

Políticas urbanas e representações da cidade na Amazônia brasileira: um análise sobre as ações do poder público na orla fluvial de Belém

*Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior, Marcos Alexandre Pimentel da Silva
Estêvão José da Silva Barbosa, Rovison Lima de Souza*

Departamento de Geografia, UFPA

Belém-Pará, BRASIL

FAX: (55) 91 246-4401

E-mail: stclair@amazon.com.br

1. Introdução

Vista dos paranás, furos e ilhas que a contornam numa espécie de semicírculo, a massa urbana densificada de Belém (Estado do Pará), na Amazônia brasileira, com seus numerosos arranha-céus, parece emergir das águas. Não é sem fundamento essa imagem. O *leitmotiv* da fundação de Belém fez com que seus fundadores escolhessem como sítio original um promontório na confluência do rio Guamá (localizado ao sul da cidade) com a baía de Guajará (localizada a oeste da cidade). Além desses dois corpos hídricos principais, a área onde viria a se estabelecer a cidade de Belém é entrecortada por uma série de igarapés e canais de maré, integrantes do sistema hidrográfico do estuário amazônico.

Desde a sua origem em 1616, Belém voltou-se para as águas, como cidade primaz, dinamizada pelo capital comercial, comandando uma extensa rede urbana dendrítica espreada ao longo dos rios que compõem a bacia fluvial amazônica. Historicamente, portanto, essa cidade da Amazônia brasileira sempre apresentou um vínculo muito próximo com o elemento hídrico, levando Moreira (1989) a denominar de “ribeirinha” sua primeira fase de crescimento, a exemplo de várias outras cidades amazônicas surgidas antes do período das rodovias na região. Nesse momento, a cidade confunde-se com sua orla, manifestando os primeiros bairros e ruas de Belém a influência direta do rio e da baía.

Essa tendência inicial possibilitou mesmo uma organização espacial interna definida pelo papel econômico da cidade, tendo as vias fluviais como principais meios de circulação até a abertura das rodovias na região (principalmente a partir da década de 1960), que modificou, sobremaneira, esse padrão de organização do espaço.

Hoje, um primeiro contato com a paisagem metropolitana já denuncia a existência de um outro tempo e de um outro espaço que contrasta com o ritmo da natureza amazônica e com o modo de vida dos povos que habitam a floresta. A cidade parece olhar para a modernidade, deixando para trás um ritmo, um tempo, que mesmo próximo, lhe parece remoto. Instalam-se ritmos, tempos, relações, movimentos, símbolos, representações, enfim, uma nova dinâmica que altera não só uma estrutura

espacial anterior, mas, e principalmente, uma forma de viver e de se relacionar, dos homens entre si e dos homens com a natureza, tornada residual. A produção do espaço na orla sintetiza também essa nova forma urbana, que revela uma gama de novos conteúdos.

Enfatiza-se a importância das imagens, conforme sustenta Harvey (1992); imagens estas que podem ou não ter relação com o produto a ser vendido. É nesse sentido que a “cidade das águas” de hoje se apresenta como um verdadeiro simulacro da “cidade ribeirinha” de outrora, buscando preencher o vazio de tempos e espaços que foram suprimidos por outras temporalidades.

A metropolização¹ de hoje significa, nesse contexto, expropriação e perdas em relação ao próprio urbano, concebido na sua multiplicidade de temporalidades. É por isso que novos sistemas de objetos são pensados para compor uma nova imagem da orla. Trata-se da hegemonia de uma temporalidade que implica em subtrações diversas, ao mesmo tempo em que são recriadas as perdas através de simulações. Isso acontece quando a forma metropolitana faz a vida urbana “virar as costas para o rio”, “engolir os cursos fluviais” abundantes no interior da cidade, “aniquilar o verde” e outras amenidades, para depois recriá-las; num jogo de forma-conteúdo, significado-significante.

A representação da metrópole comporta idéias paradoxais como a de abertura de “janelas para os rios”, que aparecem sob novas formas paisagísticas, novos usos e mesmo sob formas diferenciadas de gestão.

É nesse conjunto de práticas e representações que buscamos dar sentido a nossa discussão, que está problematizada com ênfase em três momentos: a) a configuração da orla como síntese de processos que aconteceram seja na escala regional, seja na escala local; b) a multiplicidade de usos e de agentes que aí se fazem presentes e que definiu um caráter marcadamente privado e excludente de apropriação dessa fração do espaço urbano; c) a materialização de conflitos pela apropriação do espaço, seja do ponto de vista do confronto entre o público e o privado, seja do ponto de vista das diferentes esferas do poder público.

Ainda que se tome uma particularidade para discutir a questão proposta, nossa intenção extrapola o localismo para propor uma discussão mais geral da urbanização a partir das novas imagens que se pretendem para as cidades face a processos mais gerais relacionados a modelos de gestão e de desenvolvimento urbanos.

¹ Juntamente com mais 4 (quatro) municípios (Ananindeua, Marituba, Benevides e Santa Bárbara), Belém forma uma área metropolitana com uma população aproximada de 1.800.000 habitantes.

