

Políticas públicas e planejamento do turismo: a requalificação do Porto de Belém/PA em Estação das Docas

*Cleber Augusto Trindade Castro¹
Silvio José de Lima Figueiredo²*

Resumo: Em meio ao desenvolvimento do turismo, o Estado tem realizado intervenções, como é o caso de estruturações de espaços públicos urbanos em áreas utilizáveis para a atividade turística. Nesse contexto estão as ações que transformaram o espaço que antes funcionava com parte do porto de Belém no que hoje é o “Estação as Docas”. Assim, o trabalho visa conhecer e analisar as políticas públicas da PARATUR – órgão oficial de turismo do governo do Pará – para o desenvolvimento do turismo no espaço “Estação das Docas”. Para isso, foi realizado um estudo de bibliografias sobre os temas planejamento e turismo, além da relação entre o turismo e espaços públicos das cidades. A pesquisa também contou com entrevistas de informantes-chaves, bem como observações no espaço, para sua descrição e registro fotográfico. Com a pesquisa, foi possível perceber a carência de políticas específicas para o desenvolvimento do turismo no “Estação das Docas”, especialmente por parte da PARATUR, além da desarticulação entre a gestão do espaço com organismos ligados à elaboração de políticas públicas para a atividade turística.

1. Introdução

O crescimento e o desenvolvimento da atividade turística têm induzido organizações privadas e estatais a procurarem meios de intervenções para que o turismo proporcione o alcance de seus objetivos e interesses, especialmente quanto a aspectos econômicos e políticos. Nesse contexto, é possível observar intervenções do governo do estado do Pará, especialmente no que diz respeito à revitalização de espaços públicos, com o discurso de contribuição para o desenvolvimento do turismo no Estado.

Na cidade de Belém, foram altos os gastos públicos na estruturação de espaços, que se tornaram opções de lazer à população local e a seus visitantes. Entre estes espaços, parte da área que pertencia ao porto de Belém recebeu um projeto de restauração e revitalização em

¹ Universidade Federal do Pará - UFPA. E-mail: cleber.castro@hotmail.com

² Universidade Federal do Pará - UFPA. E-mail: slima@ufpa.br

três de seus galpões, que o transformaram no que hoje é conhecido como “Estação das Docas”.

O governo justifica tal intervenção com a contribuição que o “novo espaço” apresenta para o desenvolvimento do turismo na cidade de Belém e no estado do Pará. No entanto, o desenvolvimento desta atividade deveria acontecer a partir de um processo de planejamento que garantisse a estruturação adequada destes espaços, considerando as especificidades que o turismo exige, além de considerar a possibilidade da construção de lugares que não são representativos para a população onde estes espaços estão inseridos.

Considerando o fato de o Estado do Pará ter, entre suas instituições de governo, um órgão responsável por políticas públicas na área do turismo, esta pesquisa foi norteada por questionamentos quanto às políticas que a Companhia Paraense de Turismo – PARATUR planeja e implementa para o “Estação das Docas”, considerando a relevância deste espaço para o turismo em Belém e no Pará, bem como levando em conta ser aquele órgão o aparato do governo do estado do Pará responsável pelo planejamento de políticas públicas para o desenvolvimento do turismo.

2 – Requalificação, turistificação e políticas públicas.

Em texto anterior, Figueiredo (2008) mostra que o espaço público, visto como uma área de sociabilidade e lazer, indispensável à vida nas cidades, e muitas vezes, agregando valores da natureza, está em oposição ao restante do urbano, com concreto em demasia, sistemas econômicos de produção, etc. Assim, os espaços públicos caracterizados pela circulação, comunicação, lazer e sociabilidade têm sido alvos de intervenções do planejamento urbano, do lazer e do turismo das cidades, geralmente com a premissa de proporcionar qualidade de vida à população. Dessa forma são construídas áreas de lazer e circulação tradicionais, como praças, passeios, jardins e parques. Também são criados espaços que se configuram como equipamentos urbanos públicos ou semi-públicos, *mix* de passeio, praça, compras, cultura e gastronomia. Além disso, áreas de características diversas são transformadas em locais desses tipos, e mais e mais equipamentos urbanos passam a fazer parte da configuração do lugar.

