

OPERAÇÃO URBANA

PORTO DO MUCURIBE

a cidade se volta ao porto

SABINE RAMOS CABASSON

OPERAÇÃO URBANA PORTO DO MUCURIPE

a cidade se volta ao porto

SABINE RAMOS CABASSON

Orientação: Prof. Dr. José Almir Farias

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Biblioteca do Departamento de Arquitetura

-
- C111o Cabasson, Sabine Ramos
Operação Urbana Porto do Mucuripe: a cidade se volta ao porto / Sabine Ramos
Cabasson. – 2016.
214 p. : il. color., enc. ; 30 cm.
- Monografia (Graduação) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Tecnologia,
Departamento de Arquitetura, Curso de Arquitetura e Urbanismo, Fortaleza, 2016.
Orientação: Prof. Dr. José Almir Farias Filho
1. Áreas portuárias - Projetos e plantas – Mucuripe (Fortaleza, CE). 2. Planejamento urbano - Projetos e plantas – Mucuripe (Fortaleza, CE). 3. Renovação urbana – Projetos e plantas – Mucuripe (Fortaleza, CE). I. Título.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

OPERAÇÃO URBANA PORTO DO MUCURIBE

a cidade se volta ao porto

SABINE RAMOS CABASSON

Trabalho de Conclusão de Curso submetido ao Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para a obtenção do título de Arquiteto e Urbanista.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. José Almir Farias Filho (DAU/UFC) – Orientador

Prof. Dr. Marcondes Araújo Lima (DAU/UFC) – Membro Interno

Arq. Antônio Luciano Lima Guimarães – Arquiteto Convidado

FORTALEZA | FEVEREIRO DE 2016

AGRADECIMENTOS

Ao meu pai e à minha mãe, por todo o amor dedicado, por sempre me apoiar e acreditar em mim. À minha irmã Thaís, por ouvir sobre os meus intermináveis projetos, mesmo não entendendo muito bem o que eu estava falando ou desenhando. À minha madrinha Irenise, por sempre estar presente, e que me deu meu primeiro livro sobre Arquitetura. À toda a minha família, a daqui e a do outro lado do Atlântico, por me apoiarem e se interessarem por tudo o que eu faço.

A todos os professores do Curso de Arquitetura e Urbanismo da UFC. Em especial, ao professor Almir Farias, por aceitar embarcar nessa jornada do Trabalho Final comigo, sendo meu orientador, sempre me incentivando, chamando a minha atenção quando precisei e ouvindo as minhas inquietações. E aos professores Clarissa Freitas e Renato Pequeno, por apresentar de forma apaixonada o Urbanismo e os desafios de pensar a Cidade.

Aos Arquitetos Josemar Nolasco, João Almeida, Joaquim Cartaxo e Luciano Guimarães, profissionais com quem trabalhei durante os anos de Faculdade, por compartilharam o seu conhecimento da Arquitetura e do Urbanismo comigo, sempre com paciência e prontidão. Aos amigos da Sala1527, com quem tive o prazer de trabalhar.

A toda turma 2009.1, por seguir junto comigo nas descobertas da Arquitetura e do Urbanismo. Em especial, à Bárbara e à Juliana Brito, que estiveram comigo desde o começo, e às meninas do Mutirão, Fernanda, Lana, Mariana, Marina e Thaís, por estarem presente e prontas para ajudar.

À Marcela e à Maria Helena, amigas que ganhei durante meu intercâmbio na Bélgica e que levarei para a vida, por me ajudarem, cada uma da sua forma, e por sempre estarem dispostas a me ouvir. À minha amiga Ana Rosa, por estar perto mesmo não estando sempre junto. À todos que contribuíram de alguma forma para a realização deste trabalho.

RESUMO

As intervenções em áreas portuárias, em geral, objetivam proporcionar o reencontro da cidade com suas frentes de água, sejam elas marítimas ou fluviais. Quando estas estão localizadas em centros urbanos agregam muitas outras variáveis. Este trabalho final de graduação tem por objetivo apresentar uma proposta de Operação Urbana para a área do Porto do Mucuripe, em Fortaleza. Esta intervenção pretende responder às demandas encontradas no bairro Cais do Porto, com foco maior na área mais próxima ao porto. A proposta está estruturada em duas escalas: a do planejamento urbano, propondo ações e linhas de intervenção para o bairro como um todo; e a do desenho urbano, escolhendo um trecho para aplicar as diretrizes estabelecidas pelo plano. Assim como outros projetos propostos pelo Brasil, propõe a requalificação urbana da região, proporcionando melhorias urbanas e sociais através da reestruturação urbana e da inserção de equipamentos voltados para a cultura, o social e o lazer. Objetiva-se que o espaço público possa ser melhor utilizado pela população residente e que haja uma relação mais estreita com o porto.

Palavras-chave: Área Portuária – Reabilitação, Operação Urbana, Porto do Mucuripe.

LISTAS

FIGURAS

FIGURA 01: INNER HARBOR, BALTIMORE, EUA	35
FIGURA 02: PUERTO MADERO, BUENOS AIRES, ARGENTINA	37
FIGURA 03: ESTAÇÃO DAS DOCAS, BÉLEM, BRASIL	39
FIGURA 04: CONSÓRCIO NOVO RECIFE, RECIFE-PE, BRASIL	42
FIGURA 05: OPERAÇÃO URBANA PORTO NOVO RECIFE, RECIFE-PE, BRASIL	42
FIGURA 06: ÁREA DE INTERVENÇÃO OPERAÇÃO URBANA PORTO MARAVILHA	46
FIGURA 07: PERSPECTIVA DO MUSEU DO AMANHÃ	46
FIGURA 08: PERSPECTIVA DO PROJETO DO CAIS MAUÁ, PORTO ALEGRE-RS, BRASIL	48
FIGURA 09: CONSTRUÇÃO DA PONTE METÁLICA, 1902	78
FIGURA 10: CONSTRUÇÃO DO PORTO DO MUCURIBE	79
FIGURA 11: FAROL DO MUCURIBE	80
FIGURA 12: FAROL DO MUCURIBE ATUALMENTE	80
FIGURA 13: PRAÇA DOS MARINHEIROS	101
FIGURA 14: PRAIA DO TITANZINHO	101
FIGURA 15: PRAÇA DO SERVILUZ	101
FIGURA 16: ENCOSTA DO MORRO DE SANTA TEREZINHA	101
FIGURA 17: TERRENO VAZIO E CAMPINHO DE FUTEBOL	101
FIGURA 18: FORTALEZA ATLÂNTICA ZONA 3	110
FIGURA 19: FORTALEZA ATLÂNTICA ZONA 3 PERSPECTIVA DO COMPLEXO	110
FIGURA 20: LOCALIZAÇÃO DO PROJETO E ÁREA DE REASSENTAMENTO DA COMUNIDADE DO POÇO DA DRAGA	113
FIGURA 21: PERSPECTIVA DIGITAL DE IMPLANTAÇÃO DO CMEFC	113
FIGURA 22: PERSPECTIVA PRAÇA JARDINS DA PRAIA	117
FIGURA 23: PROGRAMA DE NECESSIDADES EIXO A	142
FIGURA 24: MUDANÇAS DE PERFIL	144/145
FIGURA 25: RV 01 ANTES	146
FIGURA 26: RV 01 DEPOIS	146
FIGURA 27: RV 02 ANTES	147
FIGURA 28: RV 02 DEPOIS	147
FIGURA 29: RV 03 ANTES	148
FIGURA 30: RV 03 DEPOIS	148
FIGURA 31: RV 04 ANTES	150
FIGURA 32: RV 04 DEPOIS	150
FIGURA 33: EDIFICAÇÕES RETIRADAS	153
FIGURA 34: MASTERPLAN GERAL ÁREA 01	155
FIGURA 35: NOVAS HABITAÇÕES IMPLANTAÇÃO	157
FIGURA 36: NOVAS HABITAÇÕES TIPOLOGIA A	159
FIGURA 37: NOVAS HABITAÇÕES TIPOLOGIA A PAV. SUPERIOR	159
FIGURA 38: NOVAS HABITAÇÕES TIPOLOGIA B TÉRREO	160
FIGURA 39: NOVAS HABITAÇÕES TIPOLOGIA B PAV. SUPERIOR	160
FIGURA 40: NOVAS HABITAÇÕES TIPOLOGIA C TÉRREO	161
FIGURA 41: NOVAS HABITAÇÕES TIPOLOGIA D TÉRREO	162
FIGURA 42: NOVAS HABITAÇÕES TIPOLOGIA D PAV. SUPERIOR	162