2. Os Agentes Produtores do Urbano e o Papel do Estado na Organização do Espaço da Orla de Belém

Tornou-se comum na paisagem urbana de cidades localizadas às margens de oceanos, mares ou de rios um processo de apropriação do espaço em que a vista para as águas torna-se um elemento fundamental para se auferir rendas diferenciadas a partir do fator localização e das amenidades relacionadas à beleza das formas naturais. Tal valorização justifica-se, em muito, devido à existência de uma paisagem pouco comum nas cidades, face à escassez produzida pela dinâmica “caótica” da vida urbana. Esta é a razão pela qual as vantagens locacionais das orlas urbanas passam a ser privilégios de poucos que podem pagar para morar em espaços habilmente produzidos pelo mercado imobiliário.

Curiosamente, a cidade de Belém - praticamente toda rodeada por rios e cuja grandeza dos mesmos expressa bem uma das peculiaridades da natureza amazônica - destoa dessa paisagem comumente divulgada em cartões postais de muitos centros urbanos. Não que essa fração da cidade tenha sido esquecida pelos agentes produtores do espaço urbano, mas principalmente por apresentar uma faixa do espaço urbano de pouco interesse das empresas imobiliárias e de seus principais consumidores, que, no conjunto do espaço urbano, buscam vantagens locacionais, onde estão presentes outras amenidades, em especial aquelas socialmente construídas, como as praças ajardinadas, as avenidas e ruas consideradas como mais nobres e/ou melhor infraestruturadas.

Portanto, não é orla de Belém objeto de interesse principalmente de uso residencial e os agentes de maior importância que produzem esse espaço não são os promotores imobiliários. Há o domínio de outros usos e a presença de outros agentes que, em muito, estabelecem uma peculiaridade para essa fração do espaço urbano belenense.

Assim, ao discutirmos o processo de produção do espaço e de apropriação da orla de Belém, é imprescindível analisarmos os agentes produtores do urbano, quanto ao papel que desempenham na configuração da forma urbana, a fim de destacarmos a importância de um deles na produção desse espaço.

Na literatura sobre o urbano, muito se tem falado a respeito desses agentes²; por isso, cabe-nos apenas mencioná-los de maneira sucinta. Tomando como referência Capel (1974), Harvey (1980) e

² Uma excelente revisão teórica sobre os agentes produtores do urbano é feita por Almeida (1983), mencionando e discutindo os mais diversos autores que se preocuparam em identificar os agentes e seus respectivos papéis.

Corrêa (1989)³, podemos agrupar os agentes da seguinte maneira: proprietários fundiários, proprietários rentistas, proprietários usuários da moradia, promotores imobiliários, grupos sociais excluídos e o Estado⁴.

Os proprietários fundiários são os agentes responsáveis, em grande parte, pela criação do padrão de segregação urbana, uma vez que seus interesses estão voltados para o valor de troca da terra. Não raro estão preocupados em transformar terras rurais em terras urbanas, contribuindo para a expansão dos limites do urbano e para a valorização das localidades no interior da cidade. Por outro lado, preocupam-se com a renovação urbana e com a dotação da infra-estrutura, dado o papel que esses elementos possuem no sentido de impulsionar a valorização de suas propriedades a partir de estratégias diferenciadas, de acordo com a situação do próprio imóvel.

Os proprietários rentistas têm o imóvel (habitação) como valor de troca (o uso da moradia é trocado por dinheiro), produzindo e cuidando do mesmo como valor de troca e não como valor de uso para si próprios; ao contrário dos proprietários usuários da moradia, que procuram satisfazer precipuamente seus desejos e necessidades de uso, por isso, em geral, têm a habitação como um valor de uso, e agem de acordo com isso.

Em relação aos promotores imobiliários, podemos distingui-los em função de algumas atividades, a saber: a) os incorporadores e a indústria de construção de moradias, que estão preocupados em transformar capital-dinheiro em imóvel, ou seja, criar valores de uso (habitações) para os outros, a fim de realizar valores de troca para si próprios. b) as instituições financeiras, que estão preocupadas em prover recursos monetários para o investimento visando à compra e à construção, ou seja, orientadas para a remuneração do capital, interessam-se em obter valores de troca por meio de financiamento de oportunidades para a criação ou aquisição de valores de uso. c) intermediários (corretores, planejadores de vendas, profissionais de propaganda etc). Preocupados com a

³ Harvey (1980) distingue os usuários de moradia, os corretores de imóveis, os proprietários rentistas, os incorporadores e a indústria da construção de moradia, as instituições financeiras e as instituições governamentais; Capel (1974), por sua vez, discrimina como agentes os proprietários dos meios de produção, os proprietários do solo, os promotores imobiliários e empresas de construção, e os organismos públicos; enquanto que Corrêa (1989) menciona os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos.

⁴ Outras classificações são propostas para entender os agentes. Dentre os geógrafos brasileiros Souza, procurando compreender a verticalização de São Paulo, propõe uma identificação de grupos de agentes, a saber: 1) os proprietários fundiários urbanos e periurbanos; os proprietários imobiliários urbanos. 2) os produtores de materiais de construção. 3) os produtores (promotores) fundiários e os produtores (promotores) imobiliários ou os incorporadores. 4) os detentores de capital que investem na produção (promoção) imobiliária. 5) os compradores de terrenos e de habitação (demanda final, usuário); os ocupantes de terrenos (“invasão”) e moradias urbanas (proprietários e locatários). 6) o poder público e as instituições transnacionais (Souza, 1994, p. 185).

comercialização e transformação do capital-mercadoria em capital-dinheiro, seus lucros são obtidos por meio de compra e venda ou por cobranças de custos de transação para seus serviços enquanto intermediários (Corrêa, 1989).

