

ESTRATÉGIAS DE DESENVOLVIMENTO E DISCURSO DO “DECLÍNIO” EM POLÍTICAS DE REQUALIFICAÇÃO URBANA NO BRASIL E NA EUROPA¹

SAINT-CLAIR CORDEIRO DA TRINDADE JÚNIOR

Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA)

Universidade Federal do Pará

stclair@ufpa.br

RESUMO

O discurso do “declínio” econômico e de degradação física e social dos centros das cidades contemporâneas tem impulsionado a possibilidade de inserção econômica dessas mesmas cidades no contexto de cenários nacional, regional, macrorregional ou mundial. Esse tipo de discurso, presente nas políticas de desenvolvimento local, de desenvolvimento regional e, igualmente, nas operações de interesse nacional, é, normalmente, seguido de uma estratégia de mercado que coloca a necessidade de práticas de requalificação urbana, responsáveis por dar visibilidade às cidades, tornando-as mais competitivas, como acontece nas experiências de Marselha, no sul da França, e de Belém, na Amazônia brasileira, consideradas na presente análise.

PALAVRAS-CHAVE: Desenvolvimento. Declínio. Requalificação Urbana. França. Brasil.

¹ O presente trabalho contou com o apoio financeiro do CNPq (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico), uma entidade do governo brasileiro voltada ao desenvolvimento científico e tecnológico. Faz parte de resultado de pesquisa, realizada por ocasião de estágio de pós-doutorado, nos anos de 2006 e 2007, no *Centre de Recherche et de Documentation de l'Amérique Latine* (CREDAL), Unidade Mista de Pesquisa pertencente à *Université Paris III (Sorbonne Nouvelle)* e ao *Centre National de la Recherche Scientifique* (CNRS). A continuidade da pesquisa vem se dando a partir de 2008 por meio de financiamento, também do CNPq, do projeto intitulado “Políticas de reabilitação urbana na área central de Belém: concepções, instrumentos e implicações socioespaciais”.

DEVELOPMENT STRATEGIES AND THE “DECLINE” DISCOURSE IN THE URBAN REQUALIFICATION POLICIES IN BRAZIL AND EUROPE

ABSTRACT

The discourse concerning the economic decline and physical and social degradation in contemporary city centers has boosted the possibilities of economic insertion of these cities in the national, regional, macro-regional or even in the world scenario. This discourse appears frequently in local and regional development policies as well as in the context of operations involving “national interests”. The discourse is followed by market strategies which stress the need for “urban regeneration” interventions. These actions are responsible for highlighting some aspects of the city image, with the aim of improving competitiveness – as can be seen both in the French experience of Marseille and in the Brazilian case of the city of Belém, in the Amazon.

KEY WORDS: Development. Decline. Urban Requalification. France. Brazil.

INTRODUÇÃO

As políticas de renovação urbana colocadas em prática hoje tendem a reproduzir, mesmo em realidades e formações socioespaciais diferenciadas, discursos muitos semelhantes, a exemplo do que acontece nas políticas de requalificação urbana de áreas centrais². A cidade, nessa situação, é visualizada através de seu centro histórico renovado, que se torna espaço de novas experiências de desenvolvimento urbano com fortes apelos globais.

² A propósito da denominação dessas práticas contemporâneas de intervenção em áreas centrais, várias adjetivações têm sido usadas para nomeá-las, dentre as mais recorrentes destacam-se: “renovação”, “revitalização”, “reabilitação”, “requalificação”, “regeneração”, “reciclagem” e “recuperação”. Na Europa o termo “reabilitação” tem sido mais utilizado, seja nas políticas oficiais de intervenção, seja no debate acadêmico, a exemplo do que acontece na França e em Portugal; ao passo que no Brasil a ideia de “revitalização” tem sido mais difundida, não sendo necessariamente compartilhada no interior do debate acadêmico. Ver, nesse sentido, a discussão a respeito do uso de alguns desses termos feita por Maricato (2001), que busca distinguir a natureza dos mesmos. Para efeitos da presente análise, utilizaremos o termo requalificação (sem aspas) por indicar melhor os processos que marcam as atuais intervenções nas áreas centrais brasileiras. A requalificação aqui é entendida como uma forma de renovação urbana, que, por sua vez, busca dar uma nova qualidade ao espaço (funções, usos, apropriações etc.) e que se mostra em estreita sintonia com estratégias de desenvolvimento e com determinados interesses de agentes que definem formas específicas de controle de frações do espaço das áreas centrais.

No caso europeu, e mais especialmente no caso francês, há, por exemplo, uma preocupação em dar notoriedade a determinadas cidades na rede de “eurocidades”, como é o caso de Lyon, ou na região do “euromediterrâneo”, como no caso de Marselha. A situação de crise e de decadência que se reforça como pressuposto de um projeto de desenvolvimento, estabelece uma espécie de consenso e de atmosfera de perda, que mobiliza a ação e a convergência de agentes e de interesses distintos. Mais que especificidades locais e regionais, entretanto, tratam-se de ideias que circulam para além dessas realidades e que ganham terreno, como parte de uma estratégia responsável por reproduzir um determinado modelo de desenvolvimento e que busca inserir efetivamente as cidades em um contexto de mercado global.

Diante do discurso governamental de “declínio”, cria-se uma espécie de consenso que associa a imagem da cidade a novas estratégias econômicas, como o turismo, que passa a ser considerado elemento-chave nas políticas locais de desenvolvimento; razão pela qual as intervenções em centros históricos tornam-se importantes para a definição de uma nova imagem da cidade e de sua capacidade atrativa de novos investimentos.

O discurso do “declínio” presente nas políticas de desenvolvimento local e regional, e mesmo nacional, coloca a necessidade de políticas de requalificação urbana que dêem visibilidade à cidade, como acontece nas experiências de Marselha, sul da França, e de Belém, na Amazônia brasileira. Na presente análise, essas duas cidades serão consideradas não em termos comparativos, mas, sobretudo, como realidades socioespaciais diferenciadas nas quais esse tipo de discurso se torna motivador de práticas de requalificação de suas respectivas áreas urbanas centrais.

COMPETITIVIDADE E INSERÇÃO GLOBAL DAS CIDADES

Não obstante a ênfase que é dada à dimensão cultural nas políticas urbanas contemporâneas, conforme mostra Arantes (2000), tal dimensão não explica sozinha a complexidade dos processos de renovação que se tem feito notar nas áreas centrais. É necessário considerar vários elementos que conjuntamente reúnem condições para uma maior eficiência econômica das cidades, associadas recorrentemente às intenções de planificação estratégica de “mundialização liberal”, conforme adverte Osmont (2002). Para esta autora, essa orientação de política urbana sugere que a melhoria da performance das cidades deve ser

atingida, segundo aquela lógica, a partir de quatro condições: a) a competitividade, aprimorada por meio de correções de disfunções físicas, administrativas e de serviços às empresas; b) a melhoria da qualidade de vida na cidade; c) a boa gestão e governança, com melhoria da captação de recursos e gestão privada dos serviços; e d) a “bancabilidade”, que assegura a garantia de empréstimos nos mercados financeiros.

Esses atributos apontados por Osmont (2002) indicam uma nova concepção de política urbana voltada para o “empreendedorismo”, muito comum nos dias atuais, e que se apresenta como sucedânea do “administrativismo” de décadas passadas. É nessa linha de argumentação que Harvey (2005) toma como referência as intervenções urbanas ocorridas em Baltimore para discutir a transformação da governança urbana no capitalismo tardio, identificando as seguintes tendências: a) a parceria público-privada, b) a atividade empreendedora dessa parceria, e c) o enfoque voltado à economia política do lugar.

Ainda que não se apliquem apenas às renovações que ocorrem nas áreas centrais, tais elementos indicados pelos autores anteriormente mencionados têm induzido a pensar o significado das áreas centrais face ao novo papel conferido às cidades. Portanto, subjacente a essas estratégias, está a ideia da cidade competitiva (OSMONT, 2002) e do empreendedorismo urbano (HARVEY, 2005).

Preocupado com essas práticas nas chamadas cidades “pós-modernas”, Amendola (2000) denomina essas ações de renovação de “estratégias da aparência”, advertindo que os destinatários das imagens promocionais da cidade são variados, incluindo empresários e *menagers*, políticos, jornalistas, turistas e intelectuais. Diz respeito, portanto, a um público heterogêneo, portador de culturas e códigos de comunicação diferentes e em contraste entre si.