FIGURA 43: NOVAS HABITAÇÕES TIPOLOGIA E TÉRREO	163
FIGURA 44: NOVAS HABITAÇÕES TIPOLOGIA E PAV. SUPERIOR	163
FIGURA 45: NOVAS HABITAÇÕES TIPOLOGIA F TÉRREO	164
FIGURA 46: NOVAS HABITAÇÕES TIPOLOGIA F PAV. SUPERIOR	164
FIGURA 47: PRAÇA DO FAROL IMPLANTAÇÃO	167
FIGURA 48: PRAÇA DO FAROL CORTE AA	168
FIGURA 49: PRAÇA DO FAROL PERSPECTIVA 01	168
FIGURA 50: PRAÇA DO FAROL PERSPECTIVA 02	168
FIGURA 51: CALÇADÃO CORTE ESQUEMÁTICO	169
FIGURA 52: MASTERPLAN PRAÇA DO PORTO	171
FIGURA 53: MUSEU PORTUÁRIO IMPLANTAÇÃO	173
FIGURA 54: MUSEU PORTUÁRIO VISTA 01	174
FIGURA 55: MUSEU PORTUÁRIO PERSPECTIVA 01	174
FIGURA 56: MUSEU PORTUÁRIO PERSPECTIVA 02	174
FIGURA 57: CRAS IMPLANTAÇÃO	175
FIGURA 58: CRAS VISTA 01	175
FIGURA 59: CRAS PERSPECTIVA 01	176
FIGURA 60: CRAS PERSPECTIVA 02	176
FIGURA 61: CRAS IMPLANTAÇÃO	177
FIGURA 62: CVT VISTA 01	178
FIGURA 63: CVT PERSPECTIVA 01	178
FIGURA 64: CVT PERSPECTIVA 02	178
FIGURA 65: PERFIL CAMINHO PRINCIPAL TIPO 01	179
FIGURA 66: PERFIL CAMINHO PRINCIPAL TIPO 02	179
FIGURA 67: PERFIL CAMINHO PRINCIPAL TIPO 03	179
FIGURA 68: PERFIL PISTA DE CAMINHADA	179
FIGURA 69: PERFIL CICLOVIA	179
FIGURA 70: TIPOS DE CANTEIROS	180
FIGURA 71: CANTEIROS PERSPECTIVAS	180
FIGURA 72: CANTEIRO TIPO 01 CORTE AA	180
FIGURA 73: CANTEIRO TIPO 02 CORTE BB	180
FIGURA 74: CANTEIRO TIPO 03 A CORTE CC	180
FIGURA 75: CANTEIRO TIPO 03 B CORTE DD	180
FIGURA 76: PLAYGROUND CORTE AA	182
FIGURA 77: PLAYGROUND IMPLANTAÇÃO	183
FIGURA 78: PLAYGROUND PERSPECTIVA 01	184
FIGURA 79: PLAYGROUND PERSPECTIVA 02	184
FIGURA 80: SKATEPARK IMPLANTAÇÃO	187
FIGURA 81: SKATEPARK CORTE AA	188
FIGURA 82: SKATEPARK PERSPECTIVA	188
FIGURA 83: ESPAÇO MULTIUSO IMPLANTAÇÃO	189
FIGURA 84: ESPAÇO MULTIUSO CORTE AA	190
FIGURA 85: ESPAÇO MULTIUSO PERSPECTIVA 01	190
FIGURA 86: QUADRAS POLIESPORTIVAS IMPLANTAÇÃO	191
FIGURA 87: QUADRA CORTE AA	192
FIGURA 88: QUADRAS PERSPECTIVA	192
FIGURA 89: ANFITEATRO IMPLANTAÇÃO	193

FIGURA 90: ANFITEATRO CORTE AA	194
FIGURA 91: ANFITEATRO PERSPECTIVA	194
FIGURA 92: ACADEMIA IMPLANTAÇÃO	195
FIGURA 93: ACADEMIA CORTE AA	196
FIGURA 94: ACADEMIA PERSPECTIVA	196
FIGURA 95: COBERTA - DESENHO GEOMÉTRICO	197
FIGURA 96: COBERTA PERSPECTIVA 01	198
FIGURA 97: COBERTA PERSPECTIVA 02	198
FIGURA 98: LOJAS EM CONTÊINERES PERSPECTIVA	199
FIGURA 99: LOJA EM CONTÊINER VISTA SUPERIOR	200
FIGURA 100: LOJA EM CONTÊINER LAYOUT TIPO 1	200
FIGURA 101: LOJA EM CONTÊINER LAYOUT TIPO 1 CORTE AA	200
FIGURA 102: LOJA EM CONTÊINER LAYOUT TIPO 1 CORTE BB	200
FIGURA 103: LOJA EM CONTÊINER VISTA SUPERIOR	201
FIGURA 104: LOJA EM CONTÊINER LAYOUT TIPO 2	201
FIGURA 105: LOJA EM CONTÊINER LAYOUT TIPO 2 CORTE AA	201
FIGURA 106: LOJA EM CONTÊINER LAYOUT TIPO 2 CORTE BB	201
FIGURA 107: MODELO DE BANCO CURTA E LONGA PERMANÊNCIA	203
FIGURA 108: ABRIGOS PARA PARADAS DE TRANSPORTE COLETIVO	203
FIGURA 109: MODELO PERFIS DO PARACICLO	203
FIGURA 110: GUARDA-CORPO	204
FIGURA 111: TOTEM INFORMATIVO	204

MAPAS

MAPA 01: LOCALIZAÇÃO DAS OPERAÇÕES URBANAS EM FORTALEZA	61
MAPA 02: OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA RIACHO MACEIÓ	63
MAPA 03: OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA DUNAS DO COCÓ	65
MAPA 04: OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA JOCKEY CLUBE	67
MAPA 05: OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA SÍTIO TUNGA	68
MAPA 06: OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LAGOA DO PAPICU	70
MAPA 07: MAPA DO CEARÁ COM RMF	75
MAPA 08: DETALHE FORTALEZA E REGIÃO METROPOLITANA	75
MAPA 09: DELIMITAÇÃO BAIRRO CAIS DO PORTO	76
MAPA 10: RESUMO HISTÓRICO	80
MAPA 11: POLIGONAL DO PORTO DE FORTALEZA	81
MAPA 12: ACESSO AO PORTO DO MUCURIBE	83
MAPA 13: EDIFICAÇÕES DO PORTO	86
MAPA 14: POPULAÇÃO 2000 E 2010	87
MAPA 15: DOMICÍLIOS PERMANENTES 2000 E 2010	88
MAPA 16: DENSIDADE POPULACIONAL 2000 E 2010	88
MAPA 17: RENDA 2000 E 2010	89
MAPA 18: DOMICÍLIOS COM REDE DE ÁGUA E 2010	91
MAPA 19: DOMICÍLIOS COM REDE DE ESGOTO E 2010	91
MAPA 20: HIERARQUIA VIÁRIA	93
MAPA 21: TRANSPORTES	95

MAPA 22: EQUIPAMENTOS	97
MAPA 23: USOS PREDOMINANTES	99
MAPA 24: Áreas LIVRES	100
MAPA 25: RECORTE ZONEAMENTO URBANO	102
MAPA 26: RECORTE ZONEAMENTO AMBIENTAL	104
MAPA 27: RECORTE ZONAS ESPECIAIS	106
MAPA 28: RECORTE ZONAS ESPECIAIS DE INTERESSE SOCIAL	106
MAPA 29: ESTUDOS E PROJETOS DA ORLA DE FORTALEZA	107
MAPA 30: ZONAS PROJETO FORTALEZA ATLÂNTICA	108
MAPA 31: PROJETO ORLA UNIDADES DE PAISAGEM	115
MAPA 32: PLANO GERAL DE INTERVENÇÃO	136
MAPA 33: EIXO DE INTERVENÇÃO A	138
MAPA 34: DIRECIONAMENTOS ÁREA 01	139
MAPA 35: DIRECIONAMENTOS ÁREA 02	140

TABELAS

TABELA 01: TABELA RESUMO DAS OUCs DE FORTALEZA	71
TABELA 02: NOVOS PARÂMETROS PARA HIS DA OU DO PORTO DO MUCURIBE	166

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

	PORTO E CIDADE: uma relação delicada	
---	---	---

	INTERVENÇÕES EM ÁREAS PORTUÁRIAS: uma análise de casos	
---	---	---

	SOBRE A OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA	
---	--	---

	O PORTO DO MUCURIBE E A ORLA MARÍTIMA DE FORTALEZA	
---	---	---

	OPERAÇÃO URBANA DO PORTO DO MUCURIBE	
---	---	---

CONSIDERAÇÕES FINAIS

REFERÊNCIAS

INTRODUÇÃO

A partir do tema da intervenção em áreas portuárias localizadas em centros urbanos, foi escolhido o Porto de Fortaleza, também conhecido como Porto do Mucuripe, para se propor uma Operação Urbana, visando uma maior integração da cidade com o porto, proporcionando melhorias urbanas e sociais para o entorno circundante. A área do Porto do Mucuripe está totalmente inserida no bairro Cais do Porto, localizado na parte nordeste da cidade.

