados, e a geração de liderança local (política e cívica);

c) a vontade conjunta e o consenso público para que a cidade dê um salto adiante, tanto do ponto de vista físico como econômico, social e cultural (CASTELLS; BORJA, 1996, p. 156).

O consenso aqui parece surgir mais com a função de promover o apaziguamento dos conflitos e a produção de uma unidade cultural, ideológica e principalmente “cívica”, da cidade-pátria (VAINER, op. cit.), na qual são invocados valores tradicionais, da agregação social, da ordem e da solidariedade, no sentido sociológico do termo. Um dissidente do civismo urbano seria, portanto, um cidadão que não se comprometeu com o projeto de soerguimento. Há outra contradição neste aspecto: se a costura política entre agentes é imprescindível para o sucesso do plano, por que a natureza desta aliança deve ser, sempre, em torno do *modelo* de transformação urbana preconizado pelo pensamento estratégico? É sabido que os interesses dos agentes na cidade, no capitalismo, não são e nem podem ser convergentes em muitos pontos. Daí a incongruência de um projeto de cidade que se baseia, portanto, na despolitização da esfera pública (HABERMAS, 1987) e nas “[...] forças agregadoras da moralidade convencional, do patriotismo, da religião burguesa e da cultura popular” (idem, op. cit., p. 110). É nisto que o plano estratégico se baseia, no plano político e nas suas construções culturais e ideológicas, na produção de intervenções urbanísticas e nos discursos que as acompanham. É possível ler nas intervenções e extrair das palavras que as legitimam a intenção do “resgate”, da “identidade ribeirinha”<sup>38</sup> (BELÉM, 1993), da “origem ribeirinha” (PARÁ, 2003a), de volta a “seu próprio berço” (idem, op. cit.) ou mesmo do patriótico “paraensismo” (idem, ibidem). A

---

<sup>38</sup> Um termo do Plano Diretor Urbano que, como se pode ver, não apresenta grandes conflitos com a lógica da outra instância de governo, neste aspecto.

imagem forte e positiva (CASTELLS; BORJA, 1996) tem sua porção discursiva também aqui.

Para a geração de atratividades, maximização das comodidades e minimização das incomodidades (PARÁ, 2001a) é necessária a construção da “cidade-espetáculo” e a cenarização da vida urbana (BOYLE, 1992) — pois o plano estratégico estabelece, curiosamente, que a imagem “turística” não deve ser sobreposta pela imagem “urbana” (PARÁ, op. cit.); como dissociá-las seria o problema. O consumo das visualidades e dos atributos “diferenciados” (que na verdade obedecem a um padrão mundial nada diferenciador) orienta o processo de transformação urbana (BOYLE, op. cit.), necessário que é ao bom funcionamento do projeto estratégico como um todo, da cidade inscrita na esfera da circulação simbólica (SÁNCHEZ, op. cit.).

A preocupação estética do projeto de renovação urbana não é um fim em si. O tratamento arquitetural e urbanístico que os conjuntos exemplares (em qualquer parte do mundo) da renovação urbana contemporânea apresentam são *aspectos* da linguagem que, junto a outros fatores, fazem o projeto de revitalização como um todo. Uma questão que nos parece mais importante é a da apropriação necessariamente desigual das características do centro antigo e da porção da orla que lhe é correspondente, espacialmente falando. Para destacar os conjuntos urbanos através dos seus atributos estéticos, históricos e culturais pode-se aproveitar o patrimônio já construído e também produzir novos espaços. O tratamento dos espaços antigos, que têm aquele conteúdo histórico-cultural, é feito no projeto de renovação para atender ao duplo critério da conservação e da modernização (CHOAY, 2001). *Conserva-se* para garantir a dimensão do valor de uso das antigas estruturas (CHOAY, op.cit.), garantindo o uso futuro, para a legitimação do projeto enquanto portador do conteúdo cultural necessário e, enfim, para que a imagem das intervenções possa de fato

---

inserir-las nos aspectos de atratividade essenciais à estratégia de consumo dos locais revitalizados. *Moderniza-se* porque a atratividade e a utilidade cotidiana pressupõem e exigem (idem, *ibidem*), cada qual à sua maneira, a atualização dos aspectos funcionais do edifício e dos conjuntos urbanos. Obviamente, esta modernização não se restringe ao plano funcional; ela atinge dimensões que extrapolam em muito o mero valor de uso, ou as utilidades cotidianas, objetivas. É um fenômeno que é da economia do signo, do consumo da imagem e de seus conteúdos de distinção simbólica (BOURDIEU, 1998); do que está associado àquela forma urbana, àquele padrão de consumo, àquele conjunto de objetos na relação deles enquanto troca econômica (BAUDRILLARD, 1995). Moderniza-se, enfim, porque a mera conservação técnica não é suficiente para garantir a dinamização do uso “revitalizado” e porque os padrões dos usos da revitalização são, necessariamente, contemporâneos, inscritos na lógica — que alguns qualificaram como “pós-moderna” (HARVEY, 2000; JAMESON, 2001) — do consumo.

O projeto de revitalização não costuma prescindir da ação do Estado, embora, como outras ações de discurso liberalizante, advogue a capacidade do agente privado se reproduzir a partir de um ambiente de negócios livre. Um projeto de renovação (e nosso estudo de caso não foge à regra), assim como os empreendimentos imobiliários de grande escala, dificilmente ocorre “[...] sem contar com uma substancial ajuda e incentivo por parte do governo local ou por parte de uma ainda mais forte coalizão de forças que constituam a gestão local” (HARVEY, 1996a, p. 54). Em geral o poder público incentiva o processo de ganhos de competitividade “urbana” por meio de intervenções diretas para a criação de novos produtos ou mesmo para a [...] provisão de capitais de risco para novos empreendimentos [...] bem como a redução dos custos locais via subsídios” (HARVEY, *op. cit.*, p. 54). Como nos casos de implantação de novas infra-estruturas, os amplos projetos

de renovação urbana necessitam da ação estatal justamente naqueles setores de retorno lento, relativamente inseguro e de longo prazo<sup>39</sup> (LOJKINE, 1981).

A boa recepção do projeto de renovação urbana do Governo do Estado também é amparada por questões históricas. Mesmo numa região periférica do Brasil é possível identificar traços da mudança no padrão de consumo de alguns grupos de renda média, em direção a um consumo (imagético, principalmente) de bens culturais (ZUKIN, 2000), além da histórica ampliação do consumo de massa, que data pelo menos do pós-guerra (HARVEY, 1996a), devidamente amparado pelo crédito disponível, apesar das sucessivas crises do capitalismo. A cultura do consumo no capitalismo avançado se coaduna com as propostas da revitalização, uma vez que esta pretende estabelecer espaços passíveis de ter sua *paisagem* consumida, principalmente no aspecto visual (ZUKIN, 2000).

A questão da paisagem é importante para o projeto de revitalização. Devemos entender a *paisagem* apropriada em seu conteúdo cultural, na sua produção social. Nesta perspectiva, a paisagem dos centros revitalizados (o que inclui eventuais porções de “natureza” ao seu redor) é, essencialmente, uma paisagem que “[...] dá forma material a uma assimetria entre o poder econômico e o cultural” (ZUKIN, op. cit., p. 84). A paisagem revitalizada incorpora uma hierarquia recente de espaços enobrecidos pelas intervenções arquiteturais, urbanísticas, paisagísticas, rumo à produção imobiliária do lugar (idem, op. cit.). As paisagens revitalizadas têm o caráter da diferenciação de outras porções da cidade, e mesmo de outras localizações do centro antigo, ainda não revitalizado, uma vez que a intervenção modernizante é que inscreve o espaço na esfera da circulação simbólica

---

<sup>39</sup> É interessante notar como exemplos e estudos temporalmente distantes, sob bases teóricas semelhantes (marxistas, no caso), produzem análises que têm um traço, digamos, estrutural comum. LOJKINE (1981) estudou a renovação parisiense a partir dos anos 1950/1960; HARVEY (1996a; 2000), os casos de cidades americanas e européias sob o fenômeno da revitalização e da conseqüente segregação sócio-espacial. Em ambos está presente a particularidade da relação entre o Estado capitalista e os agentes empresariais da produção da cidade.

(SÁNCHEZ, 2001) e da diferenciação cultural e econômica. Demarca-se o limite, a fronteira, entre categorias sociais e culturais; cria-se espaços *liminares* (ZUKIN, 2000), fronteiros entre o público e o privado, a natureza e o artefato, mercado e lugar (ZUKIN, op. cit.). Esta liminaridade é um fator explicativo da desestabilização de identidades culturais vinculadas ao território, bem como nos fala da dinâmica do mercado em desvincular culturas, identidades de lugares e usos de suas formas históricas, modificando-os e reconfigurando suas relações sociais (idem, op. cit.).

Estas paisagens têm a dimensão do poder (cultural, econômico e, claro, político) também porque representam expressivas concentrações de recursos, seja no volume de consumo que atraem ou na avaliação de seu patrimônio. O investimento da *Estação das Docas*, por exemplo, foi de 25 milhões de reais, dos quais 19 milhões foram investidos pela Secretaria de Cultura para a intervenção arquitetônica, urbanística e paisagística em si e os 6 milhões restantes foram de responsabilidade dos ocupantes (PARÁ, 2001b), que iriam explorar o espaço já devidamente “revitalizado”, gastos com a instalação de seus empreendimentos particulares. Há, entretanto, discussões acerca da validade e da efetividade do desenvolvimento sócio-econômico que a revitalização causaria nas comunidades em que é implantada. Um aspecto desta discussão diz respeito à noção do que seria o “sucesso” destas intervenções (HARVEY, 1996a). A defesa que os agentes do projeto de revitalização fazem inclui, pelo menos, alguns destes elementos: o volume de empregos gerados<sup>40</sup>; o aumento da arrecadação da receita pública; o risco da volta da estagnação econômica (HARVEY, op. cit.); a falta de recursos para a manutenção dos centros antigos sob outras condições. Tal como os agentes da revitalização, podemos “especular”: as intervenções, com o suporte estatal, não produzem efeitos de transferência direta de

---

<sup>40</sup> No caso da Estação das Docas, 600 empregos diretos são gerados pelo empreendimento (PARÁ, 2003c).

recursos a determinados grupos (VAINER, 2000)? O projeto não seria, portanto, de concessão de espaços públicos ao desenvolvimento de atividades econômicas consideradas rentáveis e promissoras, no âmbito empresarial, e que teriam repercussões no plano social? Há, de fato, esta apropriação tão extensiva socialmente?

Historicamente, a literatura de cunho mais crítico registra impactos nem tão otimistas. Se o projeto estratégico defende a coalizão de agentes em torno de uma causa relativamente comum, de adesão ao projeto de cidade (CASTELLS; BORJA, 1996; VAINER, 2000), o correspondente efeito social de suas políticas não costuma lograr o êxito desenvolvente que é propalado. Como Harvey (2000) comentando o caso de Baltimore (nos EUA), que assinala que o espetáculo urbano da renovação não produziu efeitos sensíveis na qualidade ou na oferta de oportunidades de saúde, educação ou de políticas sociais e que, dado o volume de recursos investidos na revitalização, os impactos neste sentido podem ter sido insignificantes, talvez até mesmo negativos (HARVEY, 2000). É de se esperar, uma vez que a apropriação das benesses do projeto deve ser feita pelos agentes diretamente atuantes, que auferem receitas a partir da atmosfera de consumo e festa cultural do centro revitalizado.

Além do *waterfront* da Estação das Docas, o projeto estratégico de revitalização do centro antigo e da orla central de Belém ainda inclui outros projetos. O complexo *Feliz Lusitânia* é particularmente interessante em nossa análise, por conter elementos já identificados, principalmente na apropriação e na capitalização sobre o conteúdo histórico-cultural e sobre a dimensão construída da paisagem de poder cultural e econômico (ZUKIN, 2001).

O complexo Feliz Lusitânia está situado na Praça Frei Caetano Brandão (antigo

---

Largo da Sé), ponto inicial da ocupação do território da cidade de Belém. A situação de implantação do complexo já o qualifica com o diferencial da localização e do espaço construído, abrigando exemplares arquitetônicos do século XVIII. O complexo contém um patrimônio construído relevante para a região e está situado em área tombada por diversas instâncias do patrimônio histórico. A intervenção incluiu a restauração de prédios do entorno da praça:

- A antiga Igreja de Santo Alexandre, convertida em teatro e usada para cerimônias religiosas em geral;
- O antigo Arcebispado de Belém, vizinho à igreja, onde atualmente funciona o Museu de Arte Sacra, além da administração do complexo. No museu estão expostas coleções de esculturas, pinturas, prataria e demais objetos e obras de arte do período, e são desenvolvidas atividades de educação patrimonial (palestras, eventos, visitas orientadas);
- O edifício do antigo Hospital Militar da cidade, popularmente conhecido como Casa das Onze Janelas, onde foi instalado um bar e restaurante;
- O casario contíguo à igreja e ao museu, em que foram implantados um conjunto de lojas, a sede de órgãos públicos, exposições sobre a festa religiosa do Círio de Nazaré e uma casa de recepções.

Além destes edifícios, alguns espaços públicos sofreram intervenção, constituindo áreas de convivência e passagem entre os prédios do complexo e a praça. Há a previsão de restauração da Catedral da Sé e da Praça Frei Caetano Brandão, completando a intervenção no conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico já protegido legalmente. Esta etapa da intervenção contará com recursos do projeto Monumenta-BID, indicando a inserção do centro de Belém na política urbana federal no que diz respeito aos centros

históricos. Muito da elaboração desta política tem semelhanças com aspectos analisados no âmbito das intervenções já praticadas no centro antigo de Belém, tanto pela Prefeitura quanto pelo Governo do Estado.

Os usos do solo implantados no Feliz Lusitânia demonstram a intenção de colocar o complexo no projeto coeso da renovação estratégica. O conteúdo histórico-cultural do conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico é apropriado para compor as exposições de arte sacra do museu, as diversas programações dos seus espaços e, principalmente, para conferir ao complexo como um todo um caráter de paisagem cultural — nos termos de ZUKIN (1991; 2000). Faz-se presente a dimensão que Choay (2001) comenta, sobre a dialética da modernização e da conservação de aspectos do espaço construído, na direção do formato do centro revitalizado, produzido em função de uma idéia específica de *lugar* (ZUKIN, op. cit.) e de preceitos de atratividade mercadológica.

O tratamento incide sobre a materialidade do conjunto, conferindo a ele o diferencial sócio-cultural da paisagem de poder econômico e cultural (idem, op. cit.). O centro cultural, o museu, a galeria de arte, o restaurante, o café, são espaços *liminares* (idem, ibidem) que permitem a diferenciação daqueles que os consomem, inclusive denotando a sua identidade (ZUKIN, 2000).

A criação de “cenários” urbanos (MOTTA, 2000) faz parte deste tipo de projeto de modo mais amplo. O objetivo, ao fim e ao cabo, é o da produção e da recriação de ambiências de caráter histórico (BOYLE, op. cit.), da celebração de uma aura cultural “enobrecida” e distinta diante de um perfil de consumo diferenciado e recente. Como o plano estratégico costuma relatar, o clima de “tudo pode ser feito” é um componente ideológico essencial à coesão do projeto de cidade e ao sucesso das intervenções (HARVEY, 1996a).

Além da superficialidade do tratamento (considerado em termos mais estéticos



do que históricos, o que não vem exatamente ao caso), a “cenarização” (idem, op. cit.) contribui de fato para a instauração de uma atmosfera que é favorável tanto ao consumo quanto ao próprio hábito da apreciação visual do turista (idem, ibidem). A imagem é de importante veiculação porque ela é que transmite o conteúdo do produto cidade, das paisagens diferenciadas e revitalizadas (ZUKIN, 2000).

Nossa intenção é a de articular as concepções teóricas e o projeto político das gestões urbanas contemporâneas às dinâmicas de reapropriação da orla e do centro antigo de Belém. Desta forma, é razoável inferir que as intervenções estejam funcionando na lógica do respectivo projeto político; se existe um plano de dinamização turística ou se é uma proposta de renovação urbanística. Na análise de ambos, as diferenças ideológicas manifestas nos discursos e no material de divulgação podem ser consideradas secundárias. Se pensarmos nos usos do solo propostos pelos dois projetos, no atendimento à demanda pela devolução da orla, pode-se ver que há pontos em comum. A forma de “atendimento” à demanda pelo acesso à orla, por exemplo, é feita mediante produção urbanística de *lugares*. Em que pese a diferença de caráter arquitetônico e urbanístico (o que exigiria outra pesquisa) entre os dois projetos, parece ser consensual a perspectiva da intervenção na orla fluvial para a produção do espaço de convivência, do lazer, das amenidades.

A economia do lazer e das amenidades, principalmente vinculada ao turismo de massas, sabe-se, é das atividades econômicas mais rentáveis no mundo. É também estreitamente vinculada ao aproveitamento recente dos espaços litorâneos em geral (MORAES, 1999), o que ocorre com impactos sérios, tanto em termos culturais como infra-estruturais e sócio-econômicos (MORAES, op. cit.). Ambos, Governo do Estado e Prefeitura, têm a intenção de colocar o espaço revitalizado e reurbanizado da orla em uma perspectiva de dinamização econômica, incluindo a atração turística na cidade — para isto, ver PARÁ

(2001a) e BELÉM (2002b). O fato, isoladamente, não representa um problema, nem de pesquisa (quanto à análise acadêmica, científica) e nem prático, isto é, no plano social propriamente dito. A questão é como estas políticas de intervenção em espaços de destacada importância local e regional, feitas com recursos públicos e através de expressivas coalizões de grupos sociais, podem ser interpretadas como políticas urbanas.

Em outras palavras: como a política urbana, nos últimos tempos, tem adquirido contribuições de outros campos (do ramo empresarial, por exemplo), originando “novas” soluções para problemas de decaimento e estagnação;

como pode-se analisar a questão sob o prisma da apropriação da riqueza social, da ação do Estado e dos grupos interessados e afetados pelo processo<sup>41</sup>.

A Prefeitura Municipal de Belém concebeu e está implantando



**Ilustração 18** O Projeto Ver-O-Rio, ao lado do porto de Belém: espacialização da competição política ou apenas uma variação da solução urbanística do *waterfront*?



**Ilustração 17** O Ver-O-Rio procura promover o espaço franco na orla, através de suas intervenções abertas. Até que ponto a intervenção teria este papel aglutinador?

<sup>41</sup> Ou seja, todos os agentes da cidade.

o que chamou de projeto *Ver-O-Rio*, em alusão ao complexo do Ver-O-Peso, área do centro histórico da cidade que abriga um entreposto de diversos produtos vindos da porção insular do município e de outros municípios da região, principalmente (pescado, frutas, ervas, etc.). O Ver-O-Peso é uma feira livre de dimensões representativas para a escala da cidade de Belém e que tem, no seu funcionamento, a materialização de uma série de elementos da cultura regional, como a medicina popular, a culinária, o artesanato e os preparados de propriedades tidas como “milagrosas”.

O projeto urbanístico apresenta-se em três etapas, das quais duas estão concluídas. Prevê áreas de lazer e amenidades, num espaço localizado às proximidades da zona portuária, com faixa de terra aberta da orla de 500 m (BELÉM, 2000) — há previsão de mais de 800 m ao total. A Prefeitura executou 23.750 m<sup>2</sup> de orla urbanizada desde 1999 (BELÉM, 2003b), dentro do chamado *Projeto Orla* — que é um projeto urbanístico da orla fluvial da cidade e de intervenção no centro antigo, nas imediações do porto e nos balneários.

A terceira etapa do Ver-O-Rio atende aos requisitos da conceituação estratégica de planejamento urbano: está prevista a construção de um centro de convenções e de uma marina. O primeiro destina-se à dotar a cidade de infra-estrutura adequada para eventos de grande porte; a segunda, para a prática de esportes náuticos (BELÉM, 2002b).

HARVEY (1996a, 1996b), ao escrever sobre o chamado “empresariamento da gestão urbana”, atenta para o fato de que o contexto macroeconômico e a lógica cultural contemporânea não deixam muita margem de manobra para os governos locais executarem políticas efetivamente críticas e alternativas em relação aos estrangimentos da falta de recursos e da decadência econômica. A crise da reestruturação da economia contemporânea, com a mudança na lógica de acumulação, afeta as estratégias de

desenvolvimento das administrações das cidades, que se vêem às voltas com problemas surgidos com a rápida transformação das atividades, da produção e do consumo no capitalismo tardio (HARVEY, op. cit.). Talvez por isso seja possível identificar as semelhanças na atuação das duas esferas de poder; a retórica pode parecer antagônica, mas na prática os projetos se parecem, de fato. A explicação de HARVEY (op. cit.) é sobre fatores “estruturais”, mas seus impactos decerto podem ser identificados em diferentes contextos no mundo, incluindo cidades do capitalismo periférico.

A convergência, a aproximação que estas forças políticas antagônicas demonstram nas suas ações de governo e intervenções sobre a cidade faz pensar. O elemento crítico, no plano conceitual, parece não estar presente na concepção do projeto “crítico” da Prefeitura Municipal; de outro modo, não se falaria tanto nos valores da devolução do rio à cidade, do lazer contemplativo,

resgate da orla e similares. É outra forma de ver a questão de semelhança, em última



**Ilustração 20** Vista da segunda etapa do Projeto Ver-O-Rio, intervenção na orla de Belém executada pela Prefeitura Municipal.



**Ilustração 19** O Memorial dos Povos Indígenas, no complexo Ver-O-Rio: a Prefeitura também constrói seu projeto de orla utilizando o conteúdo histórico-cultural local.

instância, entre os dois projetos: não é efetivada, na concepção, uma alternativa às intervenções de cunho essencialmente imagético (ZUKIN, 2000), da promoção da cidade (HARVEY, 1996a) e da apologia do lugar público (ARANTES, 1993). É oferecido um projeto que consistiria, antes, em um exercício de linguagem urbanística e arquitetural, se tomado enquanto projeto de intervenção. Tem sua dimensão social, como será visto, mas é ainda insuficiente diante da ambição que é declarada nos discursos, nos memoriais do projeto e no próprio Plano Diretor Urbano (BELÉM, 1993).

Por outro lado, a competição interurbana persiste, e é outro elemento que é próprio do planejamento estratégico ou de suas variações, da produção dos novos espaços (HARVEY, 1996a; VAINER, 2000; ZUKIN, 2000). Esta é outra evidência das semelhanças entre os projetos aparentemente antagônicos em questão; ambos, enfim, produzem diferenciais na cidade para o aumento da atratividade, conforme seus planos estratégicos, conceituais, urbanísticos ou qualquer outra nomenclatura que recebam — ver, para isto, PARÁ (2001a) e BELÉM (2002b).

Numa concepção urbanística de espaços abertos, o *Projeto Orla* é o padrão de intervenção da Prefeitura na orla da cidade. Como um todo, constrói intervenções de caráter pontual, com linguagem que privilegia a escala do pedestre e referências freqüentes a temas regionais. As justificativas que acompanham os projetos de intervenção comentam que a sua intenção é de fato a do resgate, mediante a interação da população com o rio e a baía (BELÉM, 2003c).

Dentro da área em estudo, outra parcela urbana que recebeu tratamento semelhante foi a chamada Praça do Pescador, situada ao lado do complexo Ver-O-Peso. A este padrão de intervenção corresponde um discurso do lugar público, isto é, do espaço de convivência, numa tentativa de contraposição (política, inclusive) ao projeto de intervenção

do Governo do Estado. Este aspecto pode ser ilustrado pelo espaço construído e por seus serviços: os responsáveis pela exploração comercial da área são originários de comunidades pobres da cidade, egressos de um programa internacional de geração de emprego e renda, para capacitação de empreendedores. O *Projeto Orla* prevê a articulação das ações de promoção da cidade, criação de vantagens comparativas e de revitalizações/urbanizações a ações de geração de emprego e renda (BELÉM, 2002b). Não se explicita, entretanto, qual a ligação entre estas ações. Os setores da economia que são sugeridos como passíveis de dinamização seriam o turismo, os serviços de alta tecnologia e a prestação de serviços (BELÉM, op. cit.). A inserção local no processo não fica clara, mesmo pelas óbvias dificuldades de detalhamento de instrumentos em um plano de ação contratado por uma consultoria. De qualquer modo, é válido questionar a forma de colocação da economia local na mudança de atividades proposta, pois esta representa uma expressiva alteração na economia da cidade. O desenvolvimento de setores do terciário segundo este modelo (turismo, serviços especializados) costuma produzir uma acentuação das diferenças dos padrões das categorias profissionais; são criadas novas demandas, tanto por mão-de-obra barata e pouco qualificada quanto por profissionais especializados. Casos semelhantes em outros contextos, de economias de serviços expostas à transformação da modernização, apontam para uma estratificação e uma segmentação mais agudas no mercado de trabalho. Camadas menos qualificadas são inseridas em setores mal remunerados e mais numerosos e outras, de menor representação numérica, garantiriam inserção privilegiada justamente nos postos de comando das atividades especializadas — segundo Mollenkopf; Castells (1991), Sassen (1993), Cardoso (2000) e Ribeiro (2000). Este “efeito” parece ter sua explicação justamente no perfil da economia atingida, em relação com os novos setores em desenvolvimento, já que estes solicitam justamente aqueles tipos de profissionais.