Acrescenta o mesmo autor que, nesse contexto, duas estratégias principais se fazem presentes: a modernista, que aponta para a competência, a modernização, o dinamismo, a intencionalidade e o espírito empresarial; e a patrimonialista, que enfatiza o monumento, as culturas locais, as tradições e os valores paisagísticos. De qualquer forma, não se trata de duas perspectivas excludentes. É o que se constata, por exemplo, analisando-se o caso de Barcelona, conforme discute Rovira (2006), que considera a coexistência de dois discursos, aparentemente contraditórios, a partir dos quais se constroem as políticas de renovação urbana: o da cidade internacional, que se renova e adapta o seu

espaço para atrair fluxos de capital; e o da cidade multicultural, que acolhe e na qual cabem as diversas culturas que trazem os novos cidadãos. O último, considerado politicamente correto, tende a contribuir para o objetivo supremo dos poderes públicos locais em fomentar o crescimento econômico que alça as cidades renovadas à condição de cidades competitivas e plenamente inseridas no mercado mundial.

É nesse cenário, de novas políticas urbanas que levam em conta a preparação das áreas centrais nas estratégias de competitividade da cidade, que se colocam as motivações existentes ou orquestradas no sentido de sugerir um espírito empreendedorista que possa alçar as cidades a um plano regional e mesmo mundial com atrativos econômicos e culturais. Uma dessas motivações são os discursos do “declínio” econômico, geralmente associados a uma fase pós-industrial e de decadência das áreas centrais, que passam a ter suas paisagens relacionadas ao esvaziamento e ao empobrecimento urbanos.

DESENVOLVIMENTO, REDENSIFICAÇÃO E REQUALIFICAÇÃO URBANA

Nas representações das formas espaciais pensadas para restabelecer a interação dos habitantes com a área central, podemos constatar a dinâmica espacial como produto e condição de um esquema de reprodução social que insere as cidades em escalas mais amplas do espaço, reinventando-as para um mercado mundial (SÁNCHEZ, 2003). Dessa maneira, a cidade pode ser visualizada através de sua área central, configurando-se como uma síntese de sua história e de seus processos sociais e culturais, mas também como espaços de novas experiências que vinculam seu uso a novas tendências de desenvolvimento urbano de caráter global. Do ponto de vista das representações sociais, entretanto, os contextos e valores que dão origem a essas práticas urbanas em realidades como a europeia são bastante diferenciados daquelas outras realidades nas quais práticas semelhantes se difundem, a exemplo da América Latina.

Considerando que as novas formas de reprodução econômica, pautadas na fluidez e na flexibilidade de localização da indústria, estimularam nos últimos anos a desindustrialização e a desconcentração econômica, a forma urbana configurada nas cidades europeias após a Segunda Guerra sugeria um modelo de urbanização pouco recomendável às concepções de cidades sustentáveis, levando a situações como: a) falta de intervenções e inovações em áreas centrais;

b) deslocamento de populações de melhor poder aquisitivo em direção a bairros novos; c) empobrecimento, tensões sociais e insegurança em bairros antigos; d) degradação, abandono, depopulação e aculturação em setores urbanos centrais (CONSEIL DE L'EUROPE, 2004).

Assim, diante das implicações decorrentes do modelo espacial de cidade dispersa, tem sido recorrente na realidade europeia, por exemplo, o estímulo a um novo tipo de urbanismo que toma como princípio a concepção da forma urbana compacta e incentivadora da redensificação populacional e da diversidade funcional e social dos bairros antigos. Nesse modelo de cidade, papel de destaque tem sido conferido às áreas centrais.

Associadas, em geral, a um processo de decadência econômica, decorrente da desindustrialização e de um fenômeno de perda de população, diretamente ligado à degradação dessas áreas e a um padrão socioespacial estimulado pelo processo de suburbanização da moradia, as áreas centrais costumam ser consideradas estratégicas para a definição de uma política urbana de readensamento. Daí a recorrência, em países europeus como a França, de políticas de requalificação urbana de bairros antigos, buscando-se “recriar a cidade sobre a cidade”, e os esforços dos governos em definir programas urbanísticos específicos de requalificação para esses bairros.

Nessa perspectiva, as intenções de requalificação das áreas centrais têm sido consideradas eficientes para a atratividade de novos habitantes e de diversificação de funções em espaços historicamente caracterizados pela centralidade. Assim, a busca pela redensificação, por meio de ações prévias de requalificação, leva o poder público a apostar em políticas incentivadoras de uma forma urbana compacta, em contraponto à forma urbana dispersa, posto ser aquela considerada mais adequada às propostas de desenvolvimento durável ou sustentável.

Denominamos essas práticas de requalificação urbana pela própria natureza das mesmas, muito preocupadas em dar uma nova “qualidade” a esses espaços, comumente tidos como sem vida, com funções decadentes e fisicamente degenerados e, muitas vezes, sem perspectivas de inovação. Isso os torna, em consequência, desabilitados para os novos papéis destinados às cidades competitivas. Daí as adjetivações muito próprias reafirmadoras de toda uma lógica discursiva que faz parte dos interesses subjacentes a essas intervenções, como a ideia de “revitalização” (dar vida ao que não tem vida), “reabilitação” (habilitar um espaço que não está habilitado), “regeneração” (reconstituir as proprieda-

des que foram perdidas), “recuperação” (reaver, restabelecer algo que deixou de existir). Todas essas adjetivações já definem, desde o início, o sentido dos propósitos assumidos pelas próprias intervenções.

Nas políticas voltadas para o novo ordenamento urbano, há uma estreita relação entre as ações que são pensadas e a renovação com vistas à configuração de novos territórios e de novas funções urbanas. Contrapõem-se, assim, àqueles territórios de forte vivência cultural, pré-existentes às práticas de renovação, aos quais podemos denominar de “territórios culturais”, como os denominam Vaz e Jacques (2006). Muitas vezes, tais territórios tendem a se esvaziar, dada a força de renovação definida pela implantação de equipamentos culturais, de espaços de lazer e de diversão e às melhorias urbanísticas dos espaços públicos circundantes. Dão-se, assim, novas qualidades ao espaço, qualidades estas que substituem aquelas outras que demarcam espacialidades e territorialidades bem próprias das dinâmicas e vivência cotidianas e, portanto, cheias de vida, da área central, mas que se tornam estigmatizadas face aos objetivos das novas políticas urbanas que buscam se ajustar ao perfil do novo papel a que essas cidades se propõem a assumir na perspectiva da competitividade global.

Portanto, mais do que espaços vazios e sem vida, como insinuam as políticas de intervenção, tratam-se de espaços com usos e funções territorialmente demarcados, notadamente por relações cotidianas nem sempre consideradas estética e funcionalmente desejáveis, seja por parte de determinados agentes de mercado produtores do espaço urbano, seja por parte de um imaginário coletivo induzido pela publicidade governamental, que tende a ganhar força quando se pensa a cidade como espaço estratégico de investimentos e de atrativos turísticos.

É por essa razão que se faz necessário reforçar a atmosfera de requalificação apoiada em um discurso de “declínio” urbano, relacionado tanto à dimensão econômica, quanto à dimensão demográfica e socioespacial. No primeiro caso, mostra-se a necessidade de incremento econômico como forma de superar a crise de crescimento em cidades que sofreram a desindustrialização e as perdas econômicas ocorridas em bairros centrais. Associam-se a isso outras perdas do ponto de vista demográfico e o interesse em trazer de volta populações para habitar antigos bairros, que assumem um aspecto de degradação e de deterioração do ponto de vista de sua estrutura física.

Segundo o mesmo discurso, a requalificação urbana, poderia, entre outras coisas: a) estimular a renovação desses setores centrais e decadentes; b) incenti-

var o uso dos mesmos para fins de turismo, pela riqueza do patrimônio por eles apresentada; c) dar um novo impulso econômico por meio de atividades terciárias em substituição às antigas indústrias que se desconcentraram; d) possibilitar um novo conteúdo social a esses espaços, de maneira a mudar a imagem decadente e estigmatizada à qual frequentemente estão associados (CONSEIL DE L'EUROPE, 2004).

A força do discurso de “declínio” urbano passa então a marcar os projetos e as propostas de requalificação. Essa atmosfera apresentada nos diagnósticos relacionados aos projetos de intervenção é recorrente nos discursos que concebem novas imagens e novos espaços, mais modernos e dinâmicos, e funcionalmente melhor integrados aos demais setores das cidades, e, também, projetados em nível regional, nacional e/ou internacional. A inserção em redes e em esforços conjuntos de projeção de cidades, a exemplo da rede de “Eurocidades” (para o caso de Lyon), do projeto “Euromediterrané” (para o caso de Marselha) e “Eurolille” (para o caso de Lille), na França, procura tornar algumas cidades mais competitivas em relação a outras que assumem papéis semelhantes e tidas como suas prováveis concorrentes.

