

Repercussões turísticas e sociais da revitalização de áreas portuárias – a Estação das Docas em Belém/PA

Tourism and social repercussions of the revitalization of seaport areas – Estação das Docas in Belém/PA

Amada Gama Tavares

Bacharel em Turismo pela Universidade Federal da Paraíba – UFPB, João Pessoa/PB, Brasil
E-mail: amada.tavares@hotmail.com

Ilana Barreto Kiyotani

Professora do Departamento de Comunicação da Universidade Federal da Paraíba – UFPB, João Pessoa/PB, Brasil
E-mail: ilana.kiyotani2@gmail.com

RESUMO

Áreas portuárias têm sido alvos frequentes de investimentos para políticas revitalização, como estratégia de recuperar e valorizar o espaço. Este artigo considera o Complexo Cultural Estação das Docas, formulado a partir de um projeto de revitalização do antigo porto de Belém/PA. O objetivo é analisar as repercussões turísticas e socioculturais após conclusão do projeto. Qual o novo uso? Este novo uso traz benefícios sociais e culturais? Para tanto, utilizou-se a pesquisa exploratória, através de dados secundários de documentos públicos referentes à revitalização do porto, e a pesquisa bibliográfica para a compreensão do tema proposto. Faz-se uma exposição teórica a respeito de políticas públicas de recuperação de paisagens e uma contextualização sobre revitalização de áreas portuárias. Após uma apresentação sobre a Estação das Docas, é feita uma análise das implicações nos contextos sociocultural e turístico. Percebe-se com esta pesquisa que as políticas de revitalização de áreas subutilizadas ou mesmo abandonadas no Brasil não tem atingido êxito total em suas implantações, ou talvez, tenha como objetivo uma única vertente a ser atingida: a satisfação do turista e de classes favorecidas locais. Diversas áreas no país, a exemplo do Complexo Cultural Estação das Docas, têm sido renovadas contemplando unicamente o uso turístico, esquecendo-se da diretriz macro para tais projetos, a de possibilitar o uso social em benefício de todos.

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

ABSTRACT

Ports zones have been common objects of investments for political revitalization, as a strategy to recover and valorize the space. This paper examines the case of the *Complexo Cultural Estação das Docas*, formulated by a revitalization project of the old port of Belém city, state of Pará - Brazil. The aim is to analyze its touristic and sociocultural repercussions. What is its new use? Does this new use bring social and cultural benefits? We used exploratory research, by secondary data from public documents concerning the regeneration of the Port, and bibliographic research for understanding the theme. We traced a theoretical exposition about public polices to landscapes recuperation and also a brief contextualization about port zones revitalization. The *Estação das Docas* is presented, and then we analyze its sociocultural and touristic consequences, giving a specific conclusion. We realized that revitalization politics of underused areas or even abandoned in Brazil has not been completed successfully in their implantations, or perhaps, they have a single aim: the tourists and local rich people satisfaction. Several areas in the country, such as the Complexo Cultural Estação das Docas, have been renewed covering only the touristic use, forgetting the macro guidance for these projects, which is to allow the social use in benefit of everyone.

Keywords: Revitalization of Ports. Tourism. Landscape. Complexo Cultural Estação das Docas.

1. INTRODUÇÃO

Transformações no espaço urbano através de intervenções do poder público, visando à melhoria e valorização desses espaços, são motivos comuns em projetos e ações de governos. Essa estratégia urbana, conhecida como política *gentrification* – conceito discutido a posteriori –, tem sido adotada em diversos países, assim como no Brasil, atraindo investimentos e norteador ações públicas e de parcerias público-privada. O tema se destaca pela possibilidade de otimização dos resultados, em variados setores da sociedade, como o econômico e o recreacional, por exemplo.

As áreas portuárias, foco desse trabalho, têm sido comumente incluídas no processo de *gentrification*. A inclusão ocorre principalmente devido à obsolescência da estrutura portuária brasileira, que, em maioria, tornou-se atrasada em termos tecnológicos e viu-se sem grandes investimentos públicos e/ou privados para solucionar este problema.

Várias cidades portuárias no mundo passaram e têm passado por processos de revitalização de seus portos, alterando totalmente seu público, suas funções e seus usos. Em contexto nacional, o antigo porto da cidade de Belém, no estado do Pará, foi alvo de obras de transformação do espaço, resultando na criação do Complexo Turístico e Cultural Estação das Docas, que passou a ser referência nacional, em se tratando de revitalização de paisagens.

Uma vez que os possíveis resultados da política *gentrification* impactam diversas áreas: social, econômica, cultural, turística; o presente trabalho analisa especificamente como a revitalização do porto de Belém repercutiu nos contextos social e turístico da cidade.

