



Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais

ISSN: 1517-4115

revista@anpur.org.br

Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional

PAMPLONA XIMENES PONTE, JULIANO
SUSTENTABILIDADE, DESENVOLVIMENTO E PLANEJAMENTO URBANO:
RECONFIGURAÇÃO DE MARGENS FLUVIAIS EM BELÉM (PA)
Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, vol. 8, núm. 1, mayo, 2006, pp. 27-44
Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional
Recife, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=513951697003>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica
Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal
Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

SUSTENTABILIDADE, DESENVOLVIMENTO E PLANEJAMENTO URBANO

RECONFIGURAÇÃO DE MARGENS FLUVIAIS EM BELÉM (PA)

JULIANO PAMPLONA XIMENES PONTE

R E S U M O *Em torno de Belém (PA), norte do Brasil, podemos falar na existência de uma política sobre a apropriação e as formas de uso do território próximo à água. Atualmente, intervenções territoriais e políticas públicas lidam, em frentes diversas, com esse contexto através de projetos urbanísticos, ambientais, da modernização portuária e da promoção de discursos da sustentabilidade e da melhoria do ambiente urbano em geral. Tais ações parecem apontar para uma reconfiguração de espaços, em direção a uma incorporação do patrimônio cultural à dimensão ambiental; a uma pretensa retomada da natureza na cidade; à mudança do caráter da zona portuária; e à conversão da idéia de “Natureza” em paisagem de consumo visual, em projetos de autodeclaradas “sustentabilidades” no território próximo à água.*

P A L A V R A S - C H A V E *Planejamento ambiental; sustentabilidade urbana; água.*

A SUSTENTABILIDADE NO DEBATE DO PLANEJAMENTO URBANO: COTEJANDO ALGUNS MARCOS TEÓRICOS

O debate científico, técnico e político em torno da noção de sustentabilidade repercute, atualmente, nas propostas de intervenção e ordenamento territorial. A própria idéia de sustentabilidade, em suas múltiplas matrizes discursivas,¹ faz parte de um embate que, em última instância, pressupõe uma concepção de projeto político, de arranjo socioterritorial, de “modelo” de apropriação de recursos naturais e de escala produtiva. A adoção das diversas acepções do termo (e, claro, das suas implicações socioeconômicas) suscita a discussão em torno de quais soluções e medidas adotar. E, como ressalta Cardoso (2002), o mais importante, em termos dos efeitos e impactos, é a capacidade de conferir legitimidade às ações atestadas como mais “sustentáveis”.

Em linhas gerais, a idéia de sustentabilidade, sendo relativamente “aberta” (Campbell, 1996; Cardoso, 2002) e múltipla em termos de sua precisão conceitual, aporta nos estudos urbanos e regionais e sobretudo nas políticas urbanas como valor praticamente consensual. Essa produção de uma idéia hegemônica encontra um de seus mais fortes veículos na difusão dos modelos de sustentabilidade. Assim, o papel da técnica e do conhecimento científico pode ser o de disseminar determinada concepção de desenvolvimento e de uma dada “sustentabilidade”. Nesse campo, os procedimentos do planejamento estratégico são recorrentes,² tornados ferramentas para a produção de coesão em torno de uma concepção específica do que é sustentável.

1 Para aprofundamento nas matrizes discursivas acerca da noção de “sustentabilidade” ver Acsehrad (1997; 1999) e Sachs (1997).

2 Como no caso descrito por Cardoso (2002), sobre a construção do documento da Agenda 21 brasileira.

³ Associado por Acsehrad (1999) a um padrão geral de “representação técnico-material” das cidades, no capitalismo.

A difusão dos modelos de sustentabilidade também expressa o perfil ideológico e a própria concepção de “desenvolvimento” subjacente. As diversas “sustentabilidades” trafegam então em torno de reduções da intensidade da exploração dos recursos, do controle populacional, da alteração dos padrões de consumo e de algumas outras normatividades (Acsehrad, 1999; Sachs, 1997). Mesmo em realidades que não são aquelas dos países do capitalismo avançado, as normatividades da sustentabilidade surgem. Entre elas, podemos enumerar a culpabilização dos pobres pela degradação ambiental (Cardoso, 2002; Acsehrad, 1999; Sachs, 1997). Por outro lado, por um viés quantitativista,³ a recomendação é não copiar o modelo conspícuo de consumo dos países desenvolvidos. Ainda, como exemplo da relação de poder, há a idéia de manutenção da segurança na periferia (Sachs, 1997), que coloca o terceiro mundo como algo entre a reserva de matéria-prima (antiga fronteira de expansão e fonte de novas possibilidades) e o lugar da ordem institucional desejável para as novas formas da economia mundial (através da manutenção de relações amistosas, de acordo com os padrões da nova economia).

⁴ Segundo uma das possíveis idéias mais “consensuais” dentro do “consenso” da sustentabilidade, isto é, a idéia do Relatório Brundtland de 1987 – que inclusive é qualificada por Sachs (1997), na discussão subsequente à definição, como beirando a tautologia –, “sustentável” seria aquele desenvolvimento que “dura”.

Apesar da notável diferença entre os países do capitalismo avançado e os periféricos, essa difusão de modelos é um fato, e ocorre até com certa identidade de padrões entre “periféricos” e “centrais”. Percebe-se, portanto, um movimento relativamente difuso de adoção do universo de idéias de sustentabilidade, inclusive com penetração na dimensão das políticas de ordenamento territorial que têm na escala urbana e regional seus objetos. A partir daí é que se torna possível o entendimento do caráter consensual que a sustentabilidade adquire nas políticas urbanas – quem se arrisca a recusar proteção dos recursos para garantir uma temporalidade do desenvolvimento mais segura para as futuras gerações?⁴ Levada ao limite, essa idéia consegue agrupar até mesmo os mais pragmáticos agentes do capitalismo – já que, em última instância, negar adesão à sustentabilidade, seja ela qual for, seria quase como assumir uma irresponsável e autodestrutiva “insustentabilidade” do desenvolvimento, predatória e imediatista (Campbell, 1996). No jogo político dos conceitos, da legitimação e das normatividades e convencimentos, o embate é complexo. E esse debate, conforme assinala Cardoso (2002), é tanto mais importante quanto maiores são as influências das normatividades “sustentáveis” sobre o território, as relações sociais, as formas de produzir, os usos do solo, os projetos políticos de reconfiguração territorial e a apropriação de recursos naturais.

A disseminação dos modelos de intervenção costuma ocorrer através de agentes qualificados formalmente, seja através das instituições vigentes (o Estado, por exemplo) ou de agentes externos com poder de nomear a verdade, de enunciar verdades sobre o real e qualificá-lo (Bourdieu, 1989). A aplicação da idéia consensual da sustentabilidade, tornada cada vez mais universal, ocorre nas periferias, apesar das diferenças de contexto, da natureza da crise ambiental (e da percepção da crise) e dos padrões de produção e consumo.