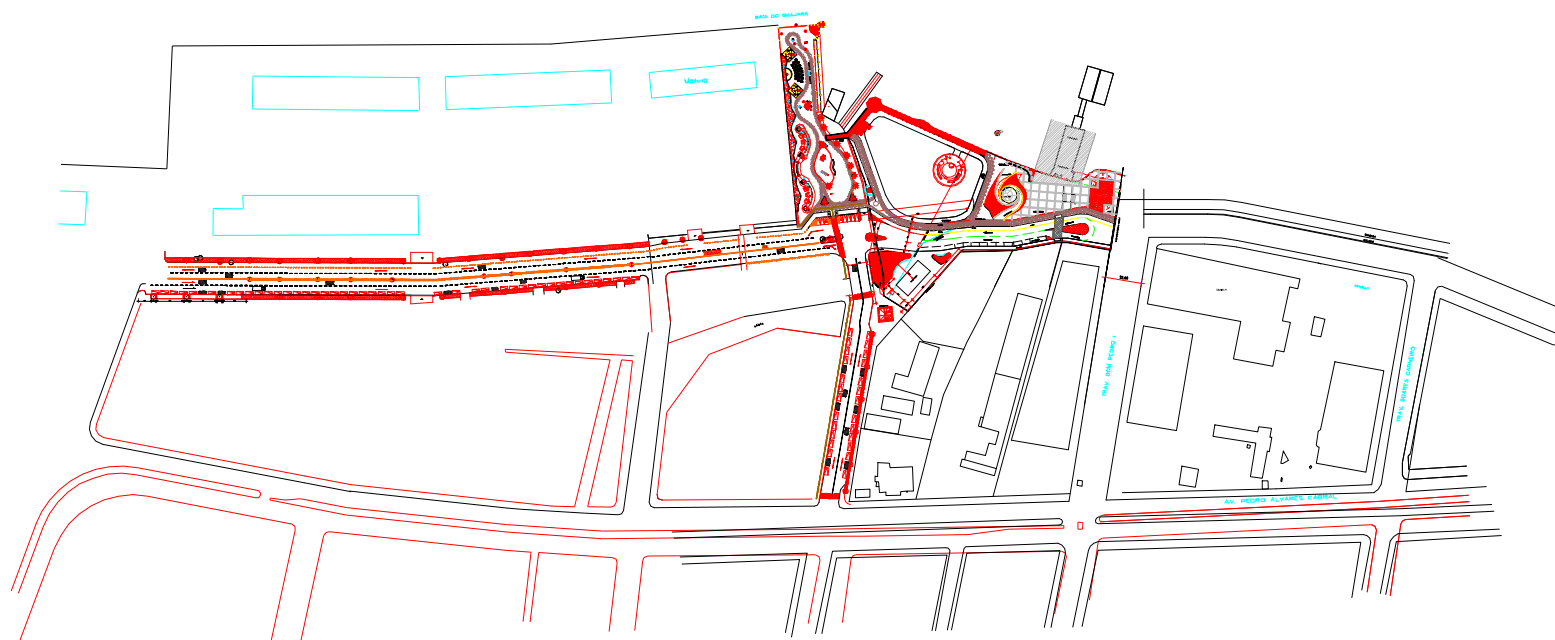
O discurso do lugar público é esvaziado pela perda de conteúdo e de uso cotidiano das áreas públicas das cidades. A vida na cidade contemporânea se torna mais reclusa, interiorizada, através de alterações nas formas de consumo que têm impactos nas sociabilidades de toda espécie. Pode-se exemplificar isto através das diversas formas de colocação de produtos e serviços nos domicílios, das novas formas técnicas de infraestrutura, das mudanças nas telecomunicações (ARANTES, op. cit.). Os fluxos, também, são direcionados para outros tipos de trajetos, causando, portanto, alterações nas possibilidades de encontro (idem, op. cit.). Historicamente, a vida muda nas cidades, e isto tem bastante a ver com as novas exigências do capital, com as novas formas de viver na cidade, o que pressupõe outro modo de vida, diverso do anterior, baseado em comércios locais, deslocamentos a pé, relações de vizinhança mais intensa (idem, ibidem). Isto é um ponto sobre o qual há, digamos, a irreversibilidade da História.

A concepção de desenho urbano dos espaços do *Projeto Orla* (e do Ver-O-Rio em particular) é executada em função desta ênfase no espaço público, aberto, franco. A questão é o alcance deste procedimento nos dias atuais, ainda que guardando as especificidades de uma cidade como Belém, de menor escala. Em Belém ainda há formas da sociabilidade urbana que é tida como comunitária, isto é, há certa frequência nos espaços públicos. Isto pode ser comprovado inclusive pelo destaque e pela concentração de funções que os bairros mais centrais e consolidados têm. Os espaços públicos (como as praças, que são exemplos bem acabados do gênero) são mais abundantes nestes bairros mais consolidados, nos quais há também um fluxo considerável de pessoas, já que é lá que grande parte dos empregos, instituições e equipamentos estão localizados. Na periferia, por exemplo, a sociabilidade pode ter outras formas, menos “convencionais”, como a apropriação da rua para o lazer, a interação social, e mesmo a reprodução econômica. Nesta

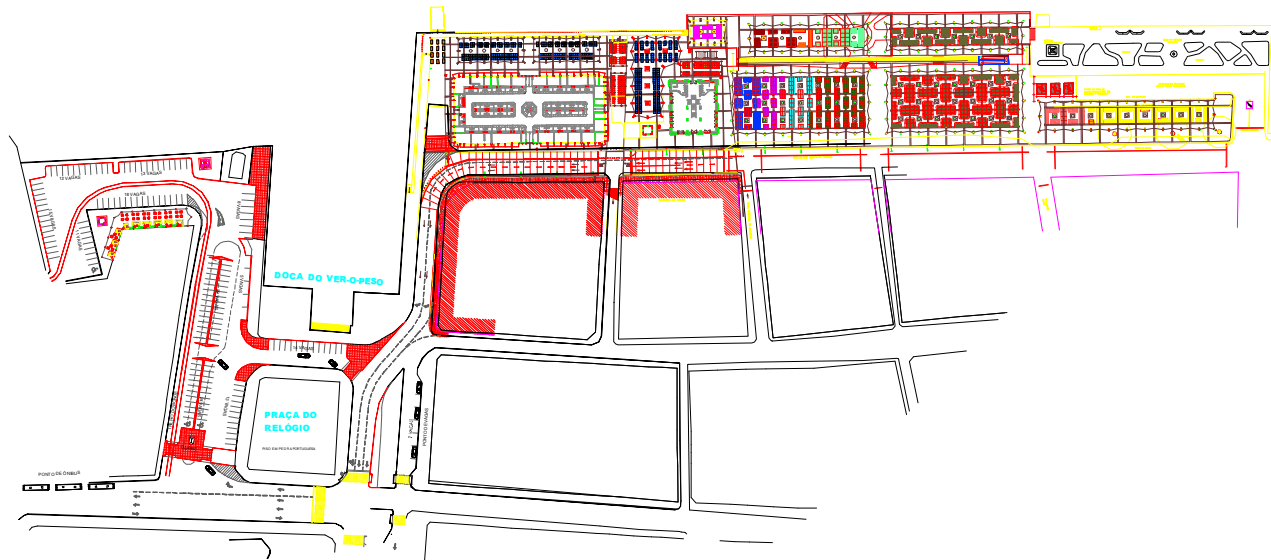
porção central, entretanto, o lugar público ainda tem certo caráter “tradicional”.

A partir destas considerações, a proposta de intervenção da Prefeitura Municipal se vê na confluência entre a demanda pelo acesso à “devolução” da orla e a demanda pelo centro antigo em melhores condições de uso. As intervenções funcionam como materializações das propostas apresentadas como soluções do problema. No caso da Prefeitura, a ênfase no caráter público do espaço urbano da orla, acompanhada pelos seus respectivos planos e discursos, deixa claro que a intenção é de intervir naqueles espaços para torná-los locais do lazer urbano, do lúdico, das amenidades.





**Ilustração 21** Planta de situação do Ver-O-Rio (galpões do porto à esq., em azul claro); desapropriação de área ocupada irregularmente para a "devolução" do acesso à orla.  
Fonte: BELÉM (2003c).



**Ilustração 22** Implantação geral do Ver-O-Peso, recentemente reformado, área de uso predominantemente comercial no centro de Belém: as atividades historicamente praticadas são tidas como referências para o *Projeto Orla*. À direita, em amarelo, a Praça do Pescador. Fonte: BELÉM (2003c).

Há recorrência no urbanismo contemporâneo quanto à defesa de retornos e produções da vida social, pública, na cidade (ARANTES, 1993). Isto, sem dúvida, guarda um certo traço nostálgico e algo conservador, e desvinculado dos fatores históricos que deslocaram a vida social da rua para os edifícios — ou ainda para espaços não necessariamente materiais, ligados aos fluxos de informação. O papel dos arquitetos neste processo seria o de buscar a sociabilidade perdida pela via da transformação do espaço construído (ARANTES, op. cit.), o que consiste em uma postura essencialmente determinista

— já que concebe o espaço como recipiente das atividades humanas, direcionando-as. Esta postura traz a herança da crítica ao modernismo, principalmente daquela mais vinculada ao que se desenvolveu depois no “regionalismo crítico” (ARANTES, op. cit.) O espaço



**Ilustração 23** O Solar da Beira, situado no Ver-O-Peso: o patrimônio construído de Belém é um dos temas da reapropriação da orla central. O Ver-O-Peso, entretanto, nunca padeceu do mal da “desocupação”; mantém suas funções ligadas à dinâmica da cidade. Diferencia-se de outros espaços em que se surge a “intenção” do lugar público.

público e a dinamização da vida social eram objetivos desde então, principalmente a partir dos anos 1960, para a reversão dos males que a racionalização modernista tinha causado às cidades (idem, op. cit.; HARVEY, 2000). O retorno, o resgate do homem público seria feito a partir da produção das intervenções, em que a referência aos valores e aos signos de uma cidade anterior, mais “humana”, seria uma ponte para a produção do *lugar*. Esta concepção de “retorno”, essencialmente passadista, tem origem na crítica (pertinente, aliás) de Jane

Jacobs (2000) sobre as cidades norte-americanas, feita nos anos 1960<sup>42</sup>. Outros autores tratam a questão, mas quanto à crítica de Jacobs (op. cit.) é importante ressaltar o destaque que a autora dá à mistura de usos do solo, à diversidade (alçada ao nível de categoria sociológica), à potencialidade da troca de experiências e contato social e, por fim, ao *desenho* da cidade. A consolidação da crítica à cidade racionalizada é feita através da contraposição em relação ao desenvolvimento e à construção urbanas na História, isto é, em um processo de agregação de tempos, de destruição, invenção e reconstrução de valores sociais e formas espaciais.

Mas se Jacobs (2000) fala em diversidade, na possibilidade do encontro, na temeridade da monotonia e até mesmo na tendência inexorável de, nas cidades americanas,

a excessiva especulação provocar a decadência, faz também algumas recomendações. A diversidade é um ponto central. No entanto, a consistência do “ataque” (nas palavras da autora) ao planejamento tradicional é



**Ilustração 24** A Praça do Pescador, uma das primeiras intervenções da Prefeitura de Belém: a produção do lugar público.

diluída na forma de uma mudança de postura rumo a um formalismo cenográfico (ARANTES, 1993; MOTTA, 2000). O campo profissional da arquitetura e do urbanismo concentra-se, então, mais nos gestos (ARANTES, 1993; HARVEY, 2000), nas retóricas da linguagem

<sup>42</sup> Este marco conceitual é estabelecido por Harvey (2000), mas na verdade toda a historiografia sobre a ruptura (ou aparente ruptura) entre a arquitetura e o urbanismo moderno e contemporâneo traz o registro do clássico da autora norte-americana.

arquitetural do que num vínculo com uma discussão mais comprometida com as realidades sócio-culturais sobre as quais se vai intervir. A parte do ataque de Jacobs (2000) que é apropriada é justamente aquela que *recomenda*, o que é feito com as devidas abstrações, permitindo a instrumentalização quase imediata em projeto. Em outras palavras, a lição é incorporada no que diz respeito às *aparências* da diversidade, da pluralidade, da escala humana do espaço, do combate à monotonia. Não é à toa, portanto, que a escola de desenho urbano é contemporânea da crítica de Jacobs (2000) e também é usada nas intervenções urbanas contemporâneas<sup>43</sup>.

Desta forma, podemos ver as intervenções do *Projeto Orla* como um reflexo tardio desta concepção. Procura-se dotar o espaço da cidade de Belém de lugares, produzidos a partir do desenho de parcelas decaídas, situadas em espaços valorizados<sup>44</sup>. Obviamente, as intervenções não produzem maiores efeitos sobre as sociabilidades, isto é, não vão reverter o esvaziamento do lugar público pura e simplesmente porque existem praças. Ainda que os fluxos nos espaços públicos aumentem, e aumentam de fato, a questão de fundo permanece; os instrumentos e a concepção do projeto parecem limitados demais para lidar com tamanho problema. O problema, enfim, trata de promover a reocupação do espaço de orla e do centro antigo de Belém, e suas imediações, e pretende-se socialmente inclusivo, democrático, e plural. No entanto, lida com elementos formais da produção do espaço, apesar do discurso do “renascimento urbano” (HARVEY, 2000) que é típico da concepção estratégico-empresarial do planejamento urbano (VAINER, 2000).

A defesa da construção do lugar público, portanto, vê-se atravessada pela falta de substância do projeto. Dificilmente a intervenção do *Projeto Orla* pode ser mais do que a

---

<sup>43</sup> Apesar de seu arcabouço empírico e teórico relevante, mas também apropriado “seletivamente”, no que parece funcional para as intervenções apólogas do lugar público.

produção urbanística em alguns pontos da orla fluvial da cidade, articulando atividades de lazer, amenidades, consumo e turismo. A concepção e a ação prática do projeto, portanto, não conseguem superar a dimensão ideológica, do discurso propriamente dito, incluindo as suas intervenções urbanísticas; parecem figurar como “[...] mero gesto ideológico [...]” (ARANTES, 1993, p.118) no esvaziamento do lugar público.

Um último ponto diz respeito à modéstia da intervenção. Se no modernismo, nos idos tempos do franco desenvolvimento da estandardização, a economia de recursos exigia a parcimônia do projetista (GOLD, 1997) — convertida em filosofia —, no urbanismo contemporâneo pode-se falar em modéstia enquanto demagogia, populismo, em direção à lógica do lugar público (ARANTES, 1993). As restrições orçamentárias e técnicas são óbvias, no caso de uma cidade como Belém/PA. O que é peculiar e provocativo é o uso da modéstia como estratégia política, isto é, de apologia do lugar público como mais inclusivo socialmente ainda, porque respeita a escala humana e não constrange o transeunte com o projeto pós-moderno do *waterfront*.<sup>45</sup>

A revisão das duas concepções de projeto, da Prefeitura Municipal de Belém e do Governo do Estado do Pará, demonstra-nos alguns pontos:

- Há uma percepção de que os espaços da orla e do centro antigo de Belém prestam-se (ou têm a vocação, no jargão apropriado) à intervenção nos moldes da *revitalização*, isto é, com fins paisagísticos (ZUKIN, 2000), da incorporação da cultura-mercadoria (ARANTES, 2000), na capitalização dos atributos naturais e histórico-culturais a serviço de um projeto estratégico de desenvolvimento urbano;

---

<sup>44</sup> Como de resto parece ser a lógica da promoção imobiliária (TOPALOV, 1984), dos empreendimentos da parceria público-privada (HARVEY, 1996a) e de demais propostas de renovação às quais o *Projeto Orla* tentaria se contrapor.

<sup>45</sup> Talvez por problemas legais, o conteúdo não fica necessariamente explícito nos materiais de divulgação, nos planos ou nos projetos. Entretanto, elementos desta justificativa podem ser encontrados em BELÉM (2001) e em falas de dirigentes municipais.

- Apesar da alentada diferença ideológica, o *Projeto Orla* da Prefeitura de Belém reproduz, em alguns aspectos, procedimentos típicos da intervenção contemporânea sobre as áreas decaídas, fato que também está presente no projeto do Governo do Estado;
- As divergências, antes discursivas do que práticas, mostram tanto a disputa política na cidade quanto a adoção, praticamente irrestrita, aos modelos consagrados de intervenção urbana em áreas decaídas no mundo.

As propostas têm, enfim, o caráter de resposta à demanda pela “devolução” do acesso à orla e ao centro. No entanto, ao incorporar a noção corrente de intervenção urbana “revitalizante”, ambas redundam na produção de espaços novos (ZUKIN, 2000), apropriados por alguns grupos específicos na cidade. Os desdobramentos da “devolução” indicam mais do que o retorno à contemplação da orla; mostram que a valorização daqueles espaços altera a dinâmica do acesso, do aproveitamento e do uso das margens fluviais e do centro antigo de Belém, rumo à produção de espaços *diferenciados*.

### 3

#### **GENTRIFICATION, ENOBRECIMENTO: O CENTRO ANTIGO DE BELÉM/PA E A LÓGICA DA REVITALIZAÇÃO**

As intervenções na orla fluvial da cidade de Belém têm em comum, como vimos, a intenção, digamos, “projetual”, da produção do lugar público e, por outro lado, da construção de uma infra-estrutura de atrativos culturais, numa relação com a dinamização econômica, a política de turismo e como reação à estagnação econômica das últimas décadas. Há também outra referência, essencial: a do discurso corrente da “necessidade” de devolução do acesso ao rio e à baía, ambos entendidos como elementos indissociáveis de certa “identidade ribeirinha” da cidade, construída a partir de planos burocráticos, veiculação na mídia local, discursos políticos e obras civis de intervenção urbanística, estas já como respostas às demandas colocadas. Dentro da discussão é importante colocar que o marco temporal e conceitual que é o conteúdo do Plano Diretor Urbano de 1993 já é reflexo de anos de debate na sociedade e de reações diversas ao caso da ocupação irregular do território de orla do município, seja por empresários do setor de navegação, madeireiros e estâncias, comerciantes ou mesmo pela indústria em geral. Já no final da década de 1980 o discurso da construção das chamadas “janelas” para o rio passa a circular, tanto no meio técnico-burocrático quanto na mídia e, por conseguinte, passa a transitar junto às comunidades como uma hipótese a avaliar.

O caráter pontual das intervenções, entretanto, ressalta que a abordagem de tratamento da orla fluvial de Belém tem uma concepção que nos parece estreitamente vinculada a algumas disciplinas historicamente responsáveis pelos saberes sobre a cidade; o Urbanismo e a Engenharia, principalmente (RIBEIRO, 1996). A marca destas intervenções,



notadamente urbanística e arquitetural, é típica das correntes mais hegemônicas do urbanismo contemporâneo<sup>46</sup> — preocupado em re-simbolizar a cidade diante das sucessivas crises estruturais (e conjunturais) do capitalismo e da conseqüente perda de legitimidade (e receitas) do Estado. O urbanismo contemporâneo também pretende trabalhar o conjunto de símbolos da cidade, quando associado a projetos políticos de construção de hegemonia, no que a escala local confere notável visibilidade às intervenções. Não se trata mais da utopia modernista, da redução do Homem a um programa resumido a suas funções essenciais e à busca de critérios pretensamente universais que sirvam de parâmetros objetivos, mensuráveis e racionalizáveis (DORFLES, 1986), balizados por um arcabouço filosófico racionalista. Ou do outro lado da moeda do modernismo, do impacto político e ideológico que o programa funcional de reforma social que a estandardização e a universalização instauram, da eliminação das diferenças (ARGAN, 1995), ao menos no espaço construído. Também não podemos tratar a postura do urbanismo contemporâneo (custa-nos assumir aqui o rótulo do “pós-moderno”, carregado de certas avaliações históricas discutíveis) como um desdobramento do programa modernista de reconstrução social, de provisão e popularização das facilidades da sociedade industrial avançada mediante estandardização, racionalização e redução de custos de produção. O acesso aos bens e serviços, nota-se, permanece avesso a este apelo, que obviamente transcende em muito a ingerência do projetista.

O urbanismo contemporâneo, via de regra, faz-se de gestos, de certa carga ideológica e de uma freqüente vinculação ao espetáculo (ARANTES, 1993). Não é propriamente de seu interesse a materialização do projeto de reforma social no espaço

---

<sup>46</sup> Para uma competente resenha do arcabouço conceitual do urbanismo contemporâneo frente à mudança de paradigmas, ver Sartor (1999), para o caso das intervenções urbanísticas do projeto Rio Cidade.

urbano, tentando ordená-lo segundo princípios moralizantes, do ordenamento funcional, da indução do surgimento de um novo homem moderno. Isto seria próprio do entendimento modernista da intervenção técnica na cidade. Mais ligado às determinações da ação do mercado do solo urbano e dos signos na cultura contemporânea, o urbanismo atualmente hegemônico tem pretensões de um pragmatismo diferente: constrói um repertório simbólico, apólogo da cultura local em contato com referências globais, e produz um espaço construído que pretende estimular, recriar ou simular uma tal estrutura simbólica que a sociedade contemporânea, francamente urbana, tem fragmentado e dissolvido. Produzindo, freqüentemente, o simulacro como alternativa (ARANTES, op. cit.), o urbanismo, hoje, discursa para o “local” pensando no “global”, para usar alguns jargões contemporâneos que orientam sua concepção de cidade e de cultura.

O projeto de devolução da orla pretende modificar o espaço construído para reorganizar os usos do solo (e os fluxos de pessoas), em direção a um espaço de contemplação, amenidades, lazer e consumo. Ao garantir o acesso ao rio e à baía, para que os habitantes da cidade contemplem o espaço, os projetos parecem induzir que a democratização à orla deve ser uma tendência. Uma vez em curso, os projetos de intervenção modificam a relação entre a sociedade e o recurso natural, na medida em que promovem a desobstrução visual e garantem maior acessibilidade ao rio, à baía e à porção de cidade às suas margens. Este conjunto de recursos naturais e espaço construído passou a ser valorizado, em vários aspectos, e sua “devolução” foi considerada de extrema urgência, não raro acompanhada de comentários descritivos com relação à história da ocupação irregular na orla da cidade. Pelo menos pelo poder público, a urgência da demanda parece ter sido um fato. E suscita uma pergunta: até que ponto a implementação do projeto de abertura visual e tratamento arquitetural e urbanístico da orla fluvial representa um

movimento no sentido da democratização destes espaços, de fato?

É necessário, neste ponto, fazer algumas observações. A análise do projeto de intervenção na orla de Belém não se refere estritamente ao espaço localizado, exatamente, às margens do Rio Guamá e da Baía do Guajará. Embora a intervenção tenha, obviamente, esta localização, seus desdobramentos tendem a se estender um pouco mais ao interior do território municipal. Enfim, a análise da intervenção urbanística com caráter arquitetural, em diversos casos, deve se reportar ao entorno, pois o recurso natural não existe *em si* na dimensão social, senão em uma interação com as comunidades que dele se valem e que a partir dele estruturam formas de produção, de cultura e relações sociais. Estudar o projeto de intervenção e reapropriação da orla de Belém pressupõe a inclusão de áreas urbanizadas do entorno, pois é a partir da cidade que as intervenções se estruturam. Este “entorno”, vale dizer, corresponde ao centro mais antigo da cidade, incluindo áreas próximas. A partir da observação do desenvolvimento dos projetos, na relação entre a orla e este centro, é que devemos discutir a dimensão (e a pertinência) do projeto de democratização da orla fluvial, na cidade; até onde vai a dimensão discursiva do projeto de intervenção e em que medida a reorganização da vida na cidade corrobora as intenções manifestas deste projeto?

#### **A REAPROPRIAÇÃO DAS ÁREAS CENTRAIS: DEBATE CONCEITUAL E ALGUNS MODELOS EXPLICATIVOS**

Analisar a materialização dos projetos de intervenção na orla seus desdobramentos demanda o estudo das formas específicas de transformação do espaço em determinada porção da cidade. Demanda também a ponderação acerca do contexto e da conjuntura em que estes projetos se instalam, uma vez que estes exibem condicionantes nem sempre regionais ou nacionais e apresentam, notoriamente, a transferência de modelos

de intervenção sobre a cidade, oriundos principalmente de nações do capitalismo avançado (RIBEIRO, 1996). A “transferência” não se dá por simples adesão subordinada; tem razões históricas e apresenta razoáveis argumentos para sua legitimação, tanto social (isto é, no âmbito da anuência das comunidades e na indicação dos dirigentes) quanto política (na aceitação dos argumentos que justificam os freqüentemente vultosos investimentos em grandes obras de renovação urbana, por exemplo).

