

## **O ESPAÇO PÚBLICO NO CONTEXTO DE GRANDES PROJETOS DE REQUALIFICAÇÃO URBANA: O CASO DA ESTAÇÃO DAS DOCAS EM BELÉM-PA**

Adailson Soares Dantas  
Núcleo de Altos Estudos Amazônicos- UFPA  
adailsondantas16@gmail.com

### **RESUMO:**

Ponto turístico que se destaca no cenário da capital do Estado do Pará, a Estação das Docas é também um espaço permeado por controvérsias. Nascida no âmbito de grandes projetos urbanos de revitalização no começo da década de 2000, se caracteriza como um “oásis” moderno, de arquitetura arrojada e esteticamente bela no centro histórico de Belém, contando com restaurantes, bares e lojas, voltados sobretudo para turistas e para a população de maior poder aquisitivo. Este artigo tem como intenção discutir, através de entrevistas feitas no local e pesquisa bibliográfica, como o espaço público é tratado no âmbito de grandes projetos urbanos de revitalização e a possibilidade de a Estação das Docas ser um espaço que permita a criação e transformação da vida social baseada no exercício da cidadania.

Palavras-chave: espaço público; waterfront; planejamento estratégico.

GT – 12: Estado, grandes projetos e planejamento corporativo.

## 1 INTRODUÇÃO

Os espaços públicos caracterizados pela circulação, comunicação, lazer e sociabilidade tem sido alvo de intervenções do planejamento urbano, geralmente com a premissa de proporcionar qualidade de vida à população. Assim, são criados espaços que se configuram como equipamentos urbanos públicos ou semipúblicos, um mix de praça, shopping center, centro cultural e gastronômico. As ideias de refuncionalização e revitalização, atreladas principalmente ao lazer, à cultura e ao turismo são frequentemente usadas nas transformações urbanas, fazendo parte muitas vezes de planos de desenvolvimento (FIGUEIREDO, 2008).

No rastro dos novos modelos de planejamento e intervenção difundidos pelas agências multilaterais e pelos consultores internacionais, constata-se a tendência nas grandes cidades brasileiras do desvio das práticas de planejar e de produzir o espaço urbano que, na contramão do tradicional planejamento territorial, passam a enfatizar a implementação dos chamados grandes projetos de desenvolvimento urbano como vetores privilegiados e estruturantes do desenvolvimento. Tais iniciativas vêm, quase sempre, acompanhadas das parcerias público-privadas, da desregulação e da privatização dos espaços urbanos (VAINER et al, 2005).

Inaugurada em 13 de maio de 2000, a Estação das Docas foram resultado de um trabalho de restauração dos armazéns do porto da capital paraense que inclui três galpões de ferro inglês da segunda metade do século XIX. É um complexo turístico e cultural que congrega gastronomia, cultura, moda e eventos em 500 metros de orla fluvial do antigo porto de Belém. São 32 mil metros quadrados divididos em três armazéns e um terminal de passageiros. O complexo possui, ainda, o Teatro Maria Silvia Nunes e o anfiteatro do Forte de São Pedro Nolasco, restaurantes, bares, lanchonetes, sorveterias, lojas de roupas e acessórios, perfumarias, artigos para presente e salão de cabeleireiro.

A Estação das Docas se insere no hall de grandes projetos urbanos de revitalização de antigas áreas degradadas (no caso uma antiga área portuária), que conta com os mais diversos exemplos mundo afora, tendo, no entanto, características semelhantes em todos eles. Primordial, portanto, compreender o contexto de emergência desses projetos, que combinados a uma nova corrente de reprodução do capitalismo, são eficientes em sujeitar o local ao global, criando um padrão modernizador que leva perigo à noção pública e democrática do espaço urbano.

Após a apreensão desse modelo de projeto e sua aplicação em Belém, recorre-se ao auxílio de entrevistas e questionários concedidas *in loco* para a construção de um espectro de percepções da população e que abarcam questões referentes à publicidade, acessibilidade e possibilidades de uso pelas mais diferentes camadas da sociedade na Estação das Docas. A partir dos dados coletados, relacionando-os à extensa literatura referente às demandas do espaço público na contemporaneidade, chaga-se então a considerações acerca das estratégias utilizadas por seus idealizadores e gestores na criação de barreiras simbólicas que criam impactos sociais e urbanos na cidade de Belém.