Nos espaços já existentes, que possuem características bem específicas, as idéias de refuncionalização, e revitalização, atreladas principalmente aos espaços públicos destinados ao lazer, à cultura e ao turismo são frequentemente usadas nas transformações urbanas,

fazendo parte por muitas vezes de planos de desenvolvimento nas áreas do lazer, cultura e turismo.

Refuncionalizar, revitalizar, requalificar (KARA-JOSÉ, 2007) são conceitos semelhantes, entretanto, utilizados de forma diferente pelos principais profissionais que lidam com a gestão urbana. Arquitetos, urbanistas, antropólogos, sociólogos, geógrafos, economistas, bacharéis em turismo, produtores culturais. As diversas áreas possuem categorias diferentes para tratar um determinado espaço, quer seja por meio de seu planejamento, quer seja por meio das análises e estudos que realizam. Essas mesmas categorias, aparentemente semelhantes, ganham diferenças contundentes para o planejamento urbano, para a sociologia ou para o turismo.

Em primeiro lugar, a idéia de modificações nos espaços urbanos pode trazer subjacente a tentativa de mudar a função de uma determinada área por considerá-la inapropriada para a configuração que a cidade “constrói para si”. O equívoco é histórico, espontâneo ou planejado. Não importa: é um equívoco que precisa ser resolvido e um incômodo que precisa ser extirpado da gestão urbana.

Essas modificações de espaços urbanos geralmente se dão a partir da consideração de uma feição de um lugar da cidade, que prejudica o todo. São as áreas consideradas decadentes e que enfeiam a cidade. A decadência aparece nas atividades econômicas, nas relações sociais, na configuração física dos prédios e equipamentos públicos. E principalmente, no simbólico dos habitantes, que classificam e dividem os bairros, áreas da cidade em lugares: lugar de identidade, lugar de memória.

As áreas degradadas geralmente são representadas pelos centros velhos, distantes das tenazes significações da pós-modernidade. Também por bairros, prédios específicos de determinadas atividades econômicas, como galpões de fabricas, áreas portuárias, etc. Além disso, os espaços vazios, ermos, abandonados pelo capital entram nessa classificação.

Passaram por essa situação os “Centros Históricos” da cidade de São Luis, capital do Maranhão, da cidade de Recife, capital de Pernambuco e da cidade de Salvador, no estado da Bahia. Também a revitalização do centro de São Paulo, e do centro do Rio de Janeiro, grandes cidades brasileiras. Todos esses processos estiveram rodeados de polêmicas naquilo que se referia à metodologia utilizada para a efetivação das intervenções. Uma das polêmicas se refere à consulta aos moradores tradicionais sobre o futuro destino dessas áreas.

Em segundo lugar, não se faz necessário o uso da retórica da área degradada, e do anacronismo para a produção de espaços com funções mistas de cultura, lazer e turismo. Conjuntos de casas, prédios comerciais ou qualquer configuração espacial podem ser transformados em áreas assim, geralmente associadas a compras e serviços. E assim esses ambientes híbridos de público e privado ganham “espaço”, determinados por várias situações, desde a insegurança da vida na cidade, até questões ligadas ao clima, como calor ou frio em demasia. São como micro-ambientes, micro-espaços com ordenamento próprio. As ações se baseiam nas seguintes idéias: Na transformação das áreas em Patrimônio; Na busca por uma imagem política, social, e econômica da cidade; Na espetaculização da cidade; No controle das ações dos moradores e visitantes da cidade; Na criação da cidade mercadoria.