Para tanto, expõe-se aspectos teóricos sobre políticas públicas de releitura e de reapropriação da paisagem, culminando no próprio conceito de *gentrification*, assim como o contexto geral de revitalização de áreas portuárias, exemplificando com alguns casos internacionais. Em seguida, é apresentado o Complexo Cultural Estação das Docas/PA, com sua história, transformação e a análise de seu novo uso. A partir do conteúdo analisado pode-se concluir que as políticas de revitalização de áreas obsoletas no Brasil não têm tido total sucesso em suas implantações, ou talvez, tenha como objetivo uma única vertente a ser atingida: a satisfação do turista e de classes favorecidas locais. No Complexo Cultural Estação das Docas, assim como em outros projetos, a renovação tem tido foco no enobrecimento, buscando a inserção da cidade no competitivo mercado de lugares. Assim, barreiras sociais e psicológicas têm impedido que a comunidade local (elemento que deveria ser prioritário na participação e integração), resultando num uso puramente turístico e para classes mais

favorecidas. Esquece-se, portanto, da principal diretriz de tais projetos: a promoção de lugares e atividades em benefício de todos.

2. POLÍTICAS PÚBLICAS DE RELEITURA E REAPROPRIAÇÃO DA PAISAGEM

A ocupação de espaços vazios, a reutilização e a requalificação do patrimônio instalado, assim como a multiplicidade de usos são alguns dos aspectos que motivam investimentos e esforços por parte do governo na elaboração e execução de projetos de reconstrução de paisagens. De acordo com Nobre (2003), uma vez que as cidades são espaços mutantes por ser fruto de construção social, seus processos de reconstrução são respostas à dinâmica social e econômica na qual estão inseridas.

Novas atividades econômicas, empreendimentos imobiliários, crescimento populacional, políticas públicas ou a ausência delas têm levado ao adensamento e intensificação do uso de determinadas áreas, enquanto que a evasão de atividades econômicas e de população ocasiona o abandono e degradação de outras. (Nobre, 2003, p.1)

A fim de minimizar essa situação, vários países, inclusive o Brasil, têm usado a estratégia política de *gentrification*, ou seja, a reconstrução econômica e sociocultural de equipamentos urbanos que se encontram esquecidos ou subutilizados.

O termo tem sido usado para designar diferentes formas de intervenção urbana, que variam dos processos de “regeneração”, “reabilitação” ou “revitalização” de áreas ou sítios patrimoniais de alto valor histórico – sejam eles residenciais ou não – às práticas contemporâneas de reestruturação urbana em larga escala que criam áreas enobrecidas. (Leite, 2010, p.74)

Segundo Bataller (2000), a *gentrification* consiste numa série de melhoras físicas/estruturais somada a mudanças imateriais. Sobre as alterações imateriais, estas apresentam cunho econômico, social e cultural, visto que as ações desta política urbana visam, ou acabam por, elevar o *status* econômico-social da área.

Vários autores discutem sobre esse processo, desde a década de 1960, quando R. Glass utilizou-o em Londres. Desde então, os posicionamentos dos estudiosos de ciências diversas dialogam ora apontando consequências positivas, ora negativas (Bataller, 2000).

La gentrificación está profundamente enraizada en la dinámica social y económica de las ciudades, y está determinada en gran parte por el contexto local: los barrios, los agentes y actores urbanos, las funciones dominantes de la ciudad y la política gubernamental local (Bataller, 2000, para.8).

A partir das diversas referências sobre esta prática,¹ observou-se que suas características marcantes, quando das “renovações”, trazem: mudança de nível econômico da área; mudança social de uso e ocupação; retirada da população mais pobre que por ventura habite a região; e elevação de taxas territoriais.

Quando bem planejado e executado, o processo pode levar à maximização dos investimentos, por conta de seu efeito multiplicador, e pode levar a melhoria dos campos econômico, cultural, habitacional, turístico, recreacional, entre tantos outros ligados entre si. Porém, não somente efeitos positivos são resultados da aplicação da política de *gentrification*², sobretudo quando se trata de reformas bruscas e radicais ou com características de reforma social. É preciso atentar para as possibilidades de retornos negativos para a sociedade, principalmente às classes menos favorecidas economicamente, como a valorização imobiliária dos espaços, tornando-os inacessíveis aos moradores atuais – que em geral são de condição mais pobre e buscam lugares abandonados para habitar, ou com preços baixos de aluguel. As taxas de uso do território, após a conclusão das mudanças estruturais do espaço, tendem a elevar-se a tal ponto que somente classes mais abastadas, em geral, conseguem mantê-las.

Outro possível resultado é a exigência da relocação da população atual, gerando por vezes conflitos, discriminação e segregação sociais. Nesse caso, um questionamento é válido em relação ao processo de transformação do espaço, que precisa ser respondido coerentemente com a realidade de cada local: o que preservar e para quem preservar? (Silva, 2004).