## 2 O CONTEXTO DA EMERGÊNCIA DOS GRANDES PROJETOS URBANOS

Martins (2013) destaca que os projetos de transformação urbana do último quarto do século XX fazem parte da terceira geração de políticas públicas sobre o tema de renovação da cidade. Enquanto a primeira geração (pós-guerra do séc. XX) rejeitava o existente, a segunda e a terceira geração de projetos são caracterizadas pelas oportunidades oferecidas no interior da cidade. Se a segunda geração de projetos respondeu a questões específicas (as derivadas da degradação dos centros históricos e a necessidade de melhoria dos espaços livres através de planejamento urbano integrado e, sobretudo, dos Planos Diretores Urbanos) e esteve relacionada ao movimento moderno, a terceira geração, pós-moderna, esteve motivada pela procura de dinamizar a economia urbana através de políticas urbanas preocupadas com a atração de investimentos, eventos e turismo (SOMEKH; CAMPOS, 2001).

Novais (2010) pontua que a conjuntura que permitiu o advento dessa geração foi o da globalização, um termo que faz referência à internacionalização da economia, hegemonia do capital financeiro e acirramento da competição entre países, fatos esses que atingiram escala mundial (mais fortemente nas nações desenvolvidas) a partir da década de 70, com o crescimento do comércio mundial, a dispersão da atividade industrial, a reorganização da empresa e guarda forte relação com a ascensão da corrente do neoliberalismo econômico. Vainer (2000) afirma também que a globalização indica a homogeneização de padrões culturais que são difundidos por meio de discursos, representações e imagens e que ela ordena o espaço nos termos de uma operação que sujeita o local ao global.

Dentro desse modelo há iniciativas voltadas para a transferência de experiências de sucesso na gestão urbana e regional. Como um espelho refletor, o deslocamento espacial dos modelos apoiam-se na suposta homogeneização universal provocada pelo processo de globalização e nas

novas modalidades de valorização do capital para transferir e difundir suas práticas de país em país, a começar pelos Estados Unidos (Boston) passando para a Europa (com Barcelona servindo de modelo exitoso até os dias atuais), em seguida para o Brasil (tendo o Porto Maravilha, no Rio de Janeiro como maior amostra) e demais países semiperiféricos, pouco levando em conta seus contextos sociais, econômicos, culturais e territoriais (MARICATO, 2000).

### 3 GRANDES PROJETOS DE INTERVENÇÃO: CARACTERIZAÇÃO, EXPERIÊNCIAS E TENDÊNCIAS

#### 3.1 O EMPRESARIAMENTO URBANO

Para Arantes (2000) foi a partir da década de 1970 que o planejamento convencional, a utilização de planos e regulamentos para guiar o uso do solo pareciam cada vez mais desacreditados devido a fortes crises que abalaram a economia mundial. Conforme indicação de Harvey (1996), o enfrentamento desse quadro tem se dado através do que o referido autor denomina empresariamento urbano, uma nova forma de ver, pensar e administrar as cidades, buscando adequá-las às – pretensas – oportunidades oferecidas pela atual dinâmica de acumulação caracterizada pela seletividade de investimentos. É nesse contexto que Vainer (2000) se refere à transferência e difusão do *savoir faire* das empresas privadas para as instituições governamentais e, em seguida, para as cidades. A lógica da empresa privada (competitividade, eficiência e acumulação do capital) apodera-se assim do planejamento urbano e regional.

Repensadas pela lógica da forma-mercadoria, as cidades têm sido pensadas e produzidas com vistas à ampliação de sua inserção no circuito mundial de valorização, notadamente através da adequação de suas formas de gestão e produção de seus espaços. Competitividade, “empresariamento”, planejamento estratégico (por projetos), intervenções pontuais, marketing urbano, parcerias público-privadas, entre outros enunciados, passam a compor o rol das iniciativas a serem adotadas pelos administradores urbanos (SÁNCHEZ, 2004).

