



# XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

---

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR

Maio de 2011

Rio de Janeiro - RJ - Brasil

---

URBANIZAÇÃO TURÍSTICA EM BELÉM - PA

**Vicente Torres Tomazi** (USP) - [vicentetomazi@usp.br](mailto:vicentetomazi@usp.br)

*mestrando em geografia*

## **Urbanização Turística em Belém – PA:**

### **os investimentos públicos em Grandes Projetos Urbanos no período 1990-2010**

---

Neste artigo abordamos a relação entre Grandes Projetos Urbanos (GPU) e turismo. Entendemos o turismo como uma atividade sócio-espacial que quando não ocorre no meio urbano, dele não prescinde para acessar os lugares “naturais” ou “rurais”. A qualidade ambiental urbana integral torna-se, assim, essencial para o desenvolvimento do turismo. O turismo se nutre de cultura e qualidade ambiental e pode ser, portanto, um trampolim para a cidadania (Yázigi, 2003, p.13). Nesse sentido, os GPU turísticos podem servir de pedra angular (aquela que dá o impulso) para uma nova mentalidade urbana ligada ao desenvolvimento do turismo. Através deles o patrimônio ambiental urbano pode ser (re)valorizado reafirmando ou criando os lugares da identidade. Por outro lado, esses mesmo GPU podem se constituir em bolhas turísticas, lugares que não permitem ou dificultam o contato entre turistas e moradores locais (Judd, 1999). Essa questão remete ao uso dos lugares, sinônimo de espaço geográfico (Santos, 2001). Outra questão que pretendemos explorar diz respeito às prioridades de investimento no ambiente urbano. Turismo, favelas e esgotos a céu aberto não combinam; e não basta escondê-los. Se por um lado o investimento em GPU pode gerar lucros, emprego e renda, por outro há de se questionar se esses mesmos montantes investidos não trariam melhores benefícios se investidos nas regiões carentes da metrópole. Em Belém-PA, diversas intervenções foram projetadas e realizadas a partir do início da década de 1990, na sua área central e na orla dos rios Guamá e Guajará. A intenção nesses projetos, entre outras, incluía o desenvolvimento do turismo. Assim, pretendemos explorar alguns aspectos dessas intervenções em Belém questionando acerca dos usos prevaletentes e da prioridade em relação a outros projetos em áreas carentes.

## **1- Formação sócio-econômica e territorial de Belém do Pará**

Ao longo da história da organização do território brasileiro, três grandes momentos poderiam, *grosso modo*, ser identificados: os meios “naturais”, os meios técnicos e o meio técnico-científico-informacional. Por intermédio de suas técnicas diversas no tempo e nos lugares, a sociedade foi construindo uma história dos usos do território nacional (Santos, 2001. p.27).

O primeiro período é marcado pelos tempos lentos da natureza. Igarapés, furos, rios, lagos e outros corpos d'água amazônicos permitiram o surgimento ou o crescimento das povoações. A Amazônia brasileira com as suas duas principais bacias hidrográficas (Amazonas e Tocantins-Araguaia) tem em seus rios, da pré-história à colonização européia, os caminhos naturais ao transporte (meio natural). Esses permitiram o acesso dos colonizadores lusos do século XVII ao XVIII pela região, implantando seu domínio e religião e explorando as “drogas do sertão”. Uma segunda fase é a dos diversos meios técnicos, que gradualmente buscam atenuar o império da natureza. No pós-guerra sobrevém a integração nacional, graças à construção de estradas de rodagem, à continuação do estabelecimento das ferrovias e a uma nova industrialização. No Brasil dos anos 1970, no entanto, o novo meio geográfico permanece circunscrito a algumas áreas. O terceiro grande período é a construção e a difusão do meio técnico-científico-informacional. Globalização, informação e finanças passam a configurar a nova geografia. Agravam-se as diferenças regionais e aumenta a importância da Região Concentrada com a hegemonia paulista, mas também a partir da ocupação de áreas periféricas com produções modernas. Relacionadas com a demanda do exterior, formaram-se zonas econômicas e criaram-se verdadeiras famílias e gerações de cidades testemunhando uma sucessão de divisões territoriais do trabalho fundadas em graus diversos de tecnificação (Santos, 2001, p.27-28).

Em um primeiro momento, as aglomerações resultaram da instalação dos serviços de governo, começando pela fiscalização de atividades tanto na agricultura como na mineração. O desenvolvimento urbano era uma conseqüência imediata da combinação da localização do poder político-administrativo e da centralização correspondente dos agentes e das atividades econômicas (Santos, 2001, p.31). Desse modo, em 1751, o Estado do Maranhão passou a denominar-se Estado do Grão-Pará e Maranhão abrangendo as regiões dos atuais estados do Amazonas, Roraima, Pará, Amapá, Maranhão e Piauí. A sua capital foi transferida da cidade de São Luís para Belém. Antes disso, em 1616, a construção do Forte do Presépio, e a construção da Igreja do de São Francisco Bento de Maciel Parente pelos padres jesuítas (1660), onde hoje localiza-se a Igreja do Carmo (séc. XVIII), permitiram nessa região a formação do primeiro núcleo português na Amazônia. O ponto inicial da cidade corresponde aos atuais bairros da Cidade Velha e da Campina. Esses eram cercados pelo pântano do Piry sendo que o núcleo de Belém correspondia a uma pequena

faixa entre ele e a orla do Guamá e do Guajará. O ritmo e a vida de Belém eram marcados pelos ritmos da natureza e das águas.

Figura 1: Mapa esquemático de Belém no século XVIII



A mudança de um meio natural para um meio técnico foi proporcionada pela grande demanda no mercado exterior de um produto altamente cobiçado: a borracha amazônica. O advento do automóvel no final do século XIX fez com que o consumo de borracha natural disparasse, proporcionando um rápido desenvolvimento econômico na Amazônia Oriental, sendo seu pólo central Belém.

Nesse momento podemos falar do território brasileiro como arquipélago, conjunto de manchas ou pontos do território onde se realiza uma produção mecanizada. A instalação das primeiras linhas regulares de navegação entre o Brasil e o Velho Mundo, a partir de 1850, incentivou a construção de cais nos portos do Rio de Janeiro, Bahia, São Luís do Maranhão, Recife, Cabedelo e as docas em Belém do Pará, que até então operavam como pontos de um precário desembarque. Exceto para as cidades do ouro, a vida urbana praticamente não existia fora das zonas litorâneas e sublitorâneas. À exceção das cidades criadas (Belo Horizonte, Goiânia, Aracaju), as cidades litorâneas eram portos e a organização urbana do Brasil, uma herança direta da colonização (Santos, 2001, p. 33 - 35).