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

Corá e Corá (2010, p.132) fazem uma leitura positiva da *gentrification*, mesmo que pontuando a possibilidade de segregação social advinda da valorização comercial que o local passa a ter:

¹ Nobre (2003), Bataller (2000); Sargatal (2001); Gonzáles (2012).

² Termo traduzido por Leite (2010) como enobrecimento.

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

Quando, através da revitalização, as paisagens são “devolvidas”³ à população, as paisagens podem ser reapropriadas, assim, quem as tem de direito, todo cidadão, pode realmente exercer sua posse. A apropriação de uma paisagem é importante para que a comunidade se sinta pertencente e também responsável por aquele espaço.

Algumas áreas portuárias tornaram-se subutilizadas devido a evoluções tecnológicas de embarcações (Wang, 2003), mas ainda carregam expressivas “bagagem” histórica e qualidade paisagística. E portos assim têm concentrado parte de tais investimentos. Desta forma, “áreas históricas de docas, que um dia foi o cenário de atividades frenéticas para, depois, tornarem-se obsoletas e negligenciadas, têm sido transformadas em centros de consumo e lazer” (Dodson & Kilian, 2001, p. 193).

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

O papel da reutilização das áreas portuárias centrais e de suas frentes marítimas é fundamental: num processo de revitalização, intervenções pontuais de qualidade e inseridas a um planejamento estratégico, tendem a gerar impactos positivos e crescentes sobre o seu entorno – o centro – e a cidade como um todo. (Del Rio, 2002, para.3)

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

³ Entende-se devolução das paisagens à sociedade por fazer com que se retome o uso de áreas outrora abandonadas e/ou que não proporcionem segurança para seu usufruto. O que se dá, muitas vezes, é que essas áreas encontram-se ocupadas por usuários de drogas ou foram invadidas por famílias de baixa condição financeira, remetendo, para muitos, a áreas perigosas para transitar. Assim, boa parte da população acaba não mais frequentando estes pontos, por medo ou preconceito.

3. REVITALIZAÇÃO DE PORTOS

Dentro do contexto das políticas de *gentrification*, ousados projetos de revitalização de áreas portuárias foram empreendidos em várias metrópoles mundiais nas últimas décadas do século XX.

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

O Porto de Barcelona, um dos mais importantes da Europa e historicamente o principal e maior da Espanha, passou por um extenso programa de reestruturação e modernização, concebido no fim dos anos de 1980. Ocorreu no período de preparativos para a realização dos Jogos Olímpicos de 1992, com o objetivo de criar espaços culturais que pudessem integrar aquela área à Cidade Velha e, com isso, “abrir” a cidade ao mar. Tal iniciativa estava voltada ao crescimento do porto e da cidade e à promoção de ações que resultaram na melhoria da qualidade de vida de seu povo.⁴ (Maiolino, 2011)

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

Buenos Aires também se inseriu nesse quadro mundial de transformação portuária, revitalizando o *Puerto Madero*, iniciado a obra em 1990. A cidade de Barcelona, com experiência nessa área, foi uma parceira de Buenos Aires no processo de concepção do projeto, representando significativa influência (Giacomet, 2008).

Ainda segundo o trabalho de Giacomet (2008), *Puerto Madero* possui significativo valor simbólico para Buenos Aires, pois a cidade cresceu-se e desenvolveu-se a partir dele. Como porto, não obteve muito êxito, pois depois de uma década de funcionamento ficou ultrapassado, devido à rápida modernização dos navios. No entanto, nos anos 1990, a cidade

⁴ Maiolino, Juliana. Promessas para o porto. Matéria publicada no sítio eletrônico Rio de Janeiro em Debate (2011). Disponível em: <https://sites.google.com/site/especialriodejaneiro/reportagens/juliana-maiolino>. Acesso em: 2 maio 2012.

passou a ver o porto com um olhar diferente, vislumbrando sua funcionalidade econômica através do turismo e retomando aquele espaço para si, para uso e benefício público.

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

Após investimentos públicos e privados na revitalização da área, a região tornou-se um dos pontos turísticos e de negócios mais importantes da capital argentina. O porto foi transformado, mas manteve várias de suas especificidades históricas. Um navio, depois de 39 viagens, ficou ancorado e virou museu. Os antigos armazéns de tijolos vermelhos foram totalmente restaurados e se transformaram em escritórios, residências, academias, bares, conjuntos de cinemas e restaurantes. O calçadão, de frente para o rio, é muito frequentado por turistas e moradores.⁵ Infere-se que o projeto transformou uma zona decadente em uma orla convidativa.