O desenvolvimento urbano de Fortaleza esteve diretamente ligado ao mar. Foi e ainda é através do porto marítimo que boa parte das mercadorias chega ou sai do Estado. Diversas cidades brasileiras que tiveram origem no período colonial, como Salvador, Recife e Rio de Janeiro, já nasceram como centros urbanos de seus respectivos Estados. Porém, a Fortaleza só apresentou hegemonia urbana no Ceará na segunda metade do século XIX, tornando-se o principal centro urbano, político, econômico e social.

As grandes cidades costeiras do Brasil concentram milhões de moradores, apresentando densidade populacional em média cinco vezes maior do que a média nacional. Com bases econômicas e mercados de trabalho diversificados, apresentam grande concentração de investimentos públicos e privados, dispondo de vários tipos de serviços e oportunidades de consumo. Entretanto, caracterizam-se por profundas desigualdades socioterritoriais, com o surgimento de espaços urbanos deteriorados e com grandes precariedades nas condições de vida (BRASIL, 2006).

Desde meados do século XX diversos projetos visaram à requalificação/renovação urbana de áreas portuárias. O abandono dessas áreas consideradas bem localizadas e bem servidas de infraestrutura foi impulsionado, entre diversos fatores, por mudanças da economia, pela criminalização e pela degradação patrimonial.

O bairro no qual o Porto do Mucuripe está localizado, engloba diversas comunidades conhecidas por abrigar populações de baixa renda, pelos números de incidentes violentos, pelo tráfico de drogas, além de assentamentos subnormais e sem infraestrutura básica, como água, esgoto e eletricidade. Entre elas a do Serviluz.

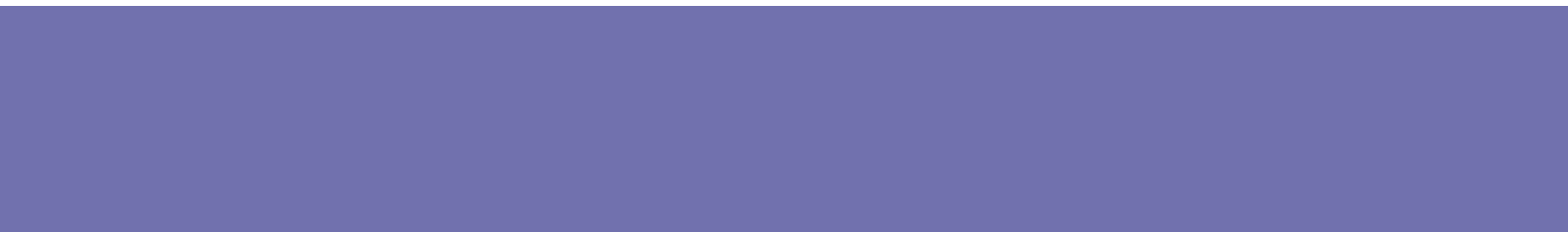
A recente instalação do novo Terminal Marítimo de Passageiros foi anterior à adequação da infraestrutura urbana para recebê-lo, principalmente a viária, resultando em pouca ou nenhuma integração com a cidade, além de que a população residente tem pouca relação com o porto. Importante ainda ressaltar a presença de uma grande concentração de indústrias e de poucas áreas públicas de lazer e de convivência. Área esta que pode ser caracterizada como um espaço de passagem, sem atrativos para que a população permaneça e se aproprie do espaço.

O objetivo deste Trabalho Final de Graduação é apresentar uma proposta de Operação Urbana para a área do Porto do Mucuripe. Esta intervenção pretende responder às demandas encontradas no bairro Cais do Porto, como foco maior na área mais próxima ao porto. Assim como outros projetos propostos pelo Brasil, propõe a requalificação urbana da região, visando principalmente que o espaço público possa ser melhor utilizado pela população residente, e que haja uma relação mais estreita com o porto.

O trabalho está estruturado em cinco capítulos de forma a apresentar no primeiro capítulo, "Porto e Cidade: uma relação delicada", uma análise da relação da cidade com o porto, trazendo um panorama geral das intervenções em frentes de águas (waterfronts). No segundo capítulo, "Intervenções em

áreas portuárias: uma análise de casos”, é apresentado seis estudos de casos, internacionais e nacionais, ressaltando as principais características e contexto das intervenções. O terceiro capítulo, “Sobre as Operações Urbanas Consorciadas”, trata sobre o instrumento das Operações Urbanas Consorciadas, trazendo uma análise geral do instrumento e da forma como ele está sendo aplicado.

O quarto capítulo, “O Porto do Mucuripe e a Orla Marítima de Fortaleza”, trata da análise da área de estudo, o bairro Cais do Porto, onde será proposta a operação urbana. Além das características do bairro e do porto, é apresentado também um apanhado histórico sobre o Porto de Fortaleza e propostas projetuais realizadas para a orla fortalezense. Por fim, o quinto capítulo, “Operação Urbana Porto do Mucuripe”, apresenta a proposta da operação, desde o seu plano geral até o desenho da intervenção do trecho escolhido para aplicar as diretrizes estabelecidas pelo plano.





PORTO E CIDADE:
uma relação delicada

PORTO E CIDADE: uma relação delicada

A necessidade de planejar uma cidade, estabelecendo parâmetros de uso e ocupação do solo e da morfologia urbana, decorre principalmente da sua constante transformação, sendo necessário prever infraestruturas, equipamentos e reservas fundiárias, além das regras para o seu crescimento. No contexto urbano atual, a realização de operações urbanísticas especiais associadas a projetos de renovação urbana possibilita a definição de estratégias inovadoras para a cidade e a concretização de projetos a uma escala abrangente. Definindo diretrizes referentes à macro forma e funcionamento da cidade, além de regras específicas para o micro-planejamento de áreas urbanas especiais.

Entre as ações urbanísticas contemporâneas mais expressivas pode-se destacar a renovação urbana de zonas portuárias, de áreas industriais, de corredores ferroviários ou de zonas militares, que estão localizadas, em geral, em áreas centrais e consolidadas da cidade, possibilitando a sua reestruturação. A renovação urbana de frentes de água (waterfronts) é um tipo de projeto urbano frequente, possibilitando o reencontro das cidades com os seus rios, lagos/lagoas ou frentes marítimas, atribuindo novas significações à utilização desses espaços.

Foi na América do Norte, no fim dos anos 1950, que se iniciou o processo de renovação de frentes de água, associado a um novo contexto econômico. Os principais fatores que são citados por Coelho e Costa (2006) são a alteração tecnológica após a II Guerra Mundial, estando inclusas as mudanças ocorridas nas zonas portuárias e na indústria; a preservação étnica e o retorno à cidade; a assistência Federal (nos Estados Unidos); a emergência da sociedade do lazer e do turismo; a realização de pequenas operações pioneiras de frentes de água.

O Inner Harbor, em Baltimore, as diversas renovações em Boston e o Harbourfront Project, em Toronto figuram como exemplos das primeiras intervenções em áreas de frentes de água. Nos anos de 1970, este processo começa na Europa com a operação de renovação urbana das Docklands de Liverpool.