Os agentes sociais excluídos, diferentemente dos proprietários usuários, não apresentam condições suficientes para ingressar no mercado formal, utilizando-se de recursos alternativos e, na maioria das vezes, clandestinos para satisfazer suas necessidades. As opções incluem diversos tipos de sub-habitações: ocupações ditas “espontâneas”, produção de favelas, cortiços, loteamentos periféricos, ocupação de conjuntos habitacionais, etc (Corrêa, 1989).

O outro agente é o Estado, que, conforme nos mostra Corrêa (1989) atua das mais diferentes formas: grande empresário, consumidor de espaços e de localizações públicas, proprietário fundiário, promotor imobiliário e agente regulador do uso do solo urbano. Pode atuar, também, de maneira direta, na provisão de moradias, por exemplo, e, indireta, buscando auxiliar instituições financeiras, incorporadores e a indústria de construção, promovendo isenção de impostos, garantindo lucros ou eliminando riscos, ou mesmo quando impõe e administra uma variedade de restrições institucionais na operação do mercado de moradia, como zoneamento de uso do solo, alocação de serviços e dotação de infra-estrutura urbana, que modificam o ambiente construído.

Nesse sentido, conforme ressalta Schmidt (1983), a ação do poder público tem implicações não só econômicas - produção (fornecimento de meios para a expansão do capital), circulação (estímulo à formação de redes de fluxos rápidos e eficientes) e consumo (fornecimento de bens de consumo coletivo) -, como também políticas, quando busca organizar, satisfazer ou regular demandas por bens sociais (Schmidt, 1983).

Seu papel não é o de simples administrador do conflito de classes, através da função de acumulação e legitimação⁵. Ele tem um papel fundamental na reprodução das relações capitalistas de produção. Isto pressupõe descartar, também, o espaço como simples receptáculo da ação reguladora do Estado:

“O papel do Estado nesse processo é contraditório. De um lado, precisa intervir a fim de preservar as coerências do espaço social em face de sua destruição pelas transformações capitalistas dos valores de uso em valores de troca - isto é, de espaço social em espaço abstrato. De outro, suas intervenções são explicitadas pela relação de dominação. Por conseguinte, as intervenções do Estado não resgatam o espaço social; ao contrário, ele apenas ajuda a hegemonia do espaço abstrato, produzindo alguns de seus próprios espaços através do planejamento” (Gottdiener, 1993, p.138)

⁵ Segundo O'Connor (apud Souza 1992), as despesas do Estado têm duplo caráter, correspondentes à função acumulação e à função legitimação. A primeira diz respeito às despesas com capital social exigidas pela acumulação privada lucrativa, a segunda corresponde às despesas sociais do Estado, compreendendo projetos e serviços exigidos para a manutenção da harmonia social.

A assertiva acima nos mostra a intervenção do Estado capitalista na configuração do ambiente construído, como elemento que garante, em última análise, a existência do espaço como mercadoria, proporcionando a sustentação das relações capitalistas.

Lefebvre (1977), diferentemente de Castells (1983) - para quem o Estado atua como regulador do conflito de classe e reflete, através de suas intervenções, as relações políticas entre classes diferentes -, considera o Estado a partir de seu papel precípua, ou seja, como uma estrutura para o exercício do poder. Nesse sentido, esse agente estrutura-se de uma forma hierárquica, dotada de abstração concreta de poder, uma relação de subordinação-dominância, utilizada por burocratas para controlar a sociedade. “Além disso, ele concebe sua essência, a tarefa concreta de dominação, da mesma forma que realiza o poder econômico - historicamente pela destruição, no curso do tempo, do espaço social e pela sua substituição por um espaço instrumental, fragmentado, e uma estrutura administrativa hierárquica desenvolvida no espaço” (Gottdiener, 1993, p.146).

Face à essa caracterização geral dos agentes, cumpre então visualizarmos um desses agentes que ganham importância na produção do espaço da orla urbana de Belém, bem como a forma com se dá essa atuação.

No caso de Belém, podemos identificar como agentes principais de produção do espaço da orla os seguintes⁶: a) o Estado – através de uma ação direta (abertura de janelas para o rio, uso da orla por instituições públicas etc.) ou indireta (incentivo à instalação de empresas, definindo leis de controle e uso da orla etc.); b) os proprietários dos meios de produção, comércio e serviço; c) os grupos sociais excluídos, no processo de ocupação de terrenos e produção de moradias; d) os proprietários fundiários, que mantêm terrenos sem usos definidos para fins especulativos; e) os agentes do circuito inferior da economia urbana, identificados como todos aqueles que desempenham pequenas atividades, em geral não modernas e com pouco investimento de capital, incluindo as atividades não formais⁷. f) os proprietários rentistas, identificados como aqueles que possuem como seu o imóvel na orla, mas

⁶ Para o levantamento dos dados que fundamentam a nossa análise, foram aplicados formulários aos diversos agentes produtores do espaço na orla de Belém, formulários estes que nos permitiram cadastrar 425 estabelecimentos existentes na orla. Desse total, cerca de 80% respondeu às questões que abordavam os seguintes aspectos: a) identificação dos estabelecimentos localizados na orla; b) informações sobre a formalização das atividades e dos imóveis; c) caracterização das atividades desenvolvidas; d) informações sobre o uso da orla e suas implicações na organização espacial.