Entendendo a importância e os possíveis benefícios desses projetos para as cidades, ao criarem alternativas econômicas e sociais, localidades brasileiras têm elaborado projetos de revitalização de *waterfronts*.⁶ É o caso do Rio de Janeiro/RJ e do Recife/PE que, em 2013, estão com projetos como estes em andamento. Um dos propulsores para a revitalização nestas duas localidades citadas, mediante a conjuntura de eventos no Brasil, é a realização da Copa do Mundo de Futebol e das Olimpíadas, que serão sediadas pelo Brasil em 2014 e 2016, respectivamente, assim como também ocorrido em Barcelona no caso de *Port Vell*.

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

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

⁵ Disponível em: <http://g1.globo.com/jornal-hoje/noticia/2012/03/puerto-madero-e-exemplo-de-revitalizacao-em-buenos-aires.html>. Acesso em: 2 maio 2012.

⁶ Termo em língua inglesa, já absorvido na teoria acadêmica brasileira, que remete a espaços localizados de frente a um corpo d'água significativo.

novos moradores para a área de 5 milhões de metros quadrados (m²) (Rio de Janeiro, 2009a, para.1-2).

Tendo em vista a importância e necessidade de novas ocupações dos espaços urbanos, a área portuária foi vista como vetor de crescimento à cidade, precisando, no entanto, de uma proposta de utilização. As propostas de usos do espaço apresentadas pelo Projeto Porto Maravilha são de lazer, cultura, turismo, residências, preservação do patrimônio histórico e melhoria da situação ambiental da orla marítima, a fim de reintegrá-la à cidade. Espera-se, entretanto, que estes usos possam realmente se efetivar, que saiam do papel e tragam benefícios múltiplos à sociedade carioca e a todos que visitarão o local.

Uma das vantagens do porto do Rio é sua localização estratégica, pela proximidade de importantes pontos turísticos, como o Maracanã, o Pão de Açúcar e Copacabana, e pela proximidade aos principais modais de transporte do Rio de Janeiro – Aeroporto Internacional Tom Jobim, Aeroporto Santos Dumont, Rodoviária Novo Rio, Terminais de ônibus, Central do Brasil, Futura Estação de Metrô, Futuro Terminal de Trem de Alta Velocidade, Porto Operacional, Terminal Marítimo de Passageiros. O que favorece o estabelecimento do fluxo turístico e a utilização pelos próprios moradores.

Segundo o projeto, o modelo de financiamento do mesmo é misto, sendo a primeira fase financiada com recursos públicos e a segunda, com recursos privados oriundos de uma Operação Urbana Consorciada, consolidando mais uma parceria do setor público com a iniciativa privada (Rio de Janeiro, 2009a).

Segundo a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro – CDURP, a situação atual da área é caracterizada por baixa taxa de áreas verdes (2,5%), lançamento de esgoto na rede de drenagem, nos rios e no canal do mangue, pontos críticos de alagamento e pontos de acúmulo de lixo.⁷

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

⁷Disponível em: www.portomaravilha.com.br. Acesso em: 17 junho 2012.

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

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

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

Ou seja, o projeto apresenta ótimos objetivos, que seriam de grande importância para a colocação do Rio num mais alto patamar, no que diz respeito principalmente à economia e à qualidade de vida. No entanto, sabe-se da dificuldade de atingi-los no atual contexto nacional, de corrupção, falta de cobrança por parte do povo, pouco tempo para a realização das obras, dentre outros.

No Nordeste, um projeto de revitalização portuária está sendo desenvolvido na capital pernambucana. Denominado de Porto Novo, envolve uma área para revitalização portuária, abrangendo áreas não operacionais do Porto Organizado do Recife, totalizando 34.244,92 m², localizados nos trechos mais antigos da cidade, do Bairro do Recife ao Cais de Santa Rita, no bairro de São José (Recife, 2002).

O projeto tem como meta a estruturação da área para acolher vários segmentos de negócios, compatíveis e complementares, exclusivamente, com atividades sociais, culturais, recreativas e comerciais afins, conforme Decreto 4.391/02 (Recife, 2002).

De acordo com o projeto, oito armazéns, dois pátios e o prédio desativado da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) serão revitalizados para formar o Complexo Integrado Comercial, Cultural, Hoteleiro, de Convenções e Exposições Porto do Recife. O Complexo será constituído por salas para escritórios, bares, restaurantes, lojas, hotel, marina, centro de convenções, áreas para eventos e exposições, além de vagas de estacionamento (Recife, 2002).