#### 3.2 INTERVENÇÕES PONTUAIS, PLANEJAMENTO POR PROJETOS

De acordo com Sánchez (2004) diversas cidades vêm apresentando o planejamento por projeto como alternativa às tradicionais orientações dos masterplans e como nova estratégia de

desenvolvimento e articulação do tecido urbano. São esses projetos que constituem, hoje, uma das expressões mais difundidas de estratégias urbanas de revitalização.

Uma das linhagens dos grandes projetos de intervenção urbanística que tem sido mais notabilizada é a dos waterfronts – intervenções em áreas portuárias, de frentes marítimas ou ribeirinhas. Segundo Bonduki (2010) com uma localização extraordinária na maioria dos casos, essas áreas contam com muitos imóveis abandonados e em processo de degradação, mas que tem um alto valor para o mercado imobiliário. De qualquer modo, pelos seus atributos urbanos e paisagísticos, torna-se recorrente nestas áreas o desenvolvimento de atividades voltadas para o turismo e para a cultura. A depender de sua natureza e de suas diretrizes, esse tipo de intervenção pode estar exclusivamente voltado para viabilizar a rentabilidade de negócios imobiliários de escasso interesse público (BONDUKI, 2010).

### 3.3 O MARKETING URBANO E O PAPEL DA CULTURA

Um dos objetivos dos projetos de requalificação urbana é construir uma nova marca para as cidades. Para Arantes (2000) isto pode ser interpretado como sendo o desenvolvimento de uma nova imagem, forte e positiva para a cidade, explorando ao máximo o seu capital simbólico; imagem esta que serve como elemento de promoção e marketing urbano, com a finalidade de atrair investimentos para a atividade turística, que passa a ser vista como mais um dos itens da dinamização ou diversificação da economia local (TRINDADE; AMARAL, 2006)

Segundo as prescrições do urbanismo estratégico, as cidades devem procurar utilizar seu potencial cultural para torná-la vendável. A ênfase nos elementos da cultura local como a culinária, o artesanato, a arquitetura, entre outras expressões, são grandes chamarizes para atrair consumidores. “A cidade historicamente formada não é mais apreendida praticamente; é um objeto cultural para turistas e para o estetismo” (LEFÈBVRE, 2001, p. 106).

## 4 A APLICAÇÃO DO MODELO EM BELÉM-PA

A cidade de Belém apresenta espaços tradicionais públicos e semipúblicos centrados em parques e praças. O fato de não possuir orla, mesmo sendo banhado pelo rio Guamá e pela baía do Guajará, é motivo de constantes tentativas da revisão da orla e dos espaços formadores do centro histórico de Belém (FIGUEIREDO, 2008).

A partir dos anos 2000, várias intervenções pontuais propostas pela Prefeitura Municipal de Belém e pelo Governo do Estado do Pará são executadas na orla fluvial de Belém, seguindo uma lógica comum nos projetos do planejamento estratégico (principalmente por parte das intervenções executadas pelo Governo do Estado, como a Estação das Docas). Mesmo com a natureza distinta dos discursos político-ideológicos da Prefeitura, que na época era liderada por Edmilson Rodrigues, do Partido dos Trabalhadores e do governo do Estado, liderado por Almir Gabriel, do PSDB, é identificada uma intenção comum a ambas: “a produção de áreas de lazer, amenidades e consumo, via aproveitamento urbanístico, arquitetural e paisagístico” (XIMENES, 2004, p. 26).

Segundo Trindade e Amaral (2006) pode-se dizer que a idéia-força central do planejamento e da gestão urbana na área central de Belém muito se aproxima do modelo estratégico de cidades ou “mercadófilo”, que tem como finalidade a modernização do espaço a partir de intervenções urbanísticas e arquitetônicas pontuais, com privilégio à cidade competitiva economicamente.

Essas intervenções consistem sobretudo em ações que tem como objetivo abrir “janelas pro rio”, ou seja, criar espaços de lazer e contemplação para que a população tenha acesso à orla da cidade, e, por parte da Prefeitura principalmente, criar espaços de sociabilização (Ver-o-Rio, Portal da Amazônia). Por outro lado, nota-se nas intervenções promovidas pelo governo do Estado (Estação das Docas, complexo Feliz Lusitânia, Parque Mangal das Garças), “a intenção de instaurar um projeto culturalizante e de espetacularização da vida urbana, com intervenções segundo um modelo globalizado” (MOTTA, 2000 apud XIMENES, 2004, p. 26), orientadas à fomentação do turismo como vetor de desenvolvimento.