Deve-se à atividade turística a atribuição de razão principal dessas modificações e criações, dada a percepção de como uma atividade econômica pode influenciar nas discussões sobre os usos dos espaços públicos. A linguagem turística “constitui-se num reflexo e num instrumento de reprodução dos valores dominantes e das configurações territoriais que melhor lhes adequam. O espaço do turista deriva então de tais determinações” (GARCIA, 1979, p. 84). A maior parte dessas interpretações traz uma característica clara, a possibilidade de construção de uma imagem sintética, mesmo que construída em cima da diversidade cultural. No que é mostrado, por exemplo, nos estudos de Garcia (1997) sobre Curitiba. A atribuição de um valor de troca à cidade faz da mesma uma mercadoria e fica fácil, então, produzi-la para determinado consumo. E o turismo é o consumo das experiências em um espaço/tempo.

3. Planejamento e Gestão no Espaço “Estação das Docas”

Inaugurado em 13 de maio de 2000, o espaço “Estação das Docas” fica às margens da Baía do Guajará, inserido no contexto da utilização da orla fluvial da cidade de Belém para a estruturação de espaços públicos. Também nesta orla, às proximidades do “Estação das Docas”, há outros espaços, como o complexo Ver-o-peso, o projeto “Ver-o-rio”³ e o complexo “Feliz Lusitânia”, que permitem turistas e moradores exercerem atividades de entretenimento e lazer, tendo o rio como paisagem.

O espaço “Estação das Docas” fica em uma área da cidade de Belém de interesse da atividade turística, seja pela presença de atrativos e espaços de lazer, seja pela existência de estruturas e serviços que servem ao turismo – como meios de hospedagem e serviço de

³ Estes espaços receberam intervenções do poder público municipal, sendo também opções de lazer e turismo da cidade de Belém.

alimentação. O espaço tem uma área total de 32.000 m², que envolve os três primeiros antigos galpões do porto de Belém, além do antigo terminal fluvial de passageiros, bem como as ruínas da Fortaleza São Pedro Nolasco. Existem dois portões de acesso à visitação, um pela praça Pedro Teixeira e outro pela Boulevard Castilho França (Figura 01).

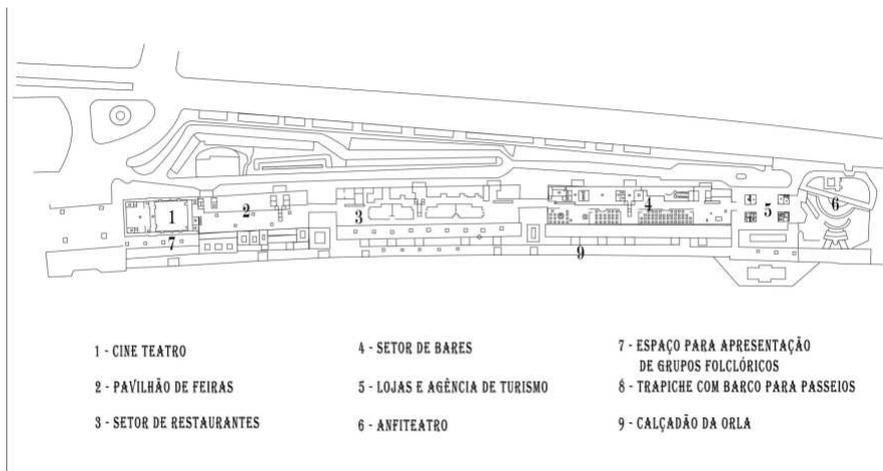


Figura 01 – Estação das Docas (Fonte: Figueiredo, 2008)

No térreo do Armazém 1 – espaço denominado *Boulevard das Artes* – existem duas exposições permanentes: “Memorial do Porto” e “Arqueologia Urbana”. Ainda neste armazém existem quiosques de comercialização de produtos regionais, bem como uma choperia com fábrica no próprio local, um bar-restaurant e uma lanchonete. Além disso, existe neste espaço uma feira de artesanato, com oito barracas.