O governo do Estado elaborou um estudo de viabilidades técnica e econômica para o Porto de Recife, a fim de definir os melhores tipos de ocupação para cada galpão, que terão

fachadas, telhados e altura preservados.⁸ A expectativa é de um investimento de aproximadamente R\$ 200 milhões na implantação do Complexo Integrado Comercial, Hoteleiro, de Convenções e Exposições, gerando benefícios econômicos e sociais para a região, com criação de empregos, impostos e espaços públicos.

No projeto Porto Novo, a proteção ao meio ambiente não foi esquecida, havendo a consideração de minimização dos impactos negativos ao meio ambiente gerados pelas intervenções da implantação e do funcionamento do complexo. O investimento também será do tipo misto, sendo uma parte advinda dos governos Estadual e Federal, por meio do Ministério da Cultura, e outra parte da iniciativa privada.⁹ Com as obras previstas no Projeto Porto Novo, as áreas portuárias atualmente em desuso serão transformadas em um grande polo de turismo, serviço e lazer, mudando a paisagem do Bairro do Recife. O prazo previsto pela empresa responsável para término das obras é para antes da realização da Copa do Mundo de 2014, sediada no País.

Nos dois casos, fica clara a intenção de *gentrification* dita por Bataller (2000) – já comentada anteriormente – em evidentes tentativas (ao menos teóricas) de gerar melhorias físicas e imateriais às cidades. No entanto, ao mesmo tempo em que se preveem resultados positivos, sabe-se que também são possíveis resultados negativos, principalmente com planejamento e administração deficientes. Especificamente no Brasil, onde o processo de criação de políticas públicas e de projetos é bem mais frequente e fácil que a própria implementação dos mesmos. E ainda, onde a preocupação com as camadas mais pobres da população dificilmente existe, causa e consequência da desigualdade presente em todo o País, e de forma mais gritante no Nordeste.

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

⁸Disponível em: <http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2012/02/12/obras-de-revitalizacao-dos-armazens-do-porto-do-recife-comecam-em-maio-31938.php>. Acesso em: 23 junho 2012
⁹Disponível em: http://www.agenciapara.com.br/noticia.asp?id_ver=97966. Acesso em: 01 julho 2012

4. METODOLOGIA

A pesquisa exploratória baseou este trabalho, buscando a pesquisa bibliográfica e documentária como procedimentos metodológicos. A pesquisa bibliográfica deu-se a partir de livros, artigos científicos, teses e dissertações que estudam os temas: política de *gentrification*; revitalização de áreas urbanas e portos; reapropriação do espaço; impactos socioculturais e turísticos dos processos de revitalização urbana.

A pesquisa documentária refere-se a um procedimento secundário, na busca de dados oficiais que possibilitem uma base técnica e reflexiva dos projetos, programas e políticas de revitalização urbana, mais especificamente de áreas portuárias. Esses documentos foram acessados através dos sites e publicações das Secretarias Municipais de Planejamento e Ordenamento Urbano, de Turismo, de Cultura, entre outras.

Para a análise das consequências trazidas pela revitalização do antigo Porto de Belém, foi utilizada a análise de matérias e publicações de estudos e opiniões quanto a suas repercussões sociais e turísticas. Buscou-se em sites referentes a esse projeto, bem como em artigos, teses e dissertações. A percepção da paisagem e sua utilização para o turismo foi apreendida por visitação anteriormente realizada,¹⁰ somada às leituras acima descritas.

5. A ESTAÇÃO DAS DOCAS

O Porto de Belém, inaugurado em outubro 1909, está situado no centro da capital paraense, a uma distância de 120 km do oceano Atlântico, localizando-se na margem direita da baía de Guajará.¹¹

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

Na década de 1960, o Porto de Belém, assim como muitos portos no mundo, entrou em fase de inadequação aos padrões da época,¹² sendo considerado obsoleto pelas autoridades ligadas à administração portuária. As principais justificativas apontadas são a alteração na

¹⁰Visitação *in loco* realizada pela co-autora Ilana B. Kiyotani em setembro de 2002.

¹¹ Disponível em: <http://www.cdp.com.br>. Acesso em: 1 maio 2012.

¹² Disponível em: http://www2.cdp.com.br/forms/museu_porto.aspx. Acesso em: 7 maio 2012.

estrutura das embarcações e a tecnologia exigida com tais mudanças. Assim, paradoxalmente, uma área privilegiada pela localização, paisagem e história, tornou-se subutilizada.

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

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

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

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

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

Assim, numa tentativa de demarcar e mostrar a identidade paraense, as manifestações culturais são privilegiadas nas programações da Estação das Docas, através de vários projetos,¹⁴ os quais envolvem, dentre outros, teatro, música e dança. Alguns deles oferecem

¹³ Disponível em: <http://www.estacaodasdocas.com.br>. Acesso em: 2 maio 2012.