Ivins (2013) destaca que em torno de 90% do comércio global é dependente de portos marítimos. E diante dos novos desafios urbanos, os atuais modelos de planejamento portuário e gestão de estrutura são insustentáveis, podendo não mais atender as necessidades de desenvolvimento. Evidenciando cada vez mais a importância de entender as relações entre o comércio desenvolvido nos portos e as dinâmicas urbanas do seu entorno.

Mesmo que um dia tenham sido catalizadores de desenvolvimento urbano, muitos portos sofreram declínio e degradação. O fracasso na adaptação às novas estruturas de mercado e demanda é apontado por Ivins (2013) como o principal fator desse declínio. Desde o final do século XX, os modelos e as funções dos portos foram transformados de forma drástica, modificando os papéis e interações dos portos e seu lugar no contexto urbano. Soma-se a isto o fato de que os complexos portuários foram, em geral, construídos de modo a separar os portos das cidades, afastando do mar o dia-a-dia dos habitantes.

A qualidade de vida e a qualidade ambiental interferem diretamente no desenvolvimento econômico das cidades. Portanto, é importante aliar as oportunidades para a revitalização de regiões portuárias à compreensão de novas visões e valores econômicos, sociais e ambientais. Os casos mais paradigmáticos envolveram a criação de novos espaços públicos, melhoramentos nas condições do meio ambiente e na qualidade de vida, atraindo novos modos de desenvolvimento ao momento que reconstrói a imagem da cidade.

As dinâmicas produtivas, tecnológicas, sociais e urbanas influenciam as interações e complementaridade do sistema Porto e Cidade. Portanto, pode-se dizer que as mudanças nas atividades e infraestruturas portuárias geram novos posicionamentos frente ao espaço urbano portuário, como também o desenvolvimento e crescimento urbano levam a uma mudança de postura

da cidade em relação ao porto (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012). A separação funcional e espacial se apresenta como uma característica em comum nas áreas portuárias contemporâneas, porém cada caso apresenta suas peculiaridades e a intensidade das relações é influenciada pelo contexto no qual está inserida e pelos valores associados à comunidade local.

A natureza das trocas comerciais foi transformada, ainda no século XIX, em decorrência da expansão das atividades industriais, o que intensificou a circulação de mercadorias em todas as escalas. No Brasil, como em outros países periféricos, os portos atenderam tanto a objetivos geopolíticos como geoeconômicos, desempenhando um papel fundamental no processo de conquista, controle e defesa. Dessa forma, constituíram um elo privilegiado das interações espaciais que marcaram a crescente inserção da economia nas redes do capitalismo mercantil (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012).

No início do século XX, o sistema formado pela cidade e pelo porto passou a articular as funções marítimas e portuárias a um conjunto de atividades comerciais e de serviços, e a atividade portuária passou a ser eixo central da economia e vida urbanas. Isso aconteceu principalmente nos portos do Rio de Janeiro e Santos, ligados ao ciclo do café, e no de Belém, ligado ao ciclo da borracha, fatos que favoreceram o estabelecimento de bancos, casas de negócios, empresas de serviços ligados à navegação e estruturas voltadas para o processamento ou a transformação das mercadorias (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012).

A mão-de-obra portuária e industrial passou a se fixar próxima ao local de trabalho, procurando superar o problema da ausência de um sistema de transporte público de qualidade. Alguns migrantes e tripulantes dos navios também procuravam alojamento nas proximidades do porto. Apesar disso, no fim do século XX, alguns portos acabaram sendo “extraídos” dos contextos urbanos nos quais estavam inseridos, tornando-se apenas a infraestrutura terminal de corredores de exportação, apenas um anexo em uma organização cada vez mais funcional do espaço. Fato que serviu:

“Quase que para marcar a ruptura com o mar: embora muitas delas, e o Rio de Janeiro, sobretudo, desenvolvessem uma importante e originalíssima cultura de praia (uma cultura balneária), as grandes cidades da costa atlântica brasileira perderam sua identidade marítima. Por outro lado, São Paulo, seus bandeirantes e suas indústrias tornaram-se o padrão de uma nova relação com o território.” (SILVA; COCCO, 1999, p. 10)

Silva e Cocco (1999) destacam ainda que devido ao fato de o porto ser visto apenas como dispositivo de circulação de mercadorias ou, até mesmo, como um “intruso” no desempenho da economia urbana, a relação de integração com a cidade acaba sendo uma questão problemática e que gera conflitos, mesmo estando localizado próximo aos centros metropolitanos. Essa prioridade para as infraestruturas de circulação torna difícil a integração do porto como parte do cotidiano da comunidade local.

O fenômeno de separação da dinâmica portuária da vida urbana impulsionou a migração dos portos para fora dos centros urbanos, ainda na década de 1950, quando ocorreu a busca por novos locais que contassem com grandes reservas de terras, que possibilitasse calados profundos e a instalação de maquinário moderno, incentivada principalmente pela mudança de escala na produção, no transporte e no consumo. Já na década de 1970, houve uma nova estruturação do espaço econômico mundial, no qual os centros produtivos passaram a estar interconectados, provocando uma necessidade de remodelação da frente marítima. Essa combinação de dinâmicas teve grande influência na crise dos portos urbanos, já que os portos que não estavam adaptados às novas exigências foram em algum grau abandonados (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012). Nota-se, dessa forma, a grande influência da decadência do modelo econômico em vigor no processo de degradação dos espaços urbanos portuários.

Apesar do processo de abandono que caracterizou algumas áreas portuárias, ainda na década de 1960, viu-se que a sua remodelação poderia ser uma oportunidade de proporcionar melhoria de vida da população e as primeiras iniciativas foram voltadas para a criação de espaços verdes e recreativos,

valorizando o elemento aquático. As intervenções tiveram grande aceitação por parte da população, possibilitando a difusão de projetos de frentes de água dos EUA para a Europa e o mundo, além de ter se mostrado lucrativo como empreendimento. As primeiras iniciativas norte-americanas podem ser consideradas modestas, marcadas pelas mudanças de práticas espaciais e temporais do lazer, disponibilizando espaços recreativos permanentes para a população urbana.

Com a crise estabelecida nos anos de 1970, as estratégias de intervenções passaram a ser mais ambiciosas, tanto no alcance da superfície de solo urbano quanto na variedade de atividades, voltadas principalmente para reerguer a economia local. Através de projetos mais abrangentes, pretendia-se gerar receitas e empregos, além de atrair investimentos para os centros urbanos portuários. Mesmo o porto se apresentando, muitas vezes, como um “simples nó de trânsito”, diversas cidades portuárias apostaram em projetos de intervenções que proporcionassem lógicas de fixação local/regional e trouxessem uma nova dinamicidade para a área.

Alguns estudiosos desenvolveram modelos de identificação e análise da evolução histórica da relação existente entre as funções portuárias e as urbanas. Entre os modelos pode-se citar o Anyport, elaborado por James H. Bird (1963), a partir da perspectiva histórica morfológica dos portos britânicos. Esse pesquisador pretendia criar um referencial que fornecesse uma base de comparação que permitisse a compreensão do desenvolvimento portuário. Resumidamente, James Bird entende o espaço portuário como uma sucessão linear e cronológica de fases históricas de desenvolvimento e seu modelo descritivo é composto por três etapas, cada uma envolvendo uma mudança ou evolução física dos portos. Outro que seguiu esta mesma linha de raciocínio foi Brian Hoyle (1989), que apresenta um modelo de análise baseado na evolução da interface cidade porto.

Já Coelho e Costa (2006) desenvolvem a ideia da tripla dimensão urbanística dos projetos urbanos de renovação de frentes de água: as ações paralelas à modernização de infraestrutura que justificam o seu tratamento singular; as ações “exemplares” de espaço público; e as ações estratégicas de planejamento da cidade. É comum que as operações de frentes de água resultem de um contexto urbanístico mais abrangente, incluindo

a transformação de infraestruturas fundamentais, como a portuária, a ferroviária, a aeroportuária ou a militar. Existe uma ligação entre as duas transformações, podendo abranger a construção de sistemas de acessibilidade, a disponibilização de corredores de continuidade e/ou servir de laboratório urbano, testando novas tipologias de infraestruturas urbanas, de saneamento, energéticas ou de telecomunicações.