BELÉM: APLICAÇÕES E INCORPORAÇÕES DA(S) IDÉIA(S) DE SUSTENTABILIDADE URBANA

Um caso específico da discussão da sustentabilidade aplicada ao planejamento urbano que nos interessa é o da região da cidade de Belém, no Estado do Pará, norte do Brasil. Situada em região estuarina da foz do rio Amazonas e considerada pelo gerenciamento costeiro nacional como cidade litorânea (Moraes, 1999), Belém tem um processo de estruturação urbana intimamente relacionado à sua rede hidrográfica. A cidade está situada numa região

em que existem um rio (Guamá) e uma baía (do Guajará) conectando diversos municípios através de uma extensa e complexa rede de rios, igarapés, furos e lagos. Além disso, a própria economia do município apresenta certa densidade nas suas margens fluviais com usos do solo variados e a presença de entrepostos comerciais, desembarque de mercadorias e passageiros e também do porto da cidade, datado do início do século XX (Penteado, 1973).

Pelo histórico da ocupação juridicamente irregular, a região das margens do rio e da baía que circundam Belém apresenta-se, hoje, ocupada em grande parte por essas variadas atividades – e, em certas áreas, sobretudo pelas chamadas “estâncias”, locais de venda e transporte de produtos da construção civil, como madeira, tijolos e telhas cerâmicas. Essa ocupação é, hoje, qualificada como uma “obstrução” ao usufruto amplo e democrático da “orla”, termo em voga a partir do momento em que se construiu a idéia das margens do rio e da baía da cidade como espaço a “retomar”. Em outros termos, diz-se que houve uma situação imposta “à população, que por muitos anos esteve privada de usufruir, com democracia, do direito de contemplar as águas da Baía do Guajará” (Belém, 2002, p.50). A intenção, portanto, é de “desobstruir” os acessos à chamada orla, e de fato a publicidade institucional é clara, pois afirma que um de seus projetos “devolveu à cidade o direito ao rio” (Pará, 2003). Desta forma, a discussão dos agentes públicos (governo do Estado, prefeitura etc.), nos dias de hoje e já há alguns anos, gira consideravelmente em torno de quais seriam as ações de intervenção territorial que poderiam “requalificar” a “orla fluvial” da cidade.

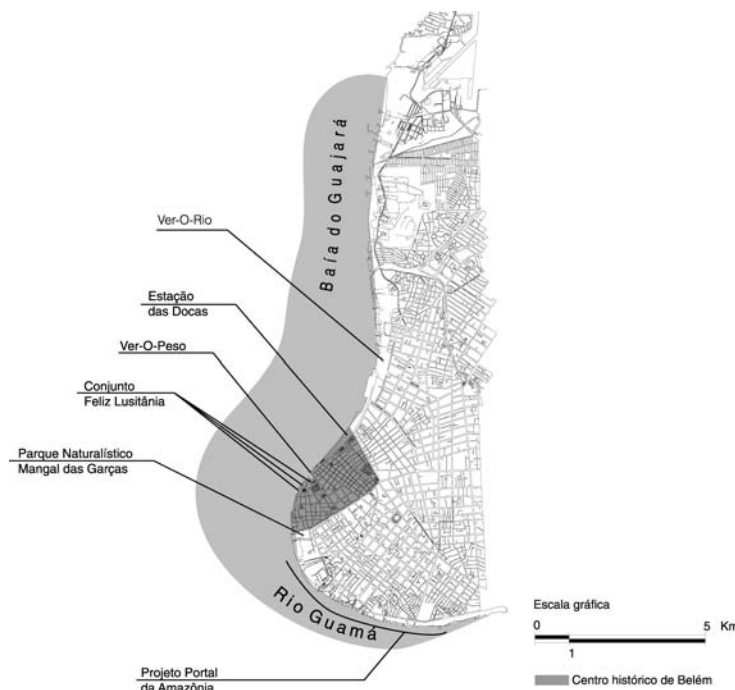


Figura 1 – Mapa esquemático de parte do território do município de Belém, com indicação de pontos de intervenções urbanísticas em suas margens fluviais e com a poligonal do centro histórico, tombado por lei municipal. Elaboração a partir de Codem (2001).

O alcance da idéia de “retomada” das águas da cidade é bastante curioso, e tem encontrado ressonância na própria sociedade civil, incluindo sucessivas publicações na imprensa. Há discursos claramente ideológicos,⁵ com o intuito claro de produzir sentidos comuns altamente impregnados de elementos do cotidiano e da experiência ime-

⁵ Embora, como diria Foucault (2004), a principal questão não seja localizar e/ou “desvelar” as ideologias, mas identificar como, por quem e em que extensão se produzem verdades.

diata. No cerne das demandas pela “desobstrução” e pela implantação de um modelo de cidade, em contato com as porções de rio e da baía que a circundam, surgem discursos enfáticos:

6 “Orla Livre” é um movimento surgido na cidade de Belém em meados da década de 1990, cujo principal interesse é discutir a “desobstrução” da orla fluvial de Belém e pressionar as autoridades para tal. O grupo divulga suas propostas através de um site e de publicações em jornais e revistas da região. Em sua composição há técnicos de órgãos públicos, professores universitários, estudantes e moradores de áreas às margens dos cursos d’água da cidade.

Manifesto⁶

Belém do Pará nasceu do amor geográfico entre o rio Guamá e a bela baía do Guajará. É água por baixo dos igarapés e rios, é água por cima da chuva nossa de cada dia. Cidade fluvial e pluvial que cedo lhe roubaram as margens e a paisagem. Um muro a cerca e imobiliza. Belém é um veleiro encalhado.

E esta angústia que cada belenense sente na alma ao olhar a ocupação irregular da orla por madeiras, velhos portos, tristes palafitas e enormes galpões de ferro provém do fato de que somos seres aquáticos [sic], ribeirinhos de nascimento. O ritmo das marés, influência marítima distante, é o nosso relógio, mas querem nos impor um tempo diferente. Cerceiam o direito de ir, vir, nadar e navegar.

Sejas tu um peixe fora d’água, muçum de vala ou caranguejo do mangue poluído, te convido pra somar conosco nesta luta: Libertar a orla de Belém para o bem-estar de seu povo. As janelas abertas nos alegram, mas são frestas diante da grande extensão. Queremos toda a orla livre!. (Orla Livre, 2004.)



Figura 2 – A desembocadura de um dos “canais” (outrora “rios”) de Belém, nas imediações do seu centro histórico: tipologias de entrepostos de comércio de madeira, telhas e tijolos cêramicos, navegação fluvial e moradia precária constituem o típico conjunto hoje qualificado como “degradado”. Foto do autor, dez. 2003.

Tais discursos encontram, de certa forma, repercussão na atuação do poder público. Há diversas modalidades de intervenção previstas e outras tantas já executadas, tanto em termos de obras civis como de políticas de uso e ocupação do solo, nas margens fluviais de Belém. Por outro lado, há um considerável movimento de reação e adaptação dos agentes do mercado imobiliário local à efervescência da “requalificação” e da promoção (mais recente) da “sustentabilidade” local. Diversos veículos de mídia, discursos políticos, documentos oficiais e intervenções físicas no território remetem à operação de “desobs-

trução” da porção de orla fluvial da cidade. E essa “desobstrução”, quase sempre, é apresentada como um “desejo” coletivo, revelando a intenção de estabelecer um projeto de cidade, de arranjo do espaço urbano, sob uma concepção particular.



