

XII ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM
PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

21 a 25 de maio de 2007

Belém - Pará - Brasil

ESTADO E POLÍTICAS URBANAS NA AMAZÔNIA: A EXPERIÊNCIA DAS INTERVENÇÕES
URBANAS NA ORLA FLUVIAL DE BELÉM

Márcio Douglas Brito Amaral (Unifap/Usp)

Estado e Políticas Urbanas na Amazônia: a experiência das Intervenções Urbanas na Orla Fluvial de Belém

O trabalho discute as concepções e as práticas de planejamento e gestão urbana que fundamentaram as intervenções urbanas realizadas na orla fluvial de Belém pelo governo do Estado e pela Prefeitura da cidade. Mostra, ainda, que tais intervenções procuram produzir uma “nova” imagem de cidade para Belém, tendo como fundamento o resgate de referenciais simbólicos, como o rio e a baía, que demarcam uma identidade e que compõe estratégias de *marketing* urbano e de atração turística. Buscou-se responder as seguintes questões: 1) Quais as concepções de planejamento e gestão urbanas que fundamentaram as intervenções na orla de Belém; 2) Que imagens de cidade foram produzidas para Belém a partir dessas intervenções urbanas na orla? Duas concepções de gestão e planejamento serviram de base às intervenções, o modelo estratégico de cidades, desenvolvido pelo governo do Estado no Núcleo Feliz Lusitânia e na Estação das Docas, e a gestão participativa, adotada pela prefeitura no Ver-o-Rio e no Ver-o-Peso. Em ambas as perspectivas havia uma intenção em se produzir uma imagem para cidade relacionada ao rio, uma voltada à padronização, a produção de formas arrojadas e espetaculares (governo do Estado); outra reforçando o regionalismo das formas espaciais, o uso público do espaço e inversão de prioridades (Prefeitura).

1. Introdução

A orla fluvial de Belém, na Amazônia brasileira, ao longo dos últimos anos tem se destacado na paisagem da cidade pela presença de um conjunto de intervenções urbanas que buscam resgatar o rio e a baía como símbolos da identidade urbana. De acordo com o discurso produzido pelo governo do Estado e pela prefeitura Municipal, trata-se de promover a abertura de “janelas para o rio” – espaços fragmentados da orla que foram apropriados para fins de cultura, lazer e turismo pelas políticas públicas de renovação urbana – uma vez que no decorrer dos tempos a cidade cresceu de costas para o rio, sendo que sua apropriação, em grande medida, se fez de forma privada e individual por agentes econômicos que a transformou num grande quintal para o desenvolvimento de suas atividades, não permitindo que o restante da população pudesse desfrutar do uso desse ícone da cultura da cidade.

Apesar de haver por parte dos poderes públicos estadual e municipal uma intenção de resgatar face ribeirinha de Belém em suas intervenções urbanas, as estratégias utilizadas, as paisagens produzidas e as cidades daí decorrentes são bastante diferenciadas. De um lado, o governo do Estado busca, através da gestão e do planejamento estratégico de cidades, produzir uma cidade pautada no espetáculo/suntuosidade das formas espaciais, na seletividade social e na valorização técnica (tecnificação) das decisões. De outro lado, a prefeitura Municipal, por meio da gestão participativa, visa produzir um espaço marcado por uma arquitetura tipicamente regionalista (ou pelo menos aquilo que tradicionalmente tem se definido como tal), caracterizado pela inversão de prioridades e pela maior participação da sociedade na tomada de decisões sobre os destinos da cidade.

Dentre as intervenções urbanas realizadas na orla de Belém que serão discutidas no presente trabalho pode-se destacar as seguintes: o complexo Estação das Docas¹ e o Núcleo Histórico Feliz Lusitânia², fundadas no discurso da gestão estratégica de cidades, e o Projeto Ver-o-Rio³ e o complexo Ver-o-Peso⁴, sedimentadas no discurso da gestão participativa.

A centralidade do presente trabalho consiste exatamente em discutir as concepções e as práticas de planejamento e gestão urbana que fundamentaram as intervenções urbanas realizadas na orla fluvial de Belém pelo governo do Estado e pela prefeitura Municipal da cidade. Além disso, procura mostrar que tais intervenções procuram produzir uma “nova” imagem de cidade para Belém, tendo como fundamento o resgate de referenciais simbólicos, tais como o rio e a baía, como forma de demarcar uma identidade e compor estratégias de *marketing* urbano e de atração turística.

Para alcançar esses objetivos, adotou-se a metodologia elaborada por Souza (2002) para construção de tipologia, uma ferramenta importante para verificação das perspectivas e

concepções de gestão e planejamento urbanos. Essa metodologia tem como fundamento teórico-filosófico a noção de autonomia individual e coletiva elaborada pelo filósofo Cornelius Castoriadis. A autonomia individual entendida como a capacidade do ser humano de construir projetos para sua vida de forma lúcida e dentro de uma perspectiva de liberdade e de criticidade, em que se tem clareza do papel social que desempenha e das ferramentas que possui para realizar seus projetos. A autonomia coletiva referindo-se, principalmente, a existência de instâncias que transcendem a subjetividade, envolvendo instituições sociais capazes de garantir a justiça, a liberdade e o pensamento crítico.

Partindo desse referencial teórico-filosófico é que Souza (2002) propõe um conjunto de oito critérios importantes para construção de tipologia de gestão e planejamento de cidades: *idéia-força central; filiação estética; escopo; grau de interdisciplinaridade; permeabilidade em face da realidade; grau de abertura para com a participação popular; atitude em face do mercado; referencial político-filosófico*. Além desses critérios identificados por Souza (2002), acrescentou-se nessa análise o *marketing urbano e imagem de cidade*, por acreditar que cada vez mais os mesmos se tornam fundamentais para construção e compreensão da cidade conforme demonstrou, entre outros, Amendola (2000) e Harvey (2003).

2. As políticas urbanas e suas perspectivas atuais: ferramentas teórico-conceituais

Nas intervenções urbanas realizadas na orla fluvial de Belém duas concepções de planejamento e gestão urbana têm servido de fundamentação. A primeira delas é a gestão estratégica de cidades, também denominada de gestão técnico-pragmática, que está baseada na idéia de modernização, de competitividade e de inserção no mercado, com franca minimização das ações da máquina do Estado em relação às questões sociais. A segunda refere-se à gestão político-ideológica, ou gestão participativa, assentada especialmente no fomento da participação popular e na promoção de uma reestruturação nos mecanismos decisórios (FREY, 1996, p. 109) e no atendimento de demandas sociais.