Existem ainda modelos de análise de intervenções em áreas portuárias que se propõem definir uma classificação. Podendo estes estar baseados na localização e na funcionalidade principal desse tipo de operação na cidade (cultural, de lazer, turismo); na integração da relação porto-cidade; no papel das renovações na evolução das cidades; nas operações como espaços de oportunidade; e na remodelação do patrimônio industrial. Esses modelos procuram esboçar a contribuição dessas operações no desenvolvimento urbano a partir da perspectiva da cidade.

Uma característica comum nas intervenções em frentes de água é o dimensionamento generoso e a qualidade arquitetônica do seu espaço público. Com uma localização privilegiada, geralmente central e sobre a água, o novo espaço urbano resultante dessas operações se torna uma prioridade estratégica, justificando os investimentos e a busca de soluções de desenhos com qualidade. A intenção de criar novas centralidades está presente em diversas operações e, para reforçar essa ideia, procura-se integrar equipamentos estratégicos a nível municipal, regional ou nacional. Em geral é escolhido um edifício (ou um conjunto deles) que servirá para atrair as pessoas e assim garantir a dinamização do espaço público: no Inner Harbor, em Baltimore, o Aquário projetado pelo grupo Cambridge Seven, no Darling Harbor, em Sydney, a Ópera, projetado por Jorn Utzon, e no Porto Maravilha, no Rio de Janeiro, o Museu do Amanhã, projetado por Santiago Calatrava.

O espaço público é concebido como agente de integração, na tentativa de evitar a ocorrência de processos de segregação espacial e de permitir que a ação se expanda para outras áreas da cidade. A criação, valorização ou proteção de parques urbanos de espaços verdes, agrega valor ao sistema natural existente. Como aconteceu na margem direita do rio Sena, em Paris, quando um conjunto de instalações industriais deu lugar ao Parc de Bercy,

onde estão localizados equipamentos como o estádio do Palais Omnisports, o novo Ministério das Finanças e a Bibliothèque Nationale de France, de Dominique Perrault.

Ainda como característica de intervenções em áreas de frente de água, pode-se citar a vocação para a cultura, lazer e turismo, e a transformação do patrimônio industrial edificado. Como exemplo, pode-se citar o projeto do Porto Novo Recife, em Recife, que prevê a instalação de equipamentos de lazer e cultura, favorecendo o turismo, com a revitalização e restauro de antigos armazéns para a instalação de restaurante, museus e centro cultural.

Planos de revitalização são formulados buscando melhorar a qualidade de vida da população e o desenvolvimento sustentável das cidades. Ivins (2013), a partir da análise de casos de revitalização de áreas portuárias localizadas em países que compõem o BRICS, apresenta lições e recomendações para a elaboração de projetos de intervenções semelhantes, principalmente em países de economia emergente. Entre elas, pode-se destacar:

Guiar e sustentar projetos em longo prazo, comprometidos com os interesses comuns;

Reforçar as heranças culturais, através da preservação ou reutilização dos elementos do passado industrial marítimo;

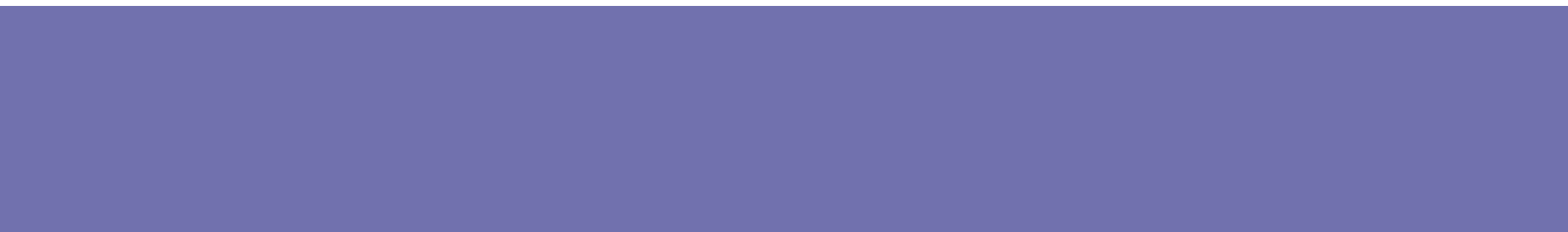
Permitir a criação de postos de trabalho e habitação popular, satisfazendo as necessidades e demandas locais;

Criar entidades autônomas e multi-setoriais para a administração e supervisão de projetos, ativos, financiamento e ocupação do solo, consolidando as condições para continuidade e conclusão dos projetos implementados;

Planejar a ocupação do solo de forma criativa e diversificada, o que contribuindo para viabilidade de longo prazo e incremento da qualidade de vida;

Levar em conta a dimensão ambiental.

Conclui-se que, por muito tempo, a área portuária representou um lugar de negócios e de valorização da mercadoria, porém esteve submetida às transformações que a modificaram em local apenas de passagem. Os diversos contextos em que estão inseridas as zonas portuárias dão origem a respostas diferentes, definidas pelos condicionantes apresentados, como a geografia da cidade, da sua frente de água e do seu porto, as dinâmicas da cidade e seus atores e o processo administrativo seguido. Constata-se, assim, que a relação entre porto e cidade foi transformada no decorrer do tempo pelas mudanças da produção, do espaço e da tecnologia. Muitos portos foram transferidos em busca de locais que se adequassem às novas necessidades. Neste caso, as antigas instalações ficaram abandonadas ou subutilizadas, reforçando a barreira entre a cidade e o mar. Dessa forma, reabilitar áreas portuárias deve significar uma reinserção do porto na cidade e a dissolução dos conflitos existentes.



2

INTERVENÇÕES EM ÁREAS

PORTUÁRIAS: uma análise de casos

INTERVENÇÕES EM ÁREAS PORTUÁRIAS: uma análise de casos

Desde meados do século XX diversos projetos visaram à requalificação/renovação urbana de áreas portuárias. Como foi exposto anteriormente, o abandono dessas áreas consideradas bem localizadas e bem servidas de infraestrutura foi impulsionado, entre diversos fatores, por mudanças da economia, pela criminalização e pela degradação patrimonial.

Assim como os motivos do abandono e deterioração de áreas portuárias, também são diversificados os fatores que motivaram as realizações de operações que visam à reabilitação destas áreas. Da diversidade dos contextos urbanos surgiram formas específicas de articular o espaço, seja de forma local, seja de forma global.

A operação Docklands, em Londres, por exemplo, teve o objetivo de marcar a transição da era industrial para a o capitalismo neoliberal. Já em Barcelona, na Espanha, e na Cape Town, na África do Sul, foram operações ligadas a grandes eventos (Olimpíadas de 1992 e Copa do Mundo de 2010, respectivamente). É possível relacionar também essas renovações ao contexto geopolítico dos países em questão, que procuravam atingir, através desses projetos de transformações urbanísticas, visibilidade global.

Além disso, cada intervenção pode ser diferenciada pelo grau de incorporação da identidade do local. O caso de Bilbao, na Espanha, pode ser considerado um exemplo onde esse fator teve muito pouca relevância na realização do projeto, onde a estratégia de marketing urbano foi centrada no Museu Guggenheim, investimento sem relação com a história local e que deveria resolver os problemas de atratividade e promover a renascença urbana.

Por outro lado, existem casos em que a valorização da memória marítima pode atuar como catalizador da preservação do patrimônio industrial e

portuário. Entretanto, é questionável a transformação em apenas local pitoresco, ligado ao espetáculo cultural. Le Marchand (2011) defende a transformação para “working waterfront”, que ele define como “um dispositivo construído para habitar e transitar, animado por residentes permanentes e temporários, conectados a navios de todos os tipos e produzindo bens e serviços diversificados e globalizados.” (LE MARCHAND, 2011, p.67 tradução nossa).

Em Santos e Itajaí, reabilitações de áreas próximas ao porto podem ser citadas como exemplos em que os projetos harmonizaram a requalificação urbana com a atividade portuária, a base da economia local. No contexto internacional, Hamburgo, na Alemanha, teve seu projeto de reabilitação dos espaços portuários da área central baseada na associação de atividades portuárias tradicionais, serviços, espaços residenciais, além de equipamentos de consumo e recreativos, procurando criar, assim, um sistema porto-cidade.