Figura 3 – Imagem de ocupação precária às margens de cursos d’água em Belém; “terrenos impróprios à habitação” (Belém, 2006b, p.17) são o objeto da invenção de uma desejável “orla fluvial” na cidade. Foto do autor, jan. 2007.

Os agentes do mercado imobiliário captaram essa idéia. Dados relativamente recentes das transações feitas no município apontam para uma entrada de grupos de renda superior a dez salários mínimos nos bairros mais centrais da cidade (Palheta Jr., 2003), justamente aqueles onde se têm executado, historicamente, as intervenções territoriais nas margens fluviais. A entrada, inclusive, supera a mobilidade de saída. Comparando o caso com a relativa profusão de estabelecimentos do ramo de diversões e cultura que vêm surgindo no centro antigo de Belém, compõe-se um quadro que, tendencialmente, aponta para uma elitização. Completando o raciocínio, algumas incorporadoras já colocaram produtos de alto padrão à venda, usando como mote a proximidade e a possibilidade de visão da baía e do rio, com publicidade de expressivo apelo, onde se diz:

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

Por sua vez, o centro da cidade de Belém, considerado estratégico para a idéia generalizada de requalificação das suas margens fluviais e da paisagem urbana em geral, é bastante festejado como o local de sua potencial reconfiguração. Podemos ler esse processo nos enunciados publicitários que se propõem a nomear o que afinal deve ser amado na cidade:



AQUARIUS
uma nova era em sua vida

Figura 4 – Publicidade de edifício multifamiliar em Belém, já executado. O incorporador antecipa ganhos a partir do “desejo de orla” surgido na cidade, captando os diferenciais do território.

7 Cidade Velha é o nome do primeiro bairro da cidade situado no centro histórico, à beira do rio Guamá e da baía do Guajará. A publicação citada é patrocinada pelo governo do Estado do Pará, através de sua Secretaria Executiva de Cultura.

8 Avenida de grande extensão, percorrendo alguns bairros da periferia até as imediações do centro histórico, paralela, em grande parte, ao projeto de urbanização e drenagem previsto no referido edital público de licitação do projeto técnico e da obra civil.

9 Chamado de Programa de Revitalização de Sítios Históricos (PRSH), “tem como objetivo promover a revitalização de sítios históricos por meio de ações que integrem preservação de patrimônio e desenvolvimento urbano” (CEF, 2006, p.1). Trata-se de um programa de financiamento a juros baixos ou, no caso da entrada do Programa Monumenta-BID, a juro zero. Tais financiamentos destinam-se a aquisições, reformas e/ou restaurações em imóveis situados em áreas históricas da cidade ou em terrenos vazios (CEF, 2006, p.6). Atualmente a instituição recoloca a questão nos termos de um novo *Plano de reabilitação de áreas urbanas centrais* (ver www.cef.gov.br), em convênio com o Ministério das Cidades, em que o tema do combate à “gentrificação” ganha maior destaque.

É na Cidade Velha⁷ que está instalada a Cia. Amazônica Têxtil de Aniagem, CATA, que, como muitas outras empresas localizadas no bairro, nos ceifaram o direito de acesso ao rio Guamá e como se não bastasse, a CATA teria se apropriado do passeio de segmento da Avenida Bernardo Sayão⁸ ... (Chile, 2006.)

As instituições, no entanto, participam historicamente dos processos de reconfiguração territorial nas cidades brasileiras, seja destinando poucos recursos financeiros a operações de urbanização com longo tempo de retorno, seja pela sujeição à ação de grupos econômicos que induzem o investimento público em certos locais. O centro histórico de Belém, como região importante de um projeto múltiplo e generalizado de “requalificação” das estruturas urbanas pretéritas, é também objeto de um programa de financiamento da Caixa Econômica Federal (CEF).⁹ Essa iniciativa faz parte de uma série de intervenções e da estruturação de um clima favorável à “revitalização” da “cidade” como um todo, incorporando como “cidade” as porções consideradas estratégicas, de interesse. O programa em questão declara suas intenções:

envidar esforços para que as famílias moradoras na área, geralmente de baixa renda, sejam mantidas, preservando vínculos, raízes, relações sociais e econômicas e identificação que têm com o local, bem como atrair novas famílias para os imóveis desocupados, após sua recuperação, promovendo diversidade sócio-econômica [sic] na área é uma das premissas básicas do PRSH. (CEF, 2006, p.4.)

A dimensão social do programa, entretanto, é atravessada pelas dinâmicas do mercado imobiliário e pelo apoio (inclusive em termos de metodologia empregada) do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), através do projeto Monumenta, que tem o objetivo de promover a requalificação/revitalização/reabilitação de sítios históricos degradados, considerados de relevância cultural pela Unesco, à qual o programa é diretamente vinculado. Entre os propósitos de concepção e operação, nota-se que:

O principal ensinamento que se pode extrair tanto das experiências nacionais quanto da experiência de Quito¹⁰ reside no efeito de demonstração que uma ação pública bem coordenada de recuperação do patrimônio edificado, associada à revitalização econômica e social de seus usos, pode provocar sobre os agentes privados. O que se observa é uma rápida e desproporcional resposta dos agentes privados, antecipando-se à valorização imobiliária que se seguirá, como estratégia para se apropriar do diferencial de renda gerado pela mudança no ambiente ...

O princípio-chave adotado pelo Monumenta, de sustentabilidade, repousa no mecanismo descrito acima e pode ser enunciado como sendo “a manutenção permanente das características originais dos bens, sem novos aportes de recursos federais”.

O efeito de “replicação”, isto é, a propagação de um modelo bem-sucedido de intervenção sobre outros trechos, é uma das consequências da adoção do princípio de sustentabilidade. (Taddei, 1998, p.2-3.)

Nota-se, portanto, o uso da sustentabilidade em pelo menos duas de suas acepções mais comuns: primeiro, a idéia de sustentabilidade vinculada às suas noções patrimoniais, da incorporação da estética urbana remodelada como vantagem competitiva; segundo, a idéia de sustentabilidade na representação técnico-material das cidades, mais especificamente em sua repercussão econômica (e na legitimidade da política urbana); é sustentável o que consegue financiar sua própria reprodução sem novos aportes de recursos públicos.¹¹ A “autonomização” dos empreendimentos parece sugerir a liberação de certa lógica de mercado na regulação dos usos e do sucesso ou fracasso da nova “vocação” do sítio.

Há identidade entre os propósitos do programa e aqueles propagados pelas instâncias regionais e locais de poder; a idéia de pertencimento permeia os documentos, falas e propostas técnicas, em geral. A naturaliza  o dos sítios históricos faz dos habitantes da cidade “filhos” do lugar¹² ou “enraizados” nele.