¹⁴ Disponível em: <http://www.estacaodasdocas.com.br>. Acesso em: 2 maio 2012.

gratuidade ao público, permitindo assim, teoricamente, a participação de todos os habitantes da capital e também dos turistas.

Com todo equipamento voltado ao máximo uso pelo turismo e, em teoria, pela população local, a paisagem foi reintegrada à cidade, movimentando e devolvendo a vida à baía do Guajará. No entanto, na prática, essa “vida” não tem atingido toda a população. É aqui que o debate a respeito da credibilidade das vantagens e resultados positivos trazidos pelo processo de *gentrification*. Será que a Estação realmente tem sido aberta a todos os públicos, fomentando a cultura e o lazer da comunidade? Pesquisas realizadas por diversos autores (Barbalho & Freitas, 2011; França, 2005; Trindade Júnior & Amaral, 2006; Pinto & Meneses, 2012) têm mostrado algumas falhas nesse aspecto, com resultados contrários aos objetivos iniciais do projeto, conforme apresentado no seguinte tópico.

6. REPERCUSSÕES TURÍSTICAS E SOCIAIS DO PROJETO ESTAÇÃO DAS DOCAS

Diante do exposto, dois importantes aspectos socioculturais da revitalização do antigo Porto de Belém se destacam. O primeiro diz respeito ao objetivo de inserção de Belém “de modo mais competitivo na indústria do turismo e nas dinâmicas da competição intercidades para captação de investimentos e visibilidade internacionais” (Barbalho & Freitas, 2011, p.139). O segundo é o fato de que a revitalização resultou em forte discurso de identidade paraense, na tentativa de “resgate cultural”, mencionando o contato com o rio, até então obstruído, como o verdadeiro espírito da Amazônia.

A busca da identidade paraense, de mais qualidade de vida, de valorização artística, histórica, turística e cultural da cidade, faz com que a abertura de janelas para o rio seja muito mais que uma febre, mas uma necessidade inquestionável. (Pará, 2000 citado em Ponte, 2004, p. 60)

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

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

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

Por outro lado, percebe-se certa limitação no acesso ao equipamento, uma vez que “pessoas desavisadas são constrangidas a todo momento, ao tentarem entrar em espaços particulares, que exigem o pagamento de taxas” (França, 2005, p. 60). Deste modo, constitui-se um espaço com público seletivo, uma vez que passa a ser frequentado, principalmente, por pessoas com maior poder aquisitivo.

Tal fato comprova-se ainda mais com a pesquisa de Barbalho e Freitas (2011), que ao analisarem o público da programação cultural gratuita ofertada pela Estação das Docas, chegaram à conclusão de que a maior parte dos frequentadores é de classe média e alta. Nesse caso, pergunta-se se a gratuidade de programação cultural promove fundamentalmente a abertura total de acesso. Duas das possíveis causas apontadas pelos autores foram a falta de políticas educacionais para proporcionar maior abertura de acesso e a falta de consulta da comunidade na concepção e implementação do projeto.

Outras pesquisas sobre o público, realizadas pela própria direção da Estação em 2005 e 2008, também mostram resultados controversos aos objetivos do projeto. Por exemplo, as respostas dadas à pergunta “O complexo é destinado para toda população, somente para os pobres ou somente para os ricos?”, à qual significativa porcentagem das respostas mostrou que o Complexo é visto como um lugar de acesso delimitado socialmente. Em 2005, 47,45% disseram que a Estação tinha apenas os ricos como público, enquanto 40,95% opinaram que ela era um equipamento aberto para toda a comunidade da cidade. Um dos dados mais interessantes é que não houve registros de entrevistados que responderam que a Estação era “somente para os pobres”. Na pesquisa de 2008, essa mesma questão obteve respostas bem semelhantes: 52,4% opinaram que a Estação é apenas para os ricos; 44,5% disseram que o lugar é para toda a comunidade e; apenas 1,2% a viam como um lugar somente para os pobres. (Barbalho & Freitas, 2011).

Assim, torna-se claramente possível a alteração na forma como as comunidades se relacionam com esse espaço, uma vez que elas sofrem segregação socioeconômica e psicológica. Segregação que ocorre devido a barreiras que surgem entre as classes menos favorecidas da cidade e os frequentadores da Estação das Docas (classes média e alta, e

turistas). A barreira socioeconômica é formada, principalmente, pelos “tijolos” dos elevados preços dos serviços e produtos ofertados do complexo, levando a maioria das opções de uso do complexo se restringir ao grupo de maior poder aquisitivo. A barreira psicológica é, de certa forma, consequência da primeira, pois o segregado percebe a disparidade entre seu estilo de vida e o do turista.