⁷ Este tipo de agente não referenciado teoricamente, mas encontrado quando de nosso levantamento empírico, assume importante papel no espaço da orla; razão pela qual resolvemos incluí-lo no rol de agentes.

alugam a terceiros objetivando obter rendas. g) os proprietários usuários da moradia, que possuem a propriedade do imóvel e que os utilizam para fins residenciais.

O Estado é um dos agentes que adquire hoje marcante presença na produção do espaço na orla. Cabe destacar a presença desse agente principalmente na orla central. Essa talvez seja uma das razões que faz com que essa zona apresente um maior número de intervenções de renovação urbana por parte do Estado, uma vez que, sendo áreas em grande parte controladas pelo poder público, as ações aí desenvolvidas interferem menos nas atividades de outros agentes, o que implicaria em possíveis indenizações caso essa interferência viesse a acontecer.

Buscar-se-á aqui destacar duas dessas intervenções, antes, porém, gostaríamos de mostrar como, ao longo do tempo, ocorreu o processo de produção do espaço na orla da cidade de Belém, de maneira a destacar que a paisagem urbana hoje configurada se apresenta como uma síntese de diferentes momentos históricos vivenciados pela cidade.

3. A Produção Espacial da Orla de Belém

A orla de Belém condensa relações e objetos que, considerados em conjunto, traduzem na atualidade uma síntese dos tempos que presidiram a produção do espaço amazônico. Neste sentido, há uma relação muito estreita entre os objetos e os contextos dos quais os mesmos são produtos.

Num primeiro momento – da fundação da cidade (1616) até o período da produção econômica da borracha (1850) –, o crescimento da cidade é influenciado pelos desígnios de defesa e conquista do território amazônico, cuja tradução espacial mais imediata é, por um lado, a construção de um fortificação militar, o Forte do Castelo e, por outro, a escolha de seu sítio original. Além disso, ocorre a instalação de outros fortes e baterias, casarios e habitações modestas, prédios públicos, casas comerciais e algumas igrejas e conventos, denotando a importância do poder público, das ordens religiosas, dos comerciantes e das camadas pobres na produção do espaço da orla de Belém.

As áreas inundáveis e os sítios mais afastados do núcleo original da cidade de Belém, por sua vez, conheceram um processo diferenciado de ocupação, em que, pelos lados da baía do Guajará (a oeste), as famílias mais ricas e as ordens religiosas desenvolviam atividades rurais e outras menos valorizadas no contexto urbano, como a oleira e de engenho. Pelos lados do rio Guamá (ao sul), ocorreram as primeiras doações de cartas régias e sesmarias em virtude de uma pequena produção agrícola.

Entre 1750 e 1778, em que há uma maior intensidade da exploração e do comércio das “drogas do sertão” - especiarias coletadas no interior da floresta -, ocorre a construção de suntuosas igrejas, além do estabelecimento de algumas “rocinhas” (casa de campo) ao redor da cidade. Na fase de declínio econômico que se segue (1778 a 1850), percebemos algumas obras voltadas para a melhoria das condições de infra-estrutura urbana em Belém, com destaque para o ensecamento de um alagado, o do Piri, e de aterros realizados na parte frontal da cidade. Algumas dessas heranças históricas podem ainda ser percebidas na paisagem da orla, especialmente naquela correspondente à área central da cidade.

O segundo momento, um dos mais expressivos na economia da região amazônica, relacionado à exploração e comercialização da borracha (1850 a 1920), o maior aproveitamento das vias fluviais a fim de dinamizar a circulação da produção gomífera, faz a orla da cidade reafirmar a sua importância na organização interna da cidade.

Além disso, medidas de renovação urbana à moda europeia começaram a enfraquecer o traço ribeirinho de Belém, sobretudo pela padronização da orla central para a construção do porto da cidade, influenciando de maneira decisiva no desaparecimento de importantes “docas” – reentrâncias quadrilongas na orla por onde penetram as águas fluviais durante as cheias da maré, favorecendo ao atracamento das embarcações - e igarapés, e na transferência de trapiches de menor porte para áreas distantes do centro, notadamente ao longo do rio Guamá. Ao mesmo tempo, fundava-se a Vila Pinheiro – atual Distrito de Icoaraci –, marcando um processo de ocupação mais significativo na área da orla que hoje faz parte da área de expansão da cidade.

O papel comercial, financeiro, político e cultural desempenhado por Belém, definiu, na época, o processo de urbanização experimentado pela cidade. Impôs-se, nesse sentido, a necessidade de um melhor aparelhamento do espaço urbano de modo a dotá-lo de uma infra-estrutura adequada e de promover melhorias intra-urbanas para a elite local (seringalistas, comerciantes, fazendeiros) e investidores estrangeiros (Sarges, 1990)

Em consequência, iniciou-se todo um processo de modernização da cidade, alguns deles com fortes repercussões na sua orla, como o Porto de Belém e o Mercado Municipal do Ver-o-Peso, além de uma dinâmica econômica que passou a valorizar as vantagens locacionais da orla, a exemplo das atividades industriais e comerciais.