Nas últimas décadas têm ocorrido sucessivas alterações na economia e na organização social sob o capitalismo contemporâneo. Este fenômeno tem sido chamado, correntemente, de *reestruturação*. A *reestruturação* qualifica uma série de processos (sociais, econômicos, culturais, tecnológicos) em curso, inscritos no quadro de mudanças a que a vida social estaria sujeita, principalmente após os ajustes que a economia capitalista passa a operar a partir dos anos 1970. Segundo Cardoso (2000) e Ribeiro (2000), os impactos da reestruturação no espaço das cidades podem ser resumidos<sup>47</sup> em:

- Alterações na localização das indústrias, com a substituição das antigas áreas centrais de uso industrial pela existência de complexos industriais, alterando a escala dos fluxos de bens e mercadorias e da própria produção, bem como criando impactos de criação de ociosidade, por um lado, e novas demandas sobre o território, por outro;
- Redefinição das funções e usos do solo dos antigos *central business districts* (CBDs)<sup>48</sup> por novas funções de comando e controle, principalmente ligadas à ascensão de profissões relacionadas à área jurídica, à informática, à midiática e ao setor financeiro, todas inseridas no que se convencionou chamar “terciário avançado” (SASSEN, 1993). Esta

---

<sup>47</sup> Em termos da alteração em aspectos da estrutura espacial e no perfil sócio-ocupacional. Este fenômeno começa a ser descrito e analisado principalmente nos países do capitalismo avançado.

redefinição de usos e funções cria, em regiões da cidade, verdadeiros “pontos nodais” (MOLLENKOPF; CASTELLS, 1991), conectados a diversas praças financeiras e mercados, dotados de excepcional infra-estrutura e capital cultural;

- Segregação sócio-espacial em novos padrões, em que as faixas de maior renda e perfil de consumo mais elevado (em geral pertencentes às categorias emergentes) passam a conviver com o aumento das ocupações pouco qualificadas e mal remuneradas, dos pequenos prestadores de serviço, dos trabalhadores informais e dos empregados dos setores de limpeza, segurança, etc. Esta polarização é que inspira a metáfora da “cidade dual”. A “dualidade” expressa que as classes mais representativas do novo contexto urbano seriam, por um lado, representadas pelos grupos de maior poder econômico e influência sobre os padrões de consumo e certas políticas urbanas e, por outro, por categorias sócio-profissionais mais vulneráveis e pobres, vinculadas a uma demanda por serviços pouco especializados e de baixa renda;

- *Renovação de antigas áreas centrais*, devido à ociosidade criada pela redefinição de funções e atividades econômicas, com a alteração do padrão de unidades habitacionais. Populações oriundas das categorias sócio-profissionais emergentes concentram-se em moradias de padrão de luxo, em geral implantadas com equipamentos culturais (museus, galerias de arte) e facilidades (*malls, delicatessens*, etc.) no entorno. Isto evidencia a indução que o perfil de consumo diferenciado destes grupos também produz no espaço das cidades.

O processo de reestruturação, em um nível de análise mais amplo, também está articulado às alterações no jogo político e às relações econômicas no plano mundial, com a

---

<sup>48</sup> O CBD, sigla que pode ser traduzida por *distrito central de negócios*, é uma figura analítica que identifica a porção central das cidades que tende, pelos chamados efeitos úteis de aglomeração, a condensar instituições que podem pagar o alto preço do solo urbano para dispor de vantagens locacionais e proximidades aos mercados (TOPALOV, 1984), caso das instituições financeiras e de serviços avançados.

política de ajuste estrutural promovida e defendida pelas agências multilaterais junto aos países subdesenvolvidos (FIORI, 2000). Eventuais financiamentos para projetos de reabilitação<sup>49</sup>, inclusive, dependem da aceitação de alguns parâmetros para os projetos. Entre os países ricos podem ser assinaladas as negociações dos blocos econômicos e das relações de troca, bem como a disputa pela liderança nos marcos da acumulação da redefinição do capitalismo, via fluxos informacionais, financeiros e internalização de conhecimento em produtos, bens e serviços, como na indústria da informática e nas atividades de consultoria em geral. Este contexto tem impactos políticos, tanto nas regiões do capitalismo mais desenvolvido, “central”, até as relações de subordinação instauradas nas periferias, através do poder econômico e mesmo político-institucional.

Por outro lado, o chamado paradigma das *global cities*, volumosamente aventado na literatura especializada como modelo explicativo da realidade, diz respeito à centralidade que os “pontos nodais” adquirem nas cidades dos países desenvolvidos, tornando-se efetivos centros de decisão para o resto do mundo, em termos das relações econômicas e de suas conseqüências sociais e culturais. Estes pontos nodais, com freqüência, costumam estar situados nas zonas centrais, caracterizadas genericamente como os CBDs, no caso de metrópoles cuja economia guarda relação com o mercado financeiro internacional e o chamado terciário avançado. Discute-se, entretanto, quais as conseqüências da nova forma do capitalismo internacional para o perfil sócio-econômico das nações e, em uma escala mais precisa, das cidades, já que estas são vistas como os

---

<sup>49</sup> A evolução da terminologia é uma característica do setor; na medida em que as experiências vão sendo amadurecidas (e que alguns resultados se mostram frustrantes), o modelo explicativo e analítico tende a migrar de foco, pelo menos na nomeação dos procedimentos de intervenção sobre os centros. Pode-se ver uma linha conceitual ligando o que se chamou de “revitalização”, a “requalificação” e a atual “reabilitação”, usada inclusive pela Caixa Econômica Federal em programa nacional nos sítios históricos. Para esclarecimentos sucintos no caso brasileiro, ver Maricato (2001), que estabelece, em linhas gerais, uma diferenciação entre renovação e reabilitação urbanas.

locais da acumulação, da inovação cultural e tecnológica e da difusão moderna, por excelência, na atualidade (VELTZ, 2001).

A concepção das cidades globais implica na adoção do chamado modelo de estratificação social *dual*, isto é, daquela produção de classes sociais em torno de grupos sócio-profissionais tidos como representativos da nova economia. A dualidade, na verdade, aponta para uma polarização; noutros termos, para uma acentuação das diferenças sociais. As classes representativas, cuja reprodução seria mais expressiva nos marcos da nova economia, seriam “produtos” da precarização e da nova demanda, tanto por serviços de baixo valor agregado quanto pelos serviços avançados. Neste momento histórico, a lógica redistributiva, própria do Estado de Bem-Estar Social, sofre considerável enfraquecimento diante das sucessivas crises do capitalismo (RIBEIRO, op. cit.), que se acumulam no mundo desde o início da década de 1970, o que acaba por ocasionar restrições nos benefícios estatais aos grupos mais dependentes, como os velhos, os desempregados e outros (MARCUSE; VAN KEMPEN, 2000), empobrecendo-os. Daí a *dualidade* expressa na reconfiguração sócio-econômica das sociedades capitalistas avançadas. Uma metáfora utilizada na teoria a respeito do fenômeno usa o desenho da “ampulheta”, que parece refletir a tendência à concentração de renda que tais processos revelam: no “ápice”, uma classe restrita, “internacional e informacional” (MARCUSE; VAN KEMPEN, op. cit.), dominante, e na “base”, os “subordinados”, muito mais numerosos<sup>50</sup>. A questão da influência política e da penetração nas políticas públicas seria determinante no processo, uma vez que a “coesão” dos grupos mais favorecidos — quanto aos interesses, padrão de consumo e atividade profissional — é fator crucial para a efetivação da reestruturação das cidades. Os

---

<sup>50</sup> Embora, pela quantidade de profissionais do “topo”, talvez o “desenho” devesse refletir a redução do número de representantes das classes médias e o alargamento da faixa dos pobres.

“subordinados”, por outro lado, como um grupo (ou classe social), são vistos como “desorganizados”, sem a articulação política ou a influência necessária à disputa pelo acesso à cidade e seus benefícios (MARCUSE; VAN KEMPEN, op. cit.). “Desorganizados” ou não, os membros deste grupo apresentam uma variedade imensa de origens étnicas, inserções diferenciadas no mundo do trabalho e interesses completamente diversos, o que dificultaria, decerto, uma união nos moldes dos grandes grupos reivindicativos de outrora. Na verdade, têm situação mais próxima à ausência das políticas urbanas (e do Estado em geral), incluindo o espaço construído e a produção da moradia. Sua pouca representatividade política talvez se deva mais a esta ausência de capital cultural e social do que propriamente a uma questão de ativismo.

Antagonicamente, uma tendência que contestaria o modelo explicativo da cidade global seria justamente o desenho do perfil sócio-econômico das sociedades do capitalismo avançado em direção à expansão das classes médias. Esta hipótese sugere, como ilustração, o perfil do “ovo”, em que as camadas médias apresentariam, através da redefinição de ocupações e de formas de dinamizar a economia, novas oportunidades. Em geral este tipo de explicação dá conta, antes, de um perfil das nações mais ricas sob os auspícios de uma política de crescimento econômico e expansão da produção. Uma economia de novos serviços, a demanda por bens e mercadorias diferenciados e o acesso mais rápido e simples à informação seriam, então, formas de desenvolvimento surgidas com o novo contexto. Esta modificação na estrutura sócio-econômica significaria, portanto, uma distribuição mais isonômica da riqueza social, uma vez que estaria havendo a tendência ao aumento da representatividade das classes médias.

Apesar da discussão em torno da validade (ou do alcance, fora do Primeiro Mundo) deste modelo, há certo consenso em torno da idéia de uma reestruturação nas



formas da produção, nas atividades mais valorizadas e na crescente importância de algumas modalidades do conhecimento aplicado a setores mais dinâmicos da economia. Talvez este debate esteja mais centrado nos efeitos do que nas causas da reestruturação, em cada caso; o que se reflete da queda do volume *industrial* em uma economia pode não ser exatamente o que ocorre em outra situação, em uma economia mais pautada em *serviços* (RIBEIRO, 2000). De qualquer modo, a discussão sobre a reestruturação é esclarecedora para que seja possível ampliar o conhecimento acerca dos rebatimentos urbanísticos e culturais das políticas urbanas de renovação.

#### **SEGREGAÇÃO SOCIAL E ESPACIAL E A REESTRUTURAÇÃO**

Os processos que constituem a reestruturação produzem efeitos no espaço construído, particularmente nas cidades. Dentre os diversos interesses dos agentes (públicos e privados), é notável a mobilização e a disputa em torno das *benesses* da localização no mercado de terras, urbanizadas, dotadas da infra-estrutura e das qualidades que, em geral, os centros mais antigos detêm — principalmente a acessibilidade e a disponibilidade de espaços ociosos. Ainda, a *centralidade*, característica de nó e sorvedouro de fluxos (CASTELLS, 2000), na cidade, tende a condicionar o surgimento de diferenciais de preço do solo. Há notável patrimônio construído no centro, e este patrimônio (em geral edifício), ainda que deteriorado, costuma estar situado em solo urbanizado altamente valorizado (HARVEY, 1980). Esta elevação de preços do patrimônio construído, agregada à valorização das qualidades e vantagens (não somente locacionais)<sup>51</sup> dos centros, tende a

---

<sup>51</sup> HARVEY (1980) comenta que a escola da economia urbana americana avalia as rendas fundiárias a partir de categorias básicas: consumo de espaço e acessibilidade. No entanto, a localização, em termos da centralidade, tem uma série de outros aspectos.

induzir uma forte pressão especulativa; os centros passam a ter seus imóveis consideravelmente disputados, o que pode reforçar a tendência à renovação das áreas centrais (HARVEY, op. cit.).

A importância da análise das áreas centrais tem duas razões: pela natureza do objeto de pesquisa (a dinâmica da apropriação da orla e sua relação com a cidade, isto é, principalmente o centro) e porque o centro antigo das cidades encerra uma série de propriedades relevantes do desenvolvimento urbano. Muito além da concepção de “centro funcional” da sociologia urbana da Escola de Chicago<sup>52</sup> (concentrador de usos de gestão, serviços, comércio, informação), o centro urbano tem a dupla dimensão simbólica e integradora (CASTELLS, 2000). Simbólica porque contém pontos de interseção dos eixos semânticos da cidade, organizadores de signos no espaço urbano; integradora porque para ele convergem fluxos<sup>53</sup>. O centro tem dimensão econômica, na representação e na materialização das estruturas da produção, do consumo e da distribuição. Também possui uma expressão político-institucional, ao concentrar boa parte da hierarquia e da materialização dos aparelhos de Estado, compondo parte da estrutura urbana. Tem conteúdo social, enfim, além do privilégio em termos locais. Daí a reprodução das operações de renovação urbana nos centros. Estas operações intervêm no centro para “[...] reconstituir uma unidade social em torno da sede de comunicação criada por um local central” (CASTELLS, 2000, p. 312). A renovação, como ação de Estado, pretende “[...] marcar o espaço pontualmente [...]” (CASTELLS, op. cit., p. 320), com signos da potência, o que se articula às dimensões lúdicas do centro e de suas notórias possibilidades de alternativas de

---

<sup>52</sup> E da correspondente caracterização desta área como ponto de convergência das vias radiais da distribuição da malha.

<sup>53</sup> De fato, segundo o Plano Diretor de Transportes Urbanos de Belém (PDTU), devido à natureza do sistema de transporte coletivo e à *centralidade*, as viagens, na maioria, dirigem-se ao Centro Histórico de Belém ou a suas imediações. Para tal, ver PARÁ (2001c) e, sobre comentários acerca de modificações no uso do solo, FERREIRA (2003).

aproveitamento econômico e opções diversas de lazer. Quanto a este aspecto, Castells (op. cit.) ressalta que os centros renovados, no capitalismo, têm o perfil funcional do “[...] espaço de ação de um lazer possível (...)” (idem, op. cit., p. 324), disponível, na contrapartida da zona residencial. O autor avalia que o centro é, cada vez mais, o centro de decisão e de gestão, e vem sendo cada vez menos residencial, pelo esvaziamento deste uso que se apresenta, pelo menos até o limite temporal de sua análise, restrita aos anos 1970. Adiante, veremos que contemporaneamente ocorre um contra-movimento de reocupação do centro, inclusive pelo uso residencial, justamente pelos efeitos da renovação urbana, em função da reestruturação sócio-econômica.

Dentre os vários efeitos da reestruturação costuma ocorrer a segregação de grupos em regiões particulares. Ocorre também uma alteração no padrão de ocupação de certas áreas, com a redução do número de pessoas por unidade habitacional. A estrutura familiar alterada (com uma ou duas pessoas por domicílio), neste ponto, chega até mesmo a se tornar um padrão da nova ocupação: outras formas da família, denotando a modificação cultural e sócio-econômica (ZUKIN, 2000), inserem estas áreas em um contexto particular da reestruturação, no que diz respeito às formas de sociabilidade e de localização de classes sociais. A vizinhança sofre alterações, tanto nos ocupantes dos imóveis residenciais quanto na sucessiva implantação de estabelecimentos comerciais e de serviços diversos, que atendem aos novos moradores.

Chama-se *gentrification*<sup>54</sup> o processo de segregação sócio-espacial (principalmente nos centros antigos), em que se modifica a ocupação e em que as antigas populações são substituídas por outras, em geral de maior poder aquisitivo, com a

---

<sup>54</sup> Ver HARVEY (2000), principalmente o capítulo “Pós-modernismo na cidade: arquitetura e projeto urbano”.

redefinição dos usos do entorno. A *gentrification* é um fenômeno contemporâneo de reocupação de áreas centrais, incorporando tanto imóveis vazios quanto aqueles anteriormente ocupados por populações com algum vínculo (profissional, familiar) com o centro. Este fenômeno se verifica com mais frequência nos centros renovados sob os efeitos da especulação do mercado imobiliário e das políticas de renovação estatal (ou da parceria público-privado). Ocorre uma subsequente elevação de preços do solo urbano; a apropriação desigual deste solo, dado estrutural na cidade capitalista, condiciona certa estratificação na aquisição e, portanto, na localização das classes sociais no espaço da cidade, de acordo com a capacidade de pagamento e a renda disponível (GONZALES, 1985).

É criado, na área reocupada, um sistema de lugares que configura tanto uma rede de serviços específicos (principalmente quanto ao comércio e aos equipamentos culturais) quanto um padrão de intervenção, seja no tratamento dos espaços públicos, seja nos edifícios. O setor da cidade que é objeto do fenômeno apresenta impactos espaciais da reestruturação social e econômica das grandes cidades — embora seja razoável dizer que a *gentrification* não é propriamente exclusividade dos antigos centros decaídos das cidades do capitalismo avançado, pela diversidade de casos já estudados. Classes sociais e grupos socio-profissionais ligados às chamadas camadas emergentes ou afluentes da nova economia são, por excelência, o público consumidor da renovação destas áreas (ZUKIN, 2000). Isto se dá pela identidade do seu padrão de consumo e por seus interesses em comum, tanto nas diversas formas da arte e da cultura em geral (e na sua associação aos museus, centros culturais, galerias, *ateliers*, etc.) quanto pela escolha de áreas residenciais próximas a serviços diversos, com infra-estrutura disponível, acessibilidade razoável e preço atraente (ZUKIN, 2000).

Em geral, pode-se identificar a classe profissional dos artistas como pioneira

neste processo (ZUKIN, 1991; 2000). Os artistas se deslocam, inicialmente, para áreas decaídas atraídos pelo seu preço relativamente baixo e pelas facilidades já expostas. Sua ocupação produz, então, a diferenciação daquelas parcelas da cidade, incluindo a instalação de oficinas, escritórios de *marchands*, *ateliers* e toda uma série de estabelecimentos e usos do solo que se articulam a um modo de vida contemporâneo ligado à produção de bens de distinção e ao consumo visual das áreas antigas (ZUKIN, 2000), em sua dimensão histórico-cultural e estética — a esta última, principalmente. O centro antigo, em processo de reocupação, adquire o atributo do diferencial, tanto pelos novos ocupantes<sup>55</sup> quanto pela conseqüente valorização do espaço construído. Note-se que o processo de elevação de preços, aqui, se dá sem investimento público; os agentes privados promovem, em geral, a reforma de imóveis e as alterações no uso do solo, e o conteúdo cultural, aqui, se constitui na principal “substância”, por assim dizer, da valorização fundiária, em um momento inicial.

A *gentrification* (ou enobrecimento<sup>56</sup>, termo cunhado na literatura nacional para designar o mesmo fenômeno) pressupõe, ainda, a criação de uma subcultura específica, unindo diferentes profissionais em torno de perfis de consumo assemelhados, incluindo desde o tipo de habitação (a vida nos *lofts*, por exemplo) até a oferta de lazer e amenidades (ZUKIN, 1991; 2000). Frequentemente induzido com o apoio de políticas públicas de urbanização e/ou financiamento, o fenômeno representa uma reapropriação de áreas das cidades cujo aproveitamento econômico tornou-se pouco atraente às novas exigências do capital. A obsolescência criada pelas novas formas da acumulação e pelas dinâmicas de exploração do espaço construído — à medida que as novas ondas especulativas (HARVEY,

---

<sup>55</sup> Em seus modos de vida e padrões de consumo, valorizados culturalmente e inclusive aproveitados pela “leitura” dos agentes do mercado imobiliário como diferenciais. Um caso semelhante é o de bairros como o SoHo, em Nova Iorque, hoje “substituído” por TriBeCa, perto do distrito financeiro. O curioso é a reprodução do modelo de valorização e apropriação de atributos estéticos, histórico-culturais e, por conseguinte, econômicos, numa realidade consideravelmente mais pobre e muito menos sujeita diretamente a algumas das alterações típicas da reestruturação social e econômica das metrópoles.

2000) se sucedem — esvazia espaços de localização privilegiada, põe em desuso estruturas representativas tanto das formas pretéritas de produção quanto de tipologias habitacionais, unifamiliares ou coletivas. Estes espaços, públicos ou privados, condicionam um movimento de ocupação pela via da apropriação de seus atributos através de uma nova lógica, em que a visão estratégica, de cunho essencialmente gerencial, é hegemônica.

O processo de modificação das áreas centrais — é nos centros que é mais comum a obsolescência das antigas estruturas —, e sua reocupação por classes sociais de maior renda, é também “(...) o resultado de política local em que o governo local decide apoiar a provisão de habitação aos mais abastados” (MARCUSE; VAN KEMPEN, 2000, p. 14. *Tradução nossa.*) Em outras palavras, este processo é a materialização de um projeto de reocupação das áreas centrais, em que a degradação pretende ser revertida com políticas de valorização do solo urbano, com a provisão de equipamentos e facilidades que se destinem a grupos capazes de consumi-los e de conferir “sustentabilidade” ao empreendimento, isto é, ao volume de recursos e trabalho envolvido no processo — que costuma demorar anos. A segregação, nestes casos, parece dar sinais de aumento com o tempo, embora haja registros de que as populações residentes anteriormente costumem se situar nas “bordas” das áreas segregadas, *gentrified* (MARCUSE; VAN KEMPEN, op. cit.). Esta forma de migração intra-urbana, em que as populações do centro se deslocam, é também característica de uma forma de expansão do processo de *gentrification*, estendendo-o para a sua periferia mais imediata — o que parece ser intencional, dada a profusão de comentários no sentido da comprovação dos efeitos reprodutores da “revitalização” urbana.

O enobrecimento ou *gentrification*, em sua relação com o desuso das antigas estruturas e dos espaços ociosos do núcleo das cidades, pode, ainda, estar ligado a um

---

<sup>56</sup> Ver, para tal, Motta (2000), sobre o centro histórico do Rio de Janeiro e as propostas de renovação urbana.

projeto de reaproveitamento das áreas centrais através do estímulo à entrada de populações mais solventes no que os americanos chamam *inner city*<sup>57</sup>. Um projeto de desenvolvimento do turismo, por exemplo, é dos casos mais comuns de início da indução na relocação de moradores do centro, em que o processo de reocupação é realizado sobre investimentos públicos e privados. A redefinição das atribuições, funções, usos do solo e configuração morfológica dos espaços urbanos centrais instaura outros novos espaços e projeta novos lugares, destinados a prover serviços e atrativos a um fluxo de visitantes, interessados na formatação do centro “revitalizado”.

A produção do lugar, na lógica da renovação, é um elemento interessante do processo. “Produz-se” o lugar na medida em que são executados os projetos da renovação urbana, através da criação de espaços públicos e semiprivados, de diversos atrativos aos visitantes e transeuntes, através de uma diversidade de usos e opções de consumo, lazer e amenidades. O que a teoria trata como um processo histórico de associação de afetividades a um determinado espaço físico, criando a partir dele referências diversas, coletivas e individuais, o planejamento estratégico (ou o projeto da revitalização) produz, fabrica. Se o *lugar*, enquanto conceito, é construído historicamente sobre representações no domínio da materialidade da cidade, então é necessária a sobreposição de tempos históricos, a criação de “camadas” (Rossi, 1996) de trabalho imobilizado e eventos. No caso do centro revitalizado, a recriação deste processo é mais rápida. Não é necessária a agregação de tempos àquele conjunto; ele já os tem. É necessário produzir os cenários adequados para a vida urbana “enobrecida”, de acordo com as diretrizes e os padrões consagrados.

No caso brasileiro, entretanto, a reestruturação encontra peculiaridades e até algumas semelhanças com os modelos explicativos da cidade global ou da acumulação

---

<sup>57</sup> Noutros termos, o comentado centro antigo.

flexível. A natureza peculiar do acesso à terra na cidade brasileira, por exemplo, é ilustrativa: a ilegalidade predomina, principalmente nas áreas de baixa renda e naquelas que merecem proteção ambiental, demarcando um quadro de não-institucionalidade formal. Além disso, a própria estruturação física das cidades no país, com a constituição da periferia como espaço pioneiro de expansão espacial (MAUTNER, 1999) é uma especificidade considerável. Com as devidas ressalvas, ocorre semelhante processo de ocupação nas áreas centrais, em função da sua decadência. Com a obsolescência e o desuso, os antigos núcleos acusam decréscimo no valor do solo e de suas melhorias; a desvalorização se dá por razões óbvias e em pouco tempo, mas seus desdobramentos se estendem um pouco mais. A ocupação do núcleo central por alguns estratos da pobreza urbana, biscateiros, pequenos comerciantes, empregados do porto ou da pesca e outros, altera as suas atividades. Tornando menos “nobre” pelas atividades ali desenvolvidas (e pela clara impossibilidade da sua conservação, em geral dispendiosa), o centro antigo torna-se alvo da especulação. Em dois sentidos, aliás: especula-se com o solo urbano e também em como fazer do núcleo antigo, por seus diferenciais únicos, um espaço apropriado novamente pelo coletivo. É esta dupla movimentação que produz, em suma, os efeitos da revitalização e da reocupação. E é esta a substância do discurso legitimador das intervenções: a decadência social e econômica das áreas valorizadas<sup>58</sup> “demanda” a reorganização do sistema de lugares e constrói a hegemonia necessária à reocupação e ao complexo processo de intervenção física, negociação jurídica e gestão dos empreendimentos público-privados típicos da *gentrified city* (MARCUSE; VAN KEMPEN, 2000).

No Brasil, a partir da disputa em torno da apropriação dos diferenciais da porção mais urbanizada da cidade, Ribeiro (2000) aponta a classe média como a produtora, por

---

<sup>58</sup> Em termos fundiários, mas também simbólicos, no que a imbricação entre um e outro é quase impossível de se diferenciar e, em última instância, não nos interessa na prática.



excelência, do “urbano”. Apesar de sua existência em termos numéricos não ser tão expressiva, ela detém considerável influência sobre decisões políticas, sobre parte dos mercados de consumo mais vigorosos e contém, em seu interior, parte das elites dirigentes, seja no setor público ou junto aos centros decisórios de empresas — o que não a torna necessariamente capitalista, mas articula a algumas esferas do poder econômico. Portanto, é razoável dizer que as classes médias<sup>59</sup> têm influência sobre a política urbana no Brasil, no que seus interesses, por vezes, guardam semelhanças com aqueles que os mais ricos de fato defendem. Especificamente quanto às dinâmicas de segregação, isolamento, criação de *clusters* e de áreas relativamente protegidas de um contexto estruturalmente excludente.