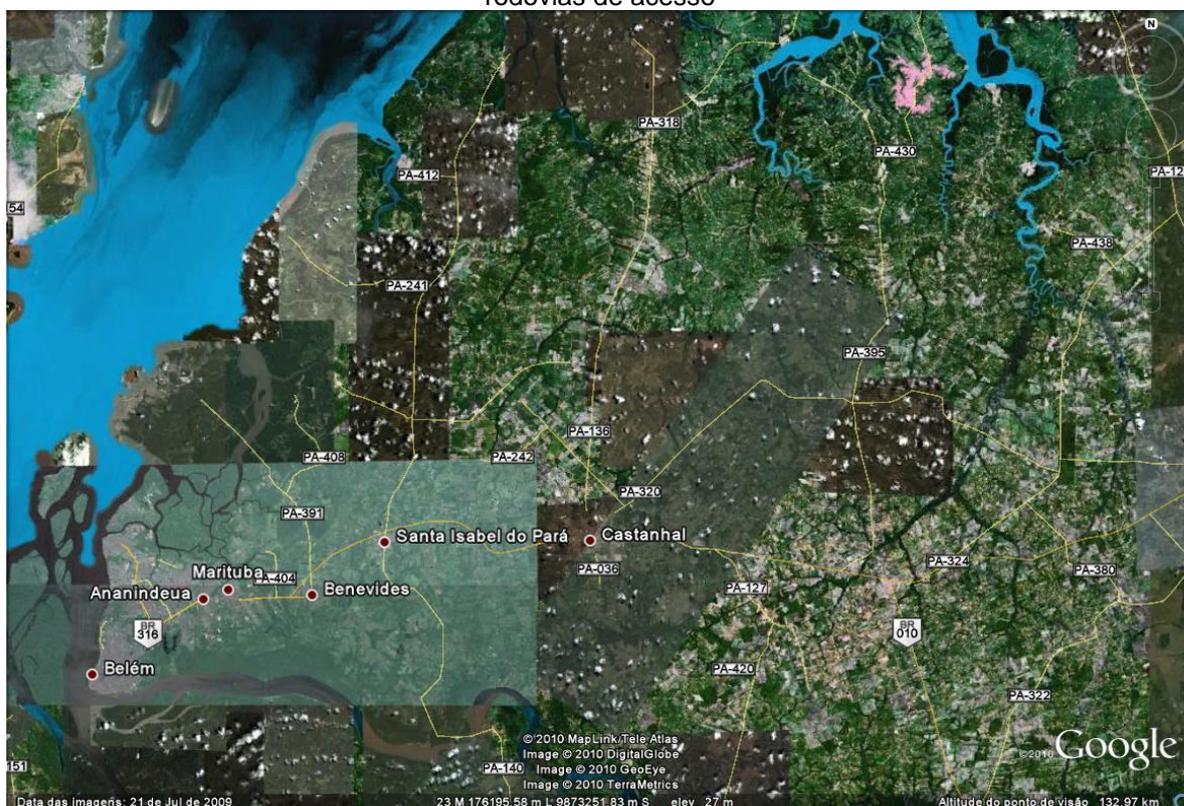
O porto de Belém (1909) possibilitaria o escoamento de um bem altamente apreciado no mercado mundial: a borracha amazônica. Foi planejado como um sistema de engenharia que envolvia cais, avenidas, armazéns, linhas férreas, casas de máquinas e outros edifícios complementares. Esse é o momento da mecanização e da motorização do território (Santos, 2001, p. 38).

No entanto, em 1910, a demanda pela borracha amazônica entra em rápido declínio devido à concorrência imposta pelos ingleses, que passaram a adquirir esse produto a partir

de seringueiras brasileiras plantadas em suas colônias na Ásia. O porto nunca chegou a ser completamente construído conforme previa o projeto original. Entretanto, apesar de taxado de obsoleto, pois não suporta receber navios de grande calado, possui uma importância econômica regional muito forte, interligando Belém aos portos do Caribe que de lá distribuem para o mundo as mercadorias produzidas. Além disso, o Porto de Belém é importante, pois garante muitos empregos diretos e indiretos (Arruda, 2003).

A construção da rodovia Belém-Brasília (BR010) em 1960 foi um evento que marcou Belém e sua região. A BR316 ligando Belém à BR010 direcionou o vetor de urbanização para o leste, conurbando Belém a Ananindeua – que formaram a Região Metropolitana de Belém (RMB) em 1973 - Marituba, Benevides (incluídos em 1995) e Santa Isabel do Pará (incluído em abril de 2010). O município de Santa Bárbara (incluído na RMB também em 1995) desenvolveu-se a partir da criação do distrito industrial de Icoaraci, na margem norte da Baía do Guajará e da rodovia estadual PA391. Esse processo foi intensificado por ocupações irregulares e conjuntos habitacionais populares promovidos pelo Poder Público e financiado pelo antigo Banco Nacional da Habitação (BNH).

Figura 2: Imagem de satélite mostrando a Região Metropolitana de Belém e entorno e as principais rodovias de acesso



Fonte: Googleearth Acesso em 08/12/2010

Assim como a construção de Brasília, a BR010 já fazia parte do Plano de Metas executado durante o governo de Juscelino Kubitschek. Durante o período da ditadura militar, sob o discurso da integração nacional, o governo investiu pesadamente em rodovias, ferrovias e portos. Na verdade, a intenção era estruturar o território para uma economia voltada para o grande capital e a exportação. Essa política econômica refletiu-se no território paraense na forma de grandes projetos ligados principalmente à exploração agrícola e à exploração de minérios (Complexo Tapajós e Carajás) junto à construção de gigantescas hidroelétricas, como por exemplo, Tucuruí.

Nesse processo de modernização da produção, a população do Pará cresceu rapidamente e se urbanizou. A sua capital foi responsável por receber um enorme contingente de pessoas que se deslocaram da área rural para a área urbana concentrando-se principalmente nas “baixadas”, áreas alagáveis da Região Metropolitana de Belém, e em suas áreas periféricas. Belém não sofreu influencia direta dos grandes projetos executados no Pará, mas se fortaleceu como centro administrativo e de serviços. As poucas indústrias nela instaladas voltaram-se para o beneficiamento de matérias-primas da própria região, com destaque, entretanto, para a chamada indústria da construção civil.

No início dos anos 1990, o setor terciário empregava cerca de 80% da população economicamente ativa da RMB e vinha crescendo progressivamente, ao lado de uma queda do setor secundário, mais especificamente das indústrias de transformação e de construção civil. Assim, vislumbrou-se no turismo uma possibilidade de desenvolvimento. Belém passa a buscar, então, projetar sua imagem como “Portal da Amazônia”, não por acaso, o nome dado a um dos grandes projetos de intervenção urbana em execução em Belém.

O governo municipal de Belém, a partir da aprovação dos instrumentos normativos de intervenção no espaço de urbano municipal Plano Diretor Urbano, da Lei Complementar de Controle Urbanístico, da Lei Orgânica Municipal, entre outros, estabelece como diretriz básica para a orla de Belém a recuperação da capacidade de vê-la e de utilizá-la pelo cidadão, “resgatando, simbolicamente, as origens ribeirinhas de Belém” (Belém, 1993). A vista para o rio estava bloqueada principalmente pelos armazéns do porto, instalações comerciais e de serviços. Num mesmo sentido, em 1995, o governo do estado estabelece como base produtiva para o Pará a mineração, a agroindústria e o turismo. Foram definidos seis pólos de turismo, entre eles o de Belém. Os dois governos passam a partir da década de 1990, de forma não conjunta, a tomar iniciativas no sentido de projetar e construir grandes equipamentos urbanos, localizados principalmente na orla de Belém e em sua área central, voltados para as práticas de lazer e turismo.

A seguir, exploraremos conceitualmente a relação entre grandes projetos urbanos, patrimônio ambiental urbano e turismo, e em seguida, como essa relação se dá na cidade de Belém-PA, a partir da análise do movimento turístico e dos GPU.