Para as cidades brasileiras, trata-se de inserção em um cenário nacional (território brasileiro) e mesmo internacional (América Latina, principalmente). Daí também recorrer-se ao discurso do “declínio”, seguido de uma estratégia voltada para a competitividade das cidades, que coloca a premência de práticas que lhes dêem visibilidade, como acontece em Belém, na Amazônia oriental.

No caso belenense, que vivencia ainda um processo de metropolização, a estrutura da aglomeração metropolitana, formada hoje por cinco municípios (Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides e Santa Bárbara), encontra-se ainda em formação. Assim sendo, a apropriação das áreas centrais por meio da produção de imóveis para a demanda solvável, pressupõe um “alisamento” ou “arrasamento” dos espaços como as áreas de “baixadas”, conhecidas por serem espaços alagados ou sujeitos a alagamentos e de reprodução de camadas sociais de baixa renda, não tão distantes do núcleo central. Pressupõe, também, a criação de uma fronteira urbano-imobiliária na chamada área de expansão, que tem possibilitado a dispersão urbana e o rearranjo interno metropolitano face às formas de apropriação do espaço por agentes hierarquicamente diferentes. Dessa maneira, o processo de segregação mostra-se estreitamente ajustado à dinâmica metropolitana belenense, tendo em vista o padrão espacial que se desenha: a cidade dispersa.

Não obstante essa diferenciação, alguns discursos se mostram similares, como no caso do discurso do “declínio”, que se reproduz para além das fronteiras europeias. Tomaremos como exemplos a cidade de Marselha, na França, e, em seguida, o de Belém, no Brasil, para considerarmos a importância da sensação de crise, de perda e de decadência como elemento motivador de uma política de desenvolvimento e de requalificação urbana.

MARSELHA E BELÉM: DOS DISCURSOS GLOBAIS ÀS PRÁTICAS LOCAIS

Para Borja (1987), um dos grandes defensores da concepção de planejamento estratégico de cidades no mundo, um projeto de cidade deve assentar-se em três fatores: a) “concertação” dos atores urbanos, públicos e privados, b) vontade conjunta e consenso cidadão e, c) sensação de crise, a ser acentuada pela tomada de consciência a respeito da globalização da economia. A respeito deste último fator gostaríamos de dedicar um pouco mais as nossas atenções, haja vista a difusão do mesmo como elemento central nas políticas de requalificação urbana em curso e em realidades socioeconômicas diferenciadas.

Desde já é importante advertir que os exemplos a ser considerados não têm a pretensão de se tornarem referências comparativas, especialmente dada à diferenciação marcante das realidades socioespaciais nas quais as cidades aqui consideradas se inserem, ainda que, do ponto de vista fenomênico, alguns elementos pareçam indicar algumas similaridades: a) ambas são cidades portuárias, b) tiveram no passado importância econômica significativa, seja pela atividade industrial e portuária (Marselha), seja pelo papel portuário e comercial (Belém), c) compõem hoje uma aglomeração metropolitana de aproximadamente dois milhões de pessoas, d) possuem localização estratégica do ponto de vista da região que formam suas respectivas hinterlândias, seja como “porta de entrada” da Amazônia (Belém), seja como ponto de contato de países que circundam o mar mediterrâneo (Marselha), e) o fato de serem cidades situadas em regiões relativamente mais afastadas do coração econômico de seus respectivos países, seja em região de fronteira econômica (Belém, ao norte do Brasil, na região amazônica), seja em região de antiga industrialização (Marselha, no sul da França). As poucas similaridades, entretanto, cessam por aqui, posto que as duas cidades apresentam muito mais diferenças a serem consideradas, que propriamente semelhanças a propósito de suas dinâmicas socioespaciais.

Para o caso de Marselha, um projeto de desenvolvimento foi colocado em prática há mais ou menos uma década. Denominado de “Opération d’Interêt National Euroméditerranée”, trata-se de uma operação de requalificação urbana voltada para a área central de Marselha e que compreende o porto autônomo; alguns bairros históricos, com destaque para uma das principais ruas da área central, denominada “Rue de la République” e antigas construções industriais e portuárias localizadas na área central e/ou nas proximidades do porto (quadro 1). A “Operação Euroméditerranée”, como será aqui denominada, é conduzida por um estabelecimento público chamado “Établissement Public d’Aménagement Euroméditerranée” (EPAEM), criado para coordenar a referida Operação, que abrange uma área de 311 hectares (DUBOIS, 2006).

QUADRO 1. PROJETOS INTEGRANTES DA “OPERAÇÃO EUROMÉDITERRANÉE” NA ÁREA CENTRAL DE MARSELHA

PROJETO	CARACTERIZAÇÃO
RUE DE LA RÉPUBLIQUE	Considerada uma artéria histórica da área central da cidade, a “Rue de la République”, chamada inicialmente de Rue Impériale, possui traçado e arquitetura do tipo haussmaniano do final do século XIX e integra hoje a “Opération Programmée d’Amélioration de l’Habitat (OPAH) Marseille République”. Esta operação inclui: recuperação, pelo setor público e privado, de espaços comerciais e habitacionais deteriorados; adaptação de espaços para estacionamento subterrâneo; extensão de linha de <i>tramway</i> ao setor reabilitado; melhoramento e embelezamento do espaço público.
QUARTIER DE LA JOLIETTE	Projeto voltado para o bairro “Joliette” que visa a transformar o mesmo em um centro de negócios, serviços, empregos, lazer e habitação. Inclui a requalificação do velho prédio de armazenamento portuário (“Les Docks”), habitações novas ou reabilitadas, equipamentos escolares e esportivos, estacionamentos, extensão de linha de <i>tramway</i> e embelezamento e dotação de equipamentos em espaços públicos.
FRICHES BELLE DE MAI	Requalificação e refuncionalização de prédios de antigas manufaturas, datados do século XVIII, para fins de atividades de produção cultural no bairro “Belle de Mai”. O projeto é constituído de: a) “Pôle de Patrimoine”, que abriga os arquivos municipais, as reservas do Museu de Marseille, bem como o Centro Inter-regional de Restauração do Patrimônio; b) o “Pôle Médias”, voltado à produção de vídeos, filmes e novelas e onde foi instalado um canal de televisão local (a LCM) e uma incubadora e incentivadora voltadas às empresas multimídias; c) o “Pôle Spetacle Vivant”, coordenado pelo “Système Friche Théâtre”, concebido como um espaço de vivência e integração à vida do bairro, considerado popular, e de onde se busca descobrir talentos artísticos, acolher artistas e ofertar empregos. Está prevista, ainda, em antigos prédios a serem requalificados, a criação de um pólo universitário especializado, de salas de ensaio do Teatro de Marselha, a instalação da Escola Superior de Paisagem, um centro de conservação do Museu das Civilizações, além de alojamentos estudantis.

PROJETO	CARACTERIZAÇÃO
GARE DE SAINT-CHARLES	Delimitado pela “Porte d’Aix”, pela “Gare Saint-Charles” e pela “Place Marceau”, constitui o coração das grandes vias de acesso ao centro histórico de Marseille. A área foi transformada em uma “Zone d’Aménagement Concerté” (ZAC) a fim de melhorar a circulação e o desenvolvimento de transportes coletivos para os habitantes e visitantes, ofertar habitações populares e equipamentos de bairro e de vocação regional, como biblioteca interuniversitária, centro de pesquisa e moradia estudantil, bem como incrementar atividades econômicas no espaço envolvido.
CITÉ DE LA MEDITERRANÉE	Consiste em abrir 110 hectares e 2,7 km de extensão para o mar Mediterrâneo a partir de subprojetos como: a) a “Esplanade du J4” – com abertura de janela para o mar a partir de obras de reabilitação e de urbanismo que visam a dar vida à área, por meio de espaços de entretenimento e lazer (bares, restaurantes, comércio, etc.), de animações esportivas e culturais, da construção do “Musée des Civilisations de l’Europe et de la Méditerranée” (MUCEM), dentre outros equipamentos culturais; b) o “Boulevard du Littoral” – considerada uma avenida marítima com a presença de quiosques adaptados com guarda-sol, ciclovias, vias de ônibus, viaduto, espaços comerciais e de serviços, equipamentos de lazer, e o terraço do porto, onde serão instalados comércio, restaurante panorâmico, piscina e mini-estádio de futebol. Além disso, está em processo de construção o “Euromed Center”, que aproveitará o antigo silo transformando-o em complexo turístico e cultural, com sala de espetáculo, centro internacional de convenções, cinema multiplex e hotel quatro estrelas; e o “Arenç”, um espaço habitacional, com apartamentos de diversos níveis sociais, inclusive habitação social, apoiado com equipamentos de proximidade e de vizinhança, como escolas, espaços esportivos e serviços diversos.