Nas cidades brasileiras, a produção e a circulação da moradia, a gestão do solo urbano e a distribuição de equipamentos e serviços diferenciam as classes (idem, op. cit.), inclusive sendo fatores determinantes na localização espacial<sup>60</sup>. A segregação sócio-espacial na cidade brasileira ocorre predominantemente em função destes elementos. Além disto, a tendência de alta dos preços do solo urbano, aliada à depreciação da renda real dos habitantes das cidades são outros dois elementos explicativos da impossibilidade de igualdade na apropriação dos benefícios da urbanização (GONZALES, 1985). Por isso, a análise sobre o fenômeno da reocupação dos centros pressupõe a disputa, no mercado, pelo solo urbano. A renovação urbana é, em suma, uma reorganização generalizada das áreas centrais (em termos simbólicos, funcionais, urbanísticos, sócio-econômicos) e consiste, antes, em uma questão de acesso à terra. Nos centros antigos, dada a relação entre as lógicas de valorização e enobrecimento e sua correspondente reconfiguração sócio-econômica, tende a ocorrer um processo de aproveitamento das características peculiares das áreas centrais por grupos de maior capacidade de pagamento. Os mais ricos chegam

---

<sup>59</sup> E aqui não cabe uma “tipologia” da classe média brasileira, propriamente.

“antes” ao mercado (HARVEY, 1980); têm a possibilidade da antecipação aos processos de valorização — o que lhes permite auferir ganhos com ela, inclusive (idem, op. cit.). A partir da apropriação do solo urbanizado pelos mais abastados, pode ocorrer a produção da estrutura de serviços, comércio e equipamentos culturais, o atendimento a uma demanda local que se remete a perfis de consumo mais elitizados e à progressiva substituição de populações. Os “efeitos reprodutores” almejados pela noção de pólo turístico (do Plano Estratégico de Desenvolvimento Turístico do Estado do Pará) ou pela indução das intervenções pontuais podem então acontecer.

#### **O CASO DE BELÉM: CENTRO HISTÓRICO E CONCEPÇÃO DA INTERVENÇÃO**

Em Belém, capital do estado do Pará, está em curso um amplo projeto de intervenção na área central e em suas imediações. Nos bairros mais antigos e nucleares da cidade, Cidade Velha, Campina e Reduto, o Governo do Estado e a Prefeitura Municipal implementam (na gestão) e constroem (nas obras civis) programas que objetivam, no discurso, resgatar os valores paisagísticos da orla fluvial da cidade e as benesses do seu centro histórico.

Como visto, as intervenções da Prefeitura baseiam-se na construção de espaços públicos e áreas de convivência às margens do rio e da baía que circundam a parte central da cidade. Têm a intenção de devolver ao habitante a capacidade de ver o rio, tratado como patrimônio natural, mas visto, principalmente, como dado da *paisagem*. Associada a esta intervenção está a defesa de um projeto de construção do lugar público nas cidades contemporâneas, onde o caráter da sociabilidade muda. O objetivo seria o da construção

---

<sup>60</sup> Sem qualquer tentativa de aderir ao modelo de livre escolha da localização, ou dos condicionantes elementares de acessibilidade e consumo de terra.

deste lugar público, como potencial espaço de trocas na cidade, utilizando o mote do “resgate” do uso e da possibilidade de contemplação da orla. Em que pese o teor das intenções manifestas neste projeto, nossa avaliação é de que nem a modéstia da intervenção urbanística (tratada como item da democratização da orla fluvial e de seu acesso às camadas populares) ou o uso do solo proposto conseguem, efetivamente, consolidar uma política de acesso àqueles setores da cidade. Exceto pela via do uso do espaço público, virtualmente tido como “uso único” à que o recurso natural — e a porção valorizada da cidade que lhe é correspondente — se destinaria, o que nos parece reducionista. Embora pretenda-se antagônico à lógica da intervenção elitista, o projeto da Prefeitura redundava na proposição do mesmo tipo de atividades e da mesma abordagem dos valores conferidos àquele espaço e aos seus lugares (XIMENES, 2002). Acaba por legitimar uma compreensão limitada, e ainda quase estritamente “arquitetural” e urbanística, da relação entre o centro da cidade e o discurso da “devolução” da orla fluvial ao uso do habitante. O *Projeto Orla*, concepção ora em curso no município, pretende “[...] desobstruir toda a orla de Belém, tornando possível a contemplação do rio e o fomento da economia através da geração de emprego e renda” (BELÉM, 2003a, p. 1.) Conceitualmente, pretende-se ainda promover a:

[...] Devolução da orla do rio para livre circulação e usufruto dos habitantes;

Adequação da orla como base para expansão e dinamização do turismo e geração de postos de trabalho;

Aproveitamento dos espaços livres e edificações disponíveis para promoção de atividades de formação e serviços ligados aos setores de alta tecnologia e prestação de serviços;

Utilização da enorme potencialidade da lâmina d’água formada pelo Rio

Guamá e Baía do Guajará. (BELÉM, 2002b, p. 6).

Nestes tópicos, resumidamente, aparecem elementos próprios do tratamento de matriz estratégica do projeto de intervenção — e não só na dimensão espacial, mas também com impactos sócio-econômicos. A menção às alterações pretendidas no uso do solo (serviços de alta tecnologia e terciário avançado em geral, adequação dos espaços) é particularmente elucidativa deste aspecto. A fundamentação teórica do planejamento estratégico, quando versa sobre os usos do solo desejáveis, fala em geral em:

[...] promover a cidade para o exterior, desenvolvendo uma imagem forte e positiva apoiada numa oferta de infra-estruturas e de serviços (comunicações, serviços econômicos, oferta cultural, segurança, etc.) que exerçam a atração de investidores, visitantes e usuários solventes à cidade e que facilitem suas “exportações” [...]

Esta promoção interna deve apoiar-se em obras e serviços visíveis, tanto os que têm um caráter monumental ou simbólico como os dirigidos a melhorar a qualidade dos espaços públicos e o bem-estar da população.

(CASTELLS; BORJA, 1996, p. 160).

O caráter “crítico” da intervenção municipal, assim, encontra algumas semelhanças bastante claras com o projeto a que se pretende antagônico. No caso, a abordagem de intervenção tem o discurso da devolução do acesso ao rio e à baía como eixo. Na verdade, as formas hoje hegemônicas do receituário do planejamento vigente parecem ser incorporadas às mais diversas tendências ideológicas e políticas.

Por outro lado, particularmente relacionado ao caso da *gentrification*, é o projeto implantado pelo Governo do Estado do Pará. Trabalhamos com a hipótese da evidência desta afirmativa a partir da identificação de uma associação entre poder público, setores empresariais, crise econômica histórica, redução relativa de investimentos na região e

políticas de desenvolvimento. Isto conferiria ao caso de Belém, nas políticas de intervenção no seu centro antigo, a dimensão próxima à da extensa “casuística” analisada em outros locais. Há a “[...] sensação de crise aguda [...]” (CASTELLS; BORJA, op. cit., p. 156), pré-requisito de um projeto de transformação urbana estratégica, além da definição das intervenções, feitas segundo padrões específicos de atratividade.

O projeto baseia-se em intervenções pontuais em locais da cidade que são representativos do ponto de vista histórico-cultural e que têm a possibilidade da contemplação da orla fluvial. As semelhanças dos motes dos dois projetos (municipal e estadual), não à toa, são fatores que explicam o caráter de disputa política que se instaura desde a segunda metade da década de 1990, na cidade, entre as duas esferas de governo. O projeto do Governo do Estado é de restauração, reforma e reurbanização de conjuntos arquitetônicos e urbanísticos situados em Belém, nos bairros já citados, em que a concepção coesa das intervenções deve-se à unidade conceitual de um Plano Estratégico de Desenvolvimento Turístico e à atuação da Secretaria Executiva de Cultura (SECULT), ligada ao Governo do Estado. As intervenções do Governo do Estado do Pará, entretanto, também rendem discursos sobre a devolução da orla:

No final de tarde, a brisa soprando forte, logo após a chuva rápida, mas intensa, Belém reencontra-se com sua origem, sua história, seu próprio berço. Sobre as pedras centenárias que um dia edificaram o forte destinado a proteger a nova terra conquistada, a Belém das mangueiras, da chuva costumeira, dos aromas e sabores exóticos redescobre-se a cidade jovem, linda, vibrante, nesses 387 anos completados em 12 de janeiro.

No mesmo lugar, passado e presente juntos formam um cenário até então

inacessível para a maioria - e até mesmo desconhecido por muitos de seus mais de 1,3 milhão de habitantes.

**Águas** - No espaço restaurado e aberto à população com a denominação de Núcleo Feliz Lusitânia, reunindo o Forte do Presépio, os casarões coloniais da Rua Padre Champagnat e a Casa das Onze Janelas, moradores e visitantes de Belém retomam uma condição que por muitos anos ficou esquecida: o contato com as águas, com a origem ribeirinha que aos poucos foi sendo suplantada pelo crescimento da metrópole, mas que nos últimos oito anos está sendo recuperada, descoberta e novamente valorizada.

Mesmo para quem se acostumou a atravessar a Baía do Guajará para chegar a Belém, o novo espaço cultural, de lazer e entretenimento causa surpresa. (PARÁ, 2003a, grifo do autor.)

#### **A DEMOCRATIZAÇÃO DA ORLA: DOIS EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS ILUSTRATIVOS**

O discurso da devolução da orla ao habitante de Belém existe; transcrevemos alguns elementos desta produção de idéias e senso-comuns para que seja possível apreender, ainda que parcialmente, a dimensão, a extensão e a aceitação do conteúdo destas idéias. Aparentemente tido como consensual, em alguns aspectos, o ideário a respeito do que fazer quanto à orla coloca a sua situação fundiária irregular como antítese do acesso franco e irrestrito às benesses do rio e da baía (XIMENES, 2002). Mas cabe a pergunta: até onde a política de intervenção (ou a política urbana de que estamos tratando) estende o processo de “devolução” do acesso e do uso da orla fluvial a quem está na cidade? Que tipo de uso, de aproveitamento e de acesso é este? Há, com as intervenções, a

democratização, a garantia do acesso amplo às diversas camadas sociais, ou as intervenções no espaço da orla (e nas porções correspondentes do centro de Belém e seu entorno) produzem simples efeitos de “seletividades” (de classe, de acesso e outros) de usuários?

Nos últimos anos o mercado imobiliário local tem proposto a construção de alguns edifícios residenciais de alto padrão, situados em proximidade à orla fluvial de Belém. Provavelmente inspirados na recorrência do discurso da valorização e pensando em capitalizar sobre efeitos de inovação e antecipação de ganhos (TOPALOV, 1984), as construtoras e incorporadoras projetaram e estão construindo empreendimentos cujo “mote” publicitário e, digamos, locacional, é justamente a orla fluvial da cidade.

A intenção tem fundamento. Um agente capitalista do mercado imobiliário, na cidade, obviamente visa obter ganhos financeiros, e tem como objetivo mais específico a produção e a apropriação de rendas fundiárias. Estas rendas, em suma, podem ser qualificadas como a fração do valor de troca que vai ser apropriada quando de uma transação imobiliária (GONZALES, 1985; HARVEY, 1980) — por exemplo, a venda ou o aluguel. Há, por outro lado, um custo de produção das construções e melhorias (que em geral viabilizam o aproveitamento econômico na cidade) nos terrenos, bem como há um preço de comercialização do solo urbano. Segundo a lógica da acumulação, o montante relativo aos preços do solo deve possibilitar um excedente sobre o custo de produção. Este excedente, apropriado pelo rentista, é a fonte da renda fundiária. O rentista, assim, vai se apropriar, inevitavelmente, de um quinhão do que foi, anteriormente, imobilizado como investimento público ou mesmo de terceiros. Isto porque a valorização do solo urbano está relacionada aos valores de uso do solo (isto é, à capacidade de utilidade prática do solo, o atendimento potencial de necessidades) e aos seus valores de troca (ou ao potencial de gerar riqueza, de

promover a acumulação e de inscrever o bem em um circuito econômico de natureza das mercadorias), segundo HARVEY (1980)<sup>61</sup>. Recapitulando: o agente imobiliário (ou o rentista) deve, inevitavelmente, apropriar-se de uma renda que ele não produziu diretamente, isto é, deve apropriar-se de acréscimos no seu lucro tanto em função de investimentos feitos por ele próprio quanto por outras benfeitorias, executadas pelo Estado, por exemplo no caso das infra-estruturas em geral (redes de abastecimento de água, coleta de esgoto, sistema viário, etc.).

Na cidade de Belém, como descrevemos, há uma série de projetos executados, e a previsão de alguns outros, na faixa de orla fluvial. Estes projetos, em sua maioria, estão situados em áreas centrais da cidade, dotadas de infra-estrutura razoável, senão no seu interior, pelo menos nas proximidades. Após as intervenções pontuais, consideramos que todos os projetos ficaram nivelados em termos de infra-estrutura — de acordo com o padrão de cada intervenção: o Governo do Estado do Pará com projetos voltados à competitividade no mercado turístico, de alto padrão, e a Prefeitura Municipal com intervenções mais modestas. Assim, nas áreas de intervenção há estruturação urbanística pelo menos razoável. Isto produz, por definição, o dado incontestável de que houve investimento em urbanização. Este investimento é, via de regra, apropriado pelos diversos agentes do mercado de terras (GONZALES, 1985), incluindo as empresas de corretagem, que capitalizam sobre investimentos estatais e, dependendo do nível de articulação política, podem inclusive induzir algumas melhorias. Os agentes capitalistas do mercado imobiliário atuam, com diversos procedimentos, em função da obtenção de ganhos, de preferência ganhos excepcionais, sobretudo apropriados a partir das rendas do solo urbano.

Estas rendas têm uma tipologia. Entendê-las preliminarmente pode elucidar o

---

<sup>61</sup> Esta construção teórica, na verdade, encontra fundamento nas teorias da renda fundiária transpostas do contexto agrícola para a cidade, por autores como David Ricardo e, ainda, MARX (1974).



processo de formação dos preços da terra urbana e os mecanismos de funcionamento do próprio mercado, além de desconstruir alguns conceitos sobre a “escolha” da localização na cidade.

A *renda absoluta* é usualmente descrita como uma dimensão da renda fundiária que está relacionada ao instituto da propriedade privada, essencial no capitalismo. Marx (1974) comenta o assunto na introdução ao volume 6 do *Capital*, ironizando a conceituação de Hegel, já que identifica nela uma idéia de que o homem se apossa da terra por uma questão de “[...] transformar em realidade a sua vontade, a alma da natureza externa, e por isso deve se apossar dessa natureza como propriedade privada.” (MARX, op. cit., p. 707). A concepção idealista é contestada, uma vez que, de fato, a renda absoluta da terra ocorre quando “[...] uma das condições de valorização é não-reprodutível e monopolizável (...)” (TOPALOV, 1984, p. 224. *Tradução nossa*). Isto revela a ligação indissociável entre o fato da propriedade privada da terra e a possibilidade de se auferir rendas a partir dela; a renda absoluta, então, é fruto da diferença de valor entre o preço de mercado do solo urbano e o custo de produção da construção (GONZALES, 1985) e demais melhorias que o tornam apto ao circuito das mercadorias.

É importante ressaltar que a construção é um dado essencial, uma vez que praticamente toda atividade feita no microparcelamento da cidade (isto é, em seus lotes) depende de uma edificação de algum tipo (TOPALOV, 1984). A condição excepcional do solo urbano, entretanto, pode ser um fator de diferenciação, criando um outro tipo de renda fundiária. A *renda diferencial*, assim, é uma forma da renda fundiária que advém da qualidade específica daquele solo, seja por suas condições materiais e técnicas (resistência mecânica, localização) ou pela intensidade de capital aplicada nele — como é o caso de terrenos em que são construídos condomínios residenciais verticais, que multiplicam a área

construída, diferenciando-a dos demais terrenos de mesma área. A renda diferencial é, em suma, oriunda de diferenciais de produtividade em cada terreno urbano (TOPALOV, op. cit.). Pode haver, portanto, variação dos preços do solo de acordo com os fatores que diferenciam as parcelas do solo urbano em uma cidade: a capacidade de se construir naquele lote ou a sua localização, entre outros.<sup>62</sup>

Mas há terrenos que apresentam não só diferenciais específicos, mas situações em que suas características são tão escassas no mercado de solo urbano que se cria um extremo de diferenciação; é o caso da chamada *renda de monopólio*. A situação monopolística, assim, forma preços do solo acima da regulação de preços correntes, já que sua localização ou demais características não são facilmente encontrados (TOPALOV, op. cit.), a lei da oferta e da procura perde a eficácia e o caráter único daquela parcela é que, em paralelo ao mercado consumidor, forma o valor dos preços do solo. Aliás, a importância da avaliação da renda de monopólio é tal que ela é “[...] em última instância, a determinante da medida dos preços do solo urbano. As Rendas Diferenciais são apenas as responsáveis pelas *diferenças entre estas medidas [...]*” (GONZALES, 1985, p. 104). Desnecessário dizer que o promotor imobiliário (a figura sugerida por TOPALOV como integrante capitalista de um processo de conformação de um mercado de terras) pretende criar preços de monopólio e diferenciações sempre que for possível.

Os promotores do mercado imobiliário produzem empreendimentos do tipo condomínio residencial multifamiliar, verticalizando e adensando o espaço construído para a

---

<sup>62</sup> MARX (1974) trata da renda fundiária agrícola. A transposição para o contexto da cidade exige alguns ajustes, mas é possível fazer analogias. Sobre a renda diferencial, o autor comenta que a legislação que incide sobre determinadas partes do território, objeto de propriedade privada, é um fator influente. Também tem impacto na formação das rendas a capacidade técnica daquele terreno em suportar determinado grau de produtividade (que pode ser a fertilidade agrícola ou a construção de 40 pavimentos sem exigir fundações muito caras), sua localização e até mesmo a presença de elementos naturais (nascentes de água, jazidas minerais, etc.) que possam ser capitalizados pelo proprietário.

obtenção de rendas fundiárias, de lucro, enfim. Mas o fazem a partir de demandas do mercado consumidor, ou ainda, através da indução de algumas destas demandas. De qualquer modo, é interessante abordar como, em uma cidade em que a discussão da política urbana (incluída aí a intervenção urbanística, física) toma as proporções do “consenso” em torno de uma proposta em linhas gerais, ocorrem processos no âmbito do mercado justamente em função deste aparente “consenso”. Já que a reprodução do discurso da abertura das chamadas “janelas” para o rio parece estar sendo razoavelmente aceito, inclusive sendo veiculado em massa e aparecendo nas falas dos dirigentes públicos, os agentes do mercado imobiliário captam o dado e se apressam na produção de inovações. Ou então, acrescentamos, na produção de antecipações aos movimentos especulativos do próprio mercado. Os promotores, então, se empenham na construção de edifícios residenciais de luxo em áreas ainda relativamente decadentes, próximas à também decadente zona portuária, que detém, ainda considerável fluxo de mercadorias e matéria-prima, mas encontra-se obsoleta frente às novas demandas do capital.

Há alguns empreendimentos em andamento. Seleccionamos dois, por acharmos mais expressivos pelo aspecto do padrão construtivo, da localização e da publicidade, o que deixa claro um diferencial do empreendimento: a localização próxima às margens do rio e da baía.

O edifício de lançamento mais recente tem o nome (já um tanto explicativo) de *Kristal River*. Situado no bairro do Umarizal, o mais valorizado em termos de valor do solo urbano no município, é um edifício de pouco mais de vinte andares (185 m<sup>2</sup> por unidade, segundo material fornecido pela construtora), com equipamentos e elementos diversos que diferenciam os produtos desta natureza no mercado — quatro dormitórios, três vagas de garagem, Internet em banda larga, instalações inteligentes, etc. Destina-se, portanto, a uma camada de renda superior, de acordo com as características do mercado consumidor local. A publicidade do empreendimento veicula o seu grande diferencial: “Vista maravilhosa para a Baía do Guajará”(ver Ilustração 25).

Outro empreendimento, de padrão superior ao primeiro, é um edifício de mais de trinta andares, também situado no limite do bairro do Umarizal com as proximidades da zona portuária, próximo à orla fluvial da Baía do Guajará. Denominado

*Aquarius Tower Residence* (“uma nova era em sua vida”, segundo material de divulgação), possui unidades de 421 m<sup>2</sup> de área privativa (segundo a construtora), mais os diferenciais



**Ilustração 25** Publicidade do edifício em construção às proximidades da orla de Belém: os promotores captam os efeitos da valorização.

necessários à qualificação como produto excepcional no mercado — saunas, quatro vagas de garagem, piscina em todos os apartamentos, quadras esportivas, etc. É um empreendimento de alto padrão, considerando o mercado local, destinado a um público de alta renda, provavelmente interessado tanto no consumo do espaço construído e de seus diferenciais quanto da vista para a baía. A sua publicidade, entretanto, é bem mais elucidativa em termos dos diferenciais de localização e das razões que motivam o empreendimento (**ver Ilustração 26**):

É tempo de mudanças. Uma nova era chega a Belém trazendo alterações na sua paisagem que a tornarão incontestavelmente mais bela e gostosa de se viver. Chegou o Aquarius Tower Residence, [...] que irá mudar sua vida para um novo conceito. Sua torre de 36 andares com design inconfundível renovará a paisagem da orla de Belém com sua privilegiadíssima localização em frente à Baía de Guajará. Em cada uma de suas 31 unidades, conforto e requinte proporcionam o clima perfeito para você desfrutar da mais bela visão da cidade a partir do deck da piscina privativa ou de qualquer de suas varandas panorâmicas. Mude de vida. O Aquarius Tower Residence é exclusivo, feito sob medida para você.

A partir do registro destes dois empreendimentos, e considerando que ambos estão sendo executados, é possível notar que há de fato uma demanda pelo acesso ao rio e à baía. A questão é a natureza desta demanda. Estamos falando das “[...] origens ribeirinhas de Belém” (BELÉM, 1993, art. 143, inc. VII, p. 20) do Plano Diretor Urbano, que recomenda enfaticamente a “valorização” e o “resgate” da capacidade de ver e utilizar o rio e a baía? Segundo o projeto implementado pela Prefeitura Municipal, estaríamos falando da devolução do rio “[...] à população, que por muitos anos esteve privada de usufruir, com democracia,

do direito de contemplar as águas da Baía do Guajará” (BELÉM, 2002a, p. 50). A concepção contemporânea do Governo do Estado, através de sua Secretaria de Cultura, diz que o seu projeto “devolveu à cidade o direito ao rio” (PARÁ, 2003b). Entre as diversas variações, as proposições parecem chegar a termo naquele mesmo ponto “consensual” da abertura da orla fluvial, para aproveitamento, desfrute e utilização por parte do habitante da cidade. E é interessante observar a evolução do raciocínio e das ações, o fio condutor da idéia que liga uma lei, instrumento da política urbana local, às intervenções urbanísticas e arquiteturas, com todo o conteúdo que lhes é próprio — incluindo esta profusão de discursos, eminentemente promocionais e por isso mesmo muito esclarecedores.

A “democratização” do acesso à orla tem impactos, portanto, na oferta de produtos do mercado imobiliário de alto padrão. Estes empreendimentos estão relacionados ao que há de comum nos discursos do poder público, mostrando que há algumas semelhanças entre eles; a devolução e seus congêneres. Cria-se, portanto, uma dinâmica de *valorização* do

espaço de orla a partir dos impactos dos projetos de intervenção. Esta valorização, pode-se dizer, já havia sido esboçada formalmente, em planos oficiais.



AQUARIUS  
uma nova era em sua vida

**Ilustração 26** O segundo edifício em construção na orla de Belém: o mercado imobiliário de alto padrão consome o diferencial e o monopólio da localização da orla, segundo o próprio incorporador.

Nesta dinâmica de valorização, o elemento “orla”, isto é, o recurso natural e a porção da cidade que lhe é imediatamente correspondente, responde pelo papel de *diferencial* no mercado imobiliário. Ocorre, portanto, uma “conversão” da natureza da orla: de *elemento cultural e recurso natural* (em que se vê principalmente o aproveitamento paisagístico) para uma representação destes enquanto *mercadoria*.

A localização dos terrenos destes dois empreendimentos tem uma série de peculiaridades. Como dito, ambos estão situados em parcelas que, se não gozam



**Ilustração 27** As duas torres ao fundo são os empreendimentos descritos, às proximidades da orla, a partir do Ver-O-Rio.

exatamente de localização privilegiada nos bairros mais centrais da cidade de Belém, têm alguns diferenciais que indicam valorização e elucidam critérios de escolha. Em primeiro lugar, a proximidade da zona portuária, por extensão, quer dizer proximidade em relação ao centro antigo e seu entorno imediato, o que significa acessibilidade diferenciada e proximidade de serviços diversos. A característica um tanto decadente do entorno do porto não significa, necessariamente, que o solo urbano naquela área seja barato; pelo contrário, está entre os estratos mais altos de todo o município. Embora esta região da cidade não pertença a uma microárea das mais nobres (em termos da percepção, digamos, “cultural” dos compradores), tem o diferencial da localização próxima às margens da baía. Esta localização, portanto, é um elemento da formação de rendas monopólicas para os respectivos empreendimentos, cuja situação (às margens da baía) é rara:

[...] são todas essas particularidades que justificam tomar o litoral como uma localização diferenciada, passível de imprimir especificidades nas formas de ocupação e uso do solo nele praticados. Tal qualidade, somada à sua raridade relativa como fundo territorial, habilitam os espaços litorâneos como áreas potencialmente geradoras de renda diferencial. Tal forma da renda fundiária advém das formas relativamente raras dos recursos naturais e ambientais presentes em uma dada localidade. A escassez de oferta de condições locais similares atuaria como alavanca de elevação do valor do lugar, numa valoração necessariamente comparativa e relacional (MORAES, 1999, p. 19).