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

Analisando sob a perspectiva turística, a Estação das Docas tem funcionado como um meio de veiculação cultural de Belém e, portanto, de uma imagem positiva da cidade. O impacto dessa promoção turística de Belém se mostra já nos anos seguintes a inauguração da Estação das Docas, pois atraiu um significativo número de visitantes. “Levantamentos do Governo do Estado apuram um fluxo de três milhões de pessoas pelo espaço, entre maio de 2000 e outubro de 2001” (Pará, 2003 como citado em Ponte, 2004, p. 98).

Pinto e Meneses (2013) ressaltam a relação entre a revitalização da Estação das Docas com a do Puerto Madero, em Buenos Aires. Segundo elas, os dois projetos seguem a lógica da competitividade entre lugares, buscando, principalmente, a atratividade de capital, turistas e investimentos de empresas.

Vale ressaltar, no entanto, a inibição do acesso de todas as classes sociais, já que o “dinheiro é o ‘passaporte de entrada’. E assim, para os moradores locais fica restrito o uso do passeio público que se estende ao longo dos diques” (Pinto & Meneses, 2013, para.45).

Em sua concepção arquitetônica, a revitalização teve a beleza estética priorizada (Figuras 1 e 2), na busca pelo enobrecimento da área, fazendo com que nasça o questionamento de que se tal estética é uma das causas da não-democratização do Complexo, uma vez que a estrutura tem forte ligação com as classes mais altas. O rio, por exemplo, que seria primordial para o sentimento de pertença e integração da comunidade, já foi analisado como elemento de pouca interação com os visitantes:

O complexo, portanto, é emoldurado pelo rio, que pouco interage com os visitantes, a não ser como paisagem passiva à contemplação, mas que se torna essencial na composição desse cenário, no sentido mais profundo do termo, e que se presta a uma

amostragem, em forma de vitrine, de uma pseudocidade, que é distanciada – por meio de formas arquitetônicas arrojadas e da suntuosidade do paisagismo – da Belém empobrecida [...] para identificar aqueles espaços onde a cidadania é constantemente negada (Trindade Júnior e Amaral, 2006, p.88).

Com todo esse enobrecimento, a aproximação entre as díspares realidades entre o Complexo e a cultura ribeirinha torna-se difícil, mostrando falhas no processo de concepção do projeto, que não incluiu a participação das comunidades.

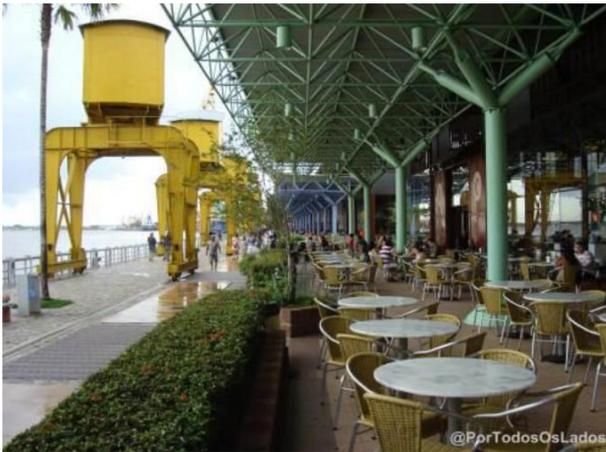


Figura 1: Enobrecimento estético da área externa
Fonte: www.portodososlados.wordpress.com



Figura 2: Enobrecimento estético da área interna
Fonte: www.portodososlados.wordpress.com

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

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

Os processos de *gentrification* da área portuária de Belém não significam valorização da cultura e da comunidade local, uma vez que, conforme autores já citados (Nobre 2003; Bataller, 2000; Sargatal, 2001; Gonzáles, 2012), reestruturações assim trazem, mudanças na economia, na ocupação da comunidade, na retirada da população de classe menos favorecida, entre outros. Por isso, faz-se necessária a criação de novas políticas que facilitem a integração e democratização do Complexo.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

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

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

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

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

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

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

REFERÊNCIAS

Barbalho, A., & Freitas, A. P. N. de. (2011). Política cultural e consumo na região amazônica: um estudo dos públicos da Estação das Docas em Belém do Pará. *Revista Alceu* 12(23), 130-142.