Como o próprio nome indica, no *Boulevard da Gastronomia* – Armazém 2 – há a presença predominante de empreendimentos ligados a serviços de alimentos e bebidas. No térreo existe uma soverteria, e cinco restaurantes. No mezanino, com acesso por escadas rolantes ou elevador, há dois restaurantes, sendo um especializado em servir pratos acompanhados com açaí e o outro que serve *buffet* a quilo, além de uma lanchonete que oferece lanches com tapioca. Ainda no mezanino há um espaço voltado ao lazer infantil – que também atrai turistas – chamado “Casa do Catalendas”.

O térreo do Armazém 3 – *Boulevard das Feiras* – é destinado à realização de diversos tipos de eventos, com possibilidade de locação para eventos particulares. O único empreendimento comercial é o “Café da Estação”, que funciona apenas quando há algum evento sendo realizado. No mezanino do *Boulevard das Feiras* funciona a Organização Social PARÁ 2000, que administra o espaço. O acesso, através de uma escada central, é restrito a funcionários e não há escadas rolantes, nem elevador.

No armazém 3 também está localizado o “Cine-teatro Maria Sylvia Nunes”, construído em estilo italiano, com capacidade de 426 lugares e sua bilheteria na parte externa ao cine-teatro, ao lado do “Café Estação”.

A orla à margem da Baía do Guajará, que perpassa por todos os espaços do “Estação das Docas”, chamada *Caminho do Sol*, permite que os visitantes deste espaço tenham vista da baía, além de neste espaço também ocorrerem algumas manifestações culturais, como rodas de carimbó e apresentações de bois bumbás.



Figura 02 – Orla da Estação das Docas
(Fonte: Edithe Pereira, 2007)

Na orla permaneceram elementos da estrutura portuária do espaço, como o piso em paralelepípedos, pontos de atracação de embarcações, bem como seis guindastes, que hoje apenas ornamentam a paisagem. A arborização da orla é feita com palmeiras e também existem bancos ao longo deste espaço. Estão expostos, no *Caminho do Sol*, em frente ao *Boulevard das Feiras*, outros elementos que remetem à origem portuária do espaço.

No terminal fluvial existe um caixa de auto-atendimento bancário, bem como uma agência de câmbio. Também há um posto do Comando Independente de Policiamento Turístico – CIPTUR, bem como uma loja de souvenir e a única agência de turismo instalada em todo o “Estação das Docas”. No *hall* do terminal fluvial existem bancos, que podem ser removidos para a realização de eventos.

Em frente o terminal fluvial está instalado um cais flutuante, de onde saem os passeios de barco promovidos pela agência de turismo que opera no “Estação das Docas”.

Durante a revitalização da área portuária, para estruturar o espaço “Estação das Docas”, foram recuperadas as ruínas da Fortaleza de São Pedro Nolasco, construção do século XVII destruída durante a Revolta da Cabanagem, em 1825. Nesse espaço foi construído um

anfiteatro, com arquibancada e um tablado em madeira, que serve como palco para espetáculos de música, dança e teatro.

No contexto das intervenções estatais em espaços públicos na área urbana de Belém, usando o turismo como justificativa, o “Estação das Docas” foi estruturado por meio de um projeto executado pelo governo do estado do Pará, no entanto, Arruda (2003), diz que outro projeto de intervenção nessa área portuária tinha sido planejado, envolvendo a então Secretaria de Estado da Indústria, Comércio e Mineração - SEICOM, com acompanhamento de técnicos da Companhia Paraense de Turismo – PARATUR.