Da mesma forma, surgem propostas de integra  o territorial, com vistas    “gera  o de emprego e renda” e “integra  o metropolitana”, com a cria  o de linhas intermodais de transporte de passageiros, esta  es de transbordo e navega  o e integra  o litorânea no município e em suas ilhas:

A proposi  o tem como objetivo o desenvolvimento urbano com planejamento, através de a  es/investimentos em infra-estrutura e empreendimentos socioecon  micos em áreas específicas do sítio municipal. Essa iniciativa da equipe técnica, organizada pelo Clube de Engenharia do Pará, objetiva uma dinamiza  o, integra  o e revitaliza  o da orla litorânea municipal, criando novo e necessário vetor de desenvolvimento e estimulando novas zonas potenciais de atra  o a negócios que atendam    finalidade de fomento na gera  o de emprego e de renda, em áreas hoje pouco exploradas, pela cria  o de infra-estrutura para o desenvolvimento urbano e para o ecoturismo. (Pará +, 2006.)

Como pode ser visto, o caso de Belém indica que este    um fen  meno múltiplo: de-seja-se e pratica-se uma variedade de interven  es e projetos para o território das margens fluviais da cidade. Há uma curiosa associa  o entre a avalia  o eminentemente quantitativa e “técnico-material” da cidade como sistema, e uma outra concep  o de sustentabilidade – aquela conferida pelo patrimônio natural e as possibilidades de desenvolvimento tidas como decorrentes dele, em termos da melhoria de “qualidade de vida” em geral. No que tange    questão ambiental e a suas interfaces com o planejamento urbano, o urbanis-

10 Quito, no Equador, foi uma espécie de programa-piloto, pioneiro. O Monumenta, como vários projetos de agências multilaterais, incorpora avanços e críticas a seus modelos    medida que são aplicados.

11 Isso    particularmente interessante, pois o próprio Monumenta reconhece a contradi  o existente em sua metodologia (Taddei, 1998). No entanto, as recomenda  es seguem em torno dos cálculos do valor de mercado dos imóveis e da “sustentabilidade” financeira dos empreendimentos.

12 Em que a associa  o feita entre uma “identidade cultural” vinculada ao território (ambas constru  es eminentemente culturais, fluidas, transitórias e históricas, diga-se) serve de estratégia de mobiliza  o política e/ou convencimento dos grupos atingidos.

mo e a conseqüente reconfiguração morfológica da cidade, parece-nos mais pertinente pontuar algumas intervenções e planos burocráticos como emblemáticos; no caso, as intervenções urbanísticas e paisagísticas do Parque Ambiental Mangal das Garças, o projeto Portal da Amazônia, além do debate em torno da modernização portuária do porto de Belém. O Mangal das Garças é uma intervenção urbanística concluída em janeiro de 2005 pelo governo do Estado do Pará. O Portal da Amazônia encontra-se em início de um processo de execução marcado por diversos questionamentos quanto à viabilidade e aos detalhes do projeto. O porto de Belém, atualmente, é administrado pela Companhia Docas do Pará (CDP), autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes, e está em processo de discussão e adequação aos parâmetros nacionais de modernização do setor.

O PROJETO PORTAL DA AMAZÔNIA: POBREZA URBANA, ENGENHARIA AMBIENTAL E “MELHORIA DA QUALIDADE DE VIDA”

Como ocorre com projetos e idéias hegemônicos, na cidade de Belém a noção de desobstrução ganha a força de um expediente quase obrigatório. “Liberar”, “desobstruir” a orla tornou-se expediente de mobilização e de convencimento na cidade. A prefeitura de Belém, através de edital público, pretende desenvolver e executar projeto de urbanização e drenagem, estimado em R\$ 125 milhões, para quilômetros da margem fluvial da cidade, do centro histórico até um de seus bairros periféricos próximos, cuja execução iniciou-se em dezembro de 2006. A administração municipal justifica a intervenção comunicando que “a ocupação desordenada piorou muito a qualidade de vida das pessoas que moram naquela área. É preciso resgatar a dignidade daquelas pessoas” (Belém, 2006a, p.4). Tal projeto, intitulado Portal da Amazônia, representa um primeiro movimento em direção à periferia próxima de Belém, prevendo intervenção territorial em 6 km de extensão ao longo do rio Guamá (Belém, 2006a), em área de ocupação notória da pobreza urbana na cidade e com registros das mais altas densidades populacionais do município. Completando o raciocínio da “desobstrução” e da melhoria da “qualidade de vida”, a administração municipal coteja dados demográficos e balizamentos técnicos do campo da engenharia e coloca sua visão prospectiva em direção a uma “requalificação” da “orla” fluvial na cidade, onde coexistem, contraditoriamente, argumentos em direção à remoção e à “recuperação”:



Figura 5 – “Plataforma urbanizada” (Belém, 2006b, p.42), simulação computacional do projeto Portal da Amazônia, com a substituição do padrão anterior pelo modelo da recém-inventada “orla fluvial”. Fonte: Belém, 2006b.

A Estrada Nova é a terceira maior bacia de Belém com características habitacionais complicadas. A área apresenta os piores indicadores de saúde pública e baixo Índice de Desenvolvimento Humano (IDH). Esse projeto vai melhorar a vida dos moradores da área e vai recuperar essa área tão degradada. (Belém, 2006a, p.4.)

O projeto da prefeitura lida com áreas alagáveis (ver ilustrações anteriores) situadas nas planícies de inundação de seus bairros. Considerando a configuração do sítio físico de Belém, esse dado é relevante, uma vez que parte significativa do município convive historicamente com uma rede hidrográfica que recorta o território em porções variadas. A periferia, em muitos casos, está situada nestas áreas, outrora popularmente qualificadas como “baixadas”, pelas suas cotas. O padrão brasileiro recorrente de assentamentos precários às margens de córregos, rios, igarapés e canais se confirma em tais áreas. A tipologia dessas ocupações guarda evidências de uma técnica de transmissão intergeracional que se baseia em soluções vernaculares de construções elevadas, dimensionamento a partir dos níveis históricos das águas e construção de passarelas (as “estivas”) ligando as casas. Nesses assentamentos, o ideal de “sair da lama”, de não ter mais os “pés na lama” é frequente, já que os alagamentos sempre ocorrem, especialmente nos períodos chuvosos. A documentação institucional da municipalidade interpreta essa questão, atribuindo-lhe a categoria do risco ambiental urbano – a doença, o alagamento, a inadequação do sítio físico, que jamais deveria ter sido ocupado:

Ao longo dos últimos 50 anos houve um crescimento selvagem na ocupação do solo urbano de Belém, com crescente impermeabilização e ocupação de áreas de risco ...

O crescimento da cidade originou-se a partir da orla fluvial, com crescente impermeabilização e ocupação dos fundos de vale ...

[A pretensão do projeto seria] Dotar o Município de Belém de uma Orla Urbanizada¹³ valorizando as características locais, tendo como principal objetivo a melhoria social e ambiental da área, que durante décadas foi esquecida pelo poder público. (Belém, 2006b, p.3, 5, 7.)

Dessa forma, coexistem o discurso da remoção como alternativa aos assentamentos em áreas tidas como “de risco” (devido às inundações), embora haja previsões de urbanização e consolidação do sistema de saneamento ambiental, com a manutenção das populações no local (Belém, 2006a; 2006b), em paralelo. Há previsão de “recuperação ambiental” de porções da cidade, simultaneamente à caracterização das ocupações existentes como “degradadas”. Além da mobilidade de posição dos enunciados, parece mais evidente a consolidação de um projeto político de atendimento àquela que é uma demanda contemporânea que se expande no caso de Belém: um contraditório e extenso “desejo de litoral”¹⁴, inventado culturalmente desde pelo menos meados dos anos 80.