Organizado pelo autor a partir de Euroméditerranée (2006a, 2006b e 2006c)

Essa operação surge como uma forma de preencher alguns “vazios” que Marselha vem apresentando há alguns anos devido a fatores como a autonomia de ex-colônias francesas conectadas à Europa por meio do mar Mediterrâneo, mudanças no antigo porto que provocaram a perda da movimentação de outrora, e problemas sociais relacionados à migração, especialmente proveniente do norte da África (BOURDIN, 2006). Somam-se a isso: o êxodo da população mais abastada, o estado gradativo de desindustrialização, o declínio das atividades portuárias e o esgotamento de empregos terciários que induziram a um agravamento do desemprego e a uma baixa sensível da arrecadação dos tributos locais (DUBOIS; OLIVE, 2004).

Nesse contexto, a situação de perda é potencializada face às estratégias de requalificação urbana que se pretende para Marselha, posto que, após os anos 1970, a cidade perdeu mais de 100.000 habitantes e cerca de 20.000 empregos industriais:

Marselha [...] tornou-se o centro da região metropolitana. Mas ela vive um declínio demográfico tão grave que é quase único na França. De 1975 a 1990 Marselha perdeu um pouco mais que 110.000 habitantes (valores líquidos). Em números brutos, pode-se considerar que perto de 330.000 pessoas dei-

xaram Marselha em vinte anos. Isto é considerável e, evidentemente, de forte preocupação. Não se pode deixar de considerar que a crise de identidade por qual passa Marselha tem alguma relação com esta mutação demográfica (MOREL, 2000, p. 496).

Símbolo da fragilidade econômica da cidade, o perímetro da “Operação Euroméditerranée” lembra um território heterogêneo, mas também bastante degradado, com entrepostos abandonados, imóveis “haussmanianos” em estados precários de conservação, espaços pouco atrativos e entrelaçados de vias rápidas e passarelas, hangares obsoletos do porto autônomo e setores considerados insalubres (DUBOIS, 2006).

Essas circunstâncias reúnem condições que dão subsídios para a eleição de setores considerados estratégicos para os investimentos, como o bairro “*Belle de Mai*” e a “*Rue de la République*”:

Lançado em 1995, o projeto de interesse nacional Euroméditerranée abrange um perímetro de 300 hectares entre os bairros do norte e sul da cidade, a vinte minutos do aeroporto, perto do bairro histórico do Vieux-Port. Abrange também a fachada urbano-portuária, com dois terminais marítimos, a estação ferroviária Saint-Charles e os 3 hectares da antiga área industrial da Belle de Mai. Cerca de 120 hectares de tecido urbano degradado e 30.000 habitantes envolvidos. Ademais, este bairro multiplica os paradoxos, com 20.000 empregos recenseados, mais uma taxa de desemprego implicando em 30% nos anos noventa e, ainda, quinze estabelecimentos de ensino e 7.000 estudantes em 2.000 (VILLE DE MARSEILLE, 2006, p. 81).

A Rue Impériale, que receberá mais tarde o nome de Rue de la République, surgiu em 1870. Símbolo de grandes obras que, no século XIX, acompanharam o desenvolvimento industrial e portuário de Marselha, teve sua dinâmica freada e passou a entrar em estado de declínio ao longo do século XX... Quando a “Operação Programada de Melhoria da Habitação (OPAH) Marselha República” é lançada em 2002 pelo Euroméditerranée, a Rue de la République possuía um terço de habitações em estado de abandono ou ocupadas ilegalmente e quase a metade dos comércios vazios (EUROMÉDITERRANÉE, 2006a, p. 15).

Esse estado espacial, social e econômico da cidade é constantemente reforçado nos documentos e discursos que ganham o consenso a respeito da Operação pensada para Marselha:

No outono de 1995, face à pauperização alarmante da área central, o impacto brutal de infra-estruturas rodoferroviárias monumentais e a presença de equipamentos portuários que obstruíam o contato e a relação da cidade com o mar, o Estado, associado às coletividades territoriais, alça Marselha a uma Operação de Interesse Nacional: Euroméditerranée (EUROMÉDITERRANÉE, 2006c, p. 11)

Nesse sentido, os objetivos da Operação vieram como uma solução a essa atmosfera de decadência e declínio vivenciada pela cidade:

Euroméditerranée torna-se assim uma das principais operações de ordenamento urbano de área central na Europa, respondendo a desafios tanto econômicos, como políticos e sociais. Com uma taxa de desemprego recorde chegando próximo de 30% em certos setores, a aglomeração está em pleno marasmo. Ao mesmo tempo nasce o “processo de Barcelona”, por meio do qual os países banhados pelo Mediterrâneo se colocam o objetivo de reforçar a cooperação econômica e cultural entre suas duas margens. Assim, o Euroméditerranée se definirá, por sua vez, como uma operação de renovação urbana e como um acelerador de desenvolvimento e de irradiação da metrópole marsehesa entre Europa e Mediterrâneo (EUROMÉDITERRANÉE, 2006c, p. 11).

Os propósitos governamentais buscavam por meio dos investimentos: a) redinamizar a economia local; b) diversificar as atividades portuárias, atraindo empresas do setor terciário; c) reabilitar os bairros antigos, assegurando uma maior “mixité” social; d) proporcionar uma reapropriação da parte litorânea da cidade; e) ampliar o centro de negócios da cidade.

Não se trata simplesmente de reforçar a centralidade econômica de Marselha, mas também de resgatar a centralidade social de alguns bairros, privilegiando as funções de habitação e de animação urbana (DUBOIS, 2006). É o que se verifica, por exemplo, em relação ao setor *Saint-Charles* e a *Porte d’Aix*:

O perímetro delimitado pela “Porte d’Aix”, a estação “Saint-Charles” e a praça “Marceau” é o coração das grandes vias de acesso que levam ao centro da cidade. Sob a dominação do automóvel desde os anos 1970, este bairro de ligação aparece como desfavorecido, ainda que possua imensas potencialidades. É em decorrência desse fator que a “Zone d’Aménagement Concerté (ZAC) Saint-Charles/Porte d’Aix” é criada em 1997. Ela se constitui em um dos projetos centrais do “Euroméditerranée”... Este vai criar habitações de diferentes categorias, infra-estrutura de bairro, comércio e equipamentos universitários. Igualmente, espaços verdes e ordenamento de espaços públicos vão restituir a este bairro sua vocação de “coração da cidade” onde será bom viver, trabalhar e estudar (EUROMÉDITERRANÉE, 2006a, p. 23).

Essa situação, recorrente nos documentos e trabalhos que abordam e discutem o projeto colocado em prática em Marselha, é responsável também por mobilizar as ações e os financiamentos do Estado e da coletividade política (formada pela cidade de Marselha, pelo Departamento e pela Região Administrativa franceses dos quais faz parte), que representa três níveis de governo fortemente engajados no projeto:

O projeto, coordenado pelo “Etablissement Public d’Aménagement Euroméditerranée” (EPAEM) e presidido pelo prefeito de Marselha, é qualificado de interesse nacional e se beneficia dos recursos do Estado francês e das coletividades territoriais: cidade de Marselha, Conselho Geral de Bouche du Rhône, Conselho Regional Provence-Alpes-Côte d’Azur, Comunidade Urbana de Marselha-Provence-Metrópole e do apoio da União Europeia (EUROMÉDITERANÉE, 2005b, p. 9).

Esse fato propiciou, igualmente, o surgimento do estabelecimento público coordenador da Operação e que, por sua vez, dispõe de prerrogativas em matéria de direito de solo, dispostas pela coletividade responsável (DUBOIS, 2006). E mais que isso, induz o interesse privado no projeto:

“Marseille-Euromediterranée” atrai igualmente os principais investidores internacionais em negócios imobiliários de escritório, tais como “Starwood Capital”, “Catalyst”, “Axa”, “Difa”, “Oppenheim”, ou ainda, “Lasalle Partner” que participam de todas as transformações da “Joliette” em bairro de negócios (EUROMÉDITERANÉE, 2005b, p. 9).