A reabilitação dos espaços portuários se configura como um exercício de transformação e de valorização do espaço em função do contexto socioeconômico existente, em geral, complexo e que requer que vários temas sejam incorporados. Visando compreender melhor como acontecem as dinâmicas de uma intervenção em área portuária, foi feita a análise de seis projetos para áreas portuárias. Esses projetos foram escolhidos ou por estarem inseridos em um contexto semelhante ao da área do Porto do Mucuripe, que será estudada e proposta intervenção, ou por serem exemplos paradigmáticos de projetos em região portuária, ou por apresentarem características, boas ou ruins, relevantes no contexto nacional.

Os projetos serão apresentados em ordem cronológica de implantação e são: Inner Harbor, em Baltimore (1957-1981); Puerto Madero, em Buenos Aires (1991 - 1996); Estação das Docas, em Belém (1997-2000); Porto de Recife, em Recife-Pe (2008 -); Porto Maravilha, no Rio de Janeiro-Rj (2009 -); e Cais Mauá, em Porto Alegre-Rs (2010 -). Procurou-se sintetizar os aspectos urbanísticos, sociais e de implantação de cada caso, bem como os resultados ou impactos previstos durante e após a sua implantação. As informações de algumas intervenções, por serem recentes ou por ainda estarem em execução, foram obtidas a partir dos sites oficiais dos projetos.

INNER HARBOR | BALTIMORE, EUA | 1957 - 1981

Na Inner Harbor, na cidade Baltimore (Maryland, USA) na costa leste americana, foi implantado, no século XVIII, um porto estratégico e que teve seu apogeu durante a Segunda Guerra Mundial. Com a decadência da economia após o fim da guerra, a região teve sua base econômica esvaziada, desvalorizando a maioria dos imóveis. O projeto emblemático de revitalização de área portuária pretendia reverter o quadro de abandono e esvaziamento econômico da cidade através de intervenções, novos equipamentos e novas atividades, atraindo mais pessoas, tanto para morar, quanto para trabalhar ou visitar.

Tentando reverter o quadro de decadência da cidade, teve início o projeto de renovação do Charles Center, em 1957. Este é considerado o primeiro projeto de renovação urbana nos EUA que conservou edifícios históricos não tombados e buscou a mescla de usos. O interior dos quarteirões foi liberado para novas praças ladeadas de lojas e bares, com garagens públicas no subsolo, e iniciou-se um pioneiro sistema de passarelas para pedestres interligando os prédios na direção do Inner Harbor, área do porto destacada para a segunda fase de intervenção.

O principal ponto de atração da cidade, concentrando um impressionante conjunto de empreendimentos e múltiplas atividades, foi implantado a partir de 1973, com a retirada das antigas edificações abandonadas e a renovação do waterfront da área central. Em 1976, a nova área foi inaugurada com a construção do Maryland Science Center, seguido pela torre com mirante do World Trade Center, da autoridade portuária de Baltimore. Em 1979, foi inaugurado o novo Centro de Convenções, visando à realização de eventos com custos menores que em Washington. Seguida da instalação do primeiro grande hotel do Inner Harbor, o Hyatt Regency.

Em Julho de 1980, aconteceu a inauguração do Harborplace, um espaço para festivais projetado por Benjamin Thompson seguindo o modelo do Harbor Place de Boston, com dois elegantes pavilhões inspirados em antigos mercados. O Aquário Nacional sobre um píer, objeto de um concurso ganho pelo grupo Cambridge Seven, foi inaugurado em 1981.

O abandono e obsolescência de Inner Harbor foram resultados da decadência da economia da cidade de Baltimore. A reabilitação da frente marítima foi pensada de forma a dar visibilidade ao turismo e negócios da cidade de forma nacional e global. Com a reabilitação feita em duas etapas: primeiro com a revitalização do centro, com a valorização de prédios históricos não tombados, tornando-o centro empresarial e referência para eventos de negócios; e a segunda, a transformação do porto comercial em waterfront turístico e de negócios. O processo de revitalização da cidade e de seu centro permitiu que Baltimore alterasse completamente a sua imagem perante o público, de decadente e feia nos anos 50, para uma das cidades mais bem-conceituada, perdurando até o final dos anos 1980.



▲ FIGURA 01: INNER HARBOR, BALTIMORE, EUA
FONTE: <http://www.gregpeasephoto.com/>

PUERTO MADERO | BUENOS AIRES, ARGENTINA | 1991-1996

O projeto pretendia a revitalização da área do Puerto Madero, que já vinha sofrendo com o esvaziamento da região e com a defasagem do próprio porto. A revitalização teve início em 1989, com a fundação da Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., que assumiu o domínio da área e a revitalização do local. As obras foram iniciadas em 1991.

O projeto tinha a premissa de converter a área para salvá-la da decadência e deterioração, recompondo seu caráter, preservando o forte poder evocativo, e hospedando atividades terciárias que exigiam uma localização central, além de recuperar uma aproximação mais efetiva do rio com a cidade e reposicionar a área central, equilibrando os setores norte e sul.

A transformação do Puerto Madero foi iniciativa pública, mas contou quase exclusivamente com investimento privado. O ponto de partida foi o Concurso Nacional de Ideias (1991), do qual participaram 96 estudos de arquitetura, entre os quais foram escolhidas três propostas, que formaram as bases para a concepção de um único projeto (VIEIRA; CASTROGIOVANNI, 2010). O desenvolvimento do projeto se deu em duas etapas: a primeira, em 1991, no setor oeste e, a segunda, em 1996, no setor leste com o objetivo de revitalizar e ampliar a área do antigo porto de Buenos Aires.

O Puerto Madero possui características próprias de um bairro e isso se manifesta no aumento progressivo dos residentes. Nele habitam uma população de mais de 12mil pessoas e trabalham cerca de 36mil, podendo ser considerado um bairro de passagem (VIEIRA; CASTROGIOVANNI, 2010). Além disso, se tornou um importante ponto turístico, cujos principais atrativos residem na oferta gastronômica e em um espaço com belas paisagens, composta principalmente pelas 16 docas revitalizadas, pelos quatro diques e pelas diversas torres de edifícios, parques e a Puente de La Mujer. Convivem no bairro o patrimônio histórico, representado pelas docas, e a arquitetura contemporânea, representada pelas altas torres de edifícios, hotéis, escritórios e parques.

A reabilitação de Puerto Madero foi motivada, principalmente pelo esvaziamento que sofria e a obsolescência das instalações portuárias. Foi um projeto que teve iniciativa pública, mas que teve financiamento privado, caracterizando uma parceria entre o setor público e o privado. Uma fundação foi criada para gerir a reabilitação. O projeto foi escolhido através de concurso de ideias e foi resultado da união dos três melhores. O objetivo central de reabilitar a área portuária através da instalação de atividades terciárias, transformou o porto comercial em waterfront turístico e de negócios. O projeto atraiu residentes, trabalhadores e turistas. Entretanto, mesmo com todos os aspectos positivos que projetos como o de Puerto Madero podem trazer para a cidade e seus moradores, algo que se tem observado é a criação de novas fragmentações sócio espaciais, não só pelo reordenamento e novos usos da área dos projetos, mas também de seus entornos.



▲ FIGURA 02: PUERTO MADERO, BUENOS AIRES, ARGENTINA
FONTE: <http://www.latidobuenosaires.com/>

ESTAÇÃO DAS DOCAS | BELÉM - PA, BRASIL | 1997 - 2000

Como destaca Ponte (2007), a urbanização na Amazônia tem na rede hidrográfica um poderoso condicionante e no Norte do Brasil as cidades seculares tiveram de lidar com a água como fator relevante. Em Belém, o Mercado Ver-o-Peso tem origem no início do século XVII, mas apenas no início do século XX consolida-se, com a construção do Mercado de Ferro e a reforma do antigo Mercado Francisco Bolonha, além da construção do porto. Porém, com o declínio da economia da borracha ocorre o deslocamento das funções portuárias para o norte da cidade, retirando a vitalidade da área central e da orla comercial. O Ver-o-Peso assumiu a condição de espaço popular de trocas comerciais regionais, passando a ser considerada a maior feira livre permanente do Brasil. Entretanto, a falta de manutenção das edificações e de condições de higiene da feira comprometeu o complexo (FERNANDES, 2012).

A requalificação do complexo Estação das Docas teve início em 1997 e foi inaugurado em 2000. Possui 32 mil m² de área percorrendo uma faixa de 500 metros de orla fluvial. Os armazéns do antigo porto de Belém abrigam atrações turísticas e culturais como restaurantes, teatro, espaços abertos, terminal de barcos, além de equipamentos portuários preservados (guindastes), preservando também as estruturas originais dos galpões.