O projeto segue o tradicional modelo de intervenção em áreas de frente marítima, potencializando a transformação da utilização do espaço e da celebração da vida cotidiana em formas radicalmente associadas ao consumo de mercadorias. Além disso, sua implementação não contou com qualquer tipo de envolvimento da população local, reforçando outra tendência do urbanismo contemporâneo que é a de consagrar as intervenções de autoria (de arquitetos) conferindo marcas (“griffes”) às iniciativas (VAINER et al, 2005).

Figura 1 – Área de restaurante no Armazém 2



Fonte: Autor, 2018

Figura 2 - Interior Armazém 2



Fonte: Autor, 2018

## 5 ASPECTOS E APONTAMENTOS A RESPEITO DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO NO PROJETO “ESTAÇÃO DAS DOCAS”.

Como os referidos projetos tem ação na produção e requalificação sobretudo de espaços públicos, é imprescindível uma melhor compreensão desse conceito.

Gomes (2012) afirma que a expressão “espaço público” tem dois tipos de compreensão: área física- referência concreta, ruas, praças- e espaço abstrato, teórico, fundamento da vida política e democrática. A disposição física dos objetos interage com as práticas sociais, o espaço

público é então uma forma-conteúdo, um conjunto de inter-relações entre o sistema de formas físicas e o sistema de ações sociais.

O mesmo autor argumenta que as condições para existência de um espaço público são: ser um espaço onde não haja obstáculos, senão normas gerais e lógicas para o acesso e participação; reduzir a possibilidade de intimidade e ser o veículo capaz de criar condições para uma coabitação; a acessibilidade não pode estar condicionada a nenhum critério, senão aqueles previstos pela lei e legitimados por causa da igualdade de condições do respeito às liberdades individuais; esse espaço pode ser visto como locus da lei democrática.; aparece como condição primeira da expressão de uma individualidade que deve conviver com um universo plural - ele depende da reafirmação do contrato social que o funda (GOMES, 2012).

Harvey (2014) pontua que a urbanização capitalista tende perpetuamente a destruir a cidade como um comum social, político e habitável, e nada mais é que a incessante produção de um comum urbano (ou sua forma espectral de espaços e bens públicos) e sua eterna apropriação e destruição por interesses privados. Para Leite (2014) a lógica de mercado resulta em um processo de gentrificação a partir do momento em que se reapropria de aspectos tradicionais da cultura presentes previamente no espaço e dificulta a forma de apropriação política desses lugares, que expõe e politizam as diferenças. Isso acarreta então, nas palavras de Souza (2008) na “anemia” do espaço público, causada pela deterioração da sociabilidade e da heterogeneidade a partir de estratégias de controle espacial por parte não só do capital privado, mas do Estado, estratégia que se vê marcante no projeto da Estação das Docas, a partir do momento em que a experiência do uso total do espaço perpassa pelo ato de consumo, seja nos restaurantes ou lojas ali presentes, prejudicando também a acessibilidade do espaço. Para Trindade e Amaral o complexo se presta a uma amostragem, em forma de vitrine, de uma “cidade dos sonhos”, que é distanciada – por meio de formas arquitetônicas arrojadas e da suntuosidade do paisagismo – da “cidade real”, empobrecida, revelada no próprio centro histórico revitalizado em fragmentos, e marcado pela exclusão e vazio de cidadãos.

Figueiredo (2008) comenta que os aspectos físico-espaciais e paisagísticos da Estação conformam os espaços, mesmo adaptados, ao controle e direcionamento de comportamento, sendo dirigidos ao símbolo, à representação e ao reforço de estereótipos, onde a cultura e o lazer são reflexos das características iniciais das razões de sua criação: a classe de maior poder aquisitivo da cidade. Para Amendola (2000) este tipo de intervenção urbana está baseada na desigualdade social e o seu reconhecimento está representado na capacidade de distinção entre pessoas; quase

tudo pode converter-se num símbolo de *status*. Há a necessidade de difundir a consciência da desigualdade social para promover os consumos distintos, fato que também pode ser visto na Estação, a partir do momento em que apenas a população de maior poder aquisitivo pode usufruir do espaço em sua totalidade, restando ao demais apenas a atividade de contemplação da paisagem.