O local em questão não é litorâneo, exatamente. Mas nem por isso deixa de guardar algumas destas particularidades, uma vez que diversos aspectos do litoral, pode-se dizer, estão presentes nas proximidades da localização da cidade de Belém — a navegabilidade e a pesca, por exemplo. Ora, se o espaço de margens (marítimas ou fluviais) é, de fato, um “lugar incomum” (MORAES, op. cit.), dotado de diferenciais excepcionais, a sua valorização, é de se esperar, deve ser alta. E é acompanhada de uma singular fetichização (MARX, 1968): a partir daí, a orla é reificada, deve ser devolvida, o habitante da cidade quer a orla, quer seus benefícios; não se evidencia que o processo de valorização da orla (no aspecto fundiário e no discursivo) é, portanto, um processo de retomada de território, com todos os conflitos que disto decorrem. E é uma discussão no âmbito das relações sociais em torno do espaço físico, da cidade; como vai ser aproveitado, daqui em diante, o espaço da orla e sua porção correspondente de cidade? Esta relação orla-cidade-habitante é possível de ser delineada em termos destes três elementos? Não seria, antes, uma relação entre grupos sociais, interesses econômicos, formas de uso e aproveitamento do território?



A implantação de empreendimentos imobiliários de alto padrão neste espaço de orla pode ser, portanto, compreendida como uma leitura dos agentes econômicos interessados na capitalização sobre o local. Da mesma forma, a valorização (cultural e econômica) produzida pelos discursos de devolução da orla acaba também induzindo as decisões de alguns destes agentes, no sentido de apropriar os ganhos potenciais com a sobrevalorização que deve vir após a consolidação e a ampliação dos projetos de intervenção na orla. Com a conclusão destes projetos, a paisagem e a característica da urbanização mudam significativamente, implicando em uma outra relação do espaço construído com as comunidades, bem como no uso deste espaço por determinados grupos.

O que nos parece intrigante, neste ponto, é contrapor o *discurso da devolução da orla* à dinâmica social propriamente dita. A atuação dos construtores e incorporadores, ao implantar empreendimentos na orla, reflete claramente uma tendência de apropriação da qualidade dos espaços das margens do rio e da baía. Isto faz pensar a respeito da natureza das ações de “devolução” da orla; em que medida estas são articuladas às formas de ocupação do território? A produção de espaços de amenidades, contemplação, lazer e consumo é suficiente para produzir a apropriação plural e “democrática” da orla, localização privilegiada e disputada desde a formação das cidades no Brasil?

Na verdade estamos mais inclinados a avaliar que a existência destes empreendimentos vai além do simples efeito de antecipação e inovação que os promotores imobiliários (TOPALOV, 1984) praticam. Tampouco se revela um lamentável “desvio”, frustração de qualquer tipo de planejamento, quanto aos efeitos esperados do projeto de intervenção na orla. A expansão física das cidades está intimamente ligada à questão das técnicas historicamente disponíveis, às condições econômicas vigentes e à dimensão da compreensão cultural do território. Assim, o acesso aos recursos depende de um processo

de apropriação de suas qualidades, e quando um conjunto de regras socialmente adotadas de disputa por território se instala (o mercado de terras), o componente da desigualdade também passa a habitar o quadro do desenvolvimento urbano.

A implantação dos empreendimentos imobiliários é ilustrativa porque:

- É uma decisão econômica imbuída da racionalidade do promotor imobiliário, interessado nas rendas fundiárias decorrentes da valorização potencial daquele espaço;
- A valorização do espaço de orla é percebida pelos agentes capitalistas em questão como iminente, incluindo a tendência histórica de valorização, decorrente tanto da sobreposição de camadas de trabalho no espaço construído quanto dos efeitos mais imediatos das próprias intervenções;
- É um dado que diz respeito a uma tendência de ocupação do território valorizado da orla por classes sociais de maior renda, tanto a partir do uso dos equipamentos das intervenções quanto das unidades residenciais que começam a surgir — e isto vale tanto para estes edifícios quanto para o centro antigo;
- Se o discurso político fala sempre em “devolução” do rio ao habitante da cidade, é curioso observar como a apropriação destes espaços valorizados de orla é feita: predominantemente através de intervenções de caráter turístico-cultural-paisagístico e, por outro lado, por um processo de reocupação residencial de mais alto padrão.

#### **ANÁLISE DE ALGUNS IMPACTOS DA LEGISLAÇÃO VIGENTE**

Ainda há um outro aspecto. A legislação urbanística incidente sobre a área dos empreendimentos imobiliários relatados anteriormente a estabelece como uma *zona residencial*. Os seus modelos de ocupação, os usos permitidos e a presença, na área, de



paralelo no território municipal. Assim, os subcentros e os corredores têm, basicamente, dois efeitos. Os corredores, em grande parte, se tornam locais em que o uso do solo se altera significativamente desde a aprovação da legislação (com a progressiva implantação de usos de comércio e serviços, em função das facilidades da legislação ou dos corredores de tráfego). Os subcentros propostos, em geral, estão localizados em regiões periféricas do município (Tapanã, Coqueiro, Icoaraci) em que a efetividade da legislação não é tão grande quanto nos bairros mais centrais, além da intensidade de capital e da dinâmica econômica serem menores. Isto deve contribuir decisivamente para a não consolidação destas áreas com o porte econômico e a função de subcentros.

Quanto ao restante da orla fluvial da cidade, a situação permanece similar. Alguns corredores de tráfego estão situados no Centro Histórico ou em seu entorno, bem como estão previstos alguns corredores de comércio e serviços nos bairros próximos, mais valorizados, que fazem parte do chamado centro expandido. Se há uma limitação de ordem funcional e, digamos, “ecológica” (ordenar a cidade, reduzir o número de vagas de estacionamento em vias de alto tráfego, desobstruir zonas congestionadas), condições são criadas, ainda que indiretamente, para a instalação dos usos de comércio e serviços, além das alterações de uso do solo com maiores impactos, no caso dos prédios residenciais citados, e quando os modelos de ocupação permitem.

Há a delimitação de *zona habitacional* e a previsão de condições específicas de uso e ocupação do solo nos *corredores de tráfego* e de *comércio e serviços* no espaço central da orla fluvial de Belém. Este arcabouço jurídico influenciou a ocupação do espaço urbano, já que nesta porção da cidade, inscrita na dita “cidade legal” (MARICATO, 2001), a legislação urbanística encontra maior efetividade, o que permite a leitura dos seus efeitos

---



um padrão de ocupação diferenciado do contemporâneo; áreas construídas relativamente extensas para unidades residenciais unifamiliares, reduzidas para divisões multifamiliares. Embora questões de projeto resolvam alguns destes empecilhos, no geral a configuração dos centros é, como se sabe, própria do modo de vida de outros tempos, incluindo as formas de produção e de ocupação do espaço construído. Em relação a outras porções da cidade, o patrimônio construído dos centros é, em geral, caro. Isto quer dizer que ocupar as áreas centrais, tendo em vista a manutenção de suas características físicas, pressupõe um padrão que exige considerável investimento inicial e custos de manutenção atípicos.

A legislação que trata do uso e ocupação do solo em Belém, bem como a legislação de proteção deste conjunto (e que delimita seu entorno), enfrentam esta questão com o referencial dos instrumentos urbanísticos. Hoje estes instrumentos são correntes, mas alguns deles àquela época eram inéditos no município. A questão que parece se colocar, no caso em estudo, é a da confrontação entre o conteúdo das leis e a dinâmica de uso, ocupação e mercantilização do solo urbano. Os impactos dos corredores de comércio e serviço e de tráfego em Belém têm sido de relativo incentivo aos usos do setor terciário, principalmente o comércio. Isto se deve tanto às novas condições da legislação quanto ao impacto que um fluxo viário mais intenso causa nos usos do solo de uma cidade. Somando a este dado o fato de que os usos comerciais e de serviços já estavam, em grande parte, instalados no centro e em seu entorno, pode-se entender a razão pela qual esta alteração de usos do solo foi significativa. Por outro lado, a dinâmica de uso e ocupação dos espaços do centro, próximos à orla, de Belém, também apresenta nuances de estratificação entre os usos comerciais, com a implantação de estabelecimentos de mais alto padrão. Este movimento em direção ao espaço central da orla, valorizado cultural e economicamente,

condiciona também algum retorno do uso residencial, como a teoria<sup>64</sup> e a empiria demonstram, a partir da formação de redes de comércio e serviços diferenciados.

### **CENTRO HISTÓRICO E O ENOBRECIMENTO: O CAPITAL IMOBILIÁRIO E A RENOVAÇÃO URBANA**

Há pontos em comum entre os projetos de intervenção, na orla de Belém e em suas porções centrais, da Prefeitura e do Governo do Estado principalmente quanto aos usos propostos. A unidade que comentamos sobre o projeto (a que podem ser adicionados outros locais de intervenção, não necessariamente elucidativos para esta pesquisa) refere-se tanto à concepção da intervenção física quanto aos propósitos e efeitos esperados pelas intervenções. Todas as intervenções pretendem devolver a possibilidade de contemplação da orla fluvial, e entendem (ou pelo menos declaram) a abertura visual e o uso público como ações de reversão da apropriação privada da orla fluvial. Um projeto de desenvolvimento turístico e dinamização econômica fundamenta a legitimação política (necessária para a construção de hegemonia e certa anuência junto à comunidade) e a ação, em uma autêntica operação de “revitalização” urbana, dotando a cidade de infra-estrutura e equipamentos culturais recomendados como requisitos para o sucesso do plano estratégico. A dualidade entre a necessária manutenção do conteúdo histórico, através das ações de *conservação*<sup>65</sup>, e a *modernização*<sup>66</sup> que torna tais empreendimentos atraentes ao público (CHOAY, 2001) confere ao projeto como um todo o corte próximo a estratégias similares de outros locais, da

---

<sup>64</sup> Zukin (1991, 2000) comenta este fato, ao descrever o processo de (re)ocupação das áreas centrais de cidades americanas, a partir da formação de comércios, galerias de arte, destinados a um público seletivo.

<sup>65</sup> Estratégia típica da área patrimonial, que pretende atuar sobre a sua dimensão material, visando a sua transmissão ao futuro e a preservação de suas características físicas relevantes (CHOAY, 2001).

<sup>66</sup> O “outro lado” da *alegoria do patrimônio*: diante das exigências de uma nova indústria de consumo de visualidades e atributos estético-históricos, surge a padronização e a standardização das intervenções, freqüentemente segundo padrões arquiteturais e urbanísticos próprios da arquitetura contemporânea, que coexiste e deve estar presente junto ao projeto de preservação e conservação (CHOAY, op. cit.).

cultura como produto declarado de consumo, em um formato relativamente consagrado de tratamento.

Defendido com certa freqüência como um projeto de devolução do centro antigo da cidade aos habitantes e com a possibilidade de atração de investimentos e fluxo turístico, o projeto do Governo do Estado é coeso em suas execuções e na concepção geral. Isto equivale a dizer que os preceitos em geral defendidos pela lógica do plano estratégico são seguidos na ação da gestão estadual. Este projeto pode ter, contudo, efeitos diversos daqueles propalados pela gestão, em particular no tocante à reapropriação do centro pelas diversas camadas (ou classes) sociais.

Se podemos considerar que o acesso aos bens e serviços, a infra-estrutura instalada e a qualidade ambiental em geral são diferenciadores de classe na cidade brasileira, é razoável induzir que a característica diferenciada dos centros revitalizados seja possível de ser consumida e acessada pelas camadas (ou classes) de maior renda. Nesta perspectiva, em que a inserção no urbano (e na possibilidade de acesso às *benesses* da cidade como um todo) depende da colocação no mercado, é que entendemos a tendência, incipiente, porém já promissora, do *enobrecimento* na cidade de Belém. A experiência sistematizada em outros locais aponta para a lógica da revitalização rumo à formatação da cultura-mercadoria, tratada como produto imagético<sup>67</sup> para mercados seletivos. Mas não é só. O programa da revitalização também se pauta na reocupação das áreas ociosas e degradadas, incluindo a substituição de populações. Em última análise, trata-se também de um processo de disputa na cidade pelo acesso à terra urbana e suas melhorias, itens próprios da sua produção espacial.

O processo de ocupação das áreas centrais após as intervenções renovadoras

---

<sup>67</sup> Em que não falta, entretanto, o conteúdo necessário à troca; o *valor de uso* que confere *valor de troca* ao centro revitalizado (CHOAY, 2000).



ou revitalizantes, em geral, tem levado a uma substancial alteração no perfil dos residentes. Isto se deve, entre outros pontos, à adoção da lógica de mercado na condução das próprias políticas de renovação/revitalização, condicionando o acesso aos bens e serviços à capacidade de pagamento, sem maiores instrumentos compensatórios, aparatos regulatórios ou de cunho mais amplamente social. O acesso ao diferencial do centro da cidade é filtrado através destes mecanismos. E a racionalidade do livre mercado (ou de algo próximo a isto) parece ser a tendência dominante dos processos de enobrecimento/*gentrification*. A este respeito podemos acrescentar que:

A alocação de mercado e de terra de aluguel dessa espécie já enquadrou muitas paisagens urbanas em novos padrões de conformidade. O populismo do livre mercado, por exemplo, encerra as classes médias nos espaços fechados e protegidos dos *shoppings*, mas nada faz pelos pobres, exceto ejetá-los para uma nova e bem tenebrosa paisagem pós-moderna de falta de habitação. (HARVEY, 2000, p. 79).

O caso em questão, ao menos teoricamente, pode ser descrito assim. Embora incipiente, o processo está em curso; tem nas intervenções a semelhança do “paradigma”, seguindo com rigor os procedimentos executados em outros lugares. Há, também, a produção e a movimentação da mercadoria habitação flutuando em torno da dinâmica especulativa que começa a surgir a partir do propalado efeito reprodutor das próprias intervenções públicas e de seus desdobramentos, reações dos agentes estritamente privados.

A Caixa Econômica Federal, através de sua Gerência de Desenvolvimento Urbano, implementa em convênio com a Secretaria Executiva de Cultura do Estado (SECULT) e a Companhia de Habitação do Estado do Pará (COHAB-PA), o Programa de Revitalização

de Sítios Históricos<sup>68</sup>, que consiste em um programa de fornecimento de crédito a proprietários para reforma e adaptação de imóveis segundo critérios pré-definidos (em geral com projeto arquitetônico fornecido como proposta de financiamento). O Programa de Revitalização de Sítios Históricos objetiva atuar junto ao poder local, garantindo crédito a proprietários que se adequem às diretrizes do programa, na reforma ou reabilitação de edifícios ou conjuntos arquitetônicos dos centros antigos das cidades brasileiras. No caso, o convênio vem promover, após estudos de viabilidade financeira, a adequação do casario contíguo ao Complexo Feliz Lusitânia. O caráter da intervenção do Governo tem sido o de instalar neste conjunto uma série de lojas e a sede do órgão estadual do patrimônio cultural (DPHAC). O convênio, desenvolvido junto ao Departamento de Arquitetura da Universidade Federal do Pará (UFPA) com o fornecimento de consultoria e subsídio técnico, tem como diretriz principal a instalação do uso residencial ou misto, pelo entendimento contemporâneo de que esta mescla de usos do solo garante a utilização do patrimônio construído em todos os turnos e assim torna os centros mais “sustentáveis”. Esta diretriz pode ser remontada à origem da consultoria do programa da Caixa: uma equipe de consultores franceses, cuja experiência baseia-se principalmente na especialidade técnica dos restauradores de monumentos históricos e na gestão de projetos urbanísticos em áreas tombadas.

As autoridades ligadas diretamente ao projeto Feliz Lusitânia, com frequência, comentam a indução que as suas intervenções podem desencadear no centro histórico da cidade. O discurso da devolução do centro ao habitante, da possibilidade de visitação e uso cotidiano, permeia as intervenções, como justificativas e explicações mais amplas ao programa de desenvolvimento implantado. Resta a dúvida se o processo de criação de efeitos indutores e multiplicadores das intervenções é deliberado ou resulta antes da

---

<sup>68</sup> Em curso ou concluído em outras cidades do país, como Olinda/PE, Recife/PE e Salvador/BA.

ausência de políticas compensatórias.

Usamos este argumento para ressaltar nossa hipótese, tentando identificar uma tendência de reestruturação na cidade, não só em termos espaciais, mas também sociais, culturais e econômicos. A análise crítica do fenômeno da *gentrification* costuma identificar alguns fatores tidos como principais para a descrição do processo. Entre eles, estaria a presença de um agente público, em geral financiador de uma intervenção urbanística (e, por vezes, arquitetônica) de grande porte; a indução ou tentativa de atração de investimentos privados, como uma espécie de contrapartida do investimento público, para dinamização econômica; a intervenção propriamente dita, em que a reconfiguração espacial seria o marco de um processo indutor de novas relações sociais e econômicas; a lógica de atração de populações específicas, seja por meio dos preços do solo disponíveis, seja através das opções de consumo resultantes da revitalização. Mas é no uso residencial, entretanto, que a *gentrification* se manifesta mais claramente: a alteração no espaço construído produz efeitos de valorização claros, o que pode ser comprovado pela freqüente relação entre empreendimentos imobiliários e estes grandes projetos — como foi o caso de Barcelona e os prédios de escritórios e apartamentos e em Londres, na área próxima ao porto, por exemplo.

O processo de segregação de populações mais afluentes na porção revitalizada do centro antigo tem total relação com a ocupação de suas unidades residenciais. A afluência de grupos específicos para o centro costuma ser induzida por programas de “parceria público-privado” de revitalização urbana. Em geral, ocorre a valorização dos imóveis na área e, se virmos anteriormente, existe um *hiato* (que a literatura registra, inclusive) entre a decadência/crise inicial e o momento em que a valorização já está em curso. Este hiato reflete um momento inicial da *gentrification*, aquele em que os grupos que

não dispõem de renda tão elevada passam a reocupar as estruturas antigas, edifícios e espaços dos núcleos centrais, por suas características locacionais e infra-estruturais e pelo preço relativamente baixo. Este movimento pioneiro costuma ser feito pelos artistas (ZUKIN, 1991), cuja capacidade de pagamento não costuma ser tão substancial quanto a média das classes “afluente” propriamente ditas. Daí ocorre o processo de mudança, a partir das alterações no uso do solo, nas intervenções de caráter estético e na criação de um fluxo migratório intra-urbano.

Em Belém, assinalamos, alguns destes elementos estão presentes. É necessário acrescentar, contudo, que a identificação de uma tendência deve ter ressaltado seu caráter ainda incipiente. A teoria e os estudos de caso, em linhas gerais, remontam a contextos que guardam algumas similaridades, já relatadas. Em que pese a expressiva diferença do porte e da diversidade da economia de uma grande cidade americana ou europeia (e mesmo da capital argentina) para uma capital do Norte do Brasil, é possível identificar que a reprodução de modelos é, há muito, uma prática consagrada em termos da política urbana e das políticas públicas em geral, principalmente no capitalismo periférico. E é também factível que alguns processos de apropriação desigual do espaço e dos recursos condicionem, estruturalmente, a dinâmica de utilização e de crescimento da cidade.

A migração intra-urbana, entendida em termos da mobilidade residencial, pode ser um dado preliminar elucidativo. Palheta Junior (2003) identifica tendências de elitização de bairros próximos ao centro da cidade<sup>69</sup>, em paralelo à pauperização de outras áreas. A dinâmica de decadência e alteração do perfil sócio-econômico dos moradores dos bairros mais centrais pode ser lida, ainda que de forma incipiente, em alguns registros da entrada e da saída de residentes:

---

<sup>69</sup> Principalmente de bairros do chamado “centro expandido”, consolidados a partir do século XIX, imediatamente periféricos ao centro histórico e seu entorno.

Na zona centro, a Campina é o bairro que apresenta como destaque o fluxo de entrada maior que o de saída de migrantes de renda acima de dez salários. O bairro do Reduto foi o que menos recebeu e mais expulsou migrantes de renda de um a cinco salários.

Na faixa de cinco a dez salários, Cidade Velha apresenta igualdade entre entrada e saída, e no Reduto as entradas superam as saídas; enquanto que a maior entrada daqueles que estão na faixa de um a cinco salários, ocorreu no bairro da Cidade Velha (PALHETA JR., 2003, p. 118).

Os bairros que tratamos neste trabalho como “mais centrais” da cidade de Belém são justamente a Cidade Velha, a Campina e o Reduto. São neles também os locais onde as intervenções recentes dos poderes públicos estadual e municipal têm acontecido, seja através da reabilitação arquitetônica do patrimônio construído ou da construção/reforma de espaços públicos. A existência destas intervenções, portanto, deve ter relação com os processos de valorização da terra, da criação de amenidades no bairro, da migração (ainda que preliminarmente avaliada) de camadas de renda mais alta ou mais baixa e com a própria reconfiguração do sistema de lugares. Isto refaz os referenciais culturais, mas também as decisões de consumo e utilização; muda os destinos de onde e o quê consumir, os locais a que se destinam os investimentos, as opções culturais, de lazer e amenidades. Esta tendência pode se consolidar, portanto, basicamente dependendo de dois fatores: da aceitação de suas premissas pelo mercado consumidor local e/ou regional (que pode ser, até certo ponto, induzido ou fomentado) e da continuidade do suporte do Estado ao processo, já que, como a História e a teoria demonstram, há certos domínios da economia das cidades em que o agente privado deixa o investimento a cargo do Estado. O tempo do retorno financeiro de algumas ações (em geral de infra-estrutura, mas também de grandes

intervenções públicas) é longo demais e o risco, grande demais. Isto se verifica porque o funcionamento do mercado imobiliário pressupõe a existência de um agente público, produtor de certas facilidades que possibilitem a acumulação na cidade, apesar do discurso do livre mercado ser uma constante no setor.

Para analisar esta questão e suas conseqüências para o estudo de caso, devemos pensar no funcionamento específico do fenômeno do acesso à terra urbana. O mercado de terras, pela dinâmica de competitividade que o caracteriza, tende a conduzir a periódicas reduções dos ganhos extraordinários dos agentes capitalistas, produtores de inovação e localização diferenciada (TOPALOV, 1984). Certa estabilização de preços e rentabilidade ocorre no mercado do solo urbano, em função do próprio funcionamento da produção de lucro, na disputa entre os agentes, e devido a certa assimilação das inovações e dos preços do solo, tornados correntes (idem, op. cit.). Para que se mantenha estável a rentabilidade para os agentes capitalistas, é necessária uma intervenção, historicamente identificada com o Estado, seja no sentido de regular a alta excessiva de preços ou de beneficiar diretamente o promotor imobiliário (idem, ibidem.). A própria existência de uma “promoção imobiliária” estabelece também o aparecimento de um tipo, digamos, específico de renda do solo urbano: a *renda imobiliária*, em que as condições de produção do solo urbano (e de suas melhorias, como edificações) e do mercado de terras evoluem de uma forma em que ocorre uma autonomização do preço corrente (“normal”, praticado no mercado, consagrado) em relação ao preço original, de produção, com as rendas agregadas (TOPALOV, op. cit.). Este processo, de formação de preços excepcionais, é próprio de contextos em que a valorização se dá com as rendas “em cascata” (idem, op. cit.), cujos valores são determinados inclusive por critérios nem tão objetivamente mensuráveis. Topalov (op. cit.), ainda, propõe que a promoção (e a produção) imobiliária, neste contexto,

pode se apropriar da diferença entre o preço de produção do solo urbanizado e o seu valor. Isto demarca um quadro de efetiva atuação capitalista na questão fundiária.

Estes diferenciais, chegando mesmo à instauração de componentes “culturais” na formação de preços do solo urbano, é que produzem a essência do processo desigual de apropriação do diferencial do centro antigo. A própria existência deste diferencial já estabelece a desigualdade no espaço urbano, formado a partir de uma dinâmica de expansão e conquista de território nem sempre democrática, socialmente justa. Assim, a segregação sócio-espacial no centro renovado torna-se factível. As condições para tal são dadas pelos mecanismos reguladores dos ganhos do mercado imobiliário e por seu funcionamento em geral e pela notável *centralidade* deste espaço, em que os diferenciais (locacionais, infra-estruturais, simbólicos, etc.) são postos pela constituição histórica do centro. Há, em suma, excepcional quantidade de capital imobilizado naquela área, tanto pelo patrimônio arquitetônico quanto urbanístico e paisagístico, além do diferencial da existência das redes de infra-estrutura e pela disponibilidade de serviços urbanos em geral. Isto condiciona a formação do que Topalov (op. cit.) chama de *preços de monopólio de segregação*, social e espacial, em geral formados pelos agentes atuantes no mercado imobiliário residencial de alto padrão. Estes preços, portanto, têm uma dinâmica própria, diferenciada, e costumam ocorrer em áreas cuja localização (entendida de maneira ampla) é escassa. Esta explicação parece ter aplicabilidade ao caso em estudo, uma vez que os bairros centrais de Belém acumulam os diferenciais e têm condições para receber o processo de formação de preços de segregação. Além destes fatores, a quantidade de capital instalado em cada lote daquele setor é notável; isto a economia urbana chama de “intensidade de capital” (GONZALES, 1985; HARVEY, 1980; TOPALOV, 1984). A intensidade de capital no centro antigo é alta por diversas razões. A primeira é de ordem temporal: o acúmulo de períodos das suas edificações e

espaços públicos não configurou apenas a dimensão cultural da constituição do *lugar*; este acúmulo criou, nas tais camadas de tempos históricos, também um dado inegável de um investimento já instalado. Por outro lado, o custo de produção daquele espaço, até o quadro atual, é de soma considerável; o centro antigo carrega no seu espaço construído este custo acumulado. A manutenção, a construção e a reconstrução das redes de infra-estrutura também têm impactos sobre a renda do solo no centro, tendo ocorrido já algumas vezes desde a formação da cidade. Por fim, a densidade da ocupação tem papel decisivo; neste caso, o esvaziamento da população residente, a chegada de novos moradores e as próprias tipologias (de alta contigüidade, predominância horizontal), como um todo, indicam um potencial não utilizado da infra-estrutura instalada. Se considerarmos que o centro histórico de Belém é tombado<sup>70</sup> na esfera municipal, sendo, portanto, protegido legalmente, temos mais elementos para a constatação de uma série de fatores que contribuem para o quadro de valorização diferenciada do centro de Belém. De fato, como afirma Topalov (1984), a legislação urbanística pode produzir valores excepcionais no solo urbano, pois o preço pode variar de acordo com as densidades permitidas, articulando previsões dos agentes acerca dos custos de urbanização e de construção, por exemplo.