A ideia do crescimento e do desenvolvimento urbano, à maneira como aparece nos argumentos oficiais, parece ser bem aceita pela população local, conforme se constata em pesquisas de opinião – a exemplo do que se verifica na tabela 1 – feitas pelo órgão responsável a respeito das percepções sobre essa Operação de Interesse Nacional em relação à requalificação da “*Rue de la République*”.

TABELA 1. CONSEQUÊNCIAS MAIS IMPORTANTES DO PROJETO PARA A CIDADE DE MARSELHA

CONSEQUÊNCIAS	%
Contribuição para a criação de empregos e para a queda do desemprego	36
Provocar o aumento dos preços dos imóveis	36
Modernizar a cidade de Marselha	31
Oferecer melhor qualidade de vida nos bairros	27
Conferir a Marselha um estatuto de capital do sul da Europa	26
Redinamizar o porto de Marselha	24
Favorecer as trocas comerciais	23
Expulsar os habitantes originais	22
Fazer Marselha entrar no século XXI	17
Desnaturalizar aquilo que dá charme aos bairros	9
Fazer perder a alma de Marselha	6
Alterar as relações e vínculos sociais	6

Fonte: *Euroméditerranée* (2005a, p. 22)

O clima que antecede à requalificação, no caso de Marselha, e a expectativa da renovação urbana, potencializam as aspirações em relação aos projetos,

que, por sua vez, e não obstante as mudanças positivas que provocam, trazem também impactos negativos do ponto de vista social e espacial; dentre eles, o processo de expulsão de antigos moradores e da conseqüente gentrificação³² do espaço renovado. Tais conseqüências, entretanto, tornam-se menos visíveis nos discursos e nos argumentos que proclamam a requalificação dos bairros antigos, que, junto com as demais intervenções, estimulam a cidade a tornar-se mais competitiva; fato este que não difere muito daquilo que se verifica nas cidades brasileiras, a exemplo de Belém, pelo menos no plano do discurso que fundamenta as propostas de intervenção urbana.

A propósito desta última cidade, os projetos de requalificação urbana foram iniciados na década de noventa, a partir da posse do governador do Pará Almir Gabriel (em 1995). Esse governo estabeleceu uma matriz de ação articulada pelo programa “Novo Pará”, que, conforme argumenta Serra (2007), implanta uma nova forma de gestão governamental, baseada em atividades estratégicas de governo. No tipo de gestão pensada, com fortes elementos inspirados no planejamento estratégico, a esfera estatal estabeleceu linhas de ação apoiadas no potencial de competitividade do Estado do Pará e por meio das quais a inserção no mercado é assumida como uma espécie de função primordial e mantenedora de uma boa administração.

O programa “Novo Pará” foi caracterizado pelo tripé agroindústria, mineração e turismo (PARÁ, 2002), sendo estes, segundo Serra (2007), vetores da transformação econômica e social do Estado do Pará. A dimensão do programa refletiu-se nas reestruturações espaciais que o governo implementou, principalmente no que se refere à infraestrutura. Tal perspectiva foi um dos traços desse modelo de gestão governamental, que impôs ao Estado uma postura pautada no “empresariamento”.

A concepção desse modelo implicou, portanto, na estruturação de um processo de desenvolvimento cuja unidade se construiu a partir da diversidade das partes, que requer ações diferenciadas em cada espaço considerado. Isso impõe, sem dúvida, políticas públicas cada vez mais voltadas para o fortalecimento de espaços

³ Entendido como processo que decorre da dinâmica de requalificação de áreas antigas e consideradas degradadas, seguida de uma conseqüente substituição de populações pobres por classes mais abastadas, acompanhando a revalorização do ambiente construído (SMITH; WILLIAMS *apud* CRIEKINGEN, 2003) e que se associa, igualmente, às transformações do modo de vida urbano e à ascensão das classes médias superiores nas grandes cidades (BIDOU-ZACHARIASEN, 2003).

locais, ou seja, das municipalidades e dos consórcios municipais, reconhecendo que é na cidade que as pessoas se defrontam com seus problemas (PARÁ, 2002).

A partir dessa concepção de desenvolvimento, a cidade de Belém, assumida como um dos polos importantes de investimentos segundo aquele programa de governo, passou a ser objeto de intervenções urbanas consideradas estratégicas para alavancar a intenção de desenvolvimento. Destaque especial coube àqueles projetos voltados para o centro histórico da cidade, que se tornou uma das vitrines do programa “Novo Pará” e que passou a ser apresentado como uma das principais faces das estratégias de desenvolvimento que buscavam alavancar a economia do Estado.

Dos projetos colocados em prática a partir daquele momento, destacam-se o “Complexo Estação das Docas”, o “Complexo Feliz Lusitânia”, o “Pólo São José Liberto” e o “Parque Naturalístico Mangal das Garças” (quadro 2), todos localizados na área central da cidade, e seguindo exemplos de experiências internacionais de requalificação urbana:

Foram restaurados e revitalizados quatro galpões de ferro pré-fabricados na Inglaterra, no início do século, que serviram para o armazenamento de carga. A Estação das Docas seguiu o exemplo do que foi feito em centros como Nova York, São Francisco e Buenos Aires, onde esses portos foram transformados em pólos turísticos (ESTAÇÃO DAS DOCAS, 2002, p. 8).

QUADRO 2. PROJETOS DE INTERVENÇÃO URBANA DO GOVERNO DO PARÁ NA ÁREA CENTRAL DE BELÉM

PROJETO	CARACTERIZAÇÃO
ESTAÇÃO DAS DOCAS	<p>Requalificação do espaço portuário datado do início do século XX. Abrange uma área de 32 mil m², onde funcionaram galpões do Porto de Belém que foram transformados em espaços de lazer e turismo. A área reabilitada inclui:</p> <p>a) Armazém 1 (<i>Boulevard das Artes</i>) – sua parte térrea é destinada a café, cervejaria, comidas regionais, exposições de arte, antiguidades, artesanato e ao Museu do Porto. A área externa foi transformada em varandas, extensões das áreas internas, adaptadas com cadeiras e mesas, e passeio com vista para a baía. Na parte superior do armazém, no mezanino, encontra-se galeria de lojas de serviços.</p> <p>b) Armazém 2 (<i>Boulevard da Gastronomia</i>) – abriga no térreo restaurantes (de mariscos, de comida oriental, de comida internacional, de comida paraense e de comida italiana) e sorveteria regional. Em suas varandas, de frente para a baía, com presença de cadeiras e mesas, encontram-se as extensões dos restaurantes. No mezanino foram instalados restaurantes de “fast-food”, pizzeria e lanchonetes.</p> <p>c) Armazém 3 (<i>Boulevard de Feiras e Exposições</i>) – composto pelo teatro Maria Sylvia Nunes e espaços destinados a grandes exposições e feiras.</p> <p>d) Terminal Turístico Hidroviário – adaptado do antigo terminal fluvial Mosqueiro-Soure, que atendia ao transporte regional, foi equipado para fins de lazer e turismo, com um flutuante para atracação de barcos de passeios turísticos e sala de pré-embarque com agência de turismo e bar-restaurante.</p> <p>e) Anfiteatro – conjunto formado pelas ruínas do antigo forte de São Pedro Nolasco, é cercado por jardim e espaço adaptado para apresentações culturais, com apoio de bar com mesas e cadeiras dispostas de frente para a baía de Guajará.</p>