Figura 3 – Área externa



Fonte: Autor, 2018

Figura 4 – Lojas no mezanino do armazém 2



Fonte: Autor, 2018

## 6 AS ENTREVISTAS

Foram realizadas um total de 7 entrevistas com diferentes usuários do espaço durante o período matutino do dia 03 de outubro (quarta feira). Além das perguntas presentes no

questionário, foram feitas outras a respeito da percepção dos usuários quanto às características da Estação das Docas enquanto um espaço público na cidade de Belém. Para uma melhor sistematização das respostas, será feita uma divisão em tópicos gerais relativas às características mais presentes nas respostas concedidas, sendo elas: acessibilidade, lazer, turismo e segurança. No entanto, é importante frisar que os tópicos se misturam nos depoimentos dados, abarcando várias características do espaço ao mesmo tempo.

## 6.1 ACESSIBILIDADE

Um dos pontos mais lembrados quando indagados a respeito do que se considera como espaço público na cidade, e se a Estação das Docas é um espaço público, foi a suposta universalização de acesso que o local apresenta. Em 6 dos 7 depoimentos, os entrevistados entendem que a Estação permite o acesso de qualquer pessoa, por ter entrada gratuita, independente de classe social, como por exemplo no depoimento da auxiliar administrativa Priscila Viana, 31 anos:

Espaço público...o acesso de pessoas, independente do nível social. Considero a estação das docas um espaço público por que ela está aberta pra qualquer pessoa, de qualquer nível social;

E também no depoimento do representante de vendas Brian, 31 anos:

Espaço público eu considero como todo espaço comum, né? Onde as pessoas possam transitar livremente, sem ter que pagar nenhum tipo de entrada ou pedágio, ou, sei lá, qualquer tipo de ingresso pra entrar. A estação é um espaço público por que as pessoas têm livre acesso, podem transitar livremente.

O único depoimento dissonante foi o do mágico profissional Paulo Macedo, 27 anos, que considerou a Estação um espaço misto, por ter algumas regras quanto ao uso do espaço:

Espaços públicos são espaços que ofereçam lazer e tenham livre acesso, que qualquer pessoa possa acessar...Eu acredito que a Estação das Docas seja um meio termo. Nós temos partes aqui de livre acesso e temos partes privadas...por exemplo, no meu trabalho como mágico eu não tenho permissão pra gravar na parte onde estão as mesas ou dentro, apenas na parte mais perto do rio...então eu acredito realmente que aqui seja um meio termo, tanto espaço público quanto espaço privado.

## 6.2 LAZER

Na quase totalidade de depoimentos dados, o lazer principal apontado na Estação é o da contemplação da paisagem. De acordo com Diego Rodrigues, 26 anos, auxiliar de informática:

A estação das docas é um espaço público por que tem coisas aqui, acho que o contato com a natureza, com a vista, que independe de dinheiro.

Para o motorista de aplicativo Igor, 24 anos, o principal motivo para se visitar a Estação seria a paisagem:

O principal motivo da visita é a paisagem, não muito o que eles oferecem de comércio aqui dentro por que é tudo muito caro...mas a paisagem...é confortável, é bonito, por isso que é agradável e eu gosto de vir aqui.

Já a engenheira de produção Joicilene Pereira, 27 anos, coloca algumas ressalvas quanto ao uso do espaço:

Eu venho aqui pela paisagem e pelos bons restaurantes que tem...infelizmente eu acho que a estação tem um ambiente gourmet pra uma classe social mais alta, mas é um espaço aberto ao público, então pra mim aqui é um espaço público.

## 6.3 TURISMO

Outro ponto levado em conta pelos entrevistados foi o fato de a Estação ser um ponto turístico, o que acarretaria consequentemente no sentido de publicidade do espaço. Tal argumento pode ser visto no depoimento de Aline, 30 anos, assistente administrativa:

Evidentemente que é um espaço público, por que vem muita gente aqui, é um espaço turístico também, né? Passa muita gente aqui por causa disso...

E no de Brian:

As pessoas podem circular livremente por que é um ponto turístico da cidade, você tem locais pra você se alimentar, não deixa de ser um espaço público.