Frey (1996), ao discutir a gestão técnico-pragmática ou **gestão estratégica de cidades**, tendo como referência empírica de estudo Curitiba, faz um elenco de algumas das características desse modelo: pragmatismo e eficiência técnica, em que participação se refere à legitimação de projetos já elaborados, hierarquização administrativa nítida, criação de uma

identidade local, negociação direta e amistosa com a iniciativa privada e tendência ao decretismo e à criação de consensos.

Também Sánchez (1997), procura discutir esse modelo de gestão urbana para o caso de Curitiba, porém sua ênfase está mais voltada à questão do *marketing* urbano e do urbanismo espetáculo. Neste sentido, além dos elementos apontados por Frey (1996), ela procura mostrar como, ao longo do tempo (desde a década de 1970), a imagem de Curitiba foi sendo revisitada ou mesmo modificada – de “Curitiba: cidade modelo”, passando por “Curitiba: cidade planejada”, até chegar em “Curitiba: capital brasileira da qualidade de vida”, entre outras – pela gestão e pelo planejamento urbano, no sentido de promover a cidade enquanto um bem a ser comercializado e consumido.

Dessa forma, a autora procura demonstrar a importância que passa a ter nas práticas de gestão das cidades os instrumentos do *marketing* urbano, o uso de técnicas publicitárias, que servem como mecanismo utilizado para projetar no exterior a imagem da cidade, a fim de promover a atração de consumidores (turistas). Deve-se ressaltar, porém, que para que isso ocorra, é necessário dotar a cidade de uma série de fatores atrativos: infra-estrutura física e comunicacional, regulação política e social, qualidade de vida. Esses fatores, para serem efetivados, mobilizam uma imensa gama de recursos (elemento que justifica em grande parte a parceria público-privado), no sentido de torná-la mais competitiva face a outras cidades ("guerra dos lugares"), o que tem provocado à perda das solidariedades regionais e uma despolitização do espaço social.

Como demonstrou Amendola (2000), a produção de imagens para a cidade não deve ser interpretada como estratégia recente do capital, pois sempre se produziu imagens para cidades, tanto através dos relatos dos viajantes, quanto pelas obras literárias dos escritores. A novidade de agora é que a produção da imagem tornou-se estratégia na luta para atrair pessoas, capitais e empresas, tornando-se o imaginário um fator decisivo para “vender” a cidade e suas partes.

Dentre as estratégias utilizadas para atrair pessoas jurídicas e físicas, Amendola (2000) destaca que a cidade deve, entre outras: adotar uma linguagem publicitária; melhorar sua qualidade de vida; promover constantemente eventos e acontecimentos que tragam visibilidade; adquirir as características desejadas pelo mercado como forma de seduzir e de atrair a demanda solvente; produzir o espetáculo urbano como meio para ganhar visibilidade midiática; minimizar ou mesmo fazer desaparecer os conflitos e dissensos, produzir uma cidade harmoniosa, a menos que se deseje construir uma imagem que se fundamente na

valorização dos contrastes e diferenças; seduzir toda cidade a se converter, mesmo que potencialmente, em uma cidade turística.

Para Vainer (2002) esse modelo de planejamento e gestão de cidades faz parte de uma nova forma de pensar o planejamento urbano, agora adjetivado de estratégico, em que a cidade passa a ser sinônimo de mercadoria, de empresa e de pátria. A primeira, pensa a cidade como um objeto de luxo, cujos insumos valorizados pelo capital são apropriados pelo *marketing* urbano, para serem vendidos a uma demanda solvente (investidores internacionais). A segunda, interpretando-a como uma empresa, portanto, gerida de maneira empresarial, de acordo com a lógica da competitividade, da produtividade e do mercado, em que a parceria público-privado torna-se indispensável, já que os empresários possuem o *métier* dos negócios e o Estado as condições para produzir. A terceira, faz alusão à construção do consenso, o fim do conflito de classe em benefício de uma causa maior, a cidade. Desse modo, o que se resgata é o sentimento patriótico, de participante e pertencente a uma cidade (identidade entre sujeito e espaço): “*Sem consenso não há qualquer possibilidade de estratégias vitoriosas. O plano estratégico supõe, exige, depende de que a cidade esteja unificada, toda, sem brechas, em torno do projeto*” (VAINER, 2000, p. 91).

Para Harvey (1996) esse modelo de gestão ou “empresariamento urbano”, como prefere, acaba por produzir impactos de natureza econômica, política, social e espacial, dentre as quais destaca: a) abertura do espaço para novos padrões de empreendimentos imobiliários de todos os tipos, mesmo que o resultado disso tenha sido a “reprodução em série”; b) criação de um bom clima local para negócio, o que fez do local um *locus* da regulação infra-estrutural, de trabalho e ambiental; c) absorção do risco pelo poder público, fazendo com que o capital multinacional se tornasse cada vez mais móvel geograficamente; d) inclinação para produzir desenhos urbanos pós-modernos que resgatam a fragmentação urbana como princípio; e) desenvolvimento de atividades que visam à elevação dos valores das propriedades, das bases tributárias, da circulação local da renda e do crescimento do emprego; f) ênfase no turismo, na produção e consumo de espetáculos, na produção de eventos efêmeros, vistos como solução ou medicamento para economias degradadas; g) produção de um imaginário atraente para vender a cidade, em que de um lado existe a construção de solidariedade social, orgulho cívico e lealdade ao lugar, e, de outro, criação de um “refúgio mental” para um mundo marcado pela exploração do capital que exclui cada vez mais o senso do lugar (HARVEY, 1999, p. 57-60).

Harvey (1999) afirma ainda, que essa perspectiva do “empresariamento” acaba por provocar segregações, pois por trás da “máscara” de muitos projetos, encontram-se sérios

problemas sociais e econômicos, os quais têm produzido uma cidade de caráter dualístico, de “centro renovado”, porém cercada por um “mar de pobreza”. Trata-se, portanto, de “alimentar el monstruo del centro urbano”, como afirma:

Cada nueva oleada de inversión pública es necesaria para que la anterior compense. La alianza entre el sector público y el privado significa que el público assume los riesgos y el privado se queda con los beneficios. La ciudadanía espera unos beneficios que nunca se materializan. Varios de los proyectos públicos van como gato panza arriba, y un enorme complejo en régimen de condominio situado en la zona portuaria (...) está obteniendo tan malos resultados que le han concedido exenciones fiscales por valor de 2 millones de dólares con el fin de prevenir la quiebra, mientras que la empobrecida clase obrera – cercana a la quiebra, si non técnicamente en ella – no recibe nada (HARVEY, 2003, p. 167).