LIMA (2001), em estudo sobre a sintaxe da configuração urbana da cidade, infere que a morfologia, o acesso à infra-estrutura e aos serviços urbanos<sup>71</sup> e a renda dos ocupantes nos bairros mais centrais de Belém evidenciam a segregação sócio-espacial (**ver Tabela 1**). O autor estabelece como parâmetros de avaliação três áreas: a Primeira Léguas Patrimonial, cujos bairros são mais centrais e mais ricos; o eixo da Rodovia Augusto Montenegro (na periferia da cidade, onde estão localizados numerosos conjuntos

---

<sup>70</sup> Pela lei nº 7.709, de 1994, que estabelece o patrimônio histórico municipal, tomba e delimita a poligonal do Centro Histórico de Belém e delimita sua área de entorno. Na área de entorno, os gabaritos máximos permitidos (7 m, por exemplo) evidenciam que a legislação não permite uma exploração mais intensiva do solo urbano, em termos da densidade bruta da ocupação.



habitacionais, mas também condomínios horizontais de alto padrão e ocupações irregulares) e o Entroncamento (área de conexão de tráfego viário, na entrada da cidade, de onde se pode partir para o centro ou, via Rodovia Augusto Montenegro, para bairros mais periféricos e os distritos de Icoaraci e Outeiro). Estas áreas são consideradas representativas do paradigma centro-periferia. A região central corresponde aos bairros de maior renda por domicílio do município de Belém, e sua acessibilidade<sup>72</sup> é maior do que nas zonas periféricas, habitadas por populações de menor renda. Além da acessibilidade, a inteligibilidade<sup>73</sup> também é favorável ao centro, o que indica que a integração entre o espaço central, em termos “micro-locais”, e o resto da cidade, é mais fácil. Esta análise coloca em pauta outro aspecto da situação diferenciada do centro de Belém: seu caráter morfológico destacado.

Ora, se a agregação de trabalho e capital é favorável à região mais central, se a disponibilidade de infra-estrutura ainda existe, se é pertinente falar na efetiva centralidade destes bairros de Belém e se a sua configuração reforça este caráter, é de se esperar uma valorização também diferenciada. Em Belém, de fato, pode-se comprovar a expressiva relevância da região mais nuclear, contida na Primeira Léguas Patrimonial (LIMA, 2001). Há,

---

<sup>71</sup> Em particular, o acesso e a qualidade do transporte coletivo.

<sup>72</sup> Entendida como uma relação entre espaço e sociedade, em que a proximidade a alguns serviços e a disponibilidade de fazer viagens na cidade produzem oportunidades e facilidades, criando vantagens e até mesmo algumas compensações no espaço urbano (LIMA, 2001).

<sup>73</sup> No caso, caracterizável como a correlação entre a integração *local* do espaço (numa escala mais aproximada) e a integração global, da cidade (LIMA, op. cit.)

ainda, a convergência de fluxos para aquela região, uma concentração de populações de maior renda, um volume de postos de trabalho instalados e maior patrimônio construído, além da disponibilidade de infra-estrutura qualitativa e quantitativamente maior do que noutras regiões do município. No caso de Belém, o centro (ou o que o planejamento local tem chamado de “centro expandido”) ainda tem representatividade muito grande; a sua localização “[...] é ainda um fator de

valorização do espaço, o que induz a investimentos significativos e concentração dos orçamentos públicos nesta área” (TRINDADE JR, 1997, p. 152).<sup>74</sup>

De fato, ao analisarmos os valores do solo urbano de Belém usados pela Prefeitura Municipal, podemos notar que a orla fluvial e os bairros mais centrais da cidade detêm, em grande parte, valores que estão entre os mais altos do município. Os bairros da Cidade Velha, Campina, Reduto e Umarizal possuem estes atributos.

Bairro	Valor do rendimento nominal médio mensal das pessoas com rendimento, responsáveis pelos domicílios particulares permanentes (R\$)
Campina.....	2.158,41
Cidade Velha.....	1.395,34
Reduto.....	2.874,62
Umarizal.....	1.994,56
Guamá.....	555,24
Jurunas.....	701,99
Marambaia.....	919,05
Montese (Terra Firme).....	408,13

**Legenda**

	Bairros "centrais"
	Periferia "próxima"

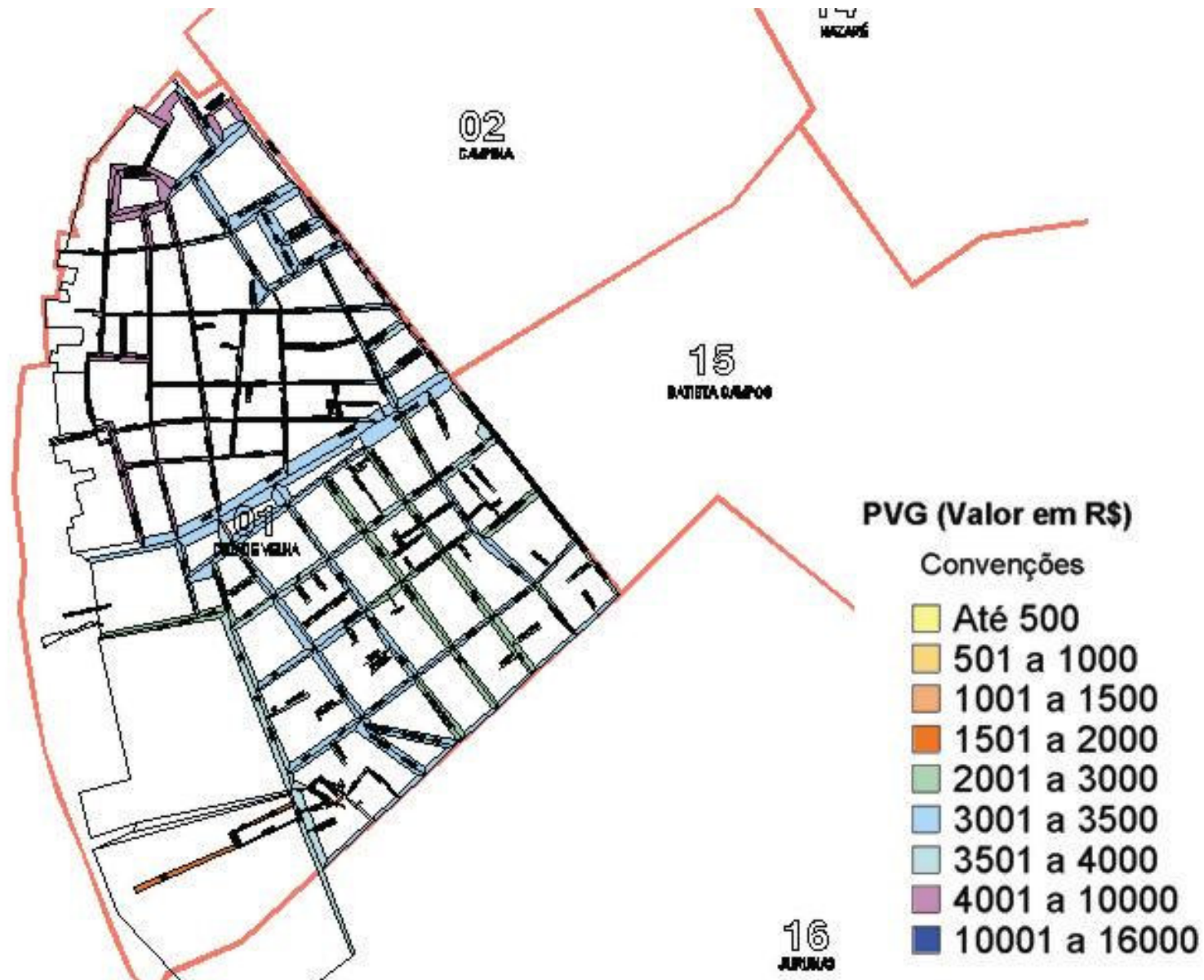
**Tabela 1** A comparação da renda domiciliar por bairro em Belém nos permite ver a diferença entre áreas da cidade. Estão listados os bairros que compõem a área de estudo ("centrais") e outros, mais periféricos, para comparação ("periferia próxima"). Fonte: IBGE, 2000.

Um aspecto interessante é a relativa gradação de valores do solo urbano, na medida em que se vai afastando das vias mais próximas à orla fluvial. O bairro do Umarizal apresenta ligeira exceção, pela notável regularidade quanto aos valores genéricos do solo no bairro inteiro, devido à sua infra-estrutura excepcional (para os padrões da cidade de Belém)

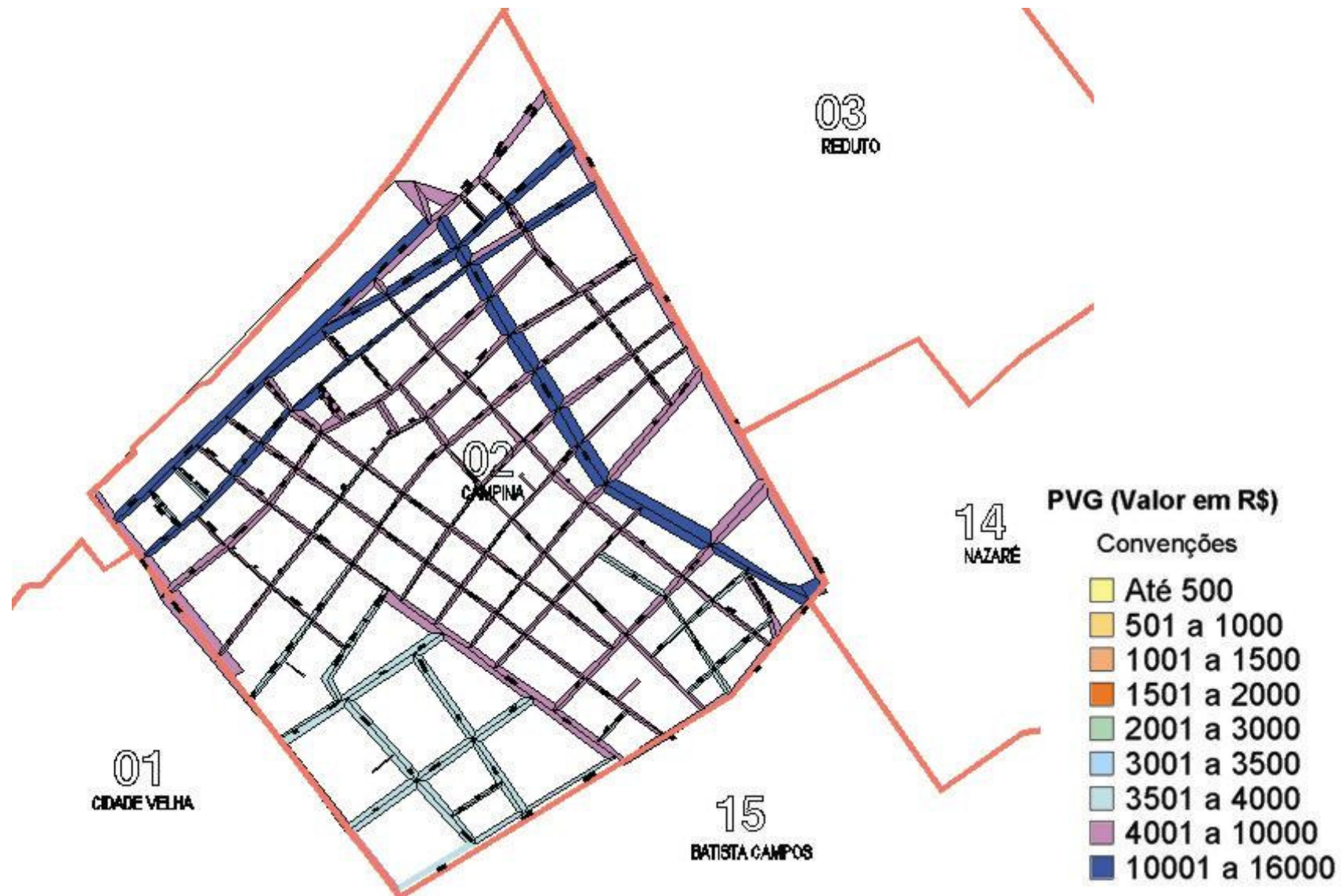
e qualidade diferenciada na cidade. A porção do bairro mais próxima às margens do rio e da baía, entretanto, se iguala em termos de faixa de valores às suas localizações mais valorizadas, território adentro. Os bairros da Campina, Cidade Velha e Reduto (e principalmente a Campina), entretanto, apresentam de fato uma diferença sensível entre vias mais próximas às margens e aquelas mais ao interior da cidade — em que os valores das margens e das suas paralelas mais imediatas só são igualados, via de regra, pelas localizações de vias de grande tráfego ou corredores de comércio e serviços. A leitura da planta genérica de valores, pode-se dizer, é exemplar neste aspecto.

---

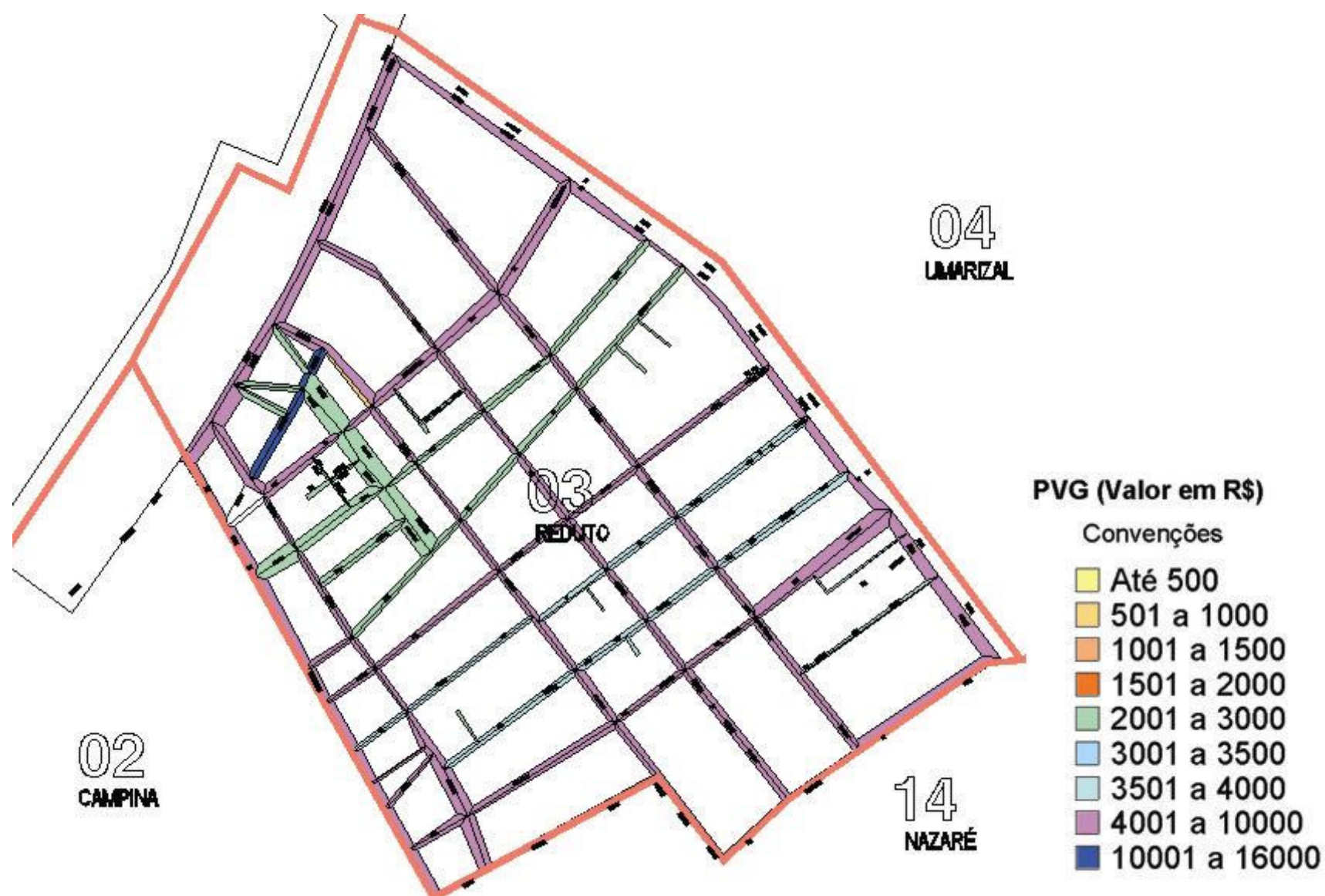
<sup>74</sup> O autor, analisando os modelos de estruturação urbana da Escola de Chicago, sugere que a estruturação inicial da cidade assemelha-se à das cidades do capitalismo pré-industrial, dado o caráter *radial* da expansão e a importância do núcleo para a cidade como um todo.



**Ilustração 30** Planta de valores genéricos do bairro da Cidade Velha; o centro antigo de Belém detém as faixas de valor do solo urbano dentre as mais altas do município.  
Fonte: CODEM (2001).



**Ilustração 31** Planta de valores genéricos do bairro da Campina; nos bairros centrais pode-se notar a elevação dos preços do solo na faixa de orla. Fonte: CODEM (2001).



**Ilustração 32** Planta de valores genéricos do bairro do Reduto, incluindo a zona portuária. Fonte: CODEM (2001).

Em termos mais localizados, destacam-se as vias próximas à orla no bairro da Campina, principalmente o Boulevard Castilho França, via em que estão situados mercados antigos, a feira do Ver-O-Peso (ponto turístico da cidade) e que é local de edifícios antigos, representativos do ciclo da borracha. A referida via contém em toda a sua extensão, o valor genérico situado na faixa mais alta do levantamento — faixa que está presente em outras localizações da cidade, de zonas residenciais de alto padrão. Isto se deve à concentração do comércio lá existente, à situação de entreposto da doca do Ver-O-Peso e, principalmente, à excepcional *centralidade* — na acepção de Castells (2000) — que a porção nuclear da cidade de Belém ainda detém em relação a outras localizações na cidade.

A verificação e a comparação dos valores genéricos do solo urbano em Belém nos permite ler a valorização do espaço construído na prática, a partir da pesquisa de mercado, isto é, como um diagnóstico ou um índice da situação do mercado imobiliário, pelo menos no instantâneo do momento da pesquisa (a saber, feita entre os anos de 1998 e 2000). A planta de valores genéricos é um instrumento da política fiscal do município, reflete um instantâneo, mas também permite-nos identificar a possibilidade de impactos mais duradouros no espaço central da orla de Belém.

A representatividade do centro da cidade de Belém é, portanto, expressiva<sup>75</sup>. Tanto nos seus aspectos econômicos, como entreposto, pela diversidade e volume do comércio, quanto pela praça financeira, pelas instituições públicas, há usos do solo e interesses que convergem para aquele local. A centralidade que há em relação a este espaço, portanto, é o que motiva a análise teórica e a avaliação desta pesquisa.

A orla fluvial, enquanto recurso natural apropriado na cidade de Belém para o desenvolvimento de atividades econômicas, sociais, culturais, e a natureza de seu contato

---

<sup>75</sup> Extrapolando a escala metropolitana.

com a cidade, é o elemento que estrutura a conexão entre a teoria e os processos em curso. Isto porque há um discurso corrente, no plano da cultura<sup>76</sup>, que fala da necessidade de “devolução” do acesso ao rio e à baía, tanto pelo projeto do Governo do Estado do Pará quanto pelo da Prefeitura Municipal de Belém. Este discurso se mostra na mídia, nas falas de dirigentes em geral e até mesmo no conteúdo do Plano Diretor Urbano de Belém, em 1993 — o que estabelecemos como um marco temporal e como marco de “instituição” do processo, então formalizado em lei.

As decisões sobre o que fazer a respeito da situação fundiária irregular, privativa e concentradora da faixa de orla fluvial<sup>77</sup> e, ainda, sobre como agir em relação ao problema de decaimento do centro histórico da cidade (ambos espaços, centro e orla, contíguos e com implicações mútuas)

são as demandas que movimentam o processo de concepção, planejamento e intervenção pública nas duas “áreas”. O centro da cidade — que analisamos em parcelas de bairros



**Ilustração 33** As ocupações irregulares da orla compõem a justificativa para sua desobstrução: estâncias e pequenos portos para manutenção de barcos, na Cidade Velha.

fluvial, entretanto, devem ser

vistos como espaços culturalizados, que influenciam as relações nele inscritas e são alterados pelas comunidades que os usam<sup>78</sup>. Devem ser também entendidos não como

<sup>76</sup> E mesmo da própria ideologia, já que este discurso permeia inclusive o debate político, da disputa de poder.

<sup>77</sup> Sempre garantindo, na intervenção, os atributos estéticos e paisagísticos da orla, entretanto, como é ressaltado nas justificativas de todos os projetos na orla, do Governo do Estado e da Prefeitura Municipal.

<sup>78</sup> Segundo a concepção de espaço relacional, descrita por Harvey (1980).



sendo “coisas” em si, não sendo reificados, já que a intenção de uma pesquisa social não poderia ser a de ver estes elementos como agentes, propriamente.

O impacto das políticas de renovação urbana do centro e de reapropriação deste e do espaço de orla nos parecem, então, deixar a tendência do enobrecimento (ou da correspondente *gentrification*) sinalizada, considerada já em curso. Na disputa pela apropriação das rendas e dos lucros potenciais do uso e da mercantilização do solo urbano, um agente do mercado imobiliário pode esclarecer alguns outros pontos da questão:

Então uma coisa atrai a outra. Você tem ali o bairro do Umarizal, que em função também da orla (*N. do autor: embora o Umarizal não esteja exatamente na área de estudo, é um bairro vizinho ao Reduto e interessa à pesquisa, pelas razões que o próprio agente expõe*), que tem o metro quadrado mais caro de Belém, você teve um aumento da área residencial, o que impulsionou também a Doca (*N. do autor: Avenida Visconde de Souza Franco, área de antiga baixada saneada, onde hoje se localizam condomínios verticais de alto padrão e comércio, uma das vias mais valorizadas do município*<sup>79</sup>) (CORRETOR, 2003).

A articulação entre fatores impactantes no mercado imobiliário da cidade de Belém, vista de maneira integrada, fornece elementos para a elucidação dos processos de valorização do solo urbano, e da conseqüente apropriação dos espaços por classes sociais que possuam capacidade de fazê-lo. Essencialmente, a coexistência de usos do solo, que possuem rentabilidades específicas de acordo com a localização, é uma relação de disputa de ganhos (TOPALOV, 1984) referentes a cada uso. Os ajustes, na competição, vão sendo feitos no âmbito do mercado, para que seja possível a coexistência de usos e padrões de

---

<sup>79</sup> Para maiores detalhes, ver TRINDADE JUNIOR (1997).

ocupação, ou a simples eliminação de alguns destes usos e padrões (idem, op. cit.). Assim, de acordo com a propriedade (estrutural) do mercado capitalista do solo urbano de estimular a apropriação desigual das benesses do território, é possível a dedução de que estratos mais baixos de renda e usos do solo menos rentáveis no período devam perder competitividade, podendo ser eliminados daquele espaço, no caso do centro antigo. Os ricos, como disse HARVEY (1980), chegam antes ao mercado, e têm a possibilidade de maiores chances e escolhas. Relacionando a constatação de que os projetos de intervenção devem ter valorizado seus entornos, o agente do mercado imobiliário aplica o *modus operandi* do setor à realidade local da seguinte forma:

Uma área residencial próxima a uma área de turismo? [...] Toda infraestrutura que é criada, independente de qualquer que seja, com certeza valoriza o imóvel. Percebemos isso claramente. Imóveis que não eram valorizados no passado, e que hoje em dia você conhece uma procura maior, e vice-versa; uma área em que você não vê investimento nela e com o tempo ela vai decaindo. Qualquer investimento que você faça, de lazer, de turismo, qualquer que seja, já tem um benefício, já tem uma procura maior.