O MANGAL DAS GARÇAS: PARQUE AMBIENTAL E “RESGATE” DO CONTATO COM A ORLA FLUVIAL DA CIDADE

O Mangal das Garças é um espaço que pretende reconstituir a fauna e a flora de parte dos ecossistemas amazônicos, à beira do rio Guamá. Possui uma série de espaços e vi-

13 Daí a idéia da documentação do projeto; “plataformas urbanizadas” para instalar a idéia de “orla” desejada coletivamente, em que a contradição entre atendimento a demandas habitacionais e infra-estruturais de populações residentes e implantação do novo modelo não está propriamente resolvida, apesar da apresentação de proposta de reassentamento.

14 Remetemos a Alain Corbin (1988). Determinadas camadas da elite passaram a desejar a praia e associá-la a ela um imaginário de saúde, bem-estar e beleza paisagística. “Inventa-se” a praia do lazer, da contemplação, do ócio; no caso em estudo, inventa-se uma idéia de “orla” fluvial onde outrora apenas existia a “beira”, por exemplo.

veiros onde borboletas, pássaros, orquídeas e demais espécimes da região são expostos ao visitante (Pará, 2005a):

Considerando-se as condições paisagísticas da área, a intenção foi a criação de um Parque Naturalístico, cujo tema é a representação das diferentes macro regiões [sic] florísticas do Estado do Pará, isto é, as Matas de Terra Firme, as Matas de Várzea e os Campos.

Entre lagos, vegetação típica, equipamentos de cultura e lazer, juntamente com a inusitada paisagem do aningal existente, o Mangal das Garças representa uma síntese do ambiente amazônico, bem no coração da cidade. Uma obra emblemática onde a natureza é preservada e o homem aprende a conviver, sem destruir, com a sua circunstância ambiental. (Pará, 2005a.)

O tema da água permanece bastante em voga na cidade desde finais dos anos 80, na medida em que se discute e se concorda cada vez mais com um projeto relativamente vago de “devolução” do acesso à sua orla fluvial. “Desobstruir”, então, passou a ser uma concepção praticamente consensual, numa articulação entre “requalificação” e “revitalização” do território e “resgate” do contato com a natureza. Há no parque, inclusive, um Memorial Amazônico da Navegação, com acervo que remete às antigas embarcações dos ribeirinhos, às escunas e corvetas antigas da Marinha do Brasil e ao imaginário em torno do rio que há na Amazônia. Nos termos do Mangal das Garças, a intenção de “devolução” ambientalmente responsável consiste, em última análise, numa decisão de projeto arquitetônico, urbanístico e paisagístico:

o projeto harmoniza os acessos com as vias existentes e terrenos do entorno, aproveitando-se a presença da água para a implementação de um grande lago como o seu ponto principal, além do rio, circundado, equilibradamente, por caminhos e passeios pavimentados, que interligam o estacionamento, áreas de estar e os equipamentos de lazer e serviços. O destaque às peculiaridades da paisagem amazônica levará o visitante à descoberta de perspectivas exóticas, que integram ambientes das matas de várzea do estuário, de terra firme e campos com o aningal. (Pará, 2005a.)

Na dimensão patrimonial da idéia de melhoria da “qualidade de vida” na cidade há inclusive uma declarada intenção de remeter ao passado da cidade de Belém, com a construção de um mirante sobre estrutura metálica, onde está instalado o “Farol de Belém ... que encontra-se [sic] inscrito nas cartas náuticas brasileiras” (Pará, 2005a). Na cidade havia uma série de caixas d’água metálicas, remanescentes das concessionárias privadas de abastecimento de água, de capital inglês (Ximenes, 2003). O passadismo pós-moderno, da reciclagem dos signos da cidade remodelados para o presente (Harvey, 2000), está portanto contemplado; a alegação da História confere, provavelmente, mais “dignidade” ao projeto.

O discurso ambiental, em todo caso, está presente. Um de seus aspectos interessantes é a sinalização da possibilidade de (re)criar “o ambiente amazônico”, no interior da intervenção territorial de cerca de 40.000 m². O processo de educação ambiental do cidadão, o reconhecimento da própria natureza do entorno e a capacidade de consumir visualmente a imagem amazônica estão vinculados, ao que parece, à experiência da visita informada ao parque. Obviamente, trata-se de uma intervenção urbanística e, como tal, a artificialidade não poderia deixar de ser praticamente total no espaço. No entanto, longe de qualquer purismo ou forma simplória de consideração do par cultu-

ra/natureza, cabe observar como a produção do lugar e a produção da natureza ordenada logram papel de destaque no urbanismo contemporâneo e na requalificação dos espaços urbanos. Torna-se evidente que a questão metodológica é antes outra: a da desnaturalização da paisagem, historicizada e culturalizada em sua dimensão pretensamente “natural”.



Figura 6 – Vista do Mangal das Garças a partir da torre de seu mirante. Foto do autor, jan. 2007.

Na verdade, pouco importa que boa parte da área do parque ambiental seja fruto de aterro recente, justamente na área do aningal¹⁵ propalado como vegetação sobre planície de inundação típica da região de várzea. Também não se constitui em fato tão relevante o sistema de águas correntes e pequenos lagos artificiais que compõe o caráter naturalístico da paisagem do parque. O que nos parece mais representativo deste espaço¹⁶ – das intenções declaradas de “requalificação” das margens fluviais, do centro e dos patrimônios ambientais e construídos em geral – é a criação do espaço da natureza idealizada. Esse espaço passa a receber o sentido da “arcádia”, da idéia de parque onde o recôndito da natureza idealizada e perdida pode ser recolocado (Schama, 1996), contraditoriamente, em bases postas pela própria técnica da drenagem, do paisagismo, do urbanismo. Típica da modernidade, idealização, estilização e fruição estética (frequentemente burguesa) da natureza, a arcádia encerra um espaço onde aquele contato perdido pode ser reencontrado, onde os elementos naturais essenciais estão reunidos (Schama, 1996). Uma “recriação”, portanto, de arquétipos da natureza relativamente idealizados e estilizados.

Uma das contradições mais interessantes a respeito desse coletivo, múltiplo e intrigante senso comum – o de “revitalizar” as margens fluviais da cidade e restabelecer o contato com a natureza – é a série de impactos que ele tem provocado. Em termos urbanísticos, é visível a tendência do mercado imobiliário em captar o potencial de localização das margens fluviais (Ximenes, 2004). Também é representativa a tendência histórica ao enobrecimento (que a literatura também trata como *gentrification*) dos espaços do centro histórico (Ximenes, 2004), cuja qualidade patrimonial o coloca, portanto, como mais um espaço “da qualidade de vida”, nos termos da sustentabilidade urbana. A óbvia instauração de um padrão progressivamente desigual de localização e de apropriação dos recursos nos remete a uma idéia de segregação, de estabelecimento de novas fronteiras no espaço

15 A aninga é uma vegetação típica de áreas alagáveis da região, em geral lodosas. A espécie vegetal chega a atingir metros de altura, às margens dos cursos d'água.