Durante o processo de recuperação da área se estabeleceu que, para a valorização da imagem da cidade, devia-se recuperar a paisagem urbana. Dessa forma se manteria as características já consolidadas no local, ordenando as diversas atividades, melhorando a infraestrutura viária e o acesso da população a esta área. O projeto seguiu diretrizes como a integração dos usos preexistentes num contexto urbano e arquitetônico de caráter histórico e patrimonial; o reforço das características do lugar e a abertura para o global; a consolidação dos usos populares em espaços representativos do ponto de vista da economia e da cultura local; e a oferta de espaços para eventos em escala regional e de apoio à atividade turística (FERNANDES, 2012).

O projeto executado evidencia que a requalificação física da área seguiu as diretrizes previamente estabelecidas, estando intimamente relacionada à restauração e à preservação do patrimônio edificado. Os galpões foram restaurados e passaram a abrigar bares, restaurantes, lojas, agências de turismo, bancos, teatro, dois memoriais, estação fluvial, além de área de passeio e contemplação. O complexo conta ainda com um terminal hidroviário de lazer e turismo.

Devido a mudanças da economia da região, as instalações portuárias de Belém acabaram sendo em algum grau subutilizadas ou abandonadas. O projeto de reconversão do porto teve o propósito de manter e reforçar a memória do lugar. O que foi feito através do restauro das edificações e da manutenção de atividades tradicionais que aconteciam ali, como o tradicional comércio popular no Ver-o-Peso. Porém, a devolução do rio à comunidade local, outra premissa do projeto, não vem sendo efetivada. Apesar de a revitalização ter dado nova cara e imagem ao marketing turístico de Belém, trazendo investidores, dinamizando a economia e revivendo a paisagem portuária, o público alvo passou a ser, em sua maioria, os turistas e a classe socioeconômica alta, como destaca Tavares (2013).



▲ FIGURA 03: ESTAÇÃO DAS DOCAS, BÉLEM, BRASIL
FONTE: <http://avozdoxingu.com.br/>

PORTO DO RECIFE | RECIFE - PE, BRASIL | 2008 -

O Bairro do Recife vive uma efervescência de investimentos nas áreas de turismo, entretenimento e negócios. Dois projetos atuam concomitantes na área: o Consórcio Novo Recife e a Operação Urbana Porto Novo Recife.

O Consórcio Novo Recife elaborou o seu projeto imobiliário e urbanístico seguindo diretrizes urbanísticas elaboradas pela Prefeitura do Recife para a região conhecida como Cais José Estelita, no bairro de São José. O projeto propõe que os oito lotes do terreno sejam destinados para polos empresarial, residencial, hoteleiro, cultural, de serviços e de entretenimento. Foi proposta também a implantação de um binário e de novas vias que cumprirão a função de integração com a malha urbana. Já o Porto Novo Recife é um projeto que pretende transformar antigos armazéns do Porto do Recife, alguns deles fora de operação desde o início dos anos de 1990, em espaços de lazer, negócios e turismo. A Lei Municipal nº 18.138/2015 institui e regulamenta o plano específico tanto para o Cais de Santa Rita, quanto para o Cais Estelita e Cabanga.

Os idealizadores dos projetos justificam as intervenções pela constatação de demanda para os componentes previstos nos projetos; pelo forte apelo histórico e turístico, o que faz da região um ponto de visitação de turistas; pela criação de um complexo integrado com demais empreendimentos já implantados, o que atrairá um grande fluxo de pessoas; e pela constatação de que oferta existente de lazer e entretenimento é descentralizada e a revitalização da região a tornará uma referência para o visitante.

Segundo informações do Consórcio Novo Recife¹, o projeto objetiva a revitalização de uma área de 101,7 mil m², com 1,3km de extensão, sendo destinados 60 mil m² à área pública. Mais de 10 mil m² serão destinados para uso ativo de comércio e serviços. Prevê-se ainda a instalação de 1,8km de ciclovia no binário que será criado. Além disso, serão requalificados armazéns históricos para a construção de um Centro Cultural. Estão previstos 13 edifícios, que variam de 12 a 38 andares, sendo dez edifícios residenciais, um hotel, um empresarial e um misto (flat e empresarial). Em

¹ <http://www.novorecife.com.br/>

cinco anos, está previsto o acréscimo de quatro mil habitantes. As unidades habitacionais atenderão a 14 tipologias, variando de 34 a 282m². Estão previstas também a construção de 200 unidades de habitação de interesse social. Está estimada a geração de seis mil empregos diretos e indiretos durante a construção e dois mil empregos diretos depois da construção.

A principal crítica ao projeto se refere à ausência de participação popular e ao impacto socioambiental de itens da proposta, como as torres que serão implantadas, algumas com quase 40 andares. Um movimento popular, o Ocupe o Estelita, se posicionou contra o projeto e abriu espaço para discutir esta área da cidade do Recife. Algumas propostas alternativas surgiram dessas discussões, como o Pense Recife².

Já a Operação Urbana Porto Novo Recife³ propõe revitalizar uma área de 32.000m². Está estimado que este projeto será capaz de gerar 1.620 empregos diretos na construção e outros 2.670 na operação. O discurso oficial destaca que a implantação do projeto contribuirá para a valorização imobiliária no Bairro do Recife e possibilitará o crescimento da atividade empresarial e turística. A operação terá um investimento superior a 250 milhões de reais, sendo a iniciativa privada responsável pelos recursos destinados às obras de cinco novos equipamentos, entre eles o “Armazéns do Porto”, primeiro shopping exclusivo de gastronomia e entretenimento de Pernambuco, ao lado do Marco Zero, já em funcionamento desde outubro de 2014; o Empresarial Atlântico, com salas para escritórios; o Centro de convenções e negócios; e um Hotel com padrão internacional, com estrutura para uma Marina.

Uma crítica a este projeto se refere ao tratamento do patrimônio industrial da área, principalmente devido à demolição e substituição de um dos antigos armazéns desativados, para que fosse erguida uma nova edificação com características contemporâneas para abrigar um museu e centro cultural.

A desativação e o abandono das instalações portuárias, tanto no Cais José Estelita, quanto no Cais de Santa Rita, ocorreu devido à obsolescência das instalações portuárias. Por estarem localizadas em área central da cidade,

² <http://penserecife.tumblr.com/>

³ <http://www.portonovorecife.com.br/>

com visibilidade e importância histórica, atraíram o interesse, tanto do poder público quanto do privado, para a reconversão em áreas voltadas para o turismo e para negócios. Os projetos não foram bem aceitos pela população, principalmente devido ao caráter das intervenções, voltadas para satisfazer os interesses do mercado imobiliário, e que, de certa forma, não levou em conta os interesses da população e a memória do local. Ademais, algumas das suas estratégias de implantação podem resultar na expulsão dos menos abastados residentes do local, devido principalmente da valorização da terra e à falta de uma política de garantia de permanência dessa parcela da população.



▲ FIGURA 04: CONSÓRCIO NOVO RECIFE, RECIFE-PE, BRASIL
FONTE: <http://g1.globo.com/pe/brasil/noticia/2014/11/consorcio-de-construtoras-apresenta-alteracoes-para-o-projeto-novo-recife.html>



▲ FIGURA 05: OPERAÇÃO URBANA PORTO NOVO RECIFE, RECIFE-PE, BRASIL
FONTE: <http://blogs.estadao.com.br/link/cena-de-startups-de-recife-passa-por-renovacao/>

PORTO MARAVILHA | RIO DE JANEIRO - RJ, BRASIL | 2009 -

O processo de urbanização do Brasil pode ser considerado como o mais precoce e intenso dos países emergentes que compõem o BRICS. Urbanização esta que ocorreu em sua maior parte em torno dos portos. A zona portuária do Rio de Janeiro funcionou como motor da economia agroextrativista do período colonial e se apresentou como um importante polo estratégico e histórico, além de ser o centro administrativo e comercial do império colonial português, sendo a principal ligação comercial entre a colônia e a metrópole e outros países (IVINS, 2013).