Em setembro de 1991 foi firmado um Protocolo de Intenções entre a SEICOM e a CDP para a realização do projeto proposto. No entanto, o governo desconsiderou tal projeto, realizando, então, um concurso para escolha do projeto que seria executado para a revitalização da área. O projeto vencedor desse concurso foi o que transformou o espaço portuário no que conhecemos hoje, executado pelo governo do estado do Pará, tendo à frente a Secretaria Executiva de Cultura – SECULT, a partir de uma perspectiva de desenvolvimento urbano direcionado ao lazer, ao turismo, às práticas culturais, à recuperação do patrimônio edificado e à busca de referências históricas, sociais, econômicas e de ocupação territorial da Amazônia e do Pará (ARRUDA, 2003).

Foram, então, 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 espaços que passaram a servir ao turismo (ESTAÇÃO, 2002).

O “Estação das Docas”, então, foi construído para “o apoio a cultura e incentivo ao turismo” (PARÁ, 2007). Desse modo, cabe destacar – sem discutir aspectos que relacione o espaço e a cultura – que o ocorrido foi a atuação exclusiva do aparato estatal ligado a políticas para a cultura no planejamento e execução das ações, sem articulação ou participação do órgão estadual responsável por políticas para o turismo, o que demonstra o descuido, por parte do governo, com relação a ações específicas para a atividade turística no espaço “Estação das Docas”.

Outro aspecto que permite notar a incoerência do Estado quanto à assertiva de que a intervenção da atuação do governo para a estruturação do “Estação das Docas” visou o desenvolvimento do turismo no Pará é o fato de o projeto que estruturou tal espaço ter

contado com uma equipe técnica onde predominou a presença de profissionais da arquitetura e do urbanismo, quando muito de áreas afins, como engenharia, programação visual e iluminação.

Isso permite observar que, desde a concepção daquele espaço, houve uma preocupação com sua estruturação física, levando em conta principalmente aspectos estéticos e funcionais, em detrimento de profissionais e processos de planejamento específico para o desenvolvimento da atividade turística no espaço.

O projeto de estruturação do espaço “Estação das Docas” é criticado quanto à falta de uma discussão com relação a aspectos antropológicos, sociológicos, históricos, geográficos entre outros, bem como quanto aos possíveis impactos no contexto do centro histórico da cidade.

Ao final da execução do projeto foram gastos (oficialmente) R\$ 19 milhões investidos pelo governo e R\$ 5 milhões como contra-partida da iniciativa privada. (ARRUDA, 2003). Isso demonstra o quanto agentes ligados ao mercado estavam relacionados com o governo na implementação das ações de estruturação do “Estação das Docas”.

Posto em funcionamento, o espaço “Estação das Docas” passou a ser gerido por uma Organização Social – O.S., denominada PARÁ 2000, de acordo com o decreto nº 3.881, de 25 de janeiro de 2000. Esta O.S. é uma entidade em fins lucrativos, de direito privado, que é “destinada à produção de cultura, lazer, turismo e serviços no Pará” (ESTAÇÃO DAS DOCAS, 2007). A PARÁ 2000, por meio de contrato de gestão com o governo do Estado, através da SECULT, administra, além do “Estação das Docas”, o Parque Ambiental “Mangal das Garças”.

Estes espaços apresentam atividades comerciais, especialmente pela presença de organizações privadas, que garantem receita por parte da administração dos espaços. Ainda assim, o Estado fornece subsídios mensais para garantir o funcionamento destes espaços, já que a receita vinda da exploração comercial dos espaços não cobre os gastos com a administração dos mesmos.

Em seu organograma, a O.S. conta com um conselho administrativo, do qual fazem parte representantes da iniciativa privada, entidades civis e órgãos públicos do Estado – como a SECULT, a quem a administração do espaço está diretamente ligada.

No entanto, a PARATUR, por um lado, não faz parte do conselho administrativo da PARÁ 2000 e esta, por sua vez, não participa do Fórum Estadual de Turismo – FOMENTUR,

organização que reúne representações do *trade* turístico e instituições estatais do Pará, em discussões sobre políticas para o desenvolvimento do turismo no Estado.