A segunda perspectiva de planejamento e gestão urbana que será discutida nesse trabalho é a chamada **gestão participativa**, também denominada de “político-ideológica” (FREY, 1996). Dentre as principais características desse modelo destaca-se, a participação da comunidade na gestão (orçamento participativo, conselhos populares, fórum da cidade, audiências públicas e conferências municipais etc.), a prevalência de princípios de cooperação e de integração dentro da administração, a politização de questões ligadas à justiça social e a valorização política do poder legislativo.

Pode-se dizer que esse modelo democrático-participativo surge no final da década de 80 e início da de 90 em países subdesenvolvidos. Na sua essência não se propõe a modificar estruturas e sim a corrigi-las, sendo esta uma das principais críticas dirigidas a esse modelo que, por sua vez, está diretamente associado ao “planejamento urbano participativo” e ao “ideário da reforma urbana”:

Mesmo antes da derrota na Constituinte a bandeira da reforma urbana era...’reformista’. Afinal não se tratava de negar a propriedade privada ou fazer-lhe oposição sistemática, mas sim de uma estratégia que visava ao amparo na legalidade e buscava jogar com as próprias contradições da sociedade existente, na expectativa de que a propriedade privada pudesse ser, por assim dizer, domesticada, desempenhando uma ‘função social’, o que tornaria a própria cidade mais justa (SOUZA, 1998, p. 21).

De acordo com Souza e Rodrigues (2004) o ideário da reforma urbana traz em sua agenda de lutas, o combate à especulação imobiliária, a redução do nível de desigualdades sócio-econômicas e a segregação residencial intra-urbana e o fomento à participação popular no processo de planejamento e gestão do espaço urbano, a exemplo do orçamento participativo.

Trindade Júnior (2002), ao discutir essa versão do planejamento e gestão de cidades associada às estratégias de desenvolvimento local, procura apontar de forma resumida alguns

aspectos que fazem parte de suas bases/fundamentos, a saber: a) negociação entre os atores, com reconhecimento de suas assimetrias, lutas e pressões políticas, primando pela participação sem negação dos conflitos de interesses; b) definição de projetos políticos que extrapolam a esfera local e a integrem a estratégias regionais (ex.: redes regionais de solidariedade e de atração de investimentos); c) transferência de recursos, em que os espaços públicos são fundamentais para a apropriação coletiva e que o uso seja priorizado em detrimento da troca; d) a imagem do urbano associada a seu contexto imediato e à sua compreensão como uma identidade coletiva; e) política intra-urbana mais radical no sentido de colocar em prática o ideário de reforma urbana, com a viabilização de alguns meios e instrumentos de controle e de gestão; f) recorte espaço-institucional de gestão reconhecidos a partir da concepção do espaço como uma produção social, associado à idéia de gestão descentralizada e democrática; g) desenvolvimento urbano a partir de uma base socioespacial, procurando promover a sustentabilidade, não apenas ambiental, mas também econômica, política e sociocultural.

Nessa direção, Daniel (1997) considera que esse modelo além de está articulado com o “ideário da reforma urbana”, deve ser pautado em bases locais. Dessa forma, pontua quatro elementos fundamentais que devem estar presentes no debate sobre essa forma de gestão: 1) *Inversão de prioridades e regularização pública do solo urbano* – mudança nos investimentos, que deixam de estar voltados para grandes obras, para serem utilizados na prestação de serviços básicos, de infra-estrutura e de habitação nas áreas periféricas; e a vinculação do uso do solo aos princípios da função social da propriedade e à distribuição equânime dos custos e dos benefícios da urbanização; 2) *desenvolvimento econômico local* – são ações locais concentradas e participativas, envolvendo governo e comunidade local, no sentido de estimular o crescimento econômico e a geração de empregos na localidade; 3) *reforma do Estado e gestão local* – trata-se de promover uma horizontalização (descentralizar e quebrar estruturas verticais) na gestão e na definição de papéis entre os vários segmentos do poder local, além de criar estruturas de coletivo de trabalhadores e abordagens voltadas para cidadania. Não se trata, porém, de descentralizar todas as ações, é necessário manter centralizadas algumas normas estratégicas da nação, fundos de investimentos e custeio, no sentido de garantir regras de repasse transparentes a fim de coibir ações clientelistas; 4) *gestão e planejamento urbano democráticos* – o planejamento não deve ser visto como neutro, ele é um instrumento que pode ser apropriado de formas diversas, tanto por gestões centralizadas e tecnocráticas, quanto por gestões democráticas e participativas. Neste sentido, a gestão democrática dele se apropria como uma forma de tornar possível sua concepção de

sociedade e de cidade, uma concepção pautada na utilização de técnicas modernas de planejamento (“planejamento estratégico situacional”) e na politização das decisões através da participação da comunidade na gestão.

Não obstante os pontos importantes enfatizados, algumas ressalvas são colocadas em relação a essa perspectiva de planejamento e gestão, a exemplo daquela que coloca os limites à concepção de desenvolvimento urbano, conforme pontua Souza (1998), quando argumenta que nessa perspectiva a noção de desenvolvimento urbano convencional não foi verdadeiramente subvertida, ainda que gire em torno dele a idéia de justiça social e não a de simples modernização; sendo bastante sintomático, nesse sentido, que não haja sequer um esforço sistemático de construção de um conceito alternativo de desenvolvimento.

Além disso, outras dificuldades estão presentes nessa perspectiva participativa de gestão, conforme aponta Souza e Rodrigues (2004). Para eles apesar das várias possibilidades que o “orçamento participativo” apresenta em termos de democratização da gestão, o mesmo ainda é uma experiência pouco consistente na maioria dos municípios que o adotam. Dentre os principais problemas encontrados estão: burocracia, falta de pessoal qualificado e de recursos econômicos, deficiência na difusão das informações necessárias para tomada de decisões, excessiva influência dos técnicos e funcionário do Estado, dificuldade de infraestrutura para realização dos eventos e uso fundamentalmente eleitoreiro do rótulo “orçamento participativo” sem que exista realmente o compromisso com a democratização da gestão (SOUZA; RODRIGUES, 2004, p. 81).