- Bataller, Alba Sargatal. (2000) El estudio de la gentrificación. *Revista Biblio 3W - Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. (228). Recuperado em 21 de outubro, 2013, de <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-228.htm>.
- Corá, M. A. J., & Corá, M. J. (2010). Novas estratégias de projetos e intervenção urbana: um olhar sobre o centro de São Paulo. *Revista Ponto e Vírgula*. (7), 127-149.
- Del Rio, V. (s.d.). *Voltando às origens: A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos*. Recuperado em 02 maio, 2012, de <http://www.vitruvius.com.br>.
- Dodson, B., & Kilian, D. (2001). De porto a playground – A revitalização da enseada de Victoria & Alfred, Cidade do Cabo. (pp. 193-221). In Tayler, D., Guerrier, Y., Robertson, M. (Orgs.) *Gestão de turismo municipal: teoria e prática de planejamento turístico nos centros urbanos*
- França, J. P. (2005). Gestão dos espaços públicos de lazer, turismo e paisagem urbana/Belém – PA. *Caderno Virtual de Turismo*, 5(2), 57-62.
- Giacomet, L. (2008). *Revitalização portuária: caso Puerto Madero*. Dissertação do Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, RS, Brasil. (191p.).
- González, Amparo de Urbina (2011). El centro histórico de Bogotá “de puertas para adentro”: el deterioro del patrimonio al servicio de la gentrificación?. *Cuadernos de Vivienda Urbanismo*, 5(9).
- Leite, R. P. (2010). A exaustão das cidades: antienobrecimento e intervenções urbanas em cidades brasileiras e portuguesas. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, 25(72), 73-175.
- Maiolino, J. (2011). *Promessas para o porto*. Matéria publicada no sítio eletrônico Rio de Janeiro em Debate. Recuperado em 18 maio, 2012, de <https://sites.google.com/site/especialriodejaneiro/>
- Mello, F. F. de (2003). *A zona portuária do Rio de Janeiro: antecedentes e perspectivas*. Dissertação de Mestrado, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ, Brasil. (124p.)
- Neves, M., Kolhy, L., Cunha, I., & Canepa, C. (2007). *Portos de recreio: reconversão de áreas portuárias e atividades terciárias à beira-mar – os casos de Santos e Belém do Pará*. Recuperado em 07 maio, 2012, de <http://engema.up.edu.br/arquivos/engema/pdf/PAP0312.pdf>.
- Nobre, E. A. C. (2003). Intervenções urbanas em Salvador: Turismo e gentrificação no processo de renovação urbana do Pelourinho. *Anais do X Encontro Nacional da ANPUR*, Belo Horizonte: ANPUR, 1-11.
- Pinto, A.P.G.M. & Meneses, C.M.R. (2013). O marketing de lugares e suas implicações na revitalização de áreas urbanas: estudos de casos nas cidades de Belém, Brasil e Arequipa, Peru. *SEGeT – Simpósio de Excelência em Gestão e Tecnologia*. Recuperado em 29 outubro 2013, de

http://www.aedb.br/seget/artigos08/25_O%20marketing%20de%20lugares%20e%20suas%20implicacoes%20na%20revitalizacao%20de%20areas%20urbanas.pdf

Ponte, J. P. X. (2004). *A orla de Belém: intervenções e apropriação*. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ, Brasil. (212p.) Recuperado em 01 maio, 2012, de <http://www.ippur.ufjf.br>

Recife. (2002). *Porto do Recife – Complexo Integrado Comercial, Hoteleiro, de Convenções e Exposições. Projeto Básico - Termo de Referência*. Prefeitura do Recife. Recuperado em 27 maio, 2012, de <http://www.portodorecife.pe.gov.br/doc/REVAP.pdf>

Rio de Janeiro. (2009a). *Operação urbana Porto Maravilha. Prefeitura do Rio de Janeiro: Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro S/A – CDURP*. Recuperado em 20 junho, 2012, de <http://www.portomaravilha.com.br/web/esq/imprensa/pdf/05.pdf>.

Rio de Janeiro. (2009b). *Projeto Porto Maravilha*. Prefeitura do Rio de Janeiro. Recuperado em 15 maio, 2012, de www2.rio.rj.gov.br/smu/compur/pdf/projeto_porto_maravilha.pdf.

Sargatal, Alba. (2001) Gentrificación e inmigración em lós centros históricos: el caso del barrio del Raval en Barcelona. *Scripta Nova*. 94(66). Recuperado em 21 outubro, 2013, de <http://www.ub.edu/geocrit/sn-94-66.htm>.

Silva, M. da G. L. da (2004). *Cidades turísticas: identidades e cenários de lazer*. São Paulo: Aleph.

Soares, E. M. A. da S., & Moreira, F. D. (2007). Preservação do patrimônio cultural e reabilitação urbana: O caso da zona portuária da cidade do Rio de Janeiro. *Da Vinci*, 4(1), 101-120.

Trindade Júnior, Saint-Clair C.da. & Amaral, Marcio Douglas B. (2006). Reabilitação urbana na área central de Belém-Pará: concepções e tendências de políticas urbanas emergentes. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, Curitiba, n.111, p.73-103, jul./dez. 2006.

Wang, C. (2003). *Waterfront regeneration*. Dissertação de Mestrado, Cardiff University, Reino Unido. Recuperado em 18 junho, 2012, de www.planningsummerschool.org.