Isso demonstra a desarticulação entre a gestão de um espaço público de significativa relevância para a atividade turística e organizações envolvidas na elaboração de políticas públicas para o desenvolvimento desta atividade.

Apesar de não haver dados quantitativos específicos da atividade turística no espaço, cabe apresentar que, segundo a PARÁ 2000, atualmente o “Estação das Docas” é responsável por 600 postos de trabalhos diretos e 1800 empregos indiretos, recebendo uma visitação de 6 mil pessoas por dia – cerca de 3 milhões de visitantes ao ano –, com a média de 120 eventos realizados a cada mês (PARÁ, 2007). De acordo com a atual presidente da PARÁ 2000, a O.S. conta com 170 funcionários, de diversas áreas de formação, todavia, nenhum desses é profissional da área de turismo. Esse fator – bem como outros, apresentados na próxima seção – permite dizer que, mesmo sendo o “Estação das Docas” “[...] um dos principais pontos turísticos do estado, não tem ações sistemáticas voltadas para a área do turismo.” (CASTRO, 2008).

Neste contexto, a atual gestão do espaço diz que procura democratizar a administração do “Estação das Docas”, compartilhando esta gestão com os diversos agentes envolvidos nas atividades existentes no espaço. Isso leva a crer que, mesmo com a atual desarticulação entre a PARATUR e a gestão do espaço “Estação das Docas”, há alternativas e possibilidades de atuação, por parte daquele órgão oficial de turismo do Estado, neste espaço que é de extrema importância para o desenvolvimento do turismo na cidade de Belém e no estado do Pará.

4. Políticas do Órgão Oficial de Turismo do Estado para o espaço “Estação das Docas”.

No espaço “Estação das Docas” há apenas um empreendimento que presta serviços turísticos – sendo este uma agência de turismo, que, entre outros serviços, promove passeios de barco, com saída do cais do terminal fluvial. Várias outras organizações presentes no espaço prestam apenas serviços de apoio à atividade turística – como gastronomia, serviços bancários e de câmbio, vendas de souvenir, entre outros. Não existe, por parte da PARATUR, o planejamento de ações específicas para o fomento e apoio a empreendimentos turísticos no espaço “Estação das Docas”, tampouco articulação com a administração do espaço para implementar ações nesse sentido.

A presidente da PARÁ 2000 informou que existem procedimentos e critérios específicos para a instalação de organizações no “Estação das Docas”. Porém, a gerência de

negócios da PARATUR desconhece tais procedimentos e critérios, não podendo, assim, orientar possíveis empreendedores turísticos quanto à utilização do espaço “Estação das Docas” para seu negócio. Assim, é possível observar a ausência de metas e objetivos, por parte da PARATUR, referentes à presença de empreendimentos diretamente ligados à atividade turística no espaço “Estação das Docas”, por conseguinte não há políticas específicas para o fomento e apoio a negócios turísticos neste espaço, tampouco a PARATUR exerce o papel de articulador com outras instituições, inclusive com a gestão do espaço, para o planejamento de intervenções no campo dos negócios turísticos no “Estação das Docas”.

De acordo com o que foi exposto em outras seções, desde o planejamento das intervenções para a estruturação do espaço “Estação das Docas” houve a ausência de um processo de planificação de ações específicas para o desenvolvimento da atividade turística neste espaço. Assim, foi possível notar a falta de estruturas logísticas para que o turismo ocorra no “Estação das Docas”, como a ausência de um estacionamento específico para ônibus de turismo.

Foi observada também a ausência de uma sinalização que obedeça aos padrões normativos utilizados pelo turismo, ou alguma sinalização específica para os turistas, fato confirmado pela presidente da organização gestora do espaço. A sinalização existente orienta a visita aos mezaninos, que segundo a presidente da PARÁ 2000, funciona mais como ação de marketing – já que os mezaninos eram pouco visitados – do que de orientação do turista no local. Portanto, cabe afirmar que, mesmo nos dias de hoje, o espaço não sofreu intervenções, consequência de um processo de planejamento específico para o turismo, que dotasse o “Estação das Docas” de uma sinalização turística.