16 E de sua expressividade como intervenção territorial vinculada às intenções dominantes.

urbano, valorizado cultural e economicamente em certas áreas. As ações e a justificativa do novo padrão de intervenção (desobstruir, requalificar, retomar o contato com a natureza etc.) teriam seu argumento na idéia de um ciclo: aumento de receita pública, aumento de investimentos sociais, melhoria da “qualidade de vida”. Em síntese, a tendência e a semelhança com outros casos nos remetem mais à idéia de “sustentabilidade do dinheiro do que do meio ambiente” (Sachs, 1997, p.18). A idéia de “desenvolvimento”, nos marcos da economia de mercado (Sachs, 1997), permanece, dessa feita, acentuada a partir do convencimento coletivo de que um novo padrão de “requalificação” e “sustentabilidade” dos espaços deve ser instalado.



Figura 7 – O porto de Belém; vista do cais acostável a partir do galpão 4. Foto do autor, jan. 2007.

O PORTO DE BELÉM: ASPECTOS DA MODERNIZAÇÃO, DIMENSÕES LOCACIONAIS

Nossa caracterização prévia pontuou a presença do porto de Belém como elemento representativo do interesse na intervenção na orla fluvial. Além disso, a atividade do porto vem sendo tratada pelas instituições responsáveis nos termos da chamada modernização portuária, o que abre essencialmente duas frentes de discussão.

Em primeiro lugar, qual seria o teor dessa modernização? Por modernização portuária devemos entender os chamados marcos regulatórios, o modelo tecnológico e de eficiência que podem ser remontados à lei federal n. 8.630/1993, a chamada Lei da Modernização Portuária. São estabelecidas diretrizes de eficiência, viabilidade financeira, privatização e concessão das instalações portuárias. O modelo tecnológico associado corresponde a uma nova estrutura física dos portos no mundo: equipamentos e área de pátio disponíveis para operação com contêineres de grande porte; calados¹⁷ profundos; retroárea¹⁸ considerável para estocagem e operação em geral (Baudouin, 1999). Por outro lado, os portos modernizados exigem, com frequência, programas de monitoramento ambiental e intervenções geotécnicas variadas, incluindo dragagens regulares, como é o caso do porto de Belém. Em relação ao Estado do Pará, a discussão travada por instituições de licenciamento ambiental, ensino e pesquisa aponta para a adoção da gestão ambiental como procedimento de resolução dos impactos ambientais (Pará, 2005b) – e representa uma espécie de revisão do pressuposto anterior da implantação da infra-estrutura. O por-

17 Espécie de variável da “profundidade” das águas de determinada zona portuária. Mais especificamente, é a profundidade entre a linha d’água e a quilha da embarcação que orienta quais navios podem operar no porto.

18 A “retroárea” (ou o chamado “retroporto”, conceito assemelhado) equivale a um pátio ou sítio adequados à estocagem, ao transporte, empilhamento e operação com contêineres, que se constituem hoje nos receptáculos modernos das cargas portuárias mais rentáveis, como máquinas e equipamentos, por exemplo.

to modernizado deve atender a critérios estabelecidos pelo conhecimento sistematizado em torno da noção de gestão ambiental, com a “incorporação da sustentabilidade socio ambiental nas políticas públicas ... por meio de uma agenda ambiental comum entre MMA e Ministério dos Transportes” (Pará, 2005b, p.31).

Em segundo lugar, a discussão gira em torno de projetos políticos e dos impactos (eventualmente qualificados como “positivos” ou “negativos”) da modernização portuária e da migração de algumas atividades do porto de Belém. O que se pretende remover é, basicamente, algumas modalidades de transporte de cargas. Caso a modernização portuária fosse levada a cabo nos termos atualmente debatidos, as cargas em contêineres seriam operadas em um terminal portuário já qualificado como “Super Porto”, o chamado Terminal Marítimo Offshore do Espadarte, na Zona do Salgado, região litorânea do Estado do Pará (CDP, 2005a). Destinado principalmente à exportação do minério de ferro e derivados de Carajás (CDP, 2005a), o porto seria um exemplar de terminal marítimo operando segundo o padrão da modernização.

Várias propostas de realocização das atividades portuárias de Belém foram elaboradas ao longo dos últimos dez anos. Essencialmente ao sabor da conjuntura política, além da proposta do Terminal do Espadarte, houve discussão em torno da remoção de atividades de transporte de cargas para o porto de Vila do Conde (CAP, 2001), no município vizinho de Barcarena, às proximidades do complexo Albrás-Alunorte, indústria de alumínio administrada por *joint-venture* da qual a Companhia Vale do Rio Doce participa através de subsidiária.

A idéia central dos planos é, entretanto, preservar os aspectos da modernização portuária (CAP, 2005). Isso implica, necessariamente, ganhos de eficiência para a otimização da acumulação. A estratégia da eficiência, portanto, objetiva tornar viáveis os territórios que se dispõem a implementar a reconfiguração necessária à “urbanização do neoliberalismo”, segundo Brenner & Theodore (2002). O processo de relativa liberalização das políticas urbanas indica as cidades como pontos importantes do processo de incorporação das relações capitalistas contemporâneas. No entanto, esse processo tem basicamente duas frentes de operação: os megaprojetos e a difusão das “melhores práticas” (Brenner & Theodore, 2002). Em ambas estão presentes as idéias da eficiência, da rentabilidade dos investimentos e da difusão dos padrões de configuração e gestão territorial. O padrão contemporâneo de reconfiguração territorial e política, portanto, pode ser lido através dessas frentes. Isso está presente seja através do processo de modernização de portos, das técnicas do gerenciamento ambiental, da revitalização mediante parcerias público-privado ou através do modelo de projeto urbano com vistas a dotar o território de competitividade e atratividade para os capitais. Conferir “eficiência” econômica ao território é, desse modo, uma premissa do modelo, nos moldes da idéia de eficiência baseada na visão técnico-material das cidades, além da sustentabilidade do modelo vigente de desenvolvimento (Sachs, 1997).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A idéia de sustentabilidade, no caso em referência, tem relação com as concepções ora vigentes de desenvolvimento. Embora aqui convivam estratégias variadas de crescimento econômico, aumento da receita pública, inclusão social e política urbana, parece claro que o argumento da crise (econômica e ambiental) articula todas essas estratégias.

Dentro dos aspectos variados e do corte espacial abordado, é interessante assinalar a dimensão ambiental e as suas interfaces com as políticas urbanas, culturais e de dimensão socioeconômica na região.