Então, com certeza, se você começa a investir numa área, a possibilidade de você ter pessoas procurando aquela localização vai aumentar. Vemos isso agora mais próximo ali da Doca. Mas você perguntou pela Cidade Velha, não sentimos isso ainda muito para lá, por vários motivos: ali você tem determinadas restrições para construir (*N. do autor: na legislação de proteção do Centro Histórico de Belém*), para você se movimentar, mas com certeza os imóveis comerciais ali se valorizaram. Mas como ali o início ainda é muito recente, cerca de um

ano (*N. do autor: no caso do complexo Feliz Lusitânia*), então é muito recente, mas você já encontra uma procura, [...] uma aceitação maior pela localização [...] (CORRETOR, 2003).

Para estudar a natureza e o andamento do processo de enobrecimento do centro de Belém a partir das intervenções na orla e no patrimônio construído, devemos trabalhar a questão dos efeitos da renovação/revitalização/requalificação e correlatos. As estratégias de compartilhar responsabilidades, captar investimentos e estabelecer a “parceria público-privado” não resultam em processos lineares, controláveis e homogêneos. A concepção do plano estratégico, entretanto, pressupõe que:

[...] a definição de um Projeto de Futuro só será eficaz se mobilizar, desde o seu momento inicial, os atores urbanos públicos e privados e concretizar-se em ações e medidas que possam começar a implementar-se de imediato. Somente assim, verificar-se-á a viabilidade do plano, gerar-se-á confiança entre os agentes que o promovem e poder-se-á construir um consenso público que derive numa cultura cívica e num patriotismo de cidade. (CASTELLS; BORJA, 1996, p. 158).

O pacto, que alguns caracterizam como uma “[...] despolitização planejada [...]” (VAINER, 2000, p. 96), anuladora da dimensão do conflito — própria da política —, é a peça-chave do plano estratégico de cidade. Ele é que pressupõe que a dinâmica do processo de soerguimento, por assim dizer, deva ser célere, pois o pragmatismo e a eficiência são preocupações concernentes à renovação estratégica da cidade.

Porém, por não ter natureza exatamente controlável, o caso das operações de renovação urbana pode ter diferenças, de acordo com a dinâmica, a duração e as etapas do processo. E a promoção imobiliária, neste caso, pode ser exemplar, caracterizando como os

agentes pactuados operam a renovação; onde e o que ocupam, quem sai, quem entra, como é feito. Considerando a incipiente elevação de preços no centro de uma cidade, em função das intervenções renovadoras, Topalov (1984) teoriza que a valorização passa a exigir a mudança radical das condições urbanas para que o processo de renovação seja possível. Se a renovação é feita de forma massiva, através de uma grande e complexa operação, com investimentos concentrados, na conexão entre agentes públicos (o Estado) e privados (os empresários), é até possível ao promotor imobiliário auferir lucros excepcionais, comprando a preços correntes e vendendo ou alugando com lucro, apropriando integralmente as “rendas imobiliárias” (idem, op. cit.). Esta situação, obviamente, atende aos interesses de potenciais clientes de sub-mercados de padrão mais elevado e dos próprios promotores. Como nenhum destes dois agentes tem propriamente interesse direto na justiça social na cidade<sup>80</sup>, na distribuição mais equitativa dos recursos e benefícios da urbanização, a desigualdade (elemento constitutivo do processo de *gentrification*) tem elementos para se reproduzir.

No entanto, o caso de Belém não parece ser exatamente este. Embora haja um volume considerável (para a região) de investimentos em uma área relativamente concentrada da cidade, em poucos anos, o processo de renovação ainda pode ser considerado pontual. Pretende criar uma rede de serviços, de qualidades nos espaços renovados e articulados entre si, mas não significa, de pronto, uma transformação massiva dos usos do solo e de seus padrões e tipologias de ocupação. Embora haja várias ações concluídas (Estação das Docas, Feliz Lusitânia na primeira e segunda etapas, Ver-O-Peso, Praça do Pescador), outras tantas em andamento (Mangal das Garças, Ver-O-Rio em duas

---

<sup>80</sup> No caso de um, pelo padrão de consumo e comportamento no mercado, e pela tendência à segregação, a ficar com seus pares. O outro, claro, só viabiliza sua reprodução se puser em movimento o circuito da acumulação, para aqueles que podem efetivamente pagar o preço da terra urbana valorizada e assim por diante.

de suas etapas) e outras a iniciar, como o projeto Monumenta-BID<sup>81</sup>, o contexto permite a leitura ainda fragmentada, até certo ponto, do processo de renovação. No caso da renovação urbana mais dispersa, em ações não necessariamente integradas, a alta de preços do solo tende a absorver, paulatinamente, a totalidade dos ganhos excepcionais, pela cadência da valorização e pela acomodação de preços (TOPALOV, 1984). Isto se deve ao funcionamento do mercado imobiliário, na perspectiva da análise das rendas do solo urbano. Na aplicação ao caso, significa, por exemplo, que um processo rápido de enobrecimento não nos parece uma hipótese muito consistente, e que terá de existir uma correlação de agentes e iniciativas para que o processo se concretize. Principalmente, como a experiência demonstra, por parte do poder público, que já é o agente promotor do que estamos caracterizando como uma grande operação de renovação, coesa em algumas das suas concepções, mas fragmentada nas ações. A avaliação do agente do mercado imobiliário, comentando uma eventual possibilidade de se instalar, rapidamente, alta intensidade de capital por metro quadrado na cidade acaba complementando nossa avaliação:

*A Barra Funda (N. do autor: bairro de São Paulo/SP) é um bairro-dormitório. Próximo de Perdizes, o bairro fica na Zona Oeste, uma zona relativamente boa, considerada uma zona boa, em que foi construído um conjunto de torres comerciais. Em dois anos, foi impressionante como aquela região cresceu, muito em função dessas torres comerciais, do comércio. Aqui em Belém não sentimos isso; a coisa vem muito lenta e vem no conjunto, não vem só o comercial, vem o comercial, vem o residencial [...] Lá (N. do autor: em São Paulo) tem fundos de pensão,*

---

<sup>81</sup> Segundo TADDEI (1999), o Projeto Monumenta foi concebido pelo Ministério da Cultura (MinC) e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) que pretende "(...) resgatar os conjuntos patrimoniais urbanos de maior significação. Trata-se do primeiro programa de financiamento ao patrimônio histórico de abrangência nacional e ação continuada (...)" (TADDEI, 1999, p. 1.) Prevê investimentos públicos e privados, com a intenção de dinamizar economicamente os centros históricos decaídos.

por exemplo: quem construiu esses blocos foram fundos de pensão, da Petrobrás, então você tem um agente econômico. Aqui não, aqui você não tem agente financiador trabalhando com força. Você tem o quê? São as construtoras, que dizem que têm financiamento próprio, mas que na verdade é do proprietário; ele é que banca a construção, você vende o imóvel para entregar dali a quatro anos (CORRETOR, 2003).

Como avaliado por TOPALOV (op. cit.), os agentes promotores do mercado imobiliário sempre trabalham com a perspectiva do subsídio, que representa a entrada de capitais em setores da economia (em geral infra-estrutura) que seriam de retorno lento (LOJKINE, 1981) ou de alto risco para o investidor privado, exceto se fossem significativamente liberalizadas as condições de exploração. Em Belém, e praticamente na região como um todo, a ausência de agentes econômicos de porte significativo (e principalmente de fontes de financiamento mais abundantes e robustas) acaba também criando uma situação de certa instabilidade quanto aos impactos de médio e longo prazo, no caso em questão. Podemos, portanto, deduzir que é provável que a dinâmica dos impactos nas áreas de entorno das intervenções seja gradual, lenta. Se há uma avaliação preliminar e mais qualitativa desta valorização, e se o processo vem se dando de forma fragmentada, a capitalização das áreas centrais pelos promotores deve acompanhar o andamento da demanda. Esta, por sua vez, é inicialmente induzida pelo investimento público<sup>82</sup>, que forma uma base para que o investimento privado possa ser feito, incluindo as alterações nas tipologias, nos usos do solo; a imobilização de capital, que, enfim, deve gerar as outras rendas em cascata.

Ainda sobre a dinâmica que deve ser instaurada no processo, o agente promotor

---

<sup>82</sup> Com imediata exploração privada, no caso dos lojistas e concessionários dos espaços.

local caracteriza como, em geral, os usos do solo chegam às áreas de recente valorização:

Com certeza [...] Você valoriza os imóveis comerciais, é a primeira coisa a ser valorizada, o imóvel comercial. Você atrai um público bom para, depois sim, atrair o público residencial, pois ele vem mais lentamente; o comercial não, ele já é mais fácil, pois ele muda, ele tem uma mobilidade mais fácil (CORRETOR, 2003).

O enobrecimento, como fenômeno sistematizado, preconiza a reocupação da ociosidade dos antigos centros ou de áreas próximas degradadas, através da redefinição de usos do solo, de padrões de ocupação (isto é, da elevação do padrão construtivo, etc.), com a incorporação (sem trocadilhos com a terminologia imobiliária) de novos valores, de dimensões simbólicas outras, ainda que estruturadas no próprio conteúdo histórico-cultural da área *gentrified* ou “enobrecida”. Sua viabilidade como tendência depende da participação dos agentes públicos e dos privados no processo; trata-se de um fenômeno com claras repercussões no aspecto fundiário de uma cidade, principalmente se for avaliado a partir dos preços do solo urbano. E é também estritamente fundiário não só porque diz respeito à valorização da terra urbanizada, mas ainda por tratar-se de um processo concreto de apropriação de áreas das cidades por classes sociais específicas, operando com mecanismos complexos, em ações que exigem coordenação múltipla e que redefinem inclusive os referenciais teóricos que eram postos até então; vide a assertiva de CASTELLS (2000) sobre a perda do caráter residencial dos centros das cidades grandes. Os antigos espaços decaídos recebem investimentos, tanto na esfera pública — quanto à infraestrutura, espaços de convivência — quanto na escala do espaço privado ou semiprivado — pois os edifícios se constituem em estruturas essenciais do processo de reocupação.

Alinhar a teoria disponível e alguns destes dados empíricos, resultados de constatações preliminares, possibilita a construção da hipótese e mesmo o vislumbramento da tendência do iminente processo de *enobrecimento* no centro histórico de Belém/PA. Há elementos para tal, instrumentos em ação, intervenções concluídas e em funcionamento e sinais de reestruturação. A questão é como deve se desenvolver este processo. O mercado de terras, na cidade, tende a conduzir a uma anulação das vantagens relativas dos promotores imobiliários baseados na inovação do produto e nos diferenciais de localização dos empreendimentos (TOPALOV, 1984). Obviamente, como processo de renovação, a *gentrification* (ou enobrecimento) possui estes diferenciais. Em uma medida de manutenção do caráter estável da acumulação na cidade, o Estado pode (e em geral o faz) intervir para a conservação das condições “normais” do mercado de terras. Por isso TOPALOV (op. cit.) diz que a teoria da renda fundiária não é só uma análise do funcionamento do mercado; é também um estudo das políticas fundiárias. Assim, no caso do centro de Belém, em sua relação com a valorização da orla fluvial, deve ser suficiente saber se o *mercado* deve comprar (como já parece estar ocorrendo), e o *Estado*, financiar (ou continuar financiando).



## CONCLUSÃO

A cidade de Belém, desde sua fundação no século XVII, tem muitas de suas atividades relacionadas ao aproveitamento da rede hidrográfica da região. Este dado histórico é devido à localização original do sítio físico da cidade, e também permite a leitura das formas de aproveitamento ao longo do tempo. Desde a pioneira função militar até as formas contemporâneas das zonas portuárias e de estruturas urbanas da economia da cultura, existe um quadro rico e uma trajetória de soluções. A partir dos anos 1990, entretanto, estas soluções convergem para lógicas com semelhanças entre si. O estudo de algumas formas atuais de uso e aproveitamento do centro e da orla de Belém também nos permite verificar a *extensão* e a *validade* da idéia de “devolução” do acesso à orla e ao centro, premissa essencial deste trabalho. Em outras palavras: é a partir da análise das formas atuais de ocupação do centro e da orla que se torna possível confrontar a idéia da “devolução” com os processos que são subseqüentes a ela; as intervenções urbanísticas, o próprio Plano Diretor Urbano de 1993 e as dinâmicas do mercado de terras urbanas e de apropriação “real” do território.

Analisar a idéia da devolução da orla (e, conseqüentemente, do centro antigo) como um dado “inerente” ao processo de renovação seria desprezar justamente a fundamentação mais sólida deste processo; as motivações que o fazem tornar-se concreto. A partir de uma análise da idéia de devolução, em paralelo a tendências e processos concretos da cidade, torna-se possível identificar até onde podem ir certas propostas, e até que ponto elas parecem ao menos factíveis. Por exemplo: as intervenções urbanísticas

podem ser vistas como materializações da devolução da orla, por excelência. Elas têm a função de criação de novos espaços públicos para a “democratização” da orla ao habitante ou servem para instaurar, principalmente, novas formas de aproveitamento de um território valorizado? Estas novas formas de uso e aproveitamento seriam, em um determinado período, consideradas mais interessantes, principalmente por atenderem à visão de mundo e aos interesses dos grupos que se tornam hegemônicos na construção da cidade. A criação do espaço público garante a tal democratização do acesso, ou expressa uma lógica de *produção* do lugar (ARANTES, 1993), de vinculação da política e do projeto urbanos a um ideário conservador, da apologia da praça como se isto fosse congregar os agentes necessariamente antagônicos da cidade? E os novos espaços (ZUKIN, 2000), em sua economia da cultura e do lazer, têm de fato esta pretensão da abertura irrestrita da orla e do centro, ou há nisto um filtro das camadas emergentes, capazes de ter o efetivo acesso às benesses do território renovado?

O processo de reapropriação da orla fluvial de Belém não pode ser dissociado de dois fatores: a relação da cidade com a orla e a sua valorização. Consideramos que a discussão e a ação técnica e política sobre o território da orla têm estes dois elementos como essenciais, principalmente se quisermos entender parte das suas matrizes de pensamento e algumas de suas possibilidades de efetivação enquanto projeto de renovação da cidade.

O primeiro fator seria a relação entre a formação da cidade de Belém a partir da relação com o sítio físico, com a facilidade de acesso pela via fluvial e marítima, o que condicionou a formação de um núcleo. Este núcleo se desenvolveu por mais de três séculos, expandiu-se a cidade, mas muito de sua *centralidade*, enquanto nó e sorvedouro de fluxos (CASTELLS, 2000), acentuou-se ou permaneceu. Belém, portanto, ainda é reverente a

um centro antigo<sup>83</sup> (TRINDADE JR., 1997; LIMA, 2001), em termos dos seus serviços, da localização de instituições, do número de empregos e da relação entre renda domiciliar e escolaridade (LIMA, 2000). A “retomada” da orla fluvial, portanto, teria uma relação estreita com a localização da parcela importante que é o centro da cidade.

Em segundo lugar, a análise do centro de Belém indica que o solo urbano nos bairros mais antigos da cidade e na sua margem fluvial está seguramente dentre os mais valorizados do município (LIMA, 2000). Esta valorização, entretanto, não é estritamente fundiária, e acontece de fato, apesar dos constrangimentos das alterações sócio-econômicas e funcionais analisados por CARDOSO e NASSAR (2003). Ocorre um processo de *atribuição* de valores, em que entra o conteúdo das representações, da forma como o elemento orla (e o centro) compõe o universo do projeto de cidade. Estas representações, “[...] que os agentes sociais possuem das divisões da realidade e que contribuem para a realidade das divisões” (BOURDIEU, 1996, p. 114), devem ser vistas portanto como uma forma de nomear, valorar e classificar o mundo (BOURDIEU, op. cit.); destinar às coisas os seus lugares. O discurso da “devolução” consiste em geral neste fator, pois atribui e ressalta, a todo tempo, o valor múltiplo da orla (e do centro) para a vida social na cidade de Belém, tratando o elemento natural como patrimônio. Esta atribuição de valor estende-se ao centro da cidade de Belém, pois este detém notável importância no contexto local e íntima relação com os processos de apropriação da orla fluvial e do próprio desenvolvimento da cidade como um todo.

---

<sup>83</sup> LIMA (2001) e TRINDADE JUNIOR (1997) tratam e comprovam a questão de maneira diversa. O primeiro comenta a centralidade em função de estudos da sintaxe urbana, da conexão entre elementos da percepção e do deslocamento no espaço, como as rotas de transporte coletivo. No segundo caso, a assertiva está mais fundamentada na relação com os modelos de estruturação urbana produzidos pela Escola de Chicago, em que Belém teria traços das cidades pré-industriais. Note-se que foi criada uma zona de expansão imediata ao núcleo inicial, daí a denominação que adotamos, de *centro expandido*.

Em relação a estes dois fatores, considerados cruciais para a construção de nosso raciocínio, há a necessidade da crítica ao discurso da “devolução”. Este discurso, acionado inicialmente no Plano Diretor Urbano do Município de Belém (1993), é então usado para acompanhar as intervenções, principalmente nos seus materiais de divulgação. O seu conteúdo traz alguns elementos recorrentes, dentre os quais a relação entre aspectos de uma construção identitária regional e o projeto de “devolução” da orla, já que este representaria um resgate às “origens ribeirinhas” de Belém. O regionalismo, aqui, entra como elemento de controle político e de intervenção urbanística, de construção de um consenso em torno de uma representação particular de mundo. O regionalismo — tentativa de construção social que almeja o reconhecimento (BOURDIEU, 1996) da região ou do grupo — é um conteúdo importante do discurso da “devolução”, pois confere a ele a proximidade necessária junto às comunidades da cidade, ajudando na produção de consenso político. E está presente tanto em um caso quanto no outro, isto é, tanto no projeto urbanístico e arquitetural do lugar público da Prefeitura Municipal de Belém quanto no cosmopolitismo dos novos espaços (ZUKIN, 2000) revitalizados pelo Governo do Estado do Pará.

Ocorre, de qualquer modo, a valorização da orla e do centro. Esta valorização não diz respeito apenas ao preço da terra urbana, mas também aos atributos daquele espaço, lembrados nos discursos dos projetos de intervenção, o que seria um rebatimento cultural e ideológico da valorização fundiária. O centro da cidade de Belém é portador de vantagens locacionais e de qualidade excepcional de infra-estrutura, considerando estes fatores em termos relativos ao resto do município (LIMA, 2000). A permanência de usos do solo e formas de ocupação degradadas na orla é considerada como um problema, pois estes usos e formas tornam-se indesejáveis, inadequados, desde que passa a dominar a idéia da *reapropriação* da orla. A reapropriação, entretanto, não é apenas um processo

cultural com desdobramentos políticos e ideológicos. Reocupar a orla e os bairros mais centrais da cidade implica em instaurar no espaço construído uma outra lógica — incompatível com a antiga, da ilegalidade da ocupação da terra e do uso não regulado do solo urbano. As atividades anteriores, da privatização da orla por portos, estâncias, galpões, passam a se configurar em entraves aos novos espaços, considerados como potenciais indutores do desenvolvimento. Como entraves, as formas pretéritas devem ser removidas, uma vez que dificultam a dinâmica de acumulação em novas bases (HARVEY, 1996b), consideradas mais adequadas e de maior competitividade em uma rede de cidades. O projeto de desobstrução da orla fluvial, portanto, tem relação estreita com os interesses do capital imobiliário e de seus agentes na cidade, uma vez que se constitui numa efetiva forma de renovação urbana, de reconfiguração de usos e formas de ocupação do solo. Novas formas de capitalização sobre o uso e o aproveitamento do território da cidade de Belém são colocadas em prática, e a concretização deste projeto depende do projeto de desobstrução, sob o discurso da “devolução”.

Os espaços das margens da Baía do Guajará e do Rio Guamá, nos bairros mais centrais da cidade de Belém, são locais disputados. Assim como as zonas litorâneas, por suas potencialidades únicas, detêm diferenciais de renda (MORAES, 1999), a “orla central” da cidade de Belém encerra possibilidades que não são possíveis de se encontrar em outras localizações. A própria localização diferenciada das populações de maior renda e escolaridade em Belém demonstra isto; e se os mais ricos chegam antes ao mercado (HARVEY, 1980), têm acesso às parcelas mais nobres da cidade, na maior parte dos casos. Por outro lado, a cidade é um artefato, e as melhores condições do espaço construído estão situadas em áreas apropriadas principalmente pelas camadas de mais alta renda, cujo critério seletivo é, mais uma vez, a capacidade de pagamento, o acesso à terra urbanizada

(GONZALES, 1985) e à rede de serviços que a partir disto se cria. Então não existe apenas o fator dado da presença de um recurso natural, mas também a construção histórica da cidade, compondo um quadro de valorização do espaço central da orla de Belém.

O fato de a orla central ser valorizada, nos discursos e pelo mercado, pressupõe uma conseqüente disputa pelo acesso a esta terra. Isto é razoável porque, no Brasil, bem como em qualquer contexto da cidade capitalista, a terra é um bem escasso. Se a terra urbana é, necessariamente, escassa (TOPALOV, 1984; GONZALES, 1985) no capitalismo, esta escassez vai influenciar a definição de políticas urbanas (como o controle urbanístico) e o funcionamento do mercado. As prioridades de investimento em urbanização, a ação dos capitais especulativos em concentrar investimentos e maximizar ganhos e a disputa por solo urbano são exemplos disto. E se a orla central de Belém é objeto de uma disputa desta natureza, o acesso às parcelas mais valorizadas e de melhor localização seria, tendencial e estruturalmente, privilégio daqueles que detêm o poder econômico.

O projeto de intervenção na orla central de Belém é, confessadamente, um projeto de desobstrução da frente de água de uma cidade. É também, de uma forma ou de outra, a adoção a modelos de intervenção sobre a cidade que preconizam o domínio do desenho urbano, da forma da intervenção, como modo de promover o soerguimento da economia da cidade. As diferenciações, tanto pelo lado da apologia do lugar público (ARANTES, 1993) regionalista quanto pelo projeto modernizante da cultura-mercadoria (ARANTES, 2000), acabam se encontrando no final; ambas tencionam a produção do lugar na cidade, utilizando-se da carga simbólica diluída pelo tempo da decadência econômica e das mudanças radicais do século XX em Belém. E ambas oferecem, como alternativa de intervenção, a reprodução de modelos de criação de espaços de amenidades, lazer, consumo, contemplação da paisagem, apesar do antagonismo na linguagem arquitetural e

urbanística e nos discursos políticos.

Perguntamos: é possível estabelecer, a partir destes marcos de intervenção, a concretização daquele ideário de “retorno”, “devolução” e “resgate” da orla central ao habitante da cidade de Belém? Ou isto contém, antes, elementos que são mais da ordem do repertório dos discursos políticos, da produção de representações, de visões de mundo (BOURDIEU, 1996) ou de promoções de ativismo cívico para a reprodução de grupos no poder (GUNN, 1999)?

O contexto de disputa em torno da terra urbana em Belém, e da raridade de solo urbanizado qualitativamente, evidencia uma primeira contradição no projeto da “devolução” da orla central. Não nos parece possível a efetivação da “devolução” nos marcos da apropriação e do uso do solo urbano, tanto em Belém como na cidade capitalista em geral. A construção da cidade capitalista é, necessariamente, desigual. Em consequência, a produção da paisagem também é desigual (HARVEY, 1996b; CARLOS, 2001), refletindo o conflito em torno da reprodução social, do acesso aos recursos, da prioridade na luta política pelos investimentos públicos. Prova disto é a própria conformação diferenciada do espaço central da orla de Belém e a concentração dos projetos de intervenção justamente nesta localização. Se o espaço pudesse ser construído igualitariamente na perspectiva do mercado de terras, então as intervenções urbanísticas seriam elementos de produção desta igualdade; entretanto, não o são.

As respostas que os projetos de intervenção simbolizam rumo à “devolução” da orla central vêm acompanhadas de outro movimento de resposta. Este seria o do mercado imobiliário, ciente da valorização cultural e fundiária da orla central. Por isto são produzidos os empreendimentos imobiliários cujo mote é, claramente, a localização às margens da Baía do Guajará; uma função primordial (e bastante usual) da sobrevivência do promotor

imobiliário é a capacidade de antecipação de ganhos (TOPALOV, 1984). A sensibilidade destes promotores não é em vão, pois, como vimos, os valores do solo urbano no município se encontram em alguns de seus estratos mais altos nas localizações das imediações da orla central. O projeto de desobstrução, acompanhado do discurso da “devolução”, causa o efeito do movimento rumo à antecipação de ganhos, já que se percebe o andamento da valorização — que produz, paulatinamente, as seletividades na apropriação do território.

A construção da cidade, nestes termos, implica no reconhecimento de seu caráter desigual, pela assimetria dos investimentos no espaço, em infra-estruturas, equipamentos urbanos, racionalidades diversas e em recursos naturais (CARLOS, 2001). Desta forma, é contraditória a proposta de democratização da orla central a partir das intervenções pontuais, bem como a partir de instrumentos jurídicos como o Plano Diretor Urbano (1993), já que a questão antecede a simples provisão da urbanização. E mesmo considerando o elemento “gestão”, tão aventado ultimamente, em correlação com o não menos solicitado princípio da sustentabilidade urbana, a equação resulta incongruente. A gestão urbana contemporânea incorpora os preceitos do pensamento empresarial (HARVEY, 1996a), estratégico, na produção de “marcas”, de imagens fortes e positivas (CASTELLS; BORJA, 1996) e na produção de simulacros arquitetônicos ou ideológicos, de imagens sem conteúdo correspondente, apelando para a ideologia culturalista das referências aos valores de um passado (CHOAY, 1997) que aglutinaria os cidadãos em torno do projeto de cidade (VAINER, 2000). Os sentidos da sustentabilidade urbana, por sua vez, parecem inscrever as práticas sociais de inovação democrática da cidade na esfera da economia de mercado (ACSELRAD, 2001), em que sustentável é o que se financia, de preferência, sem maiores aportes de recursos do Estado — como é sugerido pelos projetos de revitalização de sítios históricos, por exemplo. A competitividade das cidades-empresa seria a meta a ser buscada



pelos novos gestores da cidade (ACSELRAD, op. cit.), preocupados com a atração de investimentos diante do novo quadro de restrições (HARVEY, 1996b).