Mesmo que não seja o objetivo principal aqui discutir os limites dos modelos acima trabalhados e não se procure reconhecê-los de maneira literal na realidade concreta, torna-se importante considerar as novas elaborações que os mesmos apresentam na discussão do planejamento e da gestão urbanos, bem como suas aplicabilidades considerando as experiências de intervenção urbana que se colocam para a orla fluvial de Belém.

3. As intervenções na orla fluvial de Belém e as novas experiências de planejamento e gestão de cidades

a) O Complexo Estação das Docas e o Núcleo Histórico Feliz Lusitânia

Nesse trabalho partiu-se da hipótese de que o tipo de gestão urbana que fundamentou às intervenções do Governo do Estado no Complexo Estação das Docas e no Núcleo Histórico Feliz Lusitânia foi a “*gestão estratégica de cidades*”. Para chegar a tal conclusão procurou-se

fazer uso dos instrumentais teóricos propostos por Souza (2002) e de como os mesmos podem ser verificados nas intervenções urbanas realizadas na orla de Belém.

O primeiro elemento apontado por Souza (2002) para definir a tipologia da gestão e do planejamento urbano é a idéia-foça central, entendida como sendo o objetivo principal a ser perseguido. Ao se analisar a Estação das Docas e o Feliz Lusitânia, observou-se uma clara preocupação com a modernização da cidade, manifestada, por um lado, através do modelo do *waterfront* e, por outro, via “*cultural turn*”⁵, visível no núcleo Feliz Lusitânia.

O segundo elemento indicado por Souza (2002) é a *filiação estética*. Esta na Estação das Docas e no Feliz Lusitânia tornou-se pouco importante, pois como afirma o secretário de cultura Paulo Chaves Fernandes (2002) suas intervenções não estão comprometidas com nenhuma escola, ainda que assuma uma postura eclética. Tal declaração, no entanto, acaba por revelar uma clara tendência ao pós-modernismo urbano, presente nas intervenções por meio da superposição de formas espaciais⁶ e da fragmentação urbana⁷.

O *escopo*, para Souza (2002), pode assumir desde um caráter estritamente físico-territorial até aqueles que possuem uma natureza “social abrangente”. Nos casos analisados, há uma preocupação que não se limita à dimensão física e paisagística da intervenção, buscando-se incorporar outras preocupações que vão além do aspecto puramente físico-territorial. Nas duas intervenções em questão é possível verificar a produção de espaços “públicos”, cujo controle é realizado por organizações privadas que possuem certa estabilidade no mercado e que estão voltados para um grupo seletivo de consumidores, principalmente turistas e demanda local solvente.

Quanto ao *grau de interdisciplinaridade*, outro critério proposto por Souza (2002), pode-se identificar duas posturas em relação às intervenções. Na Estação das Docas, contrariando as tendências mais recentes do planejamento e da gestão urbana, ele é pequeno, houve um predomínio de profissionais da arquitetura e do urbanismo, no máximo eram envolvidos profissionais da área de engenharia (da programação visual e da iluminação). No Feliz Lusitânia, a preocupação com um trabalho interdisciplinar pareceu um pouco maior. Ainda que o norte do processo continue sendo dado por técnicos arquitetos e urbanistas, se verificou a presença de historiadores, turismólogos, arqueólogos etc.

A *permeabilidade dos projetos em face da realidade*, para Souza (2002), refere-se ao grau de análise e sistematização da realidade empírica antes de promover qualquer intervenção. Na Estação das Docas a permeabilidade relaciona-se com a abordagem *apriorística*, uma vez que a intervenção prescindiu de um estudo científico seguro, capaz de mostrar como a realidade empírica se apresenta em suas várias nuances, como os projetos de

renovação urbana se inserem no contexto da cidade e do centro histórico. De maneira diferente da Estação, no Feliz Lusitânia a permeabilidade em face da realidade se aproxima muito mais de uma abordagem *semi-apriorística*, pois no seu projeto é possível observar uma preocupação em construir um diagnóstico sobre a área da intervenção, no caso, o Centro Histórico de Belém, mostrando suas características históricas, sua dinâmica arquitetônica e sua inserção dentro do contexto da cidade. Verificou-se ainda, uma breve análise sobre o contexto sócio-econômico em que se encontra o Estado do Pará e de como a revitalização do Feliz Lusitânia pode contribuir para a melhoria das finanças e para o resgate da cultura e da história da região e da cidade.

A crítica que se pode fazer aos dois modelos, apriorístico e semi-apriorístico, é que os mesmos não conseguem preencher os requisitos de uma investigação científica rigorosa (SOUZA, 2002). Nas duas experiências analisadas não se verificou uma preocupação em mostrar os agentes que se apropriaram do espaço da orla ao longo do tempo, as formas de uso e os processos que as caracterizam, ficando restritas à área da intervenção, como se a mesma não estivesse inserida na dinâmica da cidade.

O *grau de abertura para com participação popular* nas duas intervenções governo do Estado deve ser considerado pequeno ou nulo, pois não foi considerado como componente importante da gestão e do planejamento urbano, já que as decisões foram sempre tomadas pela equipe técnica do governo e a sociedade não foi consultada. Conforme se verifica em reportagem realizada pela revista Way (2005), da Marko Engenharia, empresa que construiu a Estação das Docas, o projeto foi pensado por duas cabeças e a sociedade não participou de sua decisão. Quanto ao Feliz Lusitânia, também foi decidido dentro do gabinete da Secretaria de Cultura (SECULT), sem a participação da sociedade, conforme afirma o próprio secretário de cultura em entrevista a Brasiliense em 2004.

A conclusão a que se chega diante dessa análise da participação popular, é que esta continua sendo vista como desimportante, apresentando uma tendência a formas pseudoparticipativas, tais como, informação, consulta e cooptação. Nas intervenções da orla o que se observou foi uma tendência ao que Souza (2002) denomina de "manipulação", com uso de propagandas maciças para obtenção da adesão popular, o que possibilita afirmar que nesse ponto a gestão e o planejamento urbano na orla de Belém continua guardando resquícios do modelo tecnocrático e convencional.