## 2- Turismo, patrimônio ambiental e Grandes Projetos Urbanos

A organização do turismo tem ignorado a importância fundamental do planejamento do território – que para ser coerente com os objetivos da cidadania, deve promover a qualidade no ambiente. Nesse sentido, os grandes projetos urbanos podem (re)valorizar os patrimônios naturais e urbanos. A análise desses projetos em relação com turismo torna-se também importante pelo fato de que essas intervenções são conduzidas em nome do turismo ou são por ele legitimadas.

O turismo não constitui uma categoria de análise clássica, com contornos razoavelmente nítidos que possam ser recortados. O teor desse fenômeno abriga mundos vários cuja interligação é realizada pelo turista através de ações no espaço e depois sistematizada por estudiosos (Yázigi, 2009, p.57). Mais do que uma simples prática, indústria ou setor econômico, como é tratado por diversos trabalhos acerca do tema, entendemos o turismo como uma “série de práticas sócio-espaciais, que impulsionam diversas atividades econômicas, amalgamadas numa delimitada base territorial” (Benevides, 2007, p.86). Enquanto prática sócio-espacial referenciada pela cultura, sua interligação é realizada pelo turista através de suas ações no espaço. De acordo com Correa (1995, p.35), as práticas espaciais são um conjunto de práticas através das quais são criadas, mantidas, desfeitas e refeitas as formas e as interações espaciais. Essas ações espacialmente localizadas impactam diretamente sobre o espaço. As práticas turísticas seriam, então, estruturantes da produção material e simbólica de um território multifuncional (Benevides, 2007). Assim, um lugar turístico é caracterizado por uma “densidade de freqüentação, equipamentos e serviços específicos, além de uma imagem própria” (Yázigi, 2003, p.75).

Estamos na era da imagem, da visibilidade, da valorização do lugar, da cidade como *locus* do consumo, do *city marketing* e *place marketing*. A imagem responde pelo alcance dos mais diversos objetivos, sendo que a estratégia para alcançá-los passa pela reinvenção de uma imagem urbana, que se traduz por meio da forma física, das atividades que podem ser realizadas nesses espaços e das mensagens que podem ser transmitidas nesse processo. O Estado e o capital de diversas origens aliam-se, agora, numa escala e modelo globalizado. A imagem a ser transmitida destaca-se pela escala dos projetos que sobressaem do entorno, e também por suas formas não euclidianas e pela profusão de elementos escultóricos que se misturam com o mobiliário urbano, aliados a um intenso colorido das fachadas. Encontra-se em ênfase o embelezamento dos espaços públicos de alta visibilidade, por meio de técnicas de comunicação e marketing, facilitando a reunião de multidões para as mais diversas formas de manifestações populares e cívicas: eventos ao ar livre transmitidos amplamente pela mídia e em busca de legitimação e aprovação política (Vargas; Castilho, 2005, p.265-266).

Se na década de 1950 o modelo adotado nas intervenções foi o saneamento social, por meio de grandes obras cívicas e corporativas, e na década de 1970 a fórmula foi vender a “história em um ambiente de compras”, a partir da década de 1990, o que se pretende é vender a “cultura em um ambiente de consumo”. Essa “nova” forma de acumulação capitalista, característica do final do século XX, com raízes no modo de produção industrial flexível, não se vincula predominantemente ao produto material, mas sim ao produto virtual, que tem seu tripé construído pelo espaço urbano, pela cultura e pela memória. A arquitetura e o espaço urbano tornam-se, então, o palco para a experimentação.

Quanto aos objetivos de intervenção urbana dos diversos projetos, Vargas e Castilho (2005, p.266-267). apontam duas vertentes. A primeira insere a melhoria das condições de vida urbana para a população residente, o reforço da identidade pelo viés cultural e a procura pela instalação de atividades econômicas que dinamizem o centro. A Lapa Boêmia, o Complexo Ver-o-Peso, os mercados de Aracaju e a preservação do patrimônio em Porto Alegre caminham nessa direção. Na segunda, observa-se a clara intenção de inserir esses lugares na rota do turismo internacional pela via do projeto de impacto. O Complexo das Docas, em Belém, o Centro Cultural Dragão do Mar de Arte e Cultura, em Fortaleza, e a preservação do patrimônio, em São Luís, são exemplos nessa categoria. Nesses casos apresentados, contudo, são comuns lacunas em suas justificativas de intervenção, uma vez que não são apontados claramente os processos de deterioração ou degradação que precisam ser contidos nem as causas desse processo. As demandas da população, descobertas e elaboradas localmente, não parecem ter sido consideradas, fato que culmina naturalmente na subutilização ou na apropriação indevida da intervenção urbana

A respeito das estratégias adotadas, estas incluem um conjunto de dinâmicas de inspiração internacional, adaptadas ao contexto nacional. As intervenções realizadas em Fortaleza, Belém (Complexo Porto das Docas) e Aracaju recriam suas origens e suas imagens por meio de projetos arquitetônicos com intenção urbanística. Os mercados de Aracaju e Belém (Ver-o-Peso) acrescentam a suas estratégias a preocupação com a manutenção das práticas locais. O projeto do Centro Cultural Dragão do Mar de Arte e Cultura foi concebido para ser o elemento catalisador da requalificação do centro de Fortaleza, ligando o espaço público e a cultura por meio da arquitetura. A falta de um passado colonial significativo conduziu à invenção de uma tradição com fascínio pelo novo, de escala monumental e formas marcantes, cuja mistura de coloridos elementos construtivos traduz a intenção de uma modernização tecnológica. Ao mesmo tempo em que prega a cultura, o projeto dá as costas aos aspectos culturais consolidados (Vargas; Castilho, 2005, p.268).

No caso do Complexo Estação das Docas, o projeto arquitetônico utilizou-se das estruturas monumentais existentes dos armazéns fordistas, atribuindo-lhes uma nova

roupagem. Inspirado nas fórmulas dos projetos internacionais Docklands (Londres) e Puerto Madero (Buenos Aires), ele empresta a idéia das vitrines para o mar e cria suas janelas para o rio. Apesar de o projeto estar pautado na recuperação da história do lugar, a relação urbana com o vizinho, o Complexo do Mercado Ver-o-Peso, é desconsiderada. O Ver-o-Peso, por outro lado, sempre esteve relacionado à dinâmica popular, uma vez que é visto como uma das mais alegres e comercialmente importantes áreas da cidade. Ele é um museu vivo de práticas culturais e perpetua o ser amazônico por meio do colorido dos barcos, das manifestações religiosas e da preservação do patrimônio ambiental urbano (Vargas; Castilho, 2005, p.268-269).

Já a intervenção em áreas urbanas de caráter processual é comum em Porto Alegre, no Rio de Janeiro e em São Paulo. Esse processo é composto de intervenções ditas “acupunturais”, que incorporam uma somatória de pequenas intervenções. Em São Luís do Maranhão, a estratégia de ação no Centro histórico está relacionada à preservação e à recuperação de seu patrimônio com base na compreensão dos valores históricos e imobiliários locais e propõe a otimização do patrimônio para o turismo, dado o seu significado, e da habitação. Porém, verifica-se que ele não se constitui num sistema, e sim em ações isoladas e com diferentes intenções político-partidárias. A ausência das condições econômicas básicas para a subsistência da comunidade maranhense dificulta e até inviabiliza sua participação na apropriação e conseqüente manutenção das intervenções realizadas. Além disso, o brutal investimento em marketing que vem sendo feito para atrair alguma atividade econômica, como o turismo, não vem representando numa melhoria nas condições socioeconômicas para o Maranhão (Vargas; Castilho, 2005, p.271).

Sente-se, portanto, a necessidade da consolidação de um programa brasileiro para as áreas centrais e de outras políticas nacionais para a rede urbana que avaliem os objetivos e prioridades dos projetos de intervenção e ofereçam suporte técnico e institucional necessários à sua concretização. Para que os projetos de intervenção transformem-se em empreendimentos sustentáveis, capazes de promover a sinergia urbana desejada, é essencial que se realizem estudos de viabilidade anteriores à elaboração e à implantação dos projetos destinados a otimizar a economia urbana (Vargas; Castilho, 2005, p.272-273).

O planejamento urbano e turístico desempenhado pelo Estado é representado na sociedade por uma série de normas. O sucesso do turismo depende da organização de um território de qualidade, extensivo a todos os cidadãos. Disso deriva a preocupação com a qualidade do ambiente urbano e a inseparabilidade do planejamento urbano e regional, incluindo o cotidiano do cidadão comum e sua inserção em relação ao patrimônio ambiental urbano.

O patrimônio ambiental urbano tem a capacidade de intermediar e atender as relações. Ele é interessante para o turismo e o cotidiano nas cidades, pois possui valores cognitivos, formais (estéticos), afetivos e pragmáticos. O turismo alimenta-se disso. Se a identidade cultural não pode ser planejada ou regulada, o sentido do planejamento territorial deve ser a reafirmação dos lugares da identidade. Ao (re)valorizar o patrimônio ambiental, o turismo apresenta-se como um impulsionador do processo civilizatório. Faz-se necessária a força disciplinadora do Estado criando espaços geográficos, com a urbanidade e a civilidade e com continuidades dadas pela preservação do patrimônio ambiental urbano.

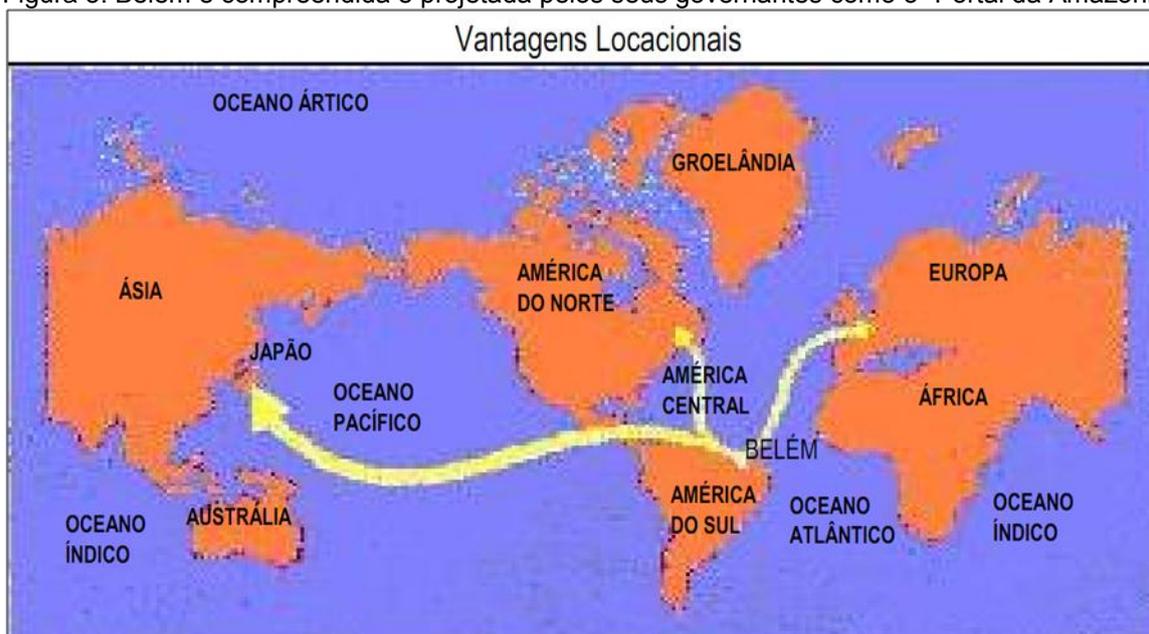
Nessa perspectiva, grandes projetos urbanos arquitetônicos e/ou urbanísticos têm uma importante função a cumprir, sejam revitalizações ou requalificações já que as conseqüências dessas intervenções podem tomar direções diferentes dependendo do modo como são conduzidas.

### 3- Grandes Projetos Urbanos e turismo em Belém

#### 3.1. Aeroporto Internacional de Belém e Hangar Centro de Convenções da Amazônia

A proximidade física dos mercados norte-americanos e europeus em relação a outros lugares da Amazônia e da saída para o Pacífico via canal do Panamá fez com que alguns sonhassem com soluções do além-mar.

Figura 3: Belém é compreendida e projetada pelos seus governantes como o “Portal da Amazônia”



Fonte: Secretaria Executiva de Planejamento, Orçamento e Finanças do Pará. Disponível em: <http://www.sepof.pa.gov.br/paraemnumeros/fisiografia.html> Acesso em 18/11/2010

Em 2001, o Aeroporto Internacional de Belém passou por uma importante reforma e ampliação, sendo que a sua estrutura foi totalmente modificada. Foram investidos R\$ 78 milhões e sua capacidade foi ampliada para atender a demanda de 2,7 milhões de passageiros por ano. O movimento operacional em 2007 foi de 2.119.552 passageiros. A alta no período dos cinco primeiros meses (janeiro a maio) foi de 58% em relação a 2006, equivalente a 820 mil pessoas. Em maio de 2007 registrou uma movimentação de 173.084 passageiros, um aumento de 21,47% na comparação com maio de 2006 (INFRAERO). Em 2009 o movimento foi de 2.203.653, sendo 2.167.981 passageiros nacionais e apenas 35.672 estrangeiros.

Não por acaso, maio de 2007 foi também o mês em que a capital registrou um pico de eventos e feiras. O turismo de eventos cresceu em Belém por conta da inauguração no final de 2006 do Hangar Centro de Convenções da Amazônia, projeto do governo estadual que custou 98 milhões. Uma obra altamente atacada pela oposição, por ter sido o metro quadrado mais caro do Brasil, cerca de R\$5.000,00.

O Pará não entrava no roteiro desse segmento turístico porque faltava um local que pudesse abrigar um congresso com pelo menos 1,5 mil participantes, que é o público médio desse tipo de evento. Não havia um equipamento que comportasse, ao mesmo tempo, eventos grandes e uma feira, que normalmente acontece paralela aos grandes congressos. Com o novo centro de convenções, com uma área total de 64.000m<sup>2</sup> e 25.000m<sup>2</sup> de área construída, a cidade começou a captar vários destes eventos para a cidade. No entanto, com exceção do mês de maio, os hotéis da capital registraram taxas de ocupação entre as mais baixas dos últimos anos.

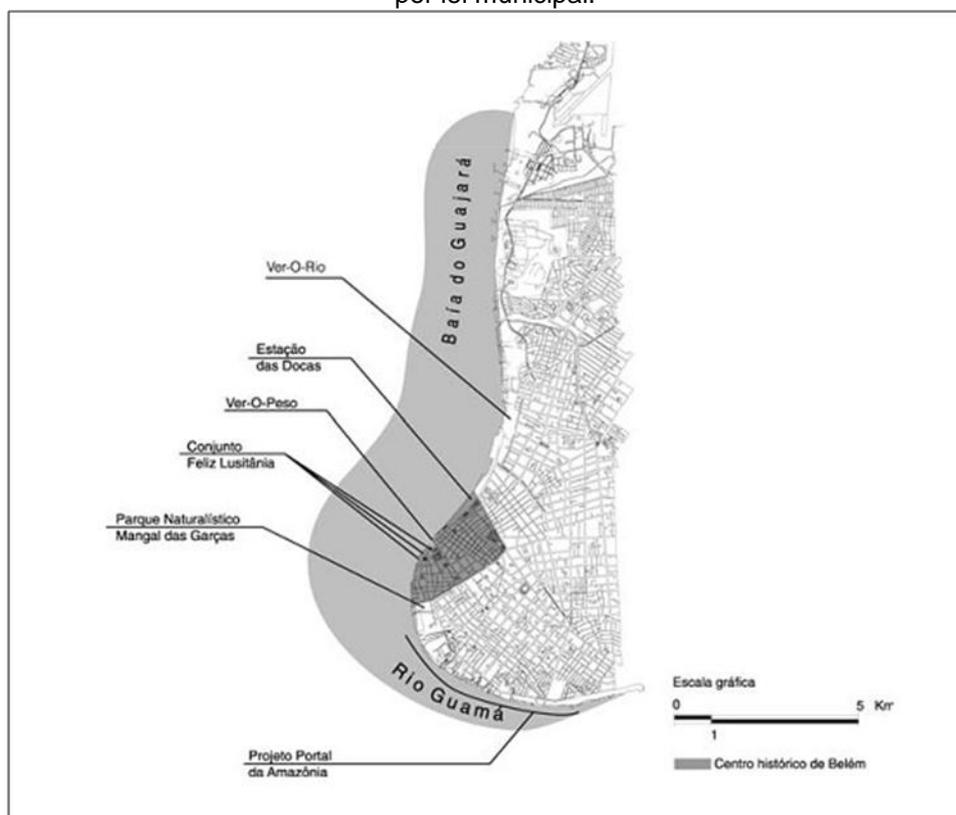
O crescimento do turismo de negócios e eventos paraense favorece o aumento principalmente do fluxo de passageiros nacionais. O fluxo de passageiros internacionais tem origem basicamente no Suriname e na região do Caribe. São pessoas em trânsito em Belém com destino ao Nordeste. Assim, Belém configura-se não apenas como Portal da Amazônia, mas como Portal do Nordeste. Por outro lado, o paraense passou a viajar mais por conta do dólar baixo e das promoções das companhias aéreas aumentando o fluxo de passageiros no aeroporto.

Belém está acostumada a receber visitantes. Não apenas por sua localização geográfica, saída e entrada para as principais bacias hidrográficas da Amazônia, dos rios Tocantins-Araguaia e Amazonas, mas também pela festa do Círio de Nazaré, que ocorre todo ano nos meses de outubro e reúne milhões de pessoas nas ruas. Vale lembrar ainda da realização do Fórum social Mundial, realizado em Belém em 2009. Belém agora se empenha para receber os jogos da Copa do Mundo de 2014, projetando intervenções principalmente no sistema viário da cidade, algumas já em andamento.

Desse modo, buscando atrair investidores e visitantes, diversas intervenções urbanas de grande impacto foram e estão sendo projetadas e construídas em Belém. Como ressalta Trindade Júnior (2005), quase sempre implementados de forma pontual, aquilo que se pode considerar Grandes Projetos Urbanos em Belém, constitui um conjunto de obras que persegue um constante ideário de valorização da água para a cidade. Com apelos turísticos causam um impacto relevante ao projetar uma imagem da cidade ao sabor do mercado e do consumo.

Entre esses GPU, investigamos o Complexo Feliz Lusitânia, o Complexo Ver-o-Rio, o Complexo Estação das Docas, o Complexo Ver-o-Peso e o parque Mangal das Garças. O projeto Portal da Amazônia encontra-se nesse momento em execução e fica para uma posterior análise, já que os custos dos Grandes Projetos Urbanos costumam ser crescentes e superiores ao projetado. Enquanto os quatro primeiros podem ser considerados projetos de revitalização de áreas urbanas consolidadas e degradadas, de acordo com tipologia proposta por Valladares (2008), o quinto é enquadrado no tipo “projetos para parques ecológicos voltados à preservação e educação ambiental” e o último como “parques lineares interdisciplinares e multifuncionais”.

Figura 4 – 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.



Elaborado a partir de Arruda (2003)

### **3.2. Complexo Feliz Lusitânia**

O Complexo Feliz Lusitânia é um complexo urbanístico realizado com investimentos estaduais. Situado no Centro Histórico de Belém, no bairro da Cidade Velha, foi desenvolvido através de parceria entre Governo do Estado, Governo Federal, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e empresas privadas como Companhia Vale do Rio Doce, Banco Real e Agropalma. O Governo do Pará investiu cerca de R\$ 18 milhões nesse projeto, concebido dentro de uma lógica globalizada, voltados para o turismo e consumo. Compreende uma série intervenções no núcleo original de Belém (PARATUR, 2010).

A primeira etapa do projeto incluiu as restaurações do Museu de Arte Sacra (antigo colégio episcopal) e da Igreja de Santo Alexandre, concluídas em setembro de 1998. Para a segunda etapa do projeto foi necessária a desapropriação dos imóveis localizados na Ladeira do Castelo, que desce ao lado do Forte, unindo as praças da Sé e do Açaí. A restauração do Forte do Castelo, tombado pelo Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) em 1962, ocorreu em 2002. O Forte é o marco histórico da fundação de Belém, estrategicamente situado na margem direita da foz do rio Guamá, na confluência com a Baía de Guajará, coração da Cidade Velha, centro histórico de Belém. Foi transformado em museu para exibir justamente as peças encontradas nas escavações feitas durante a restauração. Foram ainda realizadas a restauração da Casa das Onze Janelas (antigo Hospital Real Militar e atual Museu de Arte Contemporânea do Estado), comprada pelo governo estadual em 2001 para servir como ponto turístico e a revitalização da Praça Dom Frei Caetano Brandão. Com a restauração da Catedral da Sé, prevista para começar em 2011, a restauração do complexo estará completa (PARATUR, 2010).

### **3.3. Complexo Estação das Docas**

Localizado no bairro do Comércio, na Baía do Guajará, nos limites do Centro Histórico de Belém, é um dos principais pontos turísticos de Belém. Alvo de projetos do governo do Estado desde 1992, efetivado apenas a partir de 1999, o Complexo estação das Docas foi tombado como patrimônio histórico-arquitetônico e cultural do Estado do Pará em 2000 e inaugurado em 2001. Construído a partir da revitalização de três antigos galpões desocupados do porto, de origem francesas, foi adaptado para abrigar um complexo turístico e cultural com atrações de lazer voltadas à gastronomia (bar, café, restaurantes), teatro, cinema, espaço para feiras, lojas, agências de turismo bancos, terminal para barcos de passeio, anfiteatro para apresentação de dança e conjuntos musicais, e dois memoriais: o memorial do Porto e o memorial da Fortaleza de São Pedro Nolasco. São 32.000 m<sup>2</sup> de área urbanizada ao longo de 500 metros de orla fluvial urbanizada, seguindo o exemplo de grandes centros como Nova York e Buenos Aires onde

também foram previstos o incremento turístico, o reaproveitamento de velhas estruturas portuárias, auxílio na revitalização de áreas centrais e, principalmente, a reabertura das cidades para o mar ou rio.

A reurbanização da área, com a construção de um enorme calçadão à beira-rio, deu vida a um pedaço da cidade que estava abandonado e impulsionou novos projetos de restauro na região central. O custo total do projeto divulgado foi de aproximadamente 25 milhões de reais, o dobro do orçado inicialmente. O governo estadual financiou 19 milhões de reais enquanto 6 milhões vieram dos empresários que exploram comercialmente o espaço. A contrapartida deste setor restringiu-se basicamente às instalações complementares para funcionamento dos restaurantes e lojas. Após quatro anos em atividade, o investimento não estava dando o retorno esperado, e o índice de inadimplência da taxa condominial era alto. O governo era obrigado a injetar mensalmente recursos financeiros para permitir o funcionamento do complexo e cogitava assumir a administração em caráter definitivo.

A atitude adotada pelo projeto em face do mercado parece ser de aceitação total sem fazer restrições. A parceria público/privado serviu à produção de um espaço mercador, em que o uso depende da capacidade de recursos disponíveis pelo usuário (valor-de-troca). Houve a adoção de um modelo neoliberal com emprego maciço de propagandas, em que a cidade é produzida e vendida dentro de um contexto de competitividade urbana (guerra dos lugares), buscando atrair investimentos e turistas e obter adesão popular. A concepção de cidade expressa na Estação das Docas é a de modernização com o privilégio dos grupos empresariais já consolidados no mercado. A participação popular apresenta uma tendência a formas pseudo-participativas, tais como informação, consulta e cooptação (Amaral; Silva, 2004).

Apesar de todas as críticas, o Complexo Estação das Docas liberou a vista da cidade para o rio, que antes estava barrada pelos armazéns, revitalizou e criou um novo uso para aquela área da cidade, já que nas áreas próximas ao porto havia se instalado um comércio informal e desorganizado, poluído e insalubre, o que gerava insegurança aos frequentadores da área, principalmente à noite. O Complexo gerou ainda 600 empregos diretos e 1.800 empregos indiretos.

### **3.4. Complexo Ver-o-Rio**

Inserido no plano de reestruturação da orla de Belém, elaborado pela Prefeitura Municipal de Belém, os objetivos do projeto eram: desobstruir um trecho de 1800m de orla, interligando dois corredores de tráfego e criando um espaço de cultura e lazer entre a via beira rio, em processo de abertura, e o calçadão para pedestres, reestruturando e requalificando a orla; valorizar a fisionomia da cidade por meio da visualização de seus

elementos peculiares, integrando-a ao convívio da população; ordenar as atividades culturais, de lazer, de tráfego e transportes; e recuperar a paisagem urbana, bem como a qualidade ambiental (Belém, 2000). O Plano Diretor Urbano de Belém já previa a utilização da orla pelo cidadão, “resgatando, simbolicamente, as origens ribeirinhas de Belém” (Belém, 1993). Neste sentido, a cidade passa a ser concebida com base além de sua dimensão material; em sua dimensão cultural (Amaral; Silva, 2004). Busca-se resgatar as “origens ribeirinhas” por meio da modernização da cidade, de modo que essa concepção passa a se expressar tanto na forma espacial dos projetos de intervenção urbana, como o “Ver-o-Rio”, quanto no conteúdo dos planos mais abrangentes que contêm os demais projetos de intervenção urbana para a orla fluvial de Belém (Belém, 2000).

Construído em uma área de 5 mil m<sup>2</sup> contígua ao porto, o Complexo Ver-o-Rio incluiu a presença de praça, quiosques de comidas, bebidas e lanches, palco para shows, playground infantil, reconstituição de uma antiga rampa construída no passado para pouso de hidroaviões, trapiche lateral e parapeitos para contemplação da baía, postos para guarda municipal, banheiros públicos, lago, ponte, áreas de convivência com tratamento paisagístico, monumento e quadra poliesportiva de areia.

Embora esse projeto promovesse usos ligados ao lazer e ao turismo, suas concepções e práticas são bastante distintas do projeto da estação das Docas. O Projeto Ver-o-Rio buscou reconhecer as contribuições afro-indígena na construção cultural da cidade de Belém. Custou 600 mil reais no espaço já construído, com previsão de mais 400 mil reais para as fases seguintes de implementação do projeto: custo total de 1 milhão de reais (Vainer; Sanches, 2003).

A concepção de cidade adotada no projeto é sustentada, pela abertura para a participação popular no processo de elaboração e execução do Orçamento Participativo (OP) e na discussão das diretrizes e prioridades para o planejamento e gestão urbana da cidade. A atitude em face do mercado apresenta-se de forma crítica porque na gestão participativa se busca estimular principalmente a organização de projetos de economia solidária, através de sujeitos inseridos em associações de bairros e vindos de famílias cadastradas nos programas sociais do governo federal. Estes projetos de economia solidária funcionam em um sistema de rotatividade que compreende o “Ver-o-Rio” e os demais projetos de intervenção urbana construídos pela atual gestão municipal (Amaral; Silva, 2004).

Apesar das boas intenções, as notícias veiculadas pelo Diário do Pará não eram animadoras. Construído em área afastada do Centro Histórico de Belém, com pouco uso e cercado pelas atividades portuárias, o jornal denunciava o desabamento dos parapeitos de concreto e a deterioração do madeirame do piso do cais, do poste de madeira e do guarda-corpo de madeira do píer. Mais de 80% das lâmpadas da praça estavam queimadas e não

havia conservação da pintura nem da jardinagem. “Na maloca, chega a 100% de escuridão. O espaço já virou maconhódromo e motel gratuito. Para completar, há total ausência de guardas municipais”. O projeto parece ter servido ainda à valorização do solo, já que alguns prédios de luxo e a construção do shopping Yamada ocorrem bem próximos ao Ver-o-rio.

### **3.5. Complexo Ver-o-Peso**

Localizado na área da *Cidade Velha* às margens da baía do Guajará, ao lado da Estação das Docas, reúne o Mercado de Ferro, ou de Peixe, Praça do Relógio, Praça dos Velames, Palacete de Bolonha, Praça do Pescador e o Mercado Municipal de Carne.

O Mercado de Ferro e a Feira Ver-o-Peso que, ocorre no seu entorno, são considerados um símbolo de Belém e sua maior atração turística. Abastecem a cidade com produtos alimentícios do interior paraense, fornecidos principalmente por via fluvial. Criado em 1688, O Mercado de Ferro, ou simplesmente Ver-o-Peso, inicialmente funcionou como entreposto fiscal, quando a área ainda era formada pelo igarapé do Piry. O posto fiscal deu nome ao Mercado, já que era obrigatório ver o peso das mercadorias que saíam da Amazônia, arrecadando-se os impostos correspondentes.

As mudanças mais profundas foram executadas já no século XX quando a área tomou o formato atual com seus mercados e praças. Ao todo são 26,5 mil metros quadrados, onde estão instaladas duas mil barracas e casas comerciais populares onde são vendidos peixes, carnes, legumes, frutas, artigos regionais, artigos de umbanda, ervas medicinais, roupas e bijuterias.

A última reforma do Ver-o-Peso, promovida pela Prefeitura, custou R\$ 14,6 milhões. Incluiu uma série de intervenções na Feira do “Ver-o-Peso” e nos mercados ali localizados, visando à melhoria de condições de higiene e funcionamento da área. Foram erguidas no entorno do Mercado tensas-estruturas que substituíram as barracas de alvenaria autoconstruídas utilizadas anteriormente pelos feirantes. Começou em 1999 com a recuperação do Mercado de Ferro, Solar da Beira, Praça do Pescador, os setores de ervas, hortifrutigranjeiros e caranguejos, a Praça dos Estivadores, as barracas de comidas, alimentos secos e importados. Ocorreram reclamações e protestos quando foi necessário fazer o remanejamento de barracas para espaços provisórios nas ruas do centro comercial.

### **3.6. Mangal das Garças**

Localizado às margens do rio Guamá, em área contígua ao Centro Histórico de Belém, o parque é resultado da revitalização de uma área de 40.000 m<sup>2</sup>, no entorno do Arsenal da Marinha idealizada e promovida pelo governo estadual. Orçado em cerca de R\$ 15 milhões, o complexo era apontado pelo governo do Estado como um investimento

no lazer, na educação e no turismo (BELÉM, 2005). Inaugurado em Janeiro de 2005, o espaço reuni a idéia da recuperação da natureza, com pedagogia e lazer, explorando visualmente e de forma dinâmica a paisagem do local. Composto por jardins, passarelas, viveiros naturais de animais silvestres (onde se destaca o Borboletário e o viveiro de beija-flores), mini-museus, restaurantes e lanchonetes, mirante, que dá uma visão privilegiada do Mangal e da Cidade Velha, em Belém. Próximo à entrada do parque, foi remontado e reciclado um antigo galpão de ferro, pertencente à Enasa (Empresa de Navegação da Amazônia, já extinta) e doado à Secretaria Executiva de Cultura. No espaço, há exposição e venda de plantas e artesanatos. Além disso, o pavilhão central - que abriga o Museu da Marinha e um restaurante -, em dois pavimentos, fica num promontório que avança sobre o aningal e dá acesso a uma passarela sobre a várzea, de 100 metros de comprimento. O visual permite uma bela vista para as torres da Catedral Metropolitana de Belém (PARARATUR, 2010).

O partido do projeto incluía o respeito pela vegetação nativa (aningal) predominante na área. A intenção foi a criação de um Parque Naturalístico, cujo tema é a representação das diferentes macro regiões florísticas do Estado do Pará: as Matas de Terra Firme, as Matas de Várzea e os Campos . No entanto, para criar tais ambientes foram aterrados alguns dos hectares necessários à consolidação do terreno, justamente na área de aningal propalada como típica das planícies da região. Assim, o parque ambiental urbano apresenta-se como uma curiosa, contraditória e pitoresca recriação humana, embora pretensamente “natural” do ambiente (Ponte, 2007).

#### 4- Aspectos intra-urbanos de Belém: habitação e saneamento básico

##### 4.1. Habitação

De acordo com metodologia aplicada pelo IPPUR, o déficit habitacional no ano de 2000 em Belém era de 62.432 habitações correspondendo a 21% do total, sendo que 18% correspondiam ao déficit por adensamento (mais de três moradores por quarto) e 31% ao déficit por infraestrutura.

Tabela 1: Índice de Desenvolvimento Humano –IDH (2000) e necessidades habitacionais por adensamento e infra-estrutura e índice de carência habitacional em Belém no ano de 2000

CAPITAL	IDH	NECESSIDADES HABITACIONAIS		
		POR ADENSAMENTO	POR INFRA ESTRUTURA	DÉFICIT HABITACIONAL
Belém	0,806	18%	31%	62.432 21 %

Fontes: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para o ano 2000, utilizado como indexador da tabela (Pnud/Ipea/FJP, Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2003), e <http://www.ippur.ufrj.br/observatorio/mapastematicos.htm>

De acordo com outra pesquisa, divulgada pela Fundação João Pinheiro, esse número seria de 73.977 unidades habitacionais totalizando 105.921 na RMB.

Como podemos ver, a questão da necessidade de moradias adequadas é urgente já que o déficit habitacional refere-se às moradias que devem ser construídas, seja para substituir domicílios existentes que não apresentam as condições de segurança indispensáveis a seus ocupantes, seja para garantir habitação adequada às famílias que não têm domicílio de uso privativo. A inadequação habitacional, por sua vez, agrupa os domicílios com uma ou mais carências, mas sem a mesma gravidade dos problemas detectados no déficit. Nesse caso, os números apontam para uma readequação desses imóveis.

Tabela 2: Valores absolutos e percentuais dos componentes de inadequação habitacional – Municípios da RMB, 2000

Município	Inadequação fundiária		Adensamento excessivo		Domicílio sem banheiro		Carência de infraestrutura	
	absoluto	% dos domicílios urbanos	absoluto	% dos domicílios urbanos	absoluto	% dos domicílios urbanos	absoluto	% dos domicílios urbanos
Ananindeua	6.697	7,25	13.911	15,07	18.357	19,89	58.925	63,83
Belém	27.588	9,37	37.524	12,75	52.828	17,94	119.124	40,46
Benevides	203	4,30	766	16,21	1.690	35,76	2.463	52,12
Marituba	1.161	7,75	2.757	18,40	5.411	36,12	12.406	82,82
Santa Bárbara do Pará	66	8,23	97	12,09	314	39,15	353	44,02
<b>Total</b>	<b>35.715</b>	<b>7,38</b>	<b>55.055</b>	<b>14,90</b>	<b>78.600</b>	<b>29,77</b>	<b>193.271</b>	<b>56,65</b>

Fonte: Fundação João Pinheiro

Elaborado a partir de dados do Censo IBGE 2000.

Disponível em: [www.belem.pa.gov.br/.../seminariohabilitacaoesaneamentoambiental.pdf](http://www.belem.pa.gov.br/.../seminariohabilitacaoesaneamentoambiental.pdf)

Acesso em: 24/11/2010

Essas habitações podem assegurar condições mínimas de habitabilidade mediante programas alternativos à construção de novas moradias: reformas, ampliações das unidades habitacionais e/ou das redes de abastecimento e coleta de serviços públicos.

## 4.2. Saneamento básico

### 4.2.1. Abastecimento de água

De acordo com dados divulgados pelo Ministério das Cidades, através do Sistema Nacional de Informações Sanitárias, o abastecimento de água na Região Metropolitana de Belém atingia em 2008 todos os seus municípios. No entanto, esse atendimento não chegava a todos os moradores. Em Ananindeua, apenas 29,5% da população (déficit de 349348 habitantes) tinha acesso à água tratada; em Belém, 81,9%; (déficit de 261815 habitantes), em Benevides, 58,7% (18826 habitantes); em Marituba, 16,5% (82464); e em Santa Bárbara, 75,6% (déficit de 3523 habitantes). Fazendo-se as contas temos que o déficit em relação ao abastecimento de água na Região metropolitana de Belém atingia 715.976 moradores em 2008. Outro dado indica que apenas 20% da água fornecida para abastecimento era tratada com flúor.

#### 4.2.2. Coleta e tratamento de esgoto

Dos seis municípios que compõem a Região Metropolitana de Belém, apenas o município de Belém possuía coleta de esgotos em 2008. Esse serviço era oferecido a apenas 10,8% da população. Desse total, apenas 11,8 % recebia tratamento adequado o que equivale a aproximadamente 1% do total de domicílios da RMB.

#### PERFIL DO MUNICÍPIO Água e Esgotos - 2008 / Resíduos Sólidos - 2007 Belém /PA

População total do município segundo o IBGE	<b>1.424.124</b>	<b>habitantes</b>
População total atendida com abastecimento de água	<b>1.162.309</b>	<b>habitantes</b>
População total atendida com esgotamento sanitário	<b>91.032</b>	<b>habitantes</b>
População atendida com serviços de manejo de RSU	<b>1.408.847</b>	<b>habitantes</b>
Índice de coleta de esgoto	<b>10.83</b>	<b>%</b>
Índice de atendimento com abastecimento de água	<b>81.61</b>	<b>%</b>

#### Considerações finais

Como favela, esgotos e turismo não combinam, Belém encontra-se longe de tornar-se efetivamente um pólo de atração turística. A desigualdade social, espacial e econômica revela-se enorme no Brasil, refletindo-se essa situação nas suas regiões metropolitanas, como é o caso de Belém. A solução eleita pelos dirigentes tem sido investir em grandes projetos urbanos que difundem ideologias míticas acerca da cidade. Essas ideologias ao mesmo tempo em que legitimam as intervenções realizadas, induzem a formulação e execução de novas intervenções urbanas de impacto, apontadas como solução para as mazelas urbanas encontradas por toda parte em Belém. Na verdade, o que se está criando são lugares que, quando remetem à identidade da cidade, ainda que reinventada, não favorecem o uso, pois se encontram mal conservadas ou distantes das áreas mais centrais da cidade, caso do projeto Ver-o-Rio. O projeto da Estação das Docas - ainda que importante na revitalização daquela área - é apontado como elitista, pois foi projetado para um público restrito que pode pagar pelos altos preços praticados no local. Dessa forma, afugenta os moradores locais, configurando-se em uma bolha turística, restringindo o contato e o convívio entre aqueles que são do lugar e os de fora.

As exceções ficam por conta da revitalização do Complexo Ver-o-Peso e do seu comércio com base nos produtos da região que identifica melhor que qualquer outro GPU a identidade ribeirinha da metrópole da Amazônia Oriental. A restauração do Centro Histórico de Belém, incluindo o Complexo Feliz Lusitânia, parece ser um acerto entre os demais projetos, ainda que sobrem críticas aos conceitos utilizados nas restaurações pelo seu

caráter de espetacularização. A restauração de várias construções deu início à revitalização do conjunto arquitetônico e à configuração de um lugar onde a população em geral pode reconhecer as origens do núcleo urbano de Belém, reafirmando os espaços da identidade. No entanto, o ritmo das ações ainda é muito lento comprometendo o casario do Centro Histórico que se deteriora.

Somando-se os valores gastos nesses grandes projetos (R\$ 78 milhões, aeroporto; 98 milhões, Hangar Centro de convenções; 18 milhões, Complexo Feliz Luzitânia; 19 milhões, Estação das Docas; 1 milhão, Complexo Ver-o-Rio; 14,6 milhões, Complexo Ver-o-Peso; 15 milhões, Mangal das Garças) temos o total de 243,6 milhões de reais. Outros projetos voltados à promoção do turismo em Belém foram realizados ou estão em execução podendo elevar esse montante. De qualquer modo, a partir dos valores levantados, em contraste com as carências intra-urbanas, podemos questionar com mais clareza acerca da questão das prioridades de investimento no ambiente urbano.

## **Bibliografia**

AMARAL, Marcos Douglas B., SILVA, Marcos Alexandre P. da. As encruzilhadas da gestão urbana: uma discussão sobre políticas de renovação urbana em Belém. In: SILVA NETO, João Gomes da; SILVA, José Guilherme Carvalho da; COSTA, Maria das Graças de Figueiredo; AMARAL, Márcio Douglas Brito. (Org.). Políticas públicas e gestão local: programa de capacitação em políticas de desenvolvimento urbano sustentável e gestão democrática. Belém: FASE, 2004.

ARRUDA, Euler Santos. Porto de Belém do Pará: origens, concessão e contemporaneidade. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

BELÉM. Lei nº 7.603, de 13 de janeiro de 1993. Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Belém e dá outras providências. Diário Oficial do Município de Belém. Belém: Poder legislativo, 13 jan. 1993, p. 49.

\_\_\_\_\_. PRO- BELÉM: Plano de reestruturação da orla de Belém. Belém: PMB, 2000.

BELÉM ganha Mangal. *O Liberal*, 12/01/2005.

BENEVIDES, Ireleno P. O amálgama componente dos destinos turísticos como construção viabilizadora dessa política sócio-espacial. In: Geosp, v. 21, p. 85-102, 2007.

CORREA, Roberto Lobato. "Espaço: um conceito chave em Geografia". In: CASTRO, Iná E.; GOMES, P. C. da Costa; Correa, Roberto Lobato L. (orgs.). *Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

DIÁRIO DO PARÁ. Repórter Diário. Ver-o-Rio está abandonado. 14 de maio de 2007.

INFRAERO. Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária. Estatísticas dos aeroportos. Disponível em <http://www.infraero.gov.br/index.php/br/estatistica-dos-aeroportos.html> Acesso em 07/12/2010

JUDD, Dennis. "Constructing the Tourist *Bubble*". In: FAINSTEIN, Susan S. e JUDD, Dennis. *The Tourist City*. New Haven: Yale University Press, 1999, p.35-53.

PARATUR. Órgão Oficial de turismo. 2010. Disponível em <http://www.paraturismo.pa.gov.br>

Acesso em 07/12/2010

PONTE, Juliano Pamplona Ximenes. **Cidade e água: Belém do Pará e estratégias de reapropriação das margens fluviais**. Disponível em:

[http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq085/arq085\\_02.asp](http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq085/arq085_02.asp) , 2007.

Acesso em 30/11/2010

SANTOS, Milton; Silveira, Maria Laura Silveira. "O Brasil: território e sociedade no início do século XXI". Rio de Janeiro: Record, 2001.

SCHWARTZ, Christian. Depois do longo sono Belém começa a despertar de 100 anos de decadência com a reforma de locais históricos. VEJA on-line. 29.11.2000. [http://veja.abril.com.br/291100/p\\_078.html](http://veja.abril.com.br/291100/p_078.html)

TRINDADE JÚNIOR, S. C. Cidade e Cultura na Amazônia: práticas e representações espaciais na orla fluvial de Belém. In: Valença, M. M; Costa, M. H.. (Org.). Espaço, Cultura e Representação. Natal - RN: Edufrn, 2005, v. , p. 123-149.

VAINER, Carlo B. & SÁNCHEZ, Fernanda. Belém, arena política, arena urbanística: o espaço em disputa na retomada das águas. Convênio de cooperação técnica, científica e didática da Prefeitura Municipal de Belém e Instituto de pesquisa e planejamento urbano regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2003.

VALLADARES, Maurício de Brito e Cunha. Entre a Natureza e o Artifício: percepções e perspectivas dos projetos para parques urbanos e orlas fluviais na Amazônia. Dissertação (Mestrado em Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: 2008.

VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H.. Reflexões Finais e Lições Possíveis. In: Vargas, Heliana Comin; Castilho, Ana Luiza Howard. (Orgs.). Intervenção em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados. 1 ed. São Paulo: Manole, 2005, p. 265-274.

YÁZIGI, Eduardo. Civilização Urbana, planejamento e turismo: discípulos do amanhecer. São Paulo: Contexto, 2003.

\_\_\_\_\_. *Saudades do futuro: por uma teoria do planejamento territorial do turismo*. São Paulo: Plêiade, 2009.