## 6.4 SEGURANÇA

A segurança na Estação das Docas foi outro aspecto positivo lembrado nos depoimentos, por ser um fator determinante e que permite que o espaço seja utilizado e aproveitado livremente. Para Igor:

Um espaço público é um espaço que todo mundo possa frequentar, que possua não apenas uma infraestrutura muito boa, mas segurança acima de tudo, para que se torne público e agradável ao mesmo tempo.

Já para Joicilene, o principal motivo de estar na estação naquela tarde era:

Encontrar uma pessoa... por que é um ambiente agradável e seguro pra encontrar alguém, a gente não fica preocupado de ser assaltado ou algum coisa ruim acontecer...

## 7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Levando-se em conta as informações concedidas nas entrevistas, a característica que mais leva as pessoas a avaliarem a Estação das Docas como um espaço público na cidade de Belém é o seu suposto livre e gratuito acesso. Para Gomes (2012) o espaço público não pode continuar a ser concebido pela oposição ao privado.

Não seria a forma de acesso a esses locais o que delimitaria o direito público ou privado das instituições, nem mesmo a ideia difundida de que é o que é privado é pago em oposição à gratuidade do público (GOMES, 2012, p. 23).

Administrada por uma Organização Social (Pará 2000) de cunho privado, porém contando com grandes subsídios estatais, a Estação das Docas, no entanto, se configura como um local semipúblico, de uso coletivo, pois o acesso, invés de universal, apresenta interdições diretas de acesso e locomoção (como pode ser visto no depoimento de Paulo Macedo) e a partir do momento em que ambulantes, sem teto e pedintes, e outras camadas à margem da sociedade, são impedidas de usufruírem e utilizarem do espaço para vendas (restando apenas os espaços do lado de fora, próximos aos portões). Para Figueiredo (2008) há na Estação a existência de categorias de acordo com a acessibilidades: os que podem circular em ambientes total ou parcialmente fechados; os excluídos, e uma faixa intermediária que pretende usufruir da “cidade aberta”. É preciso fazer a diferença entre o estar, usufruir e o circular. Grande parte da população apenas circula pelo espaço,

pois o usufruir está atrelado à atividade de consumo. A acessibilidade é prejudicada, no momento em que o público não o incorpora como espaço de uso, mas sim de passagem.

O lazer, apontado como maior motivo de visita ao local, resume-se à atividade contemplativa da vista do rio, como captado nas entrevistas. O alto preço dos bens de consumo disponíveis no local inibe a compra por grande parcela da população belenense, e parecem realmente voltados apenas para visitantes e para uma classe social elevada. Harvey (2014) comenta que a reprodução de privilégios de classe e poder ajusta-se bem às estratégias neoliberais de reprodução social. O que se apreende no caso da Estação das Docas é um bem comum sendo mercantilizado, favorecendo, por consequência, a privatização do espaço.

A atividade turística, percebida como elemento importante pelos entrevistados por favorecer o uso do espaço, na verdade tende a segregá-lo mais ainda, afastando-o do entorno “real”, criando um enclave que serve de vitrine de uma cidade planejada para visitantes. De acordo com Serpa (2000) a lógica de atividades turísticas se sobrepõe às tradições locais e à própria identidade dos lugares, impactados por novos valores, novos símbolos e expectativas. Se trata de uma lógica homogeneizante, que exprime uma posição de força afirmando a universalidade de valores culturais das classes médias urbanas, que são ao mesmo tempo os criadores, os gestores e os usuários dos espaços públicos advindos destes grandes projetos de revitalização (como é o caso da Estação da Docas) definindo e garantindo, através da apropriação social e espacial, sua identidade e seu poder.

Quanto à questão da segurança, o espaço da Estação se caracteriza pelo cercamento e monitoramento, não favorecendo a vida pública, a liberdade, espontaneidade e o exercício da autonomia, que são características intrínsecas do espaço público. Para Souza (2008) o Estado e o capital privado assumem estratégias de controle espacial que esterilizam o espaço ao submetê-lo a uma vigilância permanente, atualizando a lembrança do medo e aumentando a estigmatização do outro. Para o autor, a esfera pública e espaço público são valorizados na qualidade de necessários espaços de interação, de encontro e quanto maior a autonomia individual e coletiva, a acessibilidade e o pluralismo, maior será o grau de consistência da esfera pública e maior será o grau de vitalidade e densidade do espaço público.