A *atitude em face do mercado* é mais um elemento colocado por Souza (2002). Para ele existem três posturas diferentes no que se refere ao mercado: aceitação sem restrições do mesmo; crítica moderada, que aspira ao controle, o disciplinamento e a domesticação do

mercado; e criticismo forte, com crítica ao próprio modelo capitalista. Na Estação das Docas é possível afirmar que a relação que o governo estabeleceu com o mercado é de aceitação total sem restrições. Houve dois tipos de parceria entre o Estado e a iniciativa privada: primeiro na construção do complexo, em que os custos da obra foram divididos entre os dois agentes (o Estado entrou com 19 milhões e a iniciativa privada com 5 milhões); segundo, na forma de gestão adotada, o modelo de "*Organização Social*" que é uma entidade privada que faz uso de contratos de gestão para oferecer atividades públicas. No caso do Feliz Lusitânia fica ainda mais explícita essa atitude de aceitação total do mercado, pois diferente da Estação, em que a acessibilidade do usuário à área do empreendimento não é limitada pelo pagamento de ingresso⁸, no Feliz Lusitânia, para se ter acesso é preciso pagar taxas para entrar. Além da cobrança de entrada há a presença de diversos empreendimentos – todos com relativa consolidação no mercado – privados funcionando nas dependências do mesmo através da concessão de serviços.

O *referencial político-filosófico* é classificado por Souza (2002), desde ultraconservadorismo capitalista, em sua versão neoliberal, até a sua superação, passando por visões de centro-esquerda, pela social-democracia e pelo o que o autor convencionou chamar de liberalismo de esquerda. Na Estação das Docas e no Feliz Lusitânia pode-se dizer que há uma inspiração de caráter neoliberal subjacente às propostas de intervenção urbana, pois a cidade é produzida dentro de um contexto de competitividade urbana, pela atração de investimentos e de turistas, em que sua projeção se faz através do *marketing* urbano, os investimentos em espaços espetaculares, fragmentados e gentrificados e a apropriação de espaços públicos pela iniciativa privada, tornam-se elementos fortemente visíveis.

Além dos critérios estabelecidos por Souza (2002) acrescentou-se neste trabalho o *marketing* urbano e produção da imagem da cidade, dada sua importância nas atuais práticas de gestão e planejamento urbanos, portanto, na construção da cidade. A partir das intervenções analisadas foi possível verificar que há uma intenção explícita em se promover a cidade através do *marketing* urbano e do urbanismo espetáculo. Dessa forma, a construção de uma imagem (logomarca) para a cidade relacionada ao resgate do rio como elemento simbólico representante da cultura local tornou-se imprescindível, como afirmou o secretário Paulo Chaves Fernandes⁹.

B) O Projeto Ver-O-Rio e o Complexo Ver-O-Peso

A hipótese aqui levantada é de que o modelo de gestão e planejamento urbanos relacionado às intervenções realizadas pela Prefeitura Municipal de Belém na orla, o projeto

Ver-o-Rio e o complexo do Ver-o-Peso, é a “*gestão participativa*”. Para demonstrar que tal hipótese é verdadeira tomou-se como ponto de partida para análise, também, os instrumentos teórico-metodológicos propostos por Souza (2002).

O principal objetivo ou idéia-força central a ser perseguida pelo poder público nas intervenções do Ver-o-Rio e do Ver-o-Peso é a justiça social, fundamentada na radicalização da democracia, na participação popular e na inversão de prioridades¹⁰.

Uma das formas de perceber ainda mais a *idéia-força central* adota pela prefeitura de Belém é considerando os instrumentos normativos de intervenção no espaço de que se ampara a gestão e o planejamento urbanos municipais. Esses instrumentos, a exemplo do Plano Diretor Urbano (PDU), da Lei Complementar de Controle Urbanístico (LCCU), da Lei Orgânica Municipal, entre outros, estabelecem como diretriz básica para a orla fluvial de Belém a recuperação da capacidade de vê-la e de utilizá-la pelo cidadão, “resgatando, simbolicamente, as origens ribeirinhas de Belém” (BELÉM, 1993). Neste sentido, a cidade passa a ser concebida, além de sua dimensão material, em sua dimensão cultural.

Nas duas intervenções realizadas pela Prefeitura na orla de Belém, pode-se verificar que existe toda uma preocupação com a *filiação estética*, principalmente, no que tange a demarcar um estilo regionalista, ainda que articulado com uma representação determinada e até mesmo normatizada sobre a região. Busca-se associar a arquitetura e o paisagismo simples, a elementos arquitetônicos tradicionalmente vistos como amazônicos¹¹.

Deve-se ressaltar também que existe uma intenção, por parte das duas intervenções em questão, em produzir uma modernização da cidade, mas sem perder de vista o resgate das suas origens ribeirinhas, a dimensão regionalista. Trata-se daquilo que foi definido como sendo uma arquitetura anfíbia: “o projeto é marcado por uma arquitetura ‘anfíbia’, onde prevalece o arrojo das tendências de vanguarda de caráter universal associado ao simbolismo regional” (BELÉM, 2005b, p. 02).

Quanto ao *escopo*, pode-se afirmar que existe uma tendência ao modelo não estritamente físico-territorial, na medida em que as obras produzidas primam pela requalificação física e social dos ambientes. No Ver-o-Rio, por exemplo, buscou-se resgatar a dimensão social, através de uma política de geração de trabalho e renda para famílias que os filhos recebiam a bolsa escola; e a dimensão cultural, por meio da produção do memorial dos povos indígenas, que além de afirmar o papel histórico dos mesmos na cidade e na Amazônia, funciona como espaço para expressão das suas manifestações culturais. No Ver-o-Peso, buscou-se considerar além da dimensão física do espaço, através da reforma da feira, do mercado de peixe, da praça do relógio, do calçamento da Av. Portugal e da doca do ver-o-

peso, dos quiosques e da feira do Açaí; a dimensão social do espaço, por meio de investimentos em cursos de capacitação para feirantes (ex. relações inter-pessoais, *marketing* e língua estrangeira) e na criação da cooperativa de trabalhadores do estacionamento da praça do Pescador (BELÉM, 2004).

No que se refere ao *grau de interdisciplinaridade*, elemento fundamental nos modelos mais avançados de gestão e planejamento urbanos da atualidade, pode-se dizer que nas experiências do Ver-o-Rio e do Ver-o-Peso, ela também foi muito tímida, pois continuou se mantendo a hegemonia de profissionais ligados a arquitetura, ao urbanismo e a engenharia civil. Ainda que no plano da concepção existisse uma preocupação em formar equipes de caráter interdisciplinar, isto na prática apenas ocorreu no caso do Ver-o-Peso.