Já nessa época a proximidade da orla despontava como atrativo às indústrias que surgiam e que puderam ocupar o espaço que melhor lhes convinha para a realização de suas atividades, às

proximidades da baía do Guajará. Algumas ruas se caracterizavam pela presença marcante das indústrias, refletindo, assim, a importância da atividade fabril. A justificativa para a instalação dessas fábricas era a proximidade das vias de circulação, ocorrendo, muitas vezes, a existência de trapiches particulares, que facilitavam a chegada e a saída de produtos, viabilizando o desenvolvimento de certas atividades.

O desenvolvimento comercial advindo da economia da borracha criou atributos diferenciados no espaço intra-urbano belenense. Tal diferencialidade espacial decorre, inclusive do caráter dendrítico da rede urbana regional, estabelecendo padrões de organização interna da cidade, em que o contato com as vias fluviais é o elemento de maior importância; daí estar voltada a Área Central de Belém para essas vias.

O terceiro momento que marca a produção do espaço na orla, está relacionado ao processo mais recente de reestruturação regional, que definiu também o processo de metropolização de Belém. A política de integração da Amazônia ao Centro-Sul do Brasil, e a conseqüente redefinição da estrutura econômica regional e de sua rede urbana, repercutiram decisivamente na reestruturação do espaço intra-urbano belenense, e em especial na sua orla.

Antes desse período, entretanto, é importante ressaltar medidas de dotação de infra-estrutura financiadas com recursos norte-americanos que foram realizadas em Belém, como a implantação da Base Aeronaval de Val-de-Cães e a abertura da rodovia Arthur Bernardes pelos lados da baía do Guajará (orla oeste), e a construção de um dique marginal ao rio Guamá (orla sul), possibilitando um redirecionamento de usos e atividades nas décadas seguintes.

Na década de 40, ocorre também o esgotamento das terras altas na área conhecida como Primeira Légua Patrimonial – que constitui hoje a área central do espaço metropolitano belenense, e doam-se, ao redor desta, enormes terrenos em favor de instituições públicas, conformando um “cinturão” institucional que se estende do rio Guamá à baía de Guajará e confere ao poder público o uso quase exclusivo do solo para fins militares, administrativos, educacionais, científicos e outros, inclusive junto à orla fluvial.

Já no final dos anos 50 presencia-se um processo de desregionalização de várias atividades industriais. À medida que a região se articulava ao Centro-Sul do Brasil, consolidava-se um setor industrial associado ou contratado por grupos econômicos extra-regionais (Mourão, 1989).

Além disso, o crescimento da malha urbana de Belém e a dinamização de novos meios de transporte, intra e interurbanos, deram início a uma descentralização, articulada a um processo de

mudança, com importantes reflexos espaciais no que se refere ao uso do solo e à apropriação do espaço da orla de Belém.

A nova dimensão do urbano belenense e a escassez de terrenos na Área Central coloca o setor industrial dessa área numa situação de perda gradativa de antigas funções, distantes que passam a ficar dos eixos rodoviários interurbanos. As indústrias novas já nascem descentralizadas, mas em grande parte não deixam de considerar a orla como um das vantagens locais, como é o caso das indústrias que se instalaram na rodovia Arthur Bernardes, em direção ao distrito de Icoaraci, um dos vetores da expansão urbana atual.

Quanto às empresas madeireiras, em grande parte passaram a se localizar na orla do rio Guamá no eixo da avenida Bernardo Sayão, devido à possibilidade de possuírem seus trapiches e portos particulares (Rodrigues; Cardoso, 1990).

Ainda nesse contexto, o crescimento de Belém e das demais capitais amazônicas, expressa, por um lado, a criação de novas atividades urbanas pelo Estado e pelas empresas privadas e, por outro, a profunda decadência e transformação das atividades agropecuárias e extrativistas, que passam a desencadear correntes migratórias no sentido rural-urbano, definindo formas marcantes de apropriação do espaço da cidade e de constituição de sua paisagem, inclusive na orla, a exemplo de algumas áreas, de caráter “espontâneo”, voltadas para o uso residencial de uma população de baixo poder aquisitivo.

Assim, a orla vai apresentar, de um lado, uma apropriação menos criteriosa, dada à sua importância para as atividades residenciais, de transporte, comerciais e industriais e, por outro, apresentar, em termos relativos, uma perda de importância para os novos vetores de expansão urbana que se apresentam.

Dentre as obras mais recentes que atingem diretamente a orla de Belém, destacam-se as obras de abertura de “janelas para o rio”, realizadas pelo governo municipal e pelo governo estadual, sendo que tais ações correspondem a concepções diferenciadas quanto aos projetos urbanísticos, que ainda teremos a oportunidade de analisar. São exemplos mais expressivos dessas intervenções o Projeto “Ver-o-Rio” da Prefeitura de Belém e o Projeto “Estação das Docas”, do Governo do Estado do Pará; ambas voltadas para as atividades de recreação e lazer.

As mudanças mais recentes colocadas para o atual arranjo espacial da orla encontram inúmeras resistências para sua efetivação, sobretudo pela permanência dos usos já estabelecidos, o que constitui um entrave ao planejamento estatal e à substituição por usos voltados para o lazer e para o turismo.