Quanto a isso, a gerente de infra-estrutura turística da PARATUR explica que o “Estação das Docas” consta na sinalização turística planejada pelo órgão para a cidade de Belém, no entanto não há intervenções por parte da PARATUR especificamente no espaço, alegando ser responsabilidade da OS administradora do “Estação das Docas” planejar ações de sinalização turística do espaço. A PARATUR também se exime do planejamento de ações na área de infra-estrutura para o “Estação das Docas”, alegando nunca ter recebido demanda por parte da gestão do espaço para isto.

Outra deficiência do “Estação das Docas”, referente à infra-estrutura turística, é que mesmo sendo um lugar de grande presença de turistas, não há um posto de informações turísticas neste espaço. Existe por parte da PARÁ 2000 o interesse em instalar tal serviço,

inclusive em parceria com a PARATUR, todavia, ainda não há articulações oficiais entre os órgãos para que isso ocorra.

As ações de marketing do “Estação das Docas” são realizadas principalmente considerando a divulgação do espaço. Desse modo, existe por parte da PARATUR uma política de promoção do “Estação das Docas” no contexto das ações de marketing de Belém. O “Estação das Docas” é divulgado a mercados nacionais e internacionais, junto com outros espaços e atrativos de Belém, como uma opção de lazer, entretenimento e serviços aos visitantes da cidade ou como um “ponto ou atrativo turístico” (CASTRO, 2007).

Por outro lado, a PARÁ 2000 também tem suas ações de marketing para o “Estação das Docas”, todavia, considerando esclarecimentos, da presidente da OS, essas ações estão mais focadas na atração de visitantes locais para o espaço, em detrimento, assim, de um marketing turístico do “Estação das Docas”. Quanto a isso, cabe dizer que a Pará 2000 tem uma acessória de comunicação que planeja a divulgação da imagem do espaço perante a população em geral, porém, estas ações são planejadas e implementadas de maneira desconexas a políticas elaboradas pela PARATUR.

É declarado pela PARATUR, que não há ações de marketing específicas para o espaço “Estação das Docas”, nem parcerias ou articulações com a gestão do espaço para o planejamento de tais ações. Por parte da PARÁ 2000, foi explicado que a PARATUR solicita informações sobre o espaço para incrementar as ações de marketing desta e tais informações são sempre disponibilizadas pela administração do “Estação das Docas”, além disso, por parte da O.S. há um monitoramento das informações veiculadas pela PARATUR, referentes ao “Estação das Docas”.

A PARATUR tem como política ligada ao planejamento público do marketing do Pará o fomento e apoio à realização de eventos. Mas os diversos eventos promovidos e realizados no “Estação das Docas” (sem considerar os eventos particulares, realizados com a locação do espaço) não têm influência ou apoio algum por parte da PARATUR. De acordo com a presidente da OS gestora do espaço, alguns eventos públicos ocorrem por meio de relações institucionais entre a administração do espaço e o(s) órgão(s) promotor(es) – como ao caso do “Circuito Cultural Banco do Brasil”, eventos promovidos pela SECULT, no entanto, não há intervenção nem apoio por parte da PARATUR, mesmo sendo vários eventos que ocorrem no espaço de interesse do turismo na cidade.

A PARATUR não tem uma política de qualificação dos serviços prestados especificamente no espaço “Estação das docas”, seja por meio de ações de capacitação de profissionais que atuam no espaço, seja por meio de um aparato normativo e de vistoria da qualidade dos serviços prestados. Por parte da PARÁ 2000, são realizadas ações de capacitação profissional, para incrementar a qualidade dos serviços prestados no espaço. Algumas dessas ações ocorrem em parceria com instituições públicas, como a “Escola de Governo” e a SECULT, porém sem intervenções da PARATUR. Ainda por parte da gestão do espaço, existem ações de verificação da qualidade dos serviços prestados pelos empreendimentos instalados no espaço – mas há dificuldade de um trabalho sistemático.