Essa postura do governo de não investir tanto em equipes interdisciplinares, uma vez que as equipes técnicas da prefeitura são formadas na maioria por profissionais arquitetos e urbanistas, acaba se apresentando como um paradoxo dentro da sua gestão que se pretende progressista (participativa). Na verdade, essa postura parece ir na contramão das tendências avançadas de planejamento e gestão urbana que tem adotado equipes com alto grau de interdisciplinaridade. Souza (2002) chega a dizer que uma postura, realmente, radical deveria ousar assumir uma perspectiva transdisciplinar ou mesmo adisciplinar como pretende a sua proposta autonomista.

O que se observou quanto, a *permeabilidade em face da realidade*, foi que existe uma intencionalidade do poder público em promover um diálogo constante entre a teoria e a realidade empírica, vislumbradas, entre outras, na metodologia utilizada nos empreendimentos. No Ver-o-Peso, essa dialética torna-se explícita quando se observa que o projeto vencedor do concurso não pôde ser implantado de forma autoritária, isto é, sem antes interagir com feirantes, taxistas, lojistas, balanceiros de peixe, no sentido de conhecer às suas demandas e, assim, promover uma intervenção mais comprometida com o cotidiano desses grupos sociais. No Ver-o-Rio essa permeabilidade fica mais explícita quando se considera na análise, o Plano de Reestruturação da Orla de Belém, o PRÓ-BELÉM, pois foi a partir desse documento que se elaborou um diagnóstico global e se pensou diretrizes e propostas de intervenção na orla de Belém¹². Dessa forma, o projeto Ver-o-Rio não surgiu, então, sem um prévio estudo sobre a área e sua caracterização sócio-espacial, sua implantação buscou dialogar com a realidade sócio-espacial da área de sua implantação, de modo a considerar tanto suas condições físico-territoriais, quanto sociais.

O *grau de abertura para com a participação popular* é o principal critério utilizado por Souza (2002) para definir a efetividade de um governo de caráter democrático, pois

demonstra até que ponto à sociedade está envolvido com a tomada de decisões sobre o seu destino (autonomia). A partir das experiências pode-se dizer que a participação da população na gestão apresenta uma tendência à participação autêntica. Não por seu aspecto mais imediato – a participação dos cidadãos no processo de elaboração e execução do orçamento municipal, através do Orçamento Participativo (OP) e na discussão das diretrizes e prioridades para o planejamento e gestão urbana da cidade –, mas, sobretudo, pela consolidação de mecanismos de participação popular, como o “Congresso da Cidade¹³”. O processo de revitalização do Ver-o-Peso teve como um de seus fundamentos a adoção de uma metodologia participativa, em que todos os agentes envolvidos pudessem participar de forma continuada de todas as decisões. O primeiro momento da participação ocorreu quando a assembléia popular decidiu sobre a revitalização da área, através do Orçamento Participativo e envolvendo praticamente todas as secretarias do governo (SPINA, 2005). O segundo, referiu-se à acessibilidade do público, durante todo o processo de implementação, a todas as informações tanto do projeto quanto da obra, conforme já mostrado durante a caracterização do projeto. O terceiro, aludiu a criação de um “condomínio participativo” com funções de órgão consultivo e de um “conselho gestor”, que assume o papel de um sub-prefeitura. No Ver-o-Rio não foi diferente, além de ter sido decidido em assembléia popular, foi acompanhado de perto pela população local, inclusive por indígenas, que atuaram na decisão e fiscalização sobre o tipo de madeira que estava sendo utilizada na construção da maloca do Memorial dos Povos.

No que tange a *atitude em face do mercado*, é pode-se afirmar que a experiência de Belém demonstra que a visão do planejamento e da gestão urbana é a de crítica radical ao mercado. O que se verifica é muito mais aquilo que Souza (2002) denominou de uma “aceitação tensa” do mercado e da lógica capitalista, ou seja, a busca pelo estabelecimento de um controle e um disciplinamento do mercado e da propriedade privada, no sentido de alcançar maior justiça social. Na visão da Prefeitura, expressa por Novaes e Rodrigues (2004), não é possível compatibilizar interesses populares com os da classe dominante, sendo necessário estabelecer uma nova cultura política para a cidade, isto é, deve-se ocupar a máquina estatal e promover a sua transformação por meio da instituição de mecanismo de democracia e de protagonismo social.

Quando se analisam, porém, as intervenções na orla, duas posturas ficam explicitam em relação ao mercado. Uma de tensão e conflituosa, exemplificada pela luta travada, porém, perdida na justiça pela Prefeitura contra uma empresa privada, SANAVE, que fechou e se apropriou de uma via pública para satisfazer seus interesses particulares. Outra amistosa e de

parcerias, como é o caso daquelas que viabilizaram a cessão de parte da orla para implantação do projeto Ver-o-Rio e do investimento de empresas na revitalização da cidade¹⁴.

4. Considerações Finais

A partir da análise das intervenções urbanas realizadas na orla de Belém pelo governo do Estado – Estação das Docas e Feliz Lusitânia – e pela Prefeitura municipal – Ver-o-Rio e Ver-o-Peso – foi possível elaborar, de forma mais segura, uma tipologia para o planejamento e a gestão de cidades que tem servido como fundamento teórico-metodológico na construção da cidade a partir das ações dos poderes públicos.

Com base no quadro 01, que apresenta as conclusões relacionadas ao governo do Estado, é possível afirmar que o modelo de gestão e de planejamento urbano subjacente à proposta de intervenção da Estação das Docas e do Feliz Lusitânia tem uma orientação afinada com o que se denominou ao longo desse trabalho de gestão estratégica de cidades. Por um lado, pode-se afirmar que a maior parte dos elementos desse modelo de gestão está presente nos empreendimentos investigados. Por outro lado, é possível verificar que muitas características – ausência de interdisciplinaridade, presença de um modelo apriorístico, acentuado grau de pseudoparticipação etc. – do modelo tecnocrático de planejamento e gestão continuam a existir, ainda que de forma residual.

Quadro 01 - Gestão Estratégica de Cidades e o Complexo Estação das Docas e Feliz Lusitânia

CRITÉRIOS/MODELOS	MODELO ESTRATÉGICO	COMPLEXO ESTAÇÃO DAS DOCAS E NÚCLEO HISTÓRICO E CULTURAL FELIZ LUSITANIA
Idéia-força central	Modernização da cidade	Pós-Modernismo
Filiação estética	Pós-modernismo	Pós-modernismo
Escopo	Não estritamente físico-territorial	Não estritamente físico-territorial
Grau de interdisciplinaridade	Médio	Pequeno
Permeabilidade em face da realidade	Semi-apriorismo	Apriorismo
Abertura à participação popular	Pequena (formas pseudoparticipativas)	Nenhuma (não existe participação popular na gestão)
Atitude em face do mercado	Acrítica	Acrítica
Referencial político-filosófico	Neoliberalismo	Neoliberalismo

Fonte: Amaral (2005).