É o ar enobrecido, decorrente de sua concepção (pautada em uma forma de planejamento urbano excludente) enquanto não-cidade, renegando o entorno e voltado para uma elite econômica e usuários solváveis, que sujeita a Estação das Docas à uma privatização do espaço. Os espaços

públicos são lugares onde os problemas são assinalados e significados, um terreno onde se exprimem tensões, a problematização da vida social é posta em cena (GOMES, 2012), onde sociabilidade compreende as práticas interativas através das quais as pessoas compartilham experiências comuns quanto à afirmação das suas diferenças (LEITE, 2004). No projeto Estação das Docas, essas formas cotidianas de apropriação política dos lugares, que publicizam e politizam as diferenças, atribuindo sentidos e qualificando espaços da cidade como espaços públicos, permanecem constantemente invisibilizados, tornando o espaço apolítico e excludente, onde o exercício da cidadania é suprimido pela turistificação e pela lógica mercantil do capital privado.

## 8 REFERÊNCIAS

- AMENDOLA, Giandomenico. **La Ciudad Postmoderna: Magia y miedo de la Metrópolis Contemporánea**. Madrid: Celeste Ediciones, 2000.
- ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: Desmanchando consensos**. Petrópolis: Editora Vozes, 2000. 192 p. (Coleção Zero à esquerda).
- BONDUKI, Nabil. **Intervenções urbanas na recuperação de centros históricos**. Brasília: Iphan, 2010. 376 p. (Programa Monumenta).
- FIGUEIREDO, Silvio Lima. Espaços Públicos nas cidades: Notas sobre o ordenamento, acessibilidade e turistificação. In: FIGUEIREDO, Silvio Lima (Org.). **Turismo, lazer e planejamento urbano e regional**. Belém: Naea, 2008. p. 79-91.
- GOMES, Paulo Cesar da Costa. Espaços públicos: um modo de ser do espaço, um modo de ser no espaço. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). **Olhares Geográficos: Modos de ver e viver o espaço**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012. p. 19-41.
- HARVEY, David. **Cidades Rebeldes: Do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.
- HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. 9. ed. São Paulo: Loyola, 2000.
- LEFÈBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2001.
- LEITE, Rogério Proença. **Contra-usos da cidade: Lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea**. Campinas: Editora da Unicamp, 2004.
- MARTINS, Anamaria de Aragão. **Transformação Urbana: projetando novos bairros em antigas periferias**. Brasília: Thesaurus, 2012.
- NOVAIS, Pedro. **Uma estratégia chamada "Planejamento Estratégico": Deslocamentos espaciais e a atribuição de sentidos na teoria do planejamento urbano**. Rio de Janeiro: 7letras, 2010.

SÁNCHEZ, Fernanda et al. PRODUÇÃO DE SENTIDO E PRODUÇÃO DO ESPAÇO: convergências discursivas nos grandes projetos urbanos. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 107, p.39-56, jul. 2004.

SERPA, Ângelo. **E espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo: Contexto, 2009.

SOMEKH, Nadia; CAMPOS, Candido Malta. Desenvolvimento local e projetos urbanos. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL., 9., 2001, Rio de Janeiro. **Anais...** . Rio de Janeiro: Anpur, 2001

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Fobópole: o medo generalizado e a militarização da questão urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

TRINDADE, Saint-Clair Cordeiro da; AMARAL, Márcio Douglas Brito. REABILITAÇÃO URBANA NA ÁREA CENTRAL DE BELÉM-PARÁ: concepções e tendências de políticas urbanas emergentes. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 111, p.73-103, jul. 2006.

VAINER, Carlos et al. Grandes intervenções nas metrópoles brasileiras: Um Contraponto entre os Projetos Ver-o-Peso e Estação das Docas em Belém do Pará. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL - ANPUR, 11., 2005, Salvador. **Anais...** . Rio de Janeiro: Anpur, 2005.

XIMENES, Juliano Pamplona. **A orla de Belém: intervenções e apropriação**. 2004. 212 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Planejamento Urbano e Regional, IPPUR, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004.