Assim, embora a ocupação privada predomine em quase toda a extensão da orla, a mesma ocorreu de maneira diferenciada segundo a dinâmica dos agentes produtores do espaço urbano, produzindo alguns espaços dotados de especificidades dadas pela tipologia de usos apresentada por estas áreas: *orla sul*, de localização meridional na cidade e onde ainda predominam alguns traços “ribeirinhos”; *orla central*, que engloba o centro histórico e a principal área comercial e portuária da cidade; *orla oeste*, que apresenta um intenso uso capitalista de larga escala, numa área de expansão urbana em direção ao distrito de Icoaraci (área de expansão metropolitana); e *orla norte*, de ocupação mais recente no contexto municipal.

Os setores mais resistentes às mudanças são aqueles ligados aos serviços de transporte fluvial e à indústria, especializados em núcleos secundários de serviços especializados, como é o caso das zonas industriais estabelecidas ao longo dos eixos viários nas orlas *oeste e norte*.

Na orla *sul*, decorrentes em um primeiro momento da descentralização operada na orla *central*, percebemos a existência de um adensamento maior do uso do solo ao longo do dique marginal de Belém, traduzido sobretudo na existência de serviços ligados à circulação fluvial, comércio e algumas indústrias, além de setores do comércio ligados ao circuito inferior da economia urbana (Santos, 1979), criando, assim, uma coesão entre estas várias atividades. Nesta área, merecem destaque os trapiches e as feiras, que representam um contato mais direto dos setores populares com o rio e que evidenciam em maior grau o caráter “ribeirinho” da cidade

O estabelecimento da população de baixa renda na orla manifesta um processo de ocupação residencial duplamente segregador em Belém. Primeiro, excluiu os segmentos menos favorecidos da sociedade do processo de aquisição dos terrenos mais altos, favorecendo à ocupação intensa de locais com mínimas condições de salubridade, como as áreas de baixadas – áreas alagadas ou sujeitas a alagamentos onde se constituiu um uso residencial do solo voltado para as classes de baixa renda. Segundo, priva a população do contato direto com as águas, uma vez que as áreas habitadas se formam geralmente no lado da via que não possui ligação com o rio e a baía, ou nas áreas devolutas até pouco tempo.

No processo atual de valorização deste espaço, percebemos algumas mudanças já efetivadas na orla *central* de Belém efetivadas pelo poder público e onde ocorre um nítido processo de substituição de usos e, também, o estabelecimento de novas funcionalidades para objetos do passado, no bojo de uma tendência de revitalização e gentrificação de áreas portuárias decadentes.

4. A “Cidade das Águas” e a Ação do Estado na Organização Espacial da Orla.

Dada à complexidade e à lógica de apropriação notadamente privada da orla é que se colocam duas tendências de ação nessa fração do espaço urbano de Belém. Tais tendências serão analisadas a partir de três elementos: a forma espacial dos objetos, o uso pretendido e a dimensão social das intervenções.

No tocante ao primeiro aspecto, a forma espacial, duas tendências se apresentam. A primeira delas, colocada em prática pelo Governo do Estado, procura reproduzir, na orla, as linhas gerais do que Sanchez (1999) considera como o “urbanismo espetáculo”. Constitui-se um tipo de urbanismo que está pautado em intervenções pontuais, transformadas em verdadeiras vitrines daquilo que procura ser traduzido como expressões espaciais da “imagem” da cidade.

Obras como “Estação das Docas”, “Casa das Onze Janelas” e “Mangal das Garças” representam intervenções pontuais na orla, preocupadas principalmente em definir uma nova imagem da cidade; daí as marcas arrojadas com que são pensadas do ponto de vista arquitetônico e urbanístico. Desses exemplos o mais paradigmático é o complexo turístico-cultural “Estação das Docas”, pensado a partir do reaproveitamento e refuncionalização dos galpões desativados do antigo porto, herdado do período áureo da economia da borracha na Amazônia. Através do “urbanismo espetáculo” são criados e/ou reforçados valores culturais e representações sociais que formatam comportamentos e definem a utilização de espaços públicos com verdadeiras subtrações do direito à cidade, no melhor estilo daquilo que podemos chamar de “não-lugar” (Carlos, 1996).

Uma outra tendência, desta feita colocada pelo poder municipal, redesenha a orla buscando apelos arquitetônicos e urbanísticos mais amazônicos, a exemplo da Praça do Pescador, do Projeto “Ver-o-Rio” e do Projeto “Cidade Criança”. Nessas propostas, menos ousadas do ponto de vista arquitetônico e urbanístico, está colocada a reconstituição da beira-rio como espaço de contemplação e de interação com as águas sem a necessidade de apelo mais arrojado para a forma espacial. Pelo contrário, o estilo regionalista, nem por isso descolado de uma representação sobre a região, associa-se a uma arquitetura e um paisagismo de caráter mais simples e vinculado a elementos arquitetônicos e paisagísticos convencionalmente tidos como amazônicos.

Em ambos, entretanto, a representação da cidade ribeirinha é recriada a partir de símbolos que se diferenciam na sua exteriorização, mas que reforçam um certo deslocamento dessa mesma dimensão da cidade. Acima de tudo, parece estar a necessidade de reafirmação da cidade por meio de uma imagem perdida no passado, e resgatada, como uma simulação. Se de um lado a “volta” ao rio se mostra

presente, o caráter dessa volta limita-se em muito à contemplação de uma paisagem negada à vida urbana, apresentando-se mesmo como pano de fundo para a redefinição de usos do espaço tidos como públicos.