A partir do quadro 02, que está relacionado às intervenções realizadas pela Prefeitura de Belém, chegou-se à conclusão de que o modelo de gestão e planejamento urbanos que fundamentou às propostas de intervenção do Ver-o-Peso e do Ver-o-Rio, tem como referência o modelo participativo, com uma tendência à perspectiva autonomista, uma vez que apresenta uma grande abertura para com a participação popular e procura não legitimar a sociedade capitalista, buscando mecanismos para a sua transformação, a exemplo do Congresso da Cidade. Contudo, pode-se observar que mesmo com todos os avanços alcançados por essa perspectiva de planejamento e gestão, ainda existe, de forma muito residual, elementos da matriz tecnocrática, por exemplo, a pouca abertura para um trabalho mais interdisciplinar.

Quadro 02 - Gestão Participativa e o Complexo do Ver-o-Peso e o Projeto Ver-o-Rio

CRITÉRIOS/MODELOS	MODELO PARTICIPATIVO	COMPLEXO VER-O-PESO E PROJETO VER-O-RIO
Idéia-força central	Justiça social	Justiça social (radicalização da democracia, inversão de prioridades e protagonismo social).
Filiação estética	Desimportante	Associação da arquitetura e do paisagismo simples ao regionalismo amazônico.
Escopo	Não estritamente físico-territorial	Não estritamente físico-territorial
Grau de interdisciplinaridade	Grande	Pequeno
Permeabilidade em face da realidade	Potencialmente Grande e podendo ir além do semi-apriorismo.	Grande tendendo a ir além do semi-apriorismo.
Abertura à participação popular	Ambigüidade; não apresenta com clareza questionamento a democracia representativa; é tolerante com formas de pseudoparticipação.	Grande potencial, inclusive, com parcerias, delegação de poder e busca pela autogestão.
Atitude em face do mercado	Oscilação entre a crítica radical e a crítica moderada.	Crítica radical
Referencial político-filosófico	Oscilação entre socialismo democrático e reforma da social democracia.	Tendência a reformulação do modelo de democracia, com ênfase na participação

Fonte: Amaral (2005).

Por fim, chegou-se a conclusão de que em ambas as perspectivas de planejamento e gestão de cidades adotadas, existiu uma preocupação em produzir uma nova imagem para cidade associada ao rio e às águas, o *waterfront*. A diferença é que, no caso da gestão estratégica de cidades, essa preocupação se enquadra numa dinâmica de competitividade urbana e da legitimação da lógica capitalista e privada e, na gestão participativa, há uma

maior preocupação em se construir propostas alternativas de sociedade e de cidade, fundadas na produção de espaços de apropriação coletiva e sem restrições de uso.

Referências

- AMARAL, M. D. B. A Guerra das Águas: concepções e práticas de planejamento e gestão urbana na orla fluvial de Belém. Belém: UFPA, 2005. (Dissertação de Mestrado).
- ARANTES, O. B. F. Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000. BELÉM. Prefeitura Municipal. Plano de reestruturação da orla de Belém (*PRO – Belém*). Belém: PMB, 2000.
- BRASILIENSE, R. O arquiteto da nova Belém. Pará turismo, Belém, ano 1, n. 3, p. 3-6, set. 2004.
- DANIEL, C. Reforma urbana e os desafios da gestão democrática da cidade. In: RIBEIRO, L. C. Q.; SANTOS JÚNIOR, O. A. Globalização, fragmentação e reforma urbana. 2^a ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.
- FERREIRA, L. Estação das Docas: uma obra com estilo da Marko. Way, Belém, ano 1, n.1, p.16-18, abr. 2005.
- FREY, K. Crise do estado e estilos de gestão municipal. Revista Lua Nova, São Paulo, v. IV, n. 37, p.107-38,1996.
- HARVEY, D. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. Espaço e Debates, São Paulo, nº 39, p. 48-64, 1996.
- HARVEY, D. Espaço da Esperança. São Paulo: Loyola, 2005.
- LEFEBVRE, H. O direito à cidade. São Paulo: Centauro, 2001.
- MARCONDES, M. J. A. Cidade e natureza: proteção dos mananciais e exclusão social. São Paulo: Nobel: 1999.
- RODRIGUES, E.; NOVAES, J. S. Gestão participativa: uma nova cultura política da cidade? In: SILVA NETO, J. G. et all (Orgs.) Políticas públicas e gestão local: programa de capacitação em políticas de desenvolvimento urbano sustentável e gestão democrática. Belém: FASE, 2004.
- SANCHEZ, F. Cidade espetáculo: política, planejamento e city marketing. Curitiba: Palavra, 1997.
- SANTOS, E. R. C. À beira rio e às margens da cidade: diretrizes e práticas de planejamento e gestão para a orla de Belém (PA). Belém: UFPA, 2002. (Dissertação de Mestrado).
- SANTOS Jr, O. A. Reforma Urbana: por um novo modelo de planejamento e gestão das cidades. Rio de Janeiro: FASE/UFRJ-IPPUR, 1995.
- SECULT. Projeto de preservação e revitalização: Estação das Docas. Belém: Secult, 2000.
- SECULT. Projeto de revitalização do núcleo histórico e cultural Feliz Lusitânia: Belém: Secult, 2000.
- SOUZA, M. J. L. Mudar a cidade: Uma crítica ao planejamento e à gestão urbanos. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.
- TRINDADE JÚNIOR, S. C. Cidade, gestão urbana e desenvolvimento local. Belém, UFPA, 2002 (mimeo.).
- TRINDADE Jr., S. C.; AMARAL, M. D. B.; SANTOS, E. R. C. Estado, políticas urbanas e gestão do espaço na orla fluvial de Belém. Belém: UFPA, 2003. (mimeo)
- VAINER, C. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, O; VAINER, C; MARICATO, E. (Orgs.) A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. 3^a edição. Petrópolis (RJ): Vozes, 2002.

¹ Corresponde ao projeto de revitalização da área portuária, em que foram aproveitados três grandes galpões pertencentes ao antigo Porto de Belém que foram inicialmente construídos para atender às necessidades portuárias decorrentes da produção e exportação da borracha na Amazônia. Como mostrou Amaral (2002) a concepção desse projeto de revitalização segue perfeitamente o modelo do *waterfront*, à semelhança de outras práticas já realizadas em outras cidades do mundo, em que as intervenções buscam, segundo Marcondes (1999), a revitalização de áreas degradadas, com a incorporação de elementos naturais presentes no espaço, reafirmando a relação cidade-água.