Nesse sentido, foi observada a falta de padrões normativos para os serviços prestados no espaço, como por exemplo alguns utilizados por políticas mais amplas, planejadas sob coordenação do Ministério do Turismo – onde a PARATUR poderia atuar como agente orientador para a implementação destas políticas. Assim, não há no “Estação das Docas uma obrigatoriedade nem orientação para que haja cardápios ou atendimentos em outros idiomas nos restaurantes, assim como os “orientadores de público” não estão capacitados para monitorarem as visitas.

5. Conclusões

Há alguns anos, o poder público estadual elabora ações de estruturação de espaços públicos na cidade de Belém, utilizando o discurso desenvolvimentista do turismo, principalmente enquanto atividade econômica. Isso logo gera críticas, especialmente por parte de estudiosos de diversas áreas, considerando principalmente os problemas que estas intervenções e a presença da atividade turística podem trazer para estes espaços e para a vida social da cidade.

Desse modo, o espaço “Estação das Docas”, dentro da execução do modelo de políticas supracitado, foi estruturado tendo, juntamente com o incentivo à cultura local, e o turismo como justificativa. Entretanto, o que é possível observar no planejamento das intervenções para a revitalização da área portuária transformada no espaço com novas funções, que é o “Estação das Docas”, é a centralização deste processo em uma instituição do governo e sob a responsabilidade de um grupo técnico e político, dentro do Estado. Assim, foram executadas ações que tinham a estruturação estética e a construção de um lugar “elitizado”, atendendo as demandas de uma parcela privilegiada da sociedade paraense, em

detrimento de um planejamento mais democrático e que contasse com a participação de outros agentes sociais nas decisões tomadas (FIGUEREDO, 2008).

Além disso, também foi desconsiderado o fato de que para o desenvolvimento do turismo no espaço era necessário um processo de planejamento específico, que considerasse a complexidade e particularidades desta atividade, especialmente em espaços públicos urbanos. Nesse contexto, é notada a falta de participação da PARATUR, enquanto órgão do próprio governo que realizou a construção do “Estação das Docas”, no planejamento das ações para esta área, que passou a ser utilizada para atividades também ligadas ao turismo em Belém. Bem como no processo de elaboração das ações executadas na estruturação do “Estação das Docas”, a PARATUR esteve, posteriormente, desintegrada da gestão deste espaço.

6. Referências

- ARRUDA, Euler Santos. Porto de Belém do Pará: Origens, Concessão e Contemporaneidade. (Dissertação de Mestrado). Rio de Janeiro, UFRJ, 2003.
- CASTRO, Cleber Augusto. Notas de Campo. Belém, 2008. (Arquivo pessoal do autor)
- CASTRO, Cleber Augusto; OLIVEIRA, Abel. Turismo e Cultura: Concepções Teóricas desta Relação. (Anais do IV Seminário Turismo em Debate, p. 20-33). Belém: CSE/UFPA, 2007.
- ESTAÇÃO das Docas. Pará Mais. v. 4. Belém: Editora Círios, 2002.
- ESTAÇÃO das Docas. Disponível em <<http://www.estacadasdocas.com.br>>, acesso em 13/12/2007.
- 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/UFPA/ANPUR, 2008.
- GARCIA, Fernanda Ester Sanchez. Cidade espetáculo: política, planejamento e city marketing. Curitiba: Ed. Palavra, 1997.
- KARA-JOSÉ, Beatriz. Políticas culturais e negócios urbanos. São Paulo: Annabume, FAPESP, 2007.
- PARÁ. Estação das Docas em Novo Tempo. Vídeo Institucional. Belém: SECULT, 2007.