Ainda que a dimensão ribeirinha da cidade se faça presente como resíduo da vida metropolitana, exteriorizado em fragmentos de sua paisagem urbana – como no caso dos trapiches e das feiras livres localizadas à beira-rio, de forte contato com as localidades ribeirinhas da Amazônia -, pouco ou nada os projetos em referência têm de fato potencializado essas práticas espaciais como forma de reafirmação da identidade ribeirinha da cidade. Em lugar dessas práticas, o que se verifica é, principalmente, o emolduramento do cenário beira-rio para o acontecer do lazer metropolitano, mais voltado para a vida interna da cidade ou para mostrá-la como vitrine para quem a visita ou deseja comprá-la como parte de um pacote turístico.

Essas propostas, diferenciadas do ponto de vista da forma espacial, também vão estar diretamente articuladas ao uso e às estratégias de controle do espaço. No primeiro caso, o das intervenções do poder estadual, o público-alvo diz respeito principalmente a uma demanda de mercado associada a uma política de incentivo ao turismo e às classes de médio e alto status locais. Nessa concepção, o estratégico é o que está na lógica da projeção econômica, mas não necessariamente na lógica da projeção social. Diferentemente, a proposta municipal de intervenção urbanística para a orla, trabalha o discurso da inversão de prioridades, do controle social e da prioridade ao uso coletivo dos espaços públicos; razão pela qual os usos nesses espaços considerados “janelas para o rio” tendem a ser apropriados, em maior grau, por uma demanda bem diferenciada daquele perfil anteriormente mencionado para a tendência anterior.

Ainda que esse uso possa, em certos casos, estar mais voltado às demandas sociais internas destinadas ao lazer, alguns deles, considerados prementes quando se analisa o espaço vivido, parecem ser pouco destacados na lógica das intervenções analisadas. Um deles merece destaque dada à sua importância para a vida regional. Trata-se da circulação regional utilizada, em especial, pela população ribeirinha. A criação de um terminal de transporte fluvial como ponto de apoio a essa circulação não parece ser priorizada nessas preocupações de intervenção ligadas à orla. Em alguns casos, inclusive, parece ter sido negada, a exemplo do que ocorreu no projeto Estação das Docas, em que um dos terminais que se prestavam a esse fim – o terminal “Mosqueiro-Soure” - foi transferido e substituído por um outro que serve de apoio ao transporte fluvial destinado aos turistas. Ainda que para a realidade regional esse tipo de equipamento urbano seja essencial, sua instalação não têm sido contemplada nas

propostas em questão, o que faz com que a população que se utiliza desse tipo de transporte use principalmente os terminais particulares das empresas que, em grande parte, apresentam-se com pouca comodidade, eficiência e conforto.

No contraponto visualizado a partir das duas tendências, pode-se também avaliar a dimensão social dessas intervenções. É o que se pode constatar quando, na política de intervenção na orla desencadeada pelo Governo do Estado, são reforçadas ações estratégicas de geração de emprego e renda no sentido de valorizar a competitividade econômica. Para isso, há um transparente estímulo à iniciativa privada já afirmada no mercado local. Isto é percebido quando se constata o controle de atividades econômicas por grupos e empreendimento com bons desempenhos econômicos, inclusive com implantação de filiais, conforme se percebe no complexo turístico-cultural “Estação das Docas” e não à formação de novos e pequenos empreendimentos a partir da solidariedade e da identidade ocupacional, como as cooperativas de trabalhadores e pequenos empreendedores, verificadas, por exemplo, nas propostas do governo municipal.

Nas intervenções do Governo do Estado, a produção de espaços “públicos” é feita e assumida para o controle da iniciativa privada com uma certa estabilidade no mercado; e os usuários passam a definir espaços de consumidores seletos. Essa proposta de resgate da interação cidade-rio, assumida pelo poder estadual, justifica-se, a despeito da sua seletividade, como elemento de forte e segura forma de atração de investimentos econômicos para a cidade, a partir da venda de uma imagem que se pretende competitiva, voltada especialmente para o turismo. A geração de emprego e renda, nestes termos, é uma decorrência dessas condições. Por outro lado, a transferência de recursos em favor do coletivo e a potencialização de espaços verdadeiramente públicos, parecem ocupar uma posição secundária, sendo este o contraponto principal feito a partir da proposta de intervenção do poder municipal na orla, em que os espaços de comércio de comidas e bebidas, estacionamentos etc, estão sob o controle de famílias de baixa renda, organizadas em cooperativas e provindas do projeto bolsa-escola, desenvolvendo uma prática de economia solidária.

Neste caso, prima-se no discurso pela transferência de recursos, onde os espaços públicos sejam espaços precípuos de apropriação coletiva e onde o uso seja mais valorizado do que a troca. O incentivo às cooperativas de geração de emprego e renda são colados como uma forma de controle social dos investimentos públicos e, por isso mesmo, devem merecer não só maiores incentivos como também maiores projeções associadas aos projetos urbanísticos. Nesse sentido, os espaços públicos da orla da cidade que permitam o uso público, mas que incrementem a geração de empregos e renda, são

estabelecidos como marcas de uma forma de gestão que busca se contrapor a uma outra lógica competitiva, mas que também está voltada para o incremento turístico.