² O Núcleo Histórico Feliz Lusitânia se refere à revitalização urbana de uma área de aproximadamente 50.000 m², realizada pelo Governo do Estado do Pará no núcleo histórico da cidade de Belém (núcleo de fundação da cidade). Essa intervenção constituiu-se de quatro etapas: 1) a Igreja de Santo Alexandre e o antigo Palácio Episcopal passaram a acolher o Museu de Arte Sacra; 2) promoveu-se a revitalização de oito edificações situadas à Rua Padre Champagnat, anexas à Igreja, desapropriadas e restauradas; 3) houve a renovação do Forte do Presépio, que acolheu o Museu do Forte; 4) revitalizou-se a Casa das Onze Janelas (antigo Hospital Militar) e seus anexos, jardins e entorno imediato (PARÁ, 2000).

³ O projeto Ver-o-Rio refere-se à intervenção realizada pela Prefeitura de Belém na área central da cidade, mais precisamente à beira da baía de Guajará, na confluência da Av. Ruy Barata com a Av. Visconde de Souza Franco (Doca) até a Soares Carneiro (SANTOS, 2002). Esse projeto consistiu na realização de uma intervenção urbana no sentido de promover a desobstrução de uma área com diversos usos, de caráter privado, a fim de transformá-la em um espaço voltado ao lazer.

⁴ O projeto do Ver-o-Peso tem como um de seus pilares principais a revitalização não apenas física, mas também social do espaço. Além da revitalização da paisagem, houve uma preocupação do poder público municipal em melhorar as condições de trabalho; o objetivo geral do projeto era, portanto, promover uma requalificação do espaço sem mudar o seu uso e levando em consideração os problemas sociais existentes e a participação dos trabalhadores no acompanhamento de todas as etapas do empreendimento (BELÉM, 2004).

⁵ Segundo Arantes (2002) trata-se, em primeiro lugar, da reapropriação da cultura pelo capital, em que de instrumento de questionamento (exemplo, maio de 1968) e contestação, transforma-se em mecanismo de legitimação. Agora o capital passa a trabalhar com a diversidade e a diferença através da captura de ideários dos movimentos de resistência.

⁶ A Estação das Docas, a antiga área portuária é transformada em área de lazer e turismo, passando os elementos de sua funcionalidade a ganhar um novo sentido: os antigos galpões servem agora de espaços para restaurantes, bares, lojas, teatro, exposições etc; os guindastes, que outrora serviam para descarregar os navios, hoje funcionam como grandes objetos estéticos; as paredes de ferro, para muitos, tidas como símbolo da modernidade foram substituídas por paredes de vidro, símbolo que mais se aproxima da linguagem arquitetônica pós-moderna. A climatização artificializada à beira-rio, que prescinde da brisa da baía; os palcos móveis que deslizam por trilhos suspensos colocados bem acima da cabeça dos visitantes, um misto de sofisticação com distanciamento e frieza; as escadas rolantes que relembram as "*bay sides*" miamizadas de "outros mundos"; tudo isso emoldurado pelo rio, que pouco interage com os visitantes, a não ser como paisagem, passiva à contemplação, mas que se torna essencial na composição desse cenário.

⁷ A Estação das Docas e o Feliz Lusitânia, apesar de buscarem resgatar o rio como representação simbólica da cultura local, fazem isto de maneira deslocada de um projeto de cidade total. Ao contrário do discurso modernista que apregoava a cidade como totalidade, o que se verifica na orla de Belém são intervenções de caráter pontual, em que as obras de revitalização urbana são pensadas como pequenos fragmentos representantes do todo, as "janelas para o rio".

⁸ Apesar de não haver a necessidade de pagamento de ingresso para entrar na Estação das Docas, pode-se dizer que ela é também um espaço gentrificado, seletivo e excludente, seja pela sua estética do espetáculo (luxo e suntuosidade), seja pela falta de identificação com a classe de menor poder aquisitivo, seja pela ausência de condição econômico-financeira de ter acesso aos benefícios que o empreendimento oferece.

⁹ (...) Estamos resgatando a origem, a cara de Belém (...). Nós estamos dando um novo rosto, porque Belém é uma cidade beira-rio, sempre foi. E, na verdade, aos poucos, esse direito da convivência dos paraenses com o seu rio foi sendo cerceado, foram fechando essas imensas janelas que nós tínhamos (2002, p. 03).

¹⁰ De acordo com Edmilson Brito Rodrigues, ex-prefeito da cidade de Belém pelo PT e Jurandir Santos de Novaes, coordenadora de planejamento e gestão do município, "a produção social de uma nova cultura política, onde o povo desempenhe o papel de protagonista, deve ser um objetivo central de governos que têm compromisso com a transformação social: a construção de novos valores baseados no ideal de um mundo novo".

¹¹ São exemplos desses apelos regionalistas, o tipo de paisagismo e o ajardinamento presente na Praça do Pescador, integrante do Complexo Ver-o-Peso, na qual se visualiza a canoa, de uso típico do caboclo amazônico,

o “canteiro do tacacá”, onde se fazem presentes plantas que integram os ingredientes dessa típica bebida da população amazônica (TRINDADE JR; AMARAL; SANTOS, 2003, p. 15).

¹² O PRÓ-BELÉM é um documento que visa promover intervenções pontuais ao longo de toda a orla, no sentido de resgatar espaços de caráter coletivos a exemplo do programa “Urbanização Ver-o-Rio” (BELÉM, 2000).

¹³ O Congresso da Cidade tem como objetivo transformar-se num espaço permanente de participação popular no planejamento da cidade e no acompanhamento da execução do plano definido coletivamente. Sua idéia principal é instaurar um modelo de gestão e planejamento capaz de levar o sujeito a pensar a cidade de forma articulação, como totalidade, e não apenas como fragmento, a partir de seu interesse específico (Rodrigues, 2004; Rodrigues; Novaes, 2004).

¹⁴ Um exemplo desse tipo de ação foi desenvolvido pela empresa Sol Informática, que ao invés de presentear clientes, ela passou a colocar na Internet o direito deles poderem eleger pontos da cidade em que a empresa iria colaborar com o poder público para fazer uma restauração, intervenção urbanística ou pequenas obras.