Enfim, é contraditória a proposta de democratização, de “devolução”, da orla central a partir dos elementos presentes neste contexto. E são insuficientes os projetos da devolução, que têm impacto sobre agentes já historicamente posicionados em função de uma racionalidade de ganhos a partir da construção da cidade. Além disso, a “devolução” mostra-se insuficiente para lidar com a diversidade de potenciais de aproveitamento da própria orla fluvial, fato que é parte constituinte do processo histórico de desenvolvimento urbano de Belém. Por isto, arriscamos dizer que o projeto de “devolução” não pretende, em último caso, promover a efetiva abertura do espaço da orla central, mas reconfigurar a estrutura de uso, aproveitamento e apropriação daquele espaço, valorizado e disputado.

A extensão e a validade do projeto de “devolução” têm limites, portanto. Isto se deve tanto à própria lógica de apropriação do território, com a conseqüente produção de desigualdades sócio-espaciais, quanto à impossibilidade de inclusão social de agentes antagônicos em torno de um projeto que sequer contempla as formas de uso e aproveitamento acumuladas no tempo, como a pesca, o transporte, etc. Estas limitações também se refletem no instrumental e na concepção utilizada para a “devolução”, feita a partir de intervenções urbanísticas e da institucionalização em lei de um senso comum, das chamadas “janelas” para o rio, sem maior apropriação crítica do assunto. Por último, o projeto de “devolução” falha em promover a democratização do acesso à orla, pois a compreende como dado paisagístico e não incorpora à sua intervenção nem o conflito pelo acesso ao solo urbano e nem, tampouco, a construção histórica da multiplicidade de aproveitamentos da orla — o que um dia deve ter dado conteúdo à idéia, quase arquetípica, da pluralidade almejada na apropriação da orla central. A demanda pela “devolução” do

acesso à orla central é alimentada pelo mesmo discurso da “devolução”, que constrói a imagem da cidade e seus atributos, com a perspectiva da renovação urbana.

O projeto de “devolução”, portanto, tem incongruências, limites e possibilidades. É um projeto incompatível com a forma corrente de apropriação do território, na lógica de um mercado de terras urbanas disputado. Mostra-se também pouco eficiente para lidar com uma perspectiva de democratização ampla e irrestrita das benesses da orla central, justamente pela impossibilidade de, nas condições históricas e materiais vigentes, operar esta distribuição e esta modificação — o que implicaria em um verdadeiro projeto de mudança social. Além disto, o projeto de “devolução” é *contraditório* diante da valorização que o discurso da “devolução” evidencia, produzindo desigualdades na apropriação da cidade. Por tudo isto, o projeto de “devolução” da orla, presente nas duas formas de intervenção, é considerado incoerente e limitado.

As demandas pela “devolução” do acesso à orla central, tornadas aparentemente homogêneas pelos discursos das intervenções, são respondidas com um arsenal incapaz de lidar com a complexidade do problema, que inclui os mecanismos e os constrangimentos históricos do acesso à terra urbanizada no Brasil e nos países capitalistas contemporâneos em geral. A lógica de intervenção urbanística contemporânea, da alteração configuracional pontual (HARVEY, 2000), não é capaz de lidar com esta problemática, embora incorpore o discurso da “devolução”, antes como promoção política e ativismo cívico (HARVEY, 1996a, GUNN, 1999) ou vinculação inconfessa à especulação imobiliária (JAMESON, 2001) do que propriamente como transformação política.

Os modelos de intervenção sobre o território, na orla central da cidade de Belém, carregam concepções sobre o uso e o aproveitamento das potencialidades e recursos que condicionam a *apropriação desigual* deste território. Isto questiona definitivamente a

extensão e a validade do projeto de devolução. A identificação preliminar dos elementos do *enobrecimento* (MOTTA, 2000) no centro antigo é um dado, o que nos permite inferir que há correspondência entre os efeitos das intervenções e os casos semelhantes de outras cidades do mundo, de diferentes contextos. A possibilidade de alteração sócio-econômica e cultural no centro antigo de Belém, a partir de um novo perfil de consumo e de uso, aponta para a segregação sócio-espacial e a elitização. Este processo de enobrecimento é obviamente incompatível com qualquer noção de democratização da cidade ou “devolução” da orla central, a não ser para grupos específicos. Seu desenvolvimento, entretanto, não é uma tendência inexorável; como é de se esperar nas grandes operações urbanas, a dinâmica de investimentos, subsídios e especulação depende da ação do Estado (TOPALOV, 1984).

A concepção geral das intervenções e o ideário que as orienta e legitima, confrontados com os traços já identificados do enobrecimento na orla central de Belém, evidenciam que o processo não está livre de características segregadoras de outros casos. Assim, a ambição de “devolução” da orla central ao habitante da cidade de Belém fica reduzida, talvez, a sua justa medida: a uma reconfiguração das formas, dos usos, do aproveitamento e da *apropriação* dos diferenciais excepcionais daquele espaço, a partir de modelos hegemônicos pautados nas novas formas de promover a acumulação na cidade, a partir da capitalização em torno das obsolescências de suas estruturas. O projeto de “devolução” redundaria, portanto, em um ajuste das formas espaciais (e das atividades econômicas) diante de novas exigências de aproveitamento do capital na cidade. Neste ajuste não existe, necessariamente, qualquer intenção de democratizar, efetivamente, os notáveis diferenciais da orla central; não existe, portanto, qualquer intenção de devolução.

## REFERÊNCIAS

- ACSELRAD, Henri. Sentidos da sustentabilidade urbana. In: ----- (Org.). *A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas*. Rio de Janeiro: Ed. DP & A, 2001. P. 27-55. (Coleção Espaços do Desenvolvimento).
- ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. Anexo 3: De Viena a Santos: Camillo Sitte e Saturnino de Brito. In: SITTE, Camillo. *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*. São Paulo: Ática, 1992. p. 206-234. (Temas, v. 26).
- Camillo Sitte, Camille Martin e Saturnino de Brito: traduções e transferências de idéias urbanísticas In: RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; PECHMAN, Robert (Org.). *Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996. p. 287-310.
- ARANTES, Otilia. Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas. In: -----; MARICATO, Erminia; VAINER, Carlos. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 11-74. (Coleção Zero à Esquerda).
- *O lugar da arquitetura depois dos modernos*. São Paulo: EDUSP: Studio Nobel, 1993.
- ARGAN, Giulio Carlo. Arquitetura e Ideologia. In: ----- *Projeto e destino*. São Paulo: Ática, 1995.
- ASHWORTH, G. J.; VOOGD, H. *Selling the city: marketing approaches in public sector urban planning*. London: Belhaven Press, 1990.
- BAUDOIN, Thierry. A cidade portuária na mundialização. In: SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe (Org.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP & A, 1999. P. 27-38. (Coleção Espaços do Desenvolvimento).
- BAUDRILLARD, Jean. *Para uma crítica da economia política do signo*. Rio de Janeiro: Elfos; Lisboa: Edições 70, 1995. (Coleção Ciência e Sociedade, n. 2).
- BELÉM. (PA). Prefeitura. *Plano Diretor Urbano do Município de Belém*. Lei nº 7603 de 13 de janeiro de 1993.

Belém: CEJUP/PMB, 1993.

-----. *Lei nº 7.709, de 18 de maio de 1994*. Dispõe sobre a preservação e proteção do Patrimônio Histórico, Artístico, Ambiental e Cultural do Município de Belém e dá outras providências. Belém, 18 mai. 1994. Disponível em: <[www.prefeituradebelem.com.br](http://www.prefeituradebelem.com.br)>. Acesso em: 29 dez. 2003.

-----. *Lei Complementar de Controle Urbanístico*. Lei Complementar nº 02, de 19 de julho de 1999. Dispõe sobre o parcelamento, ocupação e uso do solo urbano do Município de Belém e dá outras providências. Belém: Secretaria Municipal de Urbanismo, 1999. 1 CD-ROM.

-----. *PRO-BELÉM: Plano de Reestruturação da Orla de Belém*. Belém: SEURB, 2000. 1 CD-ROM.

-----. *Direito de ver o rio é público*. *Jornal do Povo*, Belém, n. 193, 16 dez. 2001. Disponível em: Acesso em: 04 ago. 2003.

-----. *Mensagem à Câmara Municipal de Belém: relatório de atividades 2001*. Belém: Prefeitura Municipal/Secretaria de Coordenação Geral do Planejamento e Gestão, 2002a.

-----. *Revitalização da orla de Belém: plano conceitual*. Belém: Secretaria Municipal de Coordenação Geral do Planejamento e Gestão: Technum consultoria, 2002b.

-----. *Prefeitura entrega orla de Icoaraci*. Belém, 7 out. 2003a. Disponível em: <[www.prefeituradebelem.com.br](http://www.prefeituradebelem.com.br)>. Acesso em: 15 nov. 2003a.

-----. *Prefeitura inaugura Memorial Indígena*. In: *Portal da Prefeitura de Belém*. Belém, 31 dez. 2003b. Disponível em: <[http://www.prefeituradebelem.com.br/artigo.asp?artigo\\_id=601](http://www.prefeituradebelem.com.br/artigo.asp?artigo_id=601)>. Acesso em: 08 jan. 2004.

-----. *Projeto Ver-O-Rio: memorial descritivo*. Belém, 2003c. 1 CD-ROM.

BENCHIMOL, Samuel. O homem e o rio na Amazônia: uma abordagem eco-sociológica. In: COSTA, José Marcelino Monteiro da (Org.). *Amazônia: desenvolvimento econômico, desenvolvimento sustentável e sustentabilidade de recursos naturais*. Belém: UFPA/NUMA, 1995. p. 191-204. (Série Universidade e Meio Ambiente, n. 8).

BERMAN, Marshall. *Tudo o que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Cia. das Letras, 1988.

BOURDIEU, Pierre. *A economia das trocas lingüísticas: o que falar quer dizer*. São Paulo: EDUSP, 1996. (Coleção Clássicos, n. 4).

-----, *O poder simbólico*. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998.

BOYLE, Marie Christine. Cities for sale: merchandising history at South Street Seaport. In: SORKIN, Michael (Ed.). *Variations on a Theme Park: the new american city and the end of public space*. New York: The Noonday Press, 1992.

BRANDI, Cesare. *Teoría de la restauración*. 2. ed. Madri: Alianza Forma, 2002.

BRASIL. CONGRESSO. *Desequilíbrio econômico inter-regional brasileiro: o desenvolvimento desigual da economia no espaço brasileiro*. Relatório Final apresentado à Comissão Especial Mista (Relator Senador Beni Veras). Brasília, 15 dez. 1993. v. 1. 89 p. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/web/senador/beniver/desequilibrio/desequilibrio1.htm>>. Acesso em: 30 jan. 2004.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília: Senado Federal, 1988.

BRASIL. Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes. *Clipping*. Brasília, 31 out. 2002. Disponível em: <[www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br)>. Acesso em: 31 mai. 2003.

CARDOSO, Adauto Lucio. Mercado imobiliário e segregação: a cidade do Rio de Janeiro In: RIBEIRO, Luiz César de Queiroz (Org.). *O futuro das metrópoles: desigualdades e governabilidade*. Rio de Janeiro: Revan: FASE, 2000. p. 319-350.

CARDOSO, Ana Cláudia Duarte; NASSAR, Flávio Sidrim. Pobreza urbana e o centro histórico de Belém. In: LANDI E O SÉCULO XVIII NA AMAZÔNIA, 2003, Belém. **Anais**. Disponível em: <<http://www.landi.inf.br/anais/Pobreza%20Urbana%20e%20o%20Centro%20Historico.doc>>. Acesso em: 09 jan. 2004.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana*. São Paulo: Contexto, 2001.

CARVALHO, David Ferreira. A queda da renúncia fiscal e a crise do padrão de financiamento da Amazônia. In: XIMENES, Tereza (Org.). *Perspectivas do desenvolvimento sustentável: uma contribuição para a Amazônia*

21. Belém: UFPA/NAEA, 1997.

CASTELLS, Manuel. *A questão urbana*. São Paulo: Paz e Terra, 2000. (Coleção Pensamento Crítico, v. 48).

CASTELLS, Manuel; BORJA, Jordi. As cidades como atores políticos. *Novos Estudos CEBRAP*, São Paulo, n. 45, p. 152-166, jul. 1996.

CHOAY, Françoise. O patrimônio histórico na era da indústria cultural. In: ----- . *A alegoria do patrimônio*. São Paulo: UNESP: Estação Liberdade, 2001. Cap. 6.

----- . *O urbanismo: utopias e realidades. uma antologia*. 4. ed. São Paulo: Perspectiva, 1997. (Coleção Estudos, n. 67).

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DA ÁREA METROPOLITANA DE BELÉM (CODEM). *Cadastro técnico multifinalitário*. Belém: Prefeitura/CODEM, 2001. 3 CD-ROMs (mapas temáticos).

COMPANHIA DOCAS DO PARÁ (CDP). *Evolução da movimentação total geral de carga*: planilha, textos e imagens eletrônicas. Belém, 2003. Disponível em: <[www.cdp.com.br](http://www.cdp.com.br)>. Acesso em: 27 jan. 2004.-----.

*O urbanismo: utopias e realidades. uma antologia*. 4. ed. São Paulo: Perspectiva, 1997. (Coleção Estudos, n. 67).

CORRÊA, Roberto Lobato. A periodização da rede urbana da Amazônia. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 4, n. 3, p. 39-68, jul./set. 1987.

COMPANS, Rose. Parceria público-privado na renovação urbana da Zona Portuária do Rio de Janeiro. *Cadernos IPPUR*, Rio de Janeiro, ano XII, n. 1, jan-jul/1998, p. 79-101.

COSTA, José Marcelino Monteiro da. Desenvolvimento regional e desenvolvimento sustentável: uma avaliação de consistência macroeconômica. In: ----- (Org.). *Amazônia: desenvolvimento econômico, desenvolvimento sustentável e sustentabilidade de recursos naturais*. Belém: UFPA/NUMA, 1995. p. 1-36. (Série Universidade e Meio Ambiente, n. 8).

CRUZ, Ernesto. *História do Pará*. Belém: Universidade Federal do Pará, 1963. 2 v. (Coleção Amazônica, série José Veríssimo).

DEL RIO, Vicente. Voltando às origens: a revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. *Vitruvius*, 2001. Disponível em: <[www.vitruvius.com.br](http://www.vitruvius.com.br)>. Acesso em: 04 abr. 2003.

- DORFLES, Gillo. *A arquitetura moderna*. Lisboa: Edições 70, 1986.
- FERREIRA, Rachel Sfair da Costa. *Estudo dos impactos de modificações de usos do solo na preservação do centro histórico de Belém*. 2003. 225 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) — Curso de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2003.
- FIORI, José Luís. Ciclo e Crise In: \_\_\_\_\_. *O vôo da coruja: uma leitura não liberal da crise do Estado desenvolvimentista*. Rio de Janeiro: EDUERJ, 1995.
- \_\_\_\_\_. Acumulação global e ingovernabilidade local. In: RIBEIRO, Luiz César de Queiroz (Org.). *O futuro das metrópoles: desigualdades e governabilidade*. Rio de Janeiro: Revan: FASE, 2000. p. 505-524.
- GOLD, John R. *The experience of modernism: modern architects and the future city (1928-53)*. London: E & FN Spon, 1997.
- GONZALES, Suely. A renda do solo urbano: hipóteses de explicação de seu papel na evolução da cidade. In: - - - - et al. *O espaço da cidade: contribuição à análise urbana*. São Paulo: Projeto, 1985.
- GRAMSCI, Antonio. Observações e notas críticas sobre uma tentativa de 'Ensaio popular de sociologia.' In: - - - - - - - - . *Cadernos do cárcere*. Tradução Carlos Nelson Coutinho. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1999. v. 1.
- GUNN, Philip. A mídia na guerra dos lugares: a experiência tucana no Ceará. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (Org.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: EDUSP, 1999.
- HABERMAS, Jürgen. A nova intransparência: a crise do estado de bem-estar social e o esgotamento das energias utópicas. *Novos Estudos CEBRAP*, São Paulo, n. 18, p. 103-114, set. 1987.
- HALL, Peter. *Cidades do amanhã*. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1995.
- HARVEY, David. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 9. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2000.
- . Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. *Espaço & Debates*, São Paulo, n. 39, p. 48-64, 1996a.
- . *A justiça social e a cidade*. São Paulo: Hucitec, 1980.
- . *Justice, nature and the geography of difference*. Oxford: Blackwell Publishers, 1996b.



IBGE. *Censo 2000*. Rio de Janeiro, 2000. Tabulação especial para a Prefeitura Municipal de Belém. 1 CD-ROM.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

JAMESON, Fredric. O tijolo e o balão: arquitetura, idealismo e especulação imobiliária. In: ----- . *A cultura do dinheiro: ensaios sobre a globalização*. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 2001.

LIMA, José Júlio Ferreira. Compensatory urban form: configuration as means of expanding social equity in Belém, Brazil. In: INTERNATIONAL SPACE SYNTAX SYMPOSIUM, 3., 2001, Atlanta. *Proceedings*. Disponível em: <[http://undertow.arch.gatech.edu/homepages/3sss/papers\\_pdf/54\\_lima.pdf](http://undertow.arch.gatech.edu/homepages/3sss/papers_pdf/54_lima.pdf)>. Acesso em: 05 ago. 2003.

----- . *Regulatory instruments and urban form: searching for social equity in Belém, Brazil*. 2000. 309 f. Tese (Doutorado em Arquitetura) — School of Architecture, Oxford Brookes University, Oxford, 2000.

LOJKINE, Jean. *O estado capitalista e a questão urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

LOURENÇO, José Seixas. Amazônia: trajetória e perspectivas. In: SACHS, Ignacy; WILHEIM, Jorge; PINHEIRO, Paulo Sérgio (Org.). *Brasil: um século de transformações*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

MARCUSE, Peter; VAN KEMPEN, Ronald. Introduction. In: ----- . (Ed.). *Globalizing cities: a new spatial order?* London: Blackwell Publishers, 2000.

MARICATO, Ermínia. *Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana*. Petrópolis: Vozes, 2001.

MARX, Karl. *O capital: crítica da economia política. O processo de produção capitalista*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1968. Livro 1, v. 1. (Coleção Perspectivas do Homem).

----- . *O Capital: crítica da economia política. O processo global da produção capitalista*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1974. Livro 3, v. 6. (Coleção Perspectivas do Homem).

MAUTNER, Yvonne. A periferia como fronteira de expansão do capital. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (Org.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: EDUSP, 1999.

MOLLENKOPF, John Hull; CASTELLS, Manuel. Conclusion: is New York a dual city? In:----- . (Ed.). *Dual city: restructuring New York*. New York: Russel Sage Foundation, 1991.

MORAES, Antonio Carlos Robert. *Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil: elementos para*

uma geografia do litoral brasileiro. São Paulo: Hucitec: EDUSP, 1999.

MOTTA, Lia. A apropriação do patrimônio urbano: do estético-estilístico nacional ao consumo visual global. In: ARANTES, Antonio (Org.). *O espaço da diferença*. Campinas: Papyrus, 2000.

PALHETA JUNIOR, Francisco Xavier. *Mobilidade residencial em Belém do Pará*. 2003. 143 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) — Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

PARÁ. Com a Estação das Docas, Belém volta sua face para o rio. Belém, 2000. Disponível em:

<[http://www.cdp.com.br/museu/museu\\_do\\_porto\\_estacao\\_das\\_docas.htm](http://www.cdp.com.br/museu/museu_do_porto_estacao_das_docas.htm)>. Acesso em: 08 jan. 2003.

----- De cara para o rio, a Estação das Docas é atração para turistas e população local. Belém, 29 mar. 2001b. Disponível em: <[www.pa.gov.br/turismo](http://www.pa.gov.br/turismo)>. Acesso em: 18 set. 2002

----- Estação das Docas: três anos de incentivo ao turismo. Belém, 08 mai. 2003b. Disponível em: <[www.governodopara.pa.gov.br/noticias2003/05\\_2003/08\\_10.asp](http://www.governodopara.pa.gov.br/noticias2003/05_2003/08_10.asp)>. Acesso em: 20 dez. 2003.

----- A Estação das Docas em números. Belém, 08 mai. 2003c. Disponível em: <[www.governodopara.pa.gov.br/noticias2003/05\\_2003/08\\_10.asp](http://www.governodopara.pa.gov.br/noticias2003/05_2003/08_10.asp)>. Acesso em: 20 dez. 2003.

----- *Plano de Desenvolvimento Turístico do Estado do Pará*. Belém: PARATUR/THR Consultoria em Hotelaria, Turismo e Recreação, 2001a. Disponível em <[www.paratur.pa.gov.br](http://www.paratur.pa.gov.br)>. Acesso em: 17 set. 2002.

----- *Plano Diretor de Transportes Urbanos de Belém*. Belém: Secretaria de Transportes: Agência Japonesa de Cooperação Internacional, 2001c. Relatório final. 1 CD ROM.

----- O reencontro de Belém com sua origem ribeirinha. Belém, 12 jan. 2003a. Disponível em <[www.governodopara.pa.gov.br/noticias2003/01\\_2003/12\\_02.asp](http://www.governodopara.pa.gov.br/noticias2003/01_2003/12_02.asp)>. Acesso em: 20 dez. 2003a.

PENTEADO, Antonio Rocha. *Belém do Pará: estudo de geografia urbana*. Belém: Universidade Federal do Pará, 1968. 2 v. (Coleção Amazônica, série José Veríssimo).

----- *O sistema portuário de Belém*. Belém: Universidade Federal do Pará, 1973. (Coleção Amazônica, série José Veríssimo).

PONTE, Zuleide Pamplona Ximenes. *Região amazônica, projeto de integração do Estado brasileiro e*

*alteridade*. 2003. 155 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) — Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2003.

PORTER, Michael. The competitive advantage of the inner city. *Harvard Business Review*, Cambridge, v. 73, n. 3, p. 55-71, mai./jun. 1995.

PORTO, Marcos Maia. Desenho institucional e modelos de gestão portuária: o caso brasileiro. In: SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe (Org.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999. P. 217-242. (Coleção Espaços do Desenvolvimento).

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. Cidade desigual ou cidade partida? Tendências da metrópole do Rio de Janeiro. In: ----- (Org.). *O futuro das metrópoles: desigualdades e governabilidade*. Rio de Janeiro: Revan: FASE, 2000. p. 63-98.

----- . Transferências, empréstimos e traduções na formação do urbanismo no Brasil. In: RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; PECHMAN, Robert (Org.). *Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996. p. 15-21.

ROSSI, Aldo. *A arquitetura da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

SÁNCHEZ, Fernanda. A (in)sustentabilidade das cidades-vitrine. In: ACSELRAD, Henri (Org.). *A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas*. Rio de Janeiro: Ed. DP & A, 2001. p. 155-175. (Coleção Espaços do Desenvolvimento).

SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1993.

SANTOS, Paulo F. *Formação de cidades no Brasil colonial*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 2001.

SARTOR, Carlos Eduardo. *Imagem da cidade — cidade da imagem: uma análise sobre o modelo de intervenção urbana do Rio Cidade*. 1999. 189 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) — Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1999.

SASSEN, Saskia. *As cidades na economia mundial*. São Paulo: Studio Nobel, 1998. (Coleção Megalópolis).

SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe. Introdução. In: ----- (Org.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999. p. 9-26. (Coleção Espaços do Desenvolvimento).

- TADDEI, Pedro. Um olhar sobre a cultura brasileira. Os grandes projetos. Brasília: Ministério da Cultura, 1999. Disponível em: < [www.minc.gov.br](http://www.minc.gov.br) >. Acesso em: 29 set. 2003.
- TOPALOV, Christian. Rentas del suelo y dinamica de los precios en el espacio urbano. In:----- . *Ganancias y rentas urbanas: elementos teóricos*. Madri: Siglo Veintiuno Editores, 1984.
- TRINDADE JÚNIOR. Saint-Clair Cordeiro da. *Produção do espaço e uso do solo urbano em Belém*. Belém: UFPA/NAEA, 1997.
- VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria; notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: ARANTES, Otilia; MARICATO, Ermínia; VAINER, Carlos. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 75-103. (Coleção Zero à Esquerda).
- VELTZ, Pierre. Tempos da economia, tempos da cidade: as dinâmicas. In: ACSELRAD, Henri (Org.). *A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas*. Rio de Janeiro: Ed. DP & A, 2001. p. 139-154. (Coleção Espaços do Desenvolvimento).
- XIMENES, Juliano. *A orla de Belém: projetos de intervenção e demandas sociais contemporâneas*. 2002. 49 f. Monografia (Especialização em Gestão Urbana) — Centro Universitário do Pará, Belém, 2002.
- ZUKIN, Sharon. *Landscapes of power: from Detroit to Disney World*. Berkeley: University of California Press, 1991.
- . Paisagens urbanas pós-modernas: mapeando cultura e poder. In: ARANTES, Antonio A. (Org.) *O espaço da diferença*. Campinas: Papyrus, 2000.