Não se quer aqui polarizar essas intervenções urbanísticas que passam a se confrontar na orla de Belém, mas principalmente destacar o contraponto que esbarra na relação de poder em que a orla encontra-se envolvida, posto que mais do que propostas arquitetônicas e paisagísticas diferenciadas, a orla se apresenta, para a população local e para os turistas que visitam a cidade, como fragmentos da cidade, onde se projetam representações do espaço apoiadas, de uma maneira ou de outra, em imagens que se constroem na e a partir da Amazônia, segundo a ótica do poder político local. Apresenta-se, igualmente, como vitrine de projetos políticos diferenciados que também se confrontam em outros fragmentos do espaço urbano.

5. À Guisa de Conclusão: para além das formas e representações.

No conjunto de políticas que se apresentam para a orla, há uma clara referência para uma forma de planejamento e gestão que mais que reforçar conteúdos, desenham formas que projetam representações sobre a cidade e sobre a Amazônia. Nesse sentido, parece se tornar importante chamar a atenção para uma dimensão da produção do espaço em que a dimensão do vivido no urbano possa merecer um tratamento que o coloque para além das formas espaciais previamente desenhadas ou na qual a imagem da cidade e de suas representações sejam despertadas a partir de singularidades e particularidades que estejam registradas nas sociabilidades cotidianas da cidade.

Nesse sentido mais do que objetos e formas que simbolizam a cidade a partir das águas, faz-se necessário resgatar a própria relação com o rio, que nas representações presentes das intervenções urbanísticas em voga, aparece como paisagem contemplativa ou simples molduras para o lazer e a vida urbana. Não se trata, por outro lado, de resgatar usos já desfeitos por conta de uma novo ritmo e uma nova temporalidade que dá lugar a forma metropolitana, mas de reconhecer nos próprios usos ainda vigentes a dimensão da cidade que tampouco foi perdida face à essa outra dinâmica da vida urbana na Amazônia.

E aqui as experiências parecem ser não apenas múltiplas como também diversas. Está presente tanto nas estratégias de sobrevivência do homem urbano que acessa o rio, como também do homem ribeirinho que se dirige à cidade; na relação da metrópole com sua hinterlândia, através dos barcos e canoas que fazem de trapiches e portos ancoradouros coloridos para se chegar e se sair da cidade; nas feiras à beira-rio que vendem de tudo, das frutas com sabor e cheiro regional aos sonhos e feitiços de

“encantados” que povoam à floresta, mas que estabelecem sociabilidades e vivências cotidianas para além das mercadorias; dos banhos de fins de tarde das crianças que se perdem pelas águas barrentas em mergulhos fugidios às pescas noturnas regadas à caipirinha e à conversas preguiçosas.

A beira-rio , assim percebida, parece rica em experiências e vivências, plenas de conteúdos que podem exteriorizar formas, formas que sejam extensões de relações e de sociabilidades e que possam ser refletidas em imagens que sejam extensões do próprio rio, sob pena de fazermos deste simples simulacros da própria cidade.

Referências Bibliográficas

- ALMEIDA, R. S.. Alternativas da promoção imobiliária em grandes centros urbanos: o exemplo do Rio de Janeiro. In: VALLADARES, Lícia do Prado (Org.) *Repensando a habitação no Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar, 1983. p. 169-99 (Col.Debates Urbanos, 3).
- BELÉM.. Prefeitura Municipal. Coordenadoria Geral e de Planejamento — COGEP. *Plano Diretor de Belém — 1991: diagnóstico*. Belém, 1991.
- CAPEL, H.. Agentes y estrategias en la producción del espacio urbano español. *Revista de Geografía*, Barcelona, v. VIII, n.1/2, p.19-56, ene/dic.1974.
- CARLOS, A. F. *O lugar no/do mundo*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- CASTELLS, M. *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.
- CORRÊA, R. L. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 1989.
- GOTTDIENER, M. *A produção social do espaço urbano*. São Paulo: Edusp, 1993.
- HARVEY, D. *A justiça social e a cidade*. São Paulo: Hucitec, 1980.
- HARVEY, D. *A condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1992.
- LEFEBVRE, H. L' espace et l' État. In: _____. *De l' État*. Paris: Unión Générale d' Éditions, 1977. v. IV. cap.5.
- MOREIRA, E.. Belém e sua expressão geográfica. In: PARÁ. *Obras reunidas de Eidorfe Moreira*. Belém: Cejup, 1989. v.1.
- MOURÃO, L.. *Memória da indústria paraense*. Belém: FIEPA, 1989.
- RODRIGUES, A.; CARDOSO, A. C.. *Uma janela para o Reduto: estudo de renovação urbana*. Belém, 1990. Monografia(Graduação em Arquitetura) - Depto. de Arquitetura, UFPA.
- SANCHEZ, F.. *Políticas urbanas em renovação: uma leitura crítica dos modelos emergentes*. Porto Alegre, ANPUR, 1999.
- SANTOS, M.. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos*. Rio de Janeiro: F. Alves, 1979.

- SARGES, Maria de Nazaré. *Riquezas produzindo a Belle Époque: Belém do Pará (1870/1910)*. Recife, 1990. Dissertação (Mestrado em História) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco.
- SCHMIDT, B. *O Estado e a política urbana no Brasil*. Porto Alegre: UFRGS, 1983.
- SOUZA, D. G. P. *Intervenção estatal no município: o caso de Belém na década de 80*. Belém, 1992. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) - Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará.
- SOUZA, M. A. *A identidade da metrópole: a verticalização em São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1994.