PROJETO	CARACTERIZAÇÃO
<p>FELIZ LUSITÂNIA</p>	<p>Requalificação urbana de uma área de aproximadamente 50.000 m² no núcleo histórico de fundação da cidade, com elementos históricos datados dos séculos XVII, XVIII e XIX. Constituiu-se de quatro etapas: 1) restauração e recuperação da igreja de Santo Alexandre e do antigo Palácio Episcopal; 2) desapropriação e restauração de oito edificações situadas na Rua Padre Champagnat, anexas à Igreja; 3) renovação do Forte do Presépio e entorno. 4) restauração da “Casa das Onze Janelas” (prédio de antiga residência e Hospital Militar datado do século XVIII) e entorno imediato. O espaço requalificado inclui:</p> <p>a) Museu de Arte Sacra do Pará – espaço adaptado da Igreja de Santo Alexandre e do antigo Palácio Episcopal. Além do museu, possui serviços e espaços como cafeteria, galeria de arte, loja de produtos culturais, oficina de restauração, auditório, biblioteca, área de serviço, área de administração e igreja.</p> <p>b) Casario da Rua Padre Champagnat – conjunto de oito edificações antigas com características da arquitetura luso-brasileira, adaptado para funções como comércio e serviços voltados para o turismo e lazer, museu, salão de recepção e espaço administrativo.</p> <p>c) Forte do Presépio – área de fundação da cidade, incluindo a fortificação propriamente dita, Museu do Forte, jardim, área de passeio e de contemplação da baía e do rio. Duas exposições permanentes encontram-se instaladas nesse espaço, uma com elementos da arqueologia brasileira e amazônica, da arqueologia urbana, e de fundação da cidade; e outra na parte externa, formada por materiais de artilharia e de evidências construtivas da fortificação e defesa militar.</p> <p>d) Casa das Onze Janelas – adaptada para atividades culturais e de lazer. O andar superior e parte do térreo são reservados a exposições permanentes de arte contemporânea e a uma sala de atividades de experimentação artística. No restante do térreo está alojada a administração do Sistema Integrado de Museus do Estado, um bar e restaurante, com espaços para chá e bar-varanda. O entorno foi adaptado e recebeu paisagismo para servir de espaço cultural, passeio e contemplação do rio, com espelho d’água, fonte luminosa, anfiteatro e píer.</p>
<p>SÃO JOSÉ LIBERTO</p>	<p>Requalificação de antigo convento (1749), olaria, hospital e, posteriormente, cadeia pública, que foi desativada e transformada em centro turístico e cultural. O espaço reabilitado inclui:</p> <p>a) Museu das Gemas do Pará – formado por quatro salas temáticas (uma do “Homem da Amazônia”, uma “Pan-Amazônica” e duas de “Gemas do Pará”), com acervo de aproximadamente 4.000 peças.</p> <p>b) Auditório – espaço reformado da antiga capela do convento, com altar-mor recuperado, transformado em auditório para atividades.</p> <p>c) Oficina de Joias Casa do Artesão – espaços reservados a artesãos que produzem joias com motivos regionais.</p> <p>d) Lojas de joias – quatro salas transformadas em lojas destinadas à venda de joias.</p> <p>e) Memorial da Cela – espaço com exposição de objetos e informações relacionadas ao funcionamento do antigo presídio.</p> <p>f) Espaço administrativo e de apoio museológico: reservado à administração, biblioteca, sala de aula, laboratório gemológico, oficinas, salas de vídeo, etc.</p> <p>f) Jardim da Liberdade – Pátio interno com paisagismo temático e destinado a passeios e contemplação.</p> <p>g) Espaço Cultural – amplo espaço destinado a atividades artísticas e culturais e com apoio de lanchonetes e de quiosques para a venda de produtos artesanais.</p>

PROJETO	CARACTERIZAÇÃO
MANGAL DAS GARÇAS	<p>Área de várzea e igapó de aproximadamente 4.000 m² sem uso efetivo para fins urbanos, localizada às margens do rio Guamá e que sofreu intervenção para tornar-se um parque à beira do rio, voltado para atividades de lazer, entretenimento e de incentivo ao turismo. São incluídos como parte do projeto:</p> <p>a) Armazém do Tempo – antigo galpão de ferro remontado para servir como espaço de exposição e venda de artesanatos, produtos culturais e plantas regionais.</p> <p>b) Memorial Amazônico da Navegação – espaço com estrutura em madeira destinado a museu temático relacionado à navegação.</p> <p>c) Restaurante Manjar das Garças – especializado em comida regional e internacional, é um espaço de caráter arquitetônico regional adaptado ao clima amazônico, com destaque para a madeira e cobertura de fibras naturais trançadas nas ripas de sustentação, cercado de varanda que permitem a contemplação do parque.</p> <p>d) Farol de Belém – torre com estrutura em aço com mais de quarenta metros de altura e dois níveis de mirante de onde se contempla o rio Guamá e o bairro da Cidade Velha.</p> <p>e) Viveiros – de plantas e de animais, com destaque para o de borboletas e beija-flores.</p> <p>f) Passeio Suspenso – passarela que atravessa o mangue e que permite uma visão geral do parque e da reserva que o cerca e que culmina com um mirante suspenso à beira do rio.</p> <p>g) Quiosques – lanchonetes destinadas à venda de café e lanches situados ao longo dos passeios no interior do parque.</p>

Organizado pelo autor com base em informações técnicas oficiais sobre os projetos e levantamentos *in loco*.

Nos documentos relacionados a esses projetos, há um argumento explícito ou subjacente que coloca em destaque a ideia de perda, de decadência e de deterioração, seja da cidade, seja de sua área central, onde passam a surgir as “vitrines” que buscam dar uma nova imagem para a cidade e torná-la mais competitiva:

A falta de um plano de desenvolvimento sustentado, ou simplesmente de investimentos em atividades adequadas, como tem sido o caso do trecho da Cidade Velha entre o Forte e o Carmo, causam utilizações inadequadas, depreciações, etc. e estancam investimentos, com forte deterioração de bens e funções, justamente sobre uma parte da área de maior valor histórico de Belém (SECULT, 2002, p. 61).

Assim sendo, os conceitos de obsolescência funcional, física e econômica tornam-se elementos fundamentais nos diagnósticos técnicos e nos argumentos motivadores e justificadores da preservação do patrimônio e das intervenções urbanísticas pontuais no centro histórico:

A área de intervenção objeto desta proposta apresenta grande incidência de duas das causas acima mencionadas: a obsolescência funcional e a obsolescência física. [...] O Mercado do Ver-o-Peso foi concebido como centro de abastecimento de uma Belém com 20.000 habitantes. Hoje, sua localização e porte são incompatíveis com a metrópole de mais de 1 milhão de habitantes [...] A

Estação das Docas, cujo porto perdeu sua utilidade por estar comprometido por terra (acessos) e por água (assoreamento), tendo sua função original sido deslocado [sic] para Barcarena/Vila do Conde (SECULT, 2002, p. 83).

A ideia de perda é mais recorrente nos diagnósticos da área central que a potencialidade desta em relação ao seu espaço vivido, também presente nos bairros que formam o chamado centro histórico:

Um aspecto a ser considerado é que uma parte substancial, tanto desses monumentos como de significativas construções menos monumentais, porém integrantes do conjunto, está sujeita a um processo de perda que se caracteriza por vários modos: 1) a substituição descontrolada de atividades, usos e conseqüentemente das edificações; 2) o abandono, parcial ou total, e arruinamento, parcial ou total, de edificações e também de áreas urbanas, como é o caso das áreas à beira rio entre o Castelo e o Porto do Sal; 3) descaracterização de usos e forma, principalmente pela falta de planejamento e investimentos na área; 4) a falta de manutenção e conservação das vias, equipamentos de infra-estrutura e a falta de segurança; 5) a hiperatividade funcional, gerada principalmente pelas dimensões da área metropolitana, sentida particularmente pelas disfunções de tráfego – alta concentração de veículos para a estrutura viária, inexistência de estacionamentos adequados, etc. (SECULT, 2002, p. 61).

Em algumas situações, a contextualização da necessidade da requalificação urbana é colocada a partir da perda que Belém vem sofrendo no plano regional amazônico. Assim, diante da reestruturação do espaço regional e do novo papel assumido por Belém face às mudanças pós-1960, com a integração econômica da Amazônia ao território brasileiro, há um discurso governamental que busca evidenciar um quadro de “declínio” de sua economia e de sua imagem:

Durante quase todo o século XX, Belém se resumiu a uma imagem, um símbolo. Foi [sic] nestes últimos anos que o Governo do Pará recuperou verdadeiros patrimônios da cidade e os entregou ao povo. E fez mais: criou novos ícones com os quais o paraense está se identificando, com orgulho, e batendo no peito pra dizer a todos os visitantes: isso tudo é riqueza do Pará, é patrimônio, é cultura do Pará, é História do Pará... Depois de revisitar a História, Belém está prontinho [sic] para ser não só a metrópole, mas o símbolo da Amazônia do século XXI (PARÁ, 2003, p. 8).

Conforme se observa, coloca-se a necessidade de que Belém volte a ser a metrópole da Amazônia, papel este que foi colocado em xeque nas últimas décadas. Uma das situações apontadas assenta-se na emergência de novas metrópoles regionais, como é o caso de Manaus, em decorrência da instalação da Zona Franca, e de São Luís, em fase de metropolização, pelo papel assumido face à dinamização econômica imprimida pelas diversas atividades articuladas

ao Projeto Carajás, e por sua condição de patrimônio da humanidade, reconhecido pela UNESCO (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura) a partir do projeto “Reviver”, voltado para a requalificação de seu centro histórico.