A multiplicidade da idéia e o aparente consenso em torno da “necessidade” de desobstrução da orla fluvial de Belém sintetizam um processo contraditório. Enquanto grupos de interesses absolutamente diferentes parecem discutir o tema, movimentos de agentes do mercado imobiliário indicam uma antecipação de ganhos, e investimentos e subsídios indiretos do poder público dão condições à apropriação desigual do território e dos recursos. A idéia de “desenvolvimento” expressa na intervenção territorial dos defensores da “desobstrução” do rio e da baía parece encerrar a continuidade do desenvolvimento espacialmente desigual. Em outras palavras, reproduz a desigualdade no acesso aos benefícios territoriais, entre os quais a localização e o acesso à água¹⁹ se configuram como dos mais importantes. Nos termos de Smith (1988), trata-se de um problema a ser encarado dialeticamente: o capitalismo aciona novos territórios, impactados a partir disso, e ofusca outros, logo qualificados como obsoletos, esvaziados e/ou decadentes. Pelo padrão de intervenção e de reocupação de tais áreas, a tendência parece ser a de ignorar a diversidade de representações do meio ambiente, isto é, ignorar que o ambiente não é uno; é percebido e apropriado diferenciadamente (Campbell, 1996). Dessa forma, as atividades econômicas historicamente situadas nas margens do rio e da baía, bem como as populações ali residentes, são enquadradas como obstáculo ao projeto consensual de requalificação do território.

Em outro aspecto, a porção de “requalificação” do território a que corresponde o parque ambiental e demais intervenções congêneres sugere um ambiente controlado, produzido, esteticamente palatável para um mercado consumidor específico e, finalmente, calcado numa estetização da paisagem como modelo da natureza desejável. “Síntese” pretensa do ambiente da região, o parque se pretende local de convivência dos apreciadores da operação de “resgate” do contato com a natureza. Tal operação, tipicamente moderna e já executada noutros tempos,²⁰ ao guardar razões específicas para sua legitimidade, denota o conteúdo das relações entre classes sociais. Assim, denota também a diferenciação de percepções e aspirações quanto ao ambiente – se ele é fator de produção ou de contemplação, se será consumido ou de que forma pode ser preservado, se é útil ou se é simbólico.

A infra-estrutura portuária, neste caso, é fundamental. A localização da cidade de Belém tem pregnância histórica com a rede hidrográfica de seu entorno e a atividade portuária já existia, precariamente, muito antes da construção de seu porto (Penteado, 1973). O debate técnico e político em torno da reconfiguração da zona portuária é, antes de tudo, um debate entre concepções de intervenção territorial, modelos de desenvolvimento e mesmo de “sustentabilidade” – na aventada interface presente no termo “meio ambiente urbano”. O território herdado é, ao mesmo tempo, constrangimento e possibilidade de transformação social (Lipietz, 1992), herança e potencial; dessa forma, a modernização portuária (como a modernização ecológica), na verdade, suscita questões sobre qual concepção adotar na “gestão” do território herdado. Isso devido aos constrangimentos com a acumulação diante das exigências tecnológicas e gerenciais contemporâneas. No caso da modernização portuária, é inegável o acionamento de novos territórios, bem como de novas frentes de atuação do capital e de novas extensões e formas de apropriação da natureza, estratégias próprias do capitalismo (Smith, 1988).

19 A “água” não se apresenta aqui como substância, mas como referência do território, condicionante potencial de relações, de práticas e representações acerca da paisagem, de sua transformação e das estratégias de reprodução social dos grupos.

20 Como nos parques ingleses relatados por Thomas (1988) ou nas representações nostálgicas e imaginativas da paisagem natural elencadas por Schama (1996), com frequência ligadas à burguesia e a discursos de notável mobilização coletiva, pela via da ligação entre território e identidade cultural e “étnica” ou simplesmente como “refúgio” da cidade, numa tentativa confessa de “recuperação” do contato com o mundo natural.

O projeto de intervenção territorial e de “sustentabilidade”, portanto, lida com essas variáveis. No caso em questão, está em jogo a escolha do projeto político e de território a ele correspondente. A “natureza”, neste âmbito, converte-se em “recurso natural” como parte do processo que Leff (2003; 2006) chama de *economização* do mundo; um processo de recodificação que altera a maneira como se aborda a concretude do território e as representações de suas possibilidades. É assim que uma área como a do Parque Ambiental Mangal das Garças muda de sentido na perspectiva de integrar uma potencial “orla fluvial” na cidade de Belém. Constitui-se aí uma paisagem pela condensação de pequenos “ecossistemas” (re)produzidos no local que se pretende “síntese” do ambiente amazônico, configurando uma operação quase ilustrativa, cenográfica. A Natureza em miniatura na cidade é o veículo para a reconciliação dos “ribeirinhos” urbanos, ávidos pelo contato a ser resgatado com sua recém-criada “orla fluvial”. A esta “reaproximação”, corresponde, por certo, uma alteração do padrão de ocupação e do perfil dos ocupantes destas áreas; assim é que estratos de pobres urbanos residentes nas margens fluviais da cidade de Belém serão qualificados como parte da degradação ambiental e “social” da “orla” fluvial. O caso de Belém reitera, portanto, a importância da proximidade da água como condicionante de formas contemporâneas de apropriação urbana da natureza. Recorrer-se-á para tanto a uma série de ações de controle, rastreamento, monitoramento e intervenção nas formas de apropriação e acesso à água. Através de tais ações incidentes sobre as áreas situadas nas proximidades da água – ora qualificada como “rede hidrográfica”, ora como “recurso hídrico”, como “hidrovia” ou “orla fluvial” –, converte-se a natureza em paisagem de consumo visual e naturaliza-se o patrimônio das culturas regionais.

Juliano Pamplon Ximenes Ponte é professor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFPA e doutorando do Ippur/UFRJ. E-mail: jximenes@yahoo.com

Artigo recebido em janeiro de 2006 e aprovado para publicação em abril de 2006.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ACSELRAD, H. Sustentabilidade e território nas Ciências Sociais. ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 7. In: *Anais*. Recife: UFPE, 1997. p.1910-34.
- _____. Sustentabilidad y ciudad. EURE (Santiago). Santiago, v.25, n.74, p.36-46, maio 1999. Disponível em: <http://scielo-test.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-1611999007400003&lng=en&nrm=iso>. Acesso em 15.10.2005.
- BAUDOUIN, T. A cidade portuária na mundialização. In: SILVA, G.; COCCO, G. (Org.) *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999. p.27-38. (Coleção Espaços do Desenvolvimento.)
- BELÉM. Prefeitura Municipal. *Mensagem à Câmara Municipal de Belém: relatório de atividades 2001*. Belém: Prefeitura Municipal/Secretaria de Coordenação Geral do Planejamento e Gestão, 2002.
- _____. *Versão oficial Portal da Amazônia*. Gabinete da Prefeitura Municipal, 2006a. Disponível em: <www.belem.pa.gov.br>. Acesso em 10.12.2006.
- _____. *Portal da Amazônia: urbanização da bacia da Estrada Nova e orla do Rio Guamá*. [Apresentação em meio digital; textos e imagens eletrônicos.] Belém: Prefeitura Municipal/Secretaria de Urbanismo, 2006b. (CD-Rom.)
- BOURDIEU, P. *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989.
- BRENNER, N; THEODORE, N. Cities and the geographies of “actually existing neo-liberalism”. London, *Antipode*, v.34, n.3, p.349-79, June 2002.

CAMPBELL, S. Green cities, growing cities, just cities? Urban planning and the contradictions of sustainable development. Chicago, *Journal of the American Planning Association*, v.62, n.3, p.296-312, Summer 1996.