Noticia-se que a cidade do Rio de Janeiro vem buscando aprimorar o desenvolvimento urbano sustentável nos últimos anos. Foi uma das sedes dos jogos da Copa do Mundo de Futebol em 2014 e sediará as Olimpíadas em 2016. Visando a atração de investimentos e turismo a prefeitura passou a investir em projetos que visem à melhoria de infraestrutura e serviços, embelezamento e incremento da qualidade de vida residencial. A Operação Urbana Porto Maravilha engloba estas diversas dimensões.

A Operação Urbana Consorciada da Área de Especial Interesse Urbanístico da Região Portuária do Rio de Janeiro, instituída pela Lei Municipal nº 101/2009, tem como finalidade promover a reestruturação local por meio da ampliação, articulação e requalificação dos espaços públicos da região. A Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP) foi criada para coordenar a implantação do projeto, implementando e gerindo a concessão de obras e serviços públicos na região, além de administrar os recursos patrimoniais e financeiros referentes ao projeto (PINTO, 2014).

O Projeto Porto Maravilha, projeto de requalificação da área portuária da cidade do Rio de Janeiro, abrange uma área de cinco milhões de metros quadrados e prevê ações para a valorização do patrimônio histórico da região, a promoção do desenvolvimento social e econômico para a população. Possui quatro eixos de atuação: cultura/entretenimento, habitação, comércio/ indústria, infraestrutura e transportes (PINTO, 2014).

Os grandes equipamentos culturais serão construídos no núcleo da Praça Mauá, com a ocupação do Píer Mauá, do Palacete D. João VI e de alguns armazéns no início do cais do porto. O Morro da Conceição próximo à Praça Mauá também será foco de atração turística com a preservação do seu casario colonial. Grandes lotes subutilizados ao longo das Avenidas Rodrigues Alves e Francisco Bicalho, localizadas nos núcleos Saúde, Gamboa, Santo Cristo e Porto Olímpico, abrigarão as atividades comerciais e de serviços, aproveitando-os para a construção de grandes edifícios comerciais. No centro da região se concentrará o uso residencial, sendo o uso habitacional de interesse social concentrados nos Morros da Providência e Livramento.

No Brasil, o processo de revitalização de áreas centrais das cidades e principalmente das áreas portuárias só se iniciou na década de 1990, com a extinção da Portobrás e com a Lei nº 8.630, de 25/02/1993, conhecida como a Lei de Modernização dos Portos (VALADÃO, 2012). Apesar da nova lei, somente em 2001 a área portuária do Rio de Janeiro foi objeto de um projeto de reurbanização, quando foi desenvolvido o “Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro” pela Prefeitura. O objetivo era reinserir a área no tecido urbano da cidade. No entanto, somente em 2009 o projeto alcançou parte do seu objetivo, a partir do lançamento do “Porto Maravilha” e mais tarde concretizado com o início das obras.

A prefeitura do Rio de Janeiro, apoiada na legislação urbanística, vê na área portuária um ambiente favorável às mudanças, e busca potencializar os principais atrativos da região portuária, o forte conteúdo simbólico, histórico, social e cultural dos espaços construídos e o expressivo potencial de renovação imobiliária pela presença de grandes terrenos vazios ou galpões ociosos.

Visando à atração de investidores para o financiamento das obras, a lei que institui a Operação Urbana do Porto Maravilha autoriza o aumento do potencial construtivo da região, com exceção nas áreas de preservação, de patrimônio cultural e arquitetônico, e nos prédios destinados ao serviço público. O aumento do potencial poderá ser comprado através de ‘Certificados de Potencial Adicional Construtivo’ (CEPACs) e o valor arrecadado será revertido, obrigatoriamente, na melhoria da infraestrutura urbana e em serviços na região.

Segundo o site oficial da Operação Porto Maravilha⁴, o projeto pretende promover um ambiente urbano saudável e sustentável e, para alcançar este objetivo, as novas edificações da região deverão obedecer a parâmetros urbanísticos e ambientais específicos, como o afastamento e recuo adequados entre as novas construções; a economia de consumo de água e reaproveitamento de águas pluviais e servidas; a economia e/ou geração local de energias limpas; o uso de aquecimento solar; o uso de telhados verdes e/ou reflexivos do aquecimento solar; a maximização da ventilação e iluminação natural; o uso de materiais com certificação ambiental; e a facilitação de acesso e uso de bicicletas.

Em seu texto oficial, a Operação Urbana Porto Maravilha preconiza que os atuais moradores devem permanecer na região portuária. Dessa forma, parte dos recursos da venda dos CEPACs será investida na valorização do Patrimônio Material e Imaterial da área e em programas de desenvolvimento social para moradores e trabalhadores. Serão implantados também projetos de grande impacto cultural, como o Museu de Arte do Rio de Janeiro (Mar), na Praça Mauá, e o Museu do Amanhã (inaugurado dia 17/012/15), no Píer Mauá. Além disso, apresenta como principais impactos o aumento da população de 32 mil para 100 mil habitantes em 10 anos; o aumento da área verde de 2,46% para 10,96%; o aumento de 50% na capacidade de fluxo de tráfego na região; a redução da poluição do ar e sonora, com a retirada da Perimetral e a redução do transporte pesado na região; o aumento da permeabilidade do solo; o aumento e melhoria da qualidade da oferta de serviços públicos; e a transformação da região em referência para a cidade.

Mesmo que tenha recebido diversas críticas positivas, para que redundâncias e contradições sejam evitadas, seria necessário compatibilizar o projeto com outros planos de infraestrutura para a região, como o 'Rio Século XXI', que prevê investimentos em infraestrutura portuária, terminais e bases de apoio offshore, além de remoções para a sua implantação, contradizendo princípios da Operação Porto Maravilha. Alguns críticos argumentam o impacto negativo do projeto na dinâmica de fluxos da região do cais do porto, no planejamento urbano e na paisagem da região, além de questionarem os custos e a qualidade técnica do projeto. Para que a iniciativa Porto Maravilha seja fortalecida e seu sucesso como exemplo de renovação urbana sustentável

⁴ <http://www.portomaravilha.com.br/>

seja assegurado, Ivins (2013) defende que haja uma maior coordenação e cooperação entre essas iniciativas, autoridades, investidores e população afetada.



▲ FIGURA 06: ÁREA DE INTERVENÇÃO OPERAÇÃO URBANA PORTO MARAVILHA
FONTE: <http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/operacaourbana/mapa-da-area-2-grande.jpg>



▲ FIGURA 07: PERSPECTIVA DO MUSEU DO AMANHÃ
FONTE: http://www.portomaravilha.com.br/web/fotos/museu_amanha/museu_amanha.aspx

CAIS MAUÁ | PORTO ALEGRE - RS, BRASIL | 2010 -

Os primeiros armazéns do Cais Mauá, em Porto Alegre, foram inaugurados em 1913, englobando um trecho de 142 metros, em frente à Praça da Alfandega. Após uma enchente em 1941, um muro de três metros de altura foi construído para proteger a cidade, se tornando uma barreira física entre a população e o mar. O porto de Porto Alegre foi concluído em 1962, com a inauguração de outros dois Cais, o Navegantes e o Marcílio Dias, percorrendo aproximadamente 8km de extensão, sendo considerado o maior porto fluvial do país.

O Cais Mauá apresenta diversos armazéns tombados, tanto pelo IPHAN, na esfera federal, quando na esfera municipal. Em julho de 2010 foi lançado o edital de licitação para as propostas de revitalização do local. Entretanto, data de 1991 o Projeto Caminho do Porto, o primeiro projeto com esse objetivo, passando por mais duas propostas, Porto dos Casais, de 1996, e o Complexo Cinematográfico do Rio Grande do Sul, de 2000, até chegar à formação da Comissão de Revitalização do Cais Mauá, em 2005, que daria início ao processo que culminaria no projeto que atualmente está sendo implantado (VIEIRA, 2011). Ainda em 2005 as operações portuárias do Cais Mauá foram encerradas.

As regras de utilização do Cais Mauá e a definição do regime urbanístico para a área são estabelecidas pela Lei Complementar 638/10. O projeto foi dividido em três setores: gasômetro, com 37 mil m², dando ênfase às atividades comerciais em uma edificação baixa, ligada tanto à Usina do Gasômetro e quanto à Praça Brigadeiro Sampaio; armazéns, com 86 mil m², englobando atividades culturais, de lazer, educação e artesanato, com maior ênfase ao patrimônio, devido aos prédios tombados; e docas