A importância dessas cidades, no argumento governamental, torna discutível a situação de primazia de Belém, seja em relação à atração de investimentos, seja em relação ao papel de comando da economia regional, posto que cidades como Manaus passam a apresentar um dos maiores PIB (Produto Interno Bruto) do País. Ainda que Belém tenha se destacado também do ponto de vista do crescimento econômico, seu dinamismo não se compara ao de Manaus, que está entre as cidades que mais concentram o PIB no País, sendo a quarta no ranking nacional, logo após São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília, com um percentual de 81,3 % do PIB do Estado do Amazonas, segundo dados de 2005 do IBGE.

Assim sendo, a motivação dos projetos de requalificação urbana tende a referenciar o papel de Belém no contexto regional, nacional e internacional:

A Casa das 11 Janelas pretende ser um local que integre paisagem, história, lazer e cultura, funcionando, predominantemente, como espaço referencial de arte moderna e contemporânea brasileira, para regiões Norte, Nordeste e países vizinhos (SECULT, 2002, p. 41).

Por outro lado, diferentemente das outras grandes cidades da região, que têm revelado certo grau de atratividade de investimentos, a presença de grandes projetos econômicos fora da aglomeração metropolitana de Belém, tende a revelar uma relativização de seu papel no contexto da participação econômica regional. Associada a isso está a situação de perda da condição de ser a porta de entrada da região, que foi dominante até a abertura de rodovias na Amazônia, responsável por fragilizar a função portuária e a importância dos rios como vias de circulação na região:

A exemplo do ocorrido em todo o País, o Pará não passou incólume pelas últimas décadas do século XX. No período, o Estado apresentou desempenho irrisório em termos de desenvolvimento econômico o que, associado à crise fiscal do Estado e do País, comprometeu de forma grave os avanços sociais necessários ao bem-estar de sua população. Note-se que, embora assumindo proporções mais drásticas no período, o processo data de muito antes... com a perda da condição histórica de Belém de portal da Amazônia, decorrente da implantação de novos acessos à região, iniciada com a implantação da Belém-Brasília e com a sequência dada pelas demais rodovias interligando a região com o resto do País (Cuiabá-Santarém, Transamazônica e outras) (SECULT, 2002, p. 64).

As tentativas de emancipação política do sudeste e do oeste do Estado revelam também a situação de fragilidade de Belém em termos relativos, do ponto de vista político. Nesse caso, as novas lideranças políticas do Estado do Pará, localizadas fora da área de influência imediata de Belém e fortalecidas economicamente pelas frentes de modernização recentes no interior da Amazônia, postulam a formação de novos estados com autonomia dentro do território nacional e sem subordinação política a Belém; sendo esta um resultado de uma espécie de balcanização política e uma forma de afirmação do poder local pulverizado.

Ademais, a difusão e expansão de uma economia informal e a chegada de uma população migrante e empobrecida levam, igualmente, a uma situação de ruptura da imagem da cidade, relacionada à riqueza acumulada quando do período áureo da borracha; momento em que Belém ficou reconhecida por seu dinamismo, modernidade e acumulação de capitais, sendo inclusive denominada de “Paris n’América”:

Belém, no início do século XX, durante o apogeu da exploração da borracha, apresentava grande evolução arquitetônica e paisagística. Por algum tempo, demorou-se como um grande pólo de atração turística, com seus monumentos, boulevards, praças, etc., comparáveis aos existentes na época em importantes cidades europeias. A sua área portuária foi implantada nesse momento, às margens da Baía de Guajará (SECULT, 2000, p. 1).

Diante do discurso do “declínio”, busca-se, então, criar um consenso que associa a imagem da cidade à necessidade de novas estratégias econômicas, como o incremento do turismo, tido como elemento central nas políticas locais de desenvolvimento; razão pela qual as intervenções na sua área central tornam-se chaves para a definição de uma nova imagem da cidade e de sua capacidade atrativa de novos investimentos:

Nesse sentido, o Governo do Pará, compreendendo o potencial e a importância da atividade turística na diversificação da base produtiva e, conseqüentemente, na geração de empregos e na internalização da renda e, ao mesmo tempo, combatendo a tendência enclavista da economia, elegeu como prioridade a intervenção no turismo, como estratégia de conciliar o desenvolvimento estadual integrado à sustentabilidade ambiental. Esta decisão foi elaborada no PPA-PA, onde foram destacados R\$ 219 milhões para investimentos em obras para incentivar a indústria do turismo, focada em 4 pólos de atrativos: Belém, Costa Atlântica, Marajó, Tapajós e Tocantins-Araguaia (SECULT, 2002, p. 79).

Ainda que não estejam restritas apenas à área central, é nela, entretanto, que ganha projeção aquilo que estamos chamando de atuais tendências de (re)

apropriação e de gestão do espaço, o que comprova a importância dessa área para a visibilidade das políticas de intervenção urbana voltadas para a competitividade. Isso se faz presente seja para o caso de Belém, seja para o caso de Marselha.

No ideário de competitividade colocado em prática nos dias de hoje, há uma clara tendência, portanto, de considerar as cidades como atores políticos (BORJA, 1997). Nesse sentido, tende-se a incluir os governos locais nas perspectivas de desenvolvimento, mas, no entanto, os protagonistas em jogo não se confundem com esses mesmos governos. Trata-se de uma estratégia que pressupõe, ainda: a) resistência ou confrontação com um agente externo, b) definição de um produto em que estejam interessados diversos agentes a ser mobilizados, c) campanhas baseadas na cooperação público-privada, d) grandes projetos de desenvolvimento urbano vinculados a um evento ou derivados de programas político-cívico de amplo consenso, e) mobilização sociopolítica que tenha por base a afirmação da identidade coletiva e a vontade de autonomia política (BORJA, 1997).

É nessa perspectiva que para ambas as cidades consideradas coloca-se a necessidade do vazio, da perda, da atmosfera de decadência, de deterioração e de “declínio”. Esse passa a ser um dos principais elementos que sugerem a resistência e a necessidade de enfrentamento que faz uma cidade como Marselha se “voltar para o mar” e recuperar a sua condição de metrópole na região do mediterrâneo, a exemplo do que fez Barcelona; e como Belém, que busca resgatar sua dimensão ribeirinha, “voltando-se para o rio” e, ao mesmo tempo, recuperar a sua condição de metrópole da Amazônia, que foi posta em xeque pela cidade de Manaus.

A perspectiva de se tornarem polos comerciais, culturais e de negócios segue como uma tentativa de preencher o vazio deixado pelas antigas atividades industriais e portuárias, que fizeram das mesmas cidades importantes entrepostos de suas regiões. Associado a isso, o turismo aparece então como a nova atividade que pode conferir dinamismo econômico e substituir as perdas do passado, superando a imagem de “declínio” a que essas cidades passaram a estar associadas.

Nesse sentido, é a área central o foco de todas as atenções e palco de surgimento dos grandes projetos urbanos; estes que se caracterizam menos pelo seu tamanho que por sua complexidade (BOURDIN, 2006). *Mutatis mutandis*,

intervenções pensadas para a área central das duas cidades aqui tratadas podem ser assumidas como grandes projetos urbanos, seja pela sua complexidade, especialmente para o caso de Marselha, seja pelo caráter de enclaves urbanos, conforme se verifica para o caso de Belém. Mas é importante considerar que é essa característica que mobiliza os interesses e o consenso de agentes social e economicamente distintos, que, por seu turno, apostam, por meio da propaganda e do incentivo governamental na possibilidade de incremento econômico e cultural a partir do centro da cidade, responsável igualmente pela afirmação de uma nova identidade coletiva que contrapõe à atmosfera do “declínio” a ânsia da “prosperidade”.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Alguns estudos acadêmicos têm demonstrado a importância de discutir criticamente a difusão de modelos de políticas urbanas concebidas em países economicamente mais dinâmicos e suas repercussões em realidades geográficas diferenciadas, como a América Latina, conforme se verifica na produção acadêmica francesa, a exemplo de Osmont e Goldblun (2003) e de Rivière D’Arc (2004a, 2004b).

A presente análise caminhou em uma direção não muito diferente. Partindo de realidades particulares, mas que não se limita a elas, podendo inclusive ser extensiva a outras cidades, problematizou-se a respeito dos discursos que fundamentam as políticas de requalificação urbana. Isto porque um dos pressupostos de orientação e de concepção de requalificação urbana em Belém é aquele que vem sendo desenvolvido em cidades francesas, conforme se constata nos fundamentos do convênio firmado entre a Prefeitura Municipal de Belém, a Caixa Econômica Federal e a Embaixada da França no Brasil.