CAP (Conselho de Autoridade Portuária do Ministério dos Transportes), *Comissão 1. Implementação do complexo: expansão do porto de Vila do Conde e transferência gradual das operações do porto de Belém*. Belém: CAP (Belém; Vila do Conde; Santarém), 2001. (Relatório final, súmula da 7ª reunião.) Disponível em: <http://www.cdp.com.br/novo/cap/relatorios/2001/comissao1_relatorio_final_minuta_20maio_2001.htm>. Acesso em 11.2.2006.

_____. Plano de desenvolvimento e zoneamento – PDZ do porto de Belém e terminal de Miramar. Belém: Companhia Docas do Pará, 2005. Disponível em: <www.cdp.com.br>. Acesso em 6.1.2006.

CARDOSO, A. L. Trajetórias da questão ambiental urbana: da Rio 92 às Agendas 21 locais. Curitiba, *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, n.102, p.51-69, jan./jun. 2002. Disponível em: <www.pr.gov.br/ipardes/publicacoes/revista_pr/revista_pr_102.htm>. Acesso em 5.2.2006.

CDP (Companhia Docas do Pará). As potencialidades do terminal marítimo *offshore* do Espadarte. Belém: CDP, 2005a. Disponível em: <www.cdp.com.br>. Acesso em 6.1.2006.

CEF (Caixa Econômica Federal). Programa de revitalização de sítios históricos – PRSH. Brasília, 2006. Disponível em: <<https://webp.caixa.gov.br/urbanizacao/publicacao/texto/programa/prsh.htm>>. Acesso em 9.2.2006.

CHILE, W. Por que amar a Cidade Velha? Belém, *Pará +*, v.47, p.10-13, jan. 2006.

CODEM (Companhia de Desenvolvimento da Área Metropolitana de Belém). *Cadastro técnico multifinalitário*. [Mapas eletrônicos.] Belém: Codem/Prefeitura Municipal de Belém, 2001. (3 CD-Roms.)

CORBIN, A. *O território do vazio*. A praia e imaginário ocidental. São Paulo: Cia. das Letras, 1988.

FOUCAULT, M. *Microfísica do poder*. 20.ed. São Paulo: Graal, 2004.

HARVEY, D. *Justice, nature and the geography of difference*. Londres: Blackwell publishers, 1996.

_____. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 9.ed. São Paulo: Loyola, 2000.

LEFF, E. A geopolítica da biodiversidade e o desenvolvimento sustentável: economização do mundo, racionalidade ambiental e reapropriação social da natureza. In: MARTINS, R.C.; VALENCIO, N. F. L. da S. (orgs.) *Uso e gestão dos recursos hídricos no Brasil: desafios teóricos e político-institucionais*. São Carlos: RiMA, 2003. v.2, p.1-20.

_____. *Racionalidade ambiental: a reapropriação social da natureza*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

LIPIETZ, A. A regulationist approach to the future of urban ecology. Santa Cruz, CA, *Capitalism, nature, socialism: a journal of socialist ecology*, n.3, v.3, p.101-10, set. 1992.

MELLO, S. S. DE. Gestão ambiental urbana dos espaços de margens de cursos d'água. I SEMINÁRIO NACIONAL SOBRE REGENERAÇÃO AMBIENTAL DE CIDADES: ÁGUAS URBANAS. In: *Anais*. Rio de Janeiro, 5 a 8 de dezembro de 2005. Organizado por Vera Regina Tângari, Mônica Bahia Schlee, Rubens de Andrade. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2005. (CD-Rom.)

- MORAES, A. C. R. *Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil*: elementos para uma geografia do litoral brasileiro. São Paulo: Hucitec/Edusp, 1999.
- ORLA LIVRE, MOVIMENTO. [Arquivos, textos e imagens eletrônicas.] Belém, 2004. Disponível em: <<http://www.orlalivre.com.br/inicio.html>>. Acesso em 9.2.2006.
- PALHETA JUNIOR, F. X. *Mobilidade residencial em Belém do Pará*. Rio de Janeiro, 2003. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- PARÁ. Governo do Estado. *Estação das Docas*: três anos de incentivo ao turismo. Belém: 2003. Disponível em: <www.governodopara.pa.gov.br/noticias2003/05_2003/08_10.asp>. Acesso em 20.12.2003.
- _____. *Mangal das Garças*. Belém: Secretaria Executiva de Cultura, 2005a. Disponível em: <<http://www.prodepa.psi.br/mangal/home.htm>>. Acesso em 9.2.2006.
- _____. Secretaria Executiva de Ciência, Tecnologia e Meio Ambiente. Conferência estadual do meio ambiente. Propostas do Estado do Pará. Documento síntese do Estado do Pará da II CEMA encaminhado à II Conferência Nacional de Meio Ambiente – II CNMA. Belém: Governo do Estado do Pará/Secretaria Executiva de Ciência, Tecnologia e Meio Ambiente, 2005b. Disponível em: <www.sectam.pa.gov.br>. Acesso em 1.2.2006.
- PARÁ +. *Interligação litorânea de Belém à ilha do Mosqueiro*. Belém: Ed. Círios. v.47, p.10-3, jan. 2006.
- PENTEADO, A. R. *O sistema portuário de Belém*. Belém: UFPA, 1973. (Coleção Amazônica, série José Veríssimo).
- SACHS, W. *Anatomia política do desenvolvimento sustentável*. Democracia viva. São Paulo: Moderna/Ibase. v.1, n.1, p.11-23, nov. 1997.
- SCHAMA, S. *Paisagem e memória*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- SMITH, N. *Desenvolvimento desigual*. Natureza, capital e a produção de espaço. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.
- TADDEI, P. *Os grandes projetos*. Um olhar sobre a cultura brasileira: patrimônio. Brasília: MinC, 1998. Disponível em: <<http://www.minc.gov.br/textos/olhar/grandesprojetos.htm>>. Acesso em 9.2.2006.
- THOMAS, K. *O homem e o mundo natural*: mudanças de atitude em relação às plantas e aos animais (1500-1800). São Paulo: Cia. das Letras, 1988.
- XIMENES, J. *A orla de Belém*: intervenções e apropriação. Rio de Janeiro, 2004. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- XIMENES, M. *Rede intra-urbana de água e esgotamento sanitário na cidade de Belém*: aspectos históricos, políticos e econômicos da estruturação sanitária. Rio de Janeiro, 2003. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

A B S T R A C T *In the region of Belém, a city in Northern Brazil, it is possible to figure out a wide range of policies dealing with various forms of land use and appropriation, in proximity to water. Recent territorial interventions and public policies take place in this context, through urban and environmental projects, port modernization, and discourses on sustainability and increasing of urban environmental quality. Those actions seem to point, mostly, a switch on the notions, meanings and practices associated to the spaces of the city. In this case, those spaces are reconfigured: towards an incorporation of historical preservation to*

environmental debate; on a so-called 'return' to a lost notion of nature inside the cities; on the modernization of ports and on the conversion of the notions of 'Nature' to a landscape of visual consumption, though territorial interventions and projects of many self-declared 'sustainabilities' in territories located next to water.

KEYWORDS *Environmental planning; urban sustainability; water.*