A referência europeia para compreender de forma analítica e crítica processos de requalificação nas áreas centrais de cidades brasileiras, como Belém, justifica-se não porque aquela realidade traduza uma exclusividade modelar em termos de requalificação de áreas centrais, muito menos pelo caráter de sua anterioridade em relação à América Latina, mas pelo fato de que, conforme adverte Rivière D’Arc (2004a), algumas experiências se basearam em discursos bastante similares, mesmo situadas em contextos socioeconômicos e políticos distintos, apresentando, em consequência, repercussões socioespaciais também distintas. Justifica-se, ainda, por revelar a difusão e a “circulação de ideias” que

conferem uma natureza globalizada a determinadas políticas urbanas. Nesse contexto, dão subsídios a ações de reapropriação do espaço e de redefinição de territorialidades, reafirmando estratégias de gentrificação urbana, com sérios prejuízos para grandes frações das populações locais e para o uso mais democrático do espaço público nas áreas centrais.

Ademais, em realidades como as da América Latina, em que as imagens e representações do espaço são colocadas como valores centrais na estruturação da dinâmica da cidade e nas aspirações de seus habitantes, faz-se necessário observar os impactos, nessas mesmas realidades, de discursos que alimentam políticas urbanas de caráter globalizado, ainda que contextualizadas em ambientes marcados pela extrema pobreza e pela precariedade da vida urbana (RIVIÈRE D'ARC, 2004a).

Faz-se importante também chamar a atenção para uma dimensão da produção do espaço em que vivências e experiências cotidianas do urbano possam merecer um tratamento que as coloque para além das formas espaciais previamente concebidas, ou na qual a imagem da cidade e a representação de suas áreas centrais sejam consideradas não a partir de referências globalizadas em primeiro plano, mas a partir da história local e de singularidades/particularidades socioespaciais registradas nas sociabilidades cotidianas mais orgânicas da cidade e em demandas sociais e culturais prementes das populações locais.

É nesse sentido que se faz necessário considerar realidades socioespaciais diferenciadas, principalmente quando se leva em conta que a experiência europeia tem se feito notar com certa expressividade e referência para algumas intervenções em curso no Brasil, a exemplo do que se verifica na realidade belenense.

REFERÊNCIAS

- AMENDOLA, Giandomenico. *La ciudad postmoderna: magia y miedo de la metrópolis contemporánea*. Madrid: Celeste Ediciones, 2000. (Colección Intersecciones Arte y Arquitectura).
- ARANTES, Otília. Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 11-74.
- BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine. Introduction. In: _____, (Dir.) *Retours en ville: des processus de "gentrification" urbaine aux politiques de "revitalisation" des centres*. Paris: De-cartes & Cie, 2003. p. 9-43.

BORJA, Jordi. Las ciudades como actores políticos. *Revista de Ciencias Sociales*, America Latina Hoy, segunda época, n. 15, p. 15-19, abr. 1997.

BOURDIN, Alain. Usages du droit et production de la confiance dans les grands projets urbains français. In: BOURDIN, Alain; LEFEUVRE, Marie-Pierre; MELÉ, Patrice. (Dir.). *Les règles du jeu urbain: entre droit et confiance*. Paris: Descartes & Cie., 2006. p. 93-125.

CONSEIL DE L'EUROPE. Programme de Coopération et d'Assistance Techniques. *Orientations sur la réhabilitation urbaine*. Strasbourg: Éditions du Conseil de l'Europe, 2004.

CRIEKINGEN, Mathieu. V. La ville revit! Formes, politiques et impacts de la revitalization résidentielle à Bruxelles. In: BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine (Dir.). *Retours en ville: des processus de “gentrification” urbaine aux politiques de “revitalisation” des centres*. Paris: Decartes & Cie, 2003. p. 73-103.

DUBOIS, Jérôme. L'espace normé ne fait pas l'espace du projet. L'opération d'intérêt national Euroéditerranée à Marseille. In: BOURDIN, Alain; LEFEUVRE, Marie-Pierre; MELÉ, Patrice. (Dir.). *Les règles du jeu urbain: entre droit et confiance*. Paris: Descartes & Cie., 2006. p. 55-91.

DUBOIS, Jérôme; OLIVE, Maurice. Euroméditerranée: négociations à tous les étages. État, promoteurs et propriétaires dans une ville en crise. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n. 97, p. 103-111, déc. 2004.

ESTAÇÃO DAS DOCAS. *Revista Pará Mais*, n.4, Belém, Editora Círios, 2002.

EUROMEDITERRANÉE. *Euromed et réhabilitation de la rue de la République*. Marseille, jui. 2005a.

EUROMÉDITERANÉE. *Les opportunités d'investissements dans la région MEDA*. Marseille, jan. 2005b.

EUROMÉDITERANÉE. *Euroméditerranée 10 ans: 10 marseillais prennent la parole*. Marseille, 2006a.

EUROMÉDITERANÉE. *Euroméditerranée 10 ans*. Marseille, 2006b.

EUROMÉDITERANÉE. *La consultation Euromed Center*. Paris: Traits Urbains, 2006c.

HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005. (Coleção Geografia e Adjacências).

MARICATO, Ermínia. *Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana*. Petrópolis: Vozes, 2001.

MOREL, Bernard. *Marseille: la naissance d'une métropole*. In: BENKO, George; LIPIETZ, Alain. (Orgs.). *La richesse des régions: la nouvelle géographie socio-économique*. Paris: Press Universitaires de France, 2000. p. 479-503.

OSMONT, Annik. Por uma planificação urbana democrática. *Revista Geosul*, Florianópolis, Departamento de Geociências-CFH, v. 17, n. 34, p. 07-23, jul.- dez. 2002.

OSMONT, Annik; GOLDBLUM, Charles. *Villes et citadins dans la mondialisation*. Paris: Karthala-Gemdev, 2003. (Coleção Hommes et Sociétés).

PARÁ. Projeto Novo Pará. Disponível em <http://www.jatene45.com.br/novopara>, acesso em 25/ out./2002.

PARÁ. Governo do Estado. É o berço da cidade marcando uma nova história, campanha publicitária divulgada na *Revista Ver-o-Pará*, Belém, ano XI, n. 23, p. 8, jul. 2003.

RIVIÈRE D'ARC, Hélène. Metrôpole e requalificação urbana: uma comparação entre a Europa e a América Latina é pertinente? In: RIBEIRO, Luis Cesar Queiroz (Org.). *Metrôpoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2004a. p. 257-267.

- RIVIÈRE D'ARC, Hélène. Requalificar o urbano no século XX: projeto para o centro da cidade de São Paulo – mistura ou gentrificação. In: CARLOS, Ana Fani; OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino. (Orgs.) *Geografias de São Paulo: a metrópole do século XXI*. São Paulo: Contexto, 2004b. v. 2. p. 341-362.
- ROVIRA, Núria Benach. Barcelona – 1979-2004: de cidade olímpica à metrópole multicultural. In: CARLOS, Ana Fani; OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino. (Orgs.) *Geografia das metrópoles*. São Paulo: Contexto, 2006. p. 445-466.
- SÁNCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. Chapecó: Argos, 2003.
- SECULT. *Estação das Docas*. Belém, 2000.
- SECULT. *Projeto de revitalização do núcleo histórico e cultural Feliz Lusitânia*: Belém, 2002.
- SERRA, Hugo Rogério. *A concepção de turismo e de sua espacialidade no Plano de Desenvolvimento do Turismo do Estado do Pará (PDT-PA)*. 2007. 160 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém.
- SMITH, Neil. La gentrification généralisée: d'une anomalie locale à la "régénération" urbaine comme stratégie urbaine globale. In: BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine. (Org.). *Retour en villes*. Paris: Decartes & Cie, 2003. p. 45-72.
- VAZ, Lilian; JACQUES, Paola. Territoires culturels de Rio. In : JEUDY, Henri-Pierre; JACQUES, Paola. (Dir.). *Corps et décors urbains*. Paris: L'Harmattan, 2006. p. 61-78.
- VILLE DE MARSEILLE (FRANCE). Programme Urbal. *Guide des bonnes pratiques: stratégies de transformation des sites portuaires délaissés, interfaces et intermédiaires entre la ville et le port*. Paris: Commission Européenne e Association Internationale Villes et Ports, 2006.

Recebido em: 20/04/2009

Aceito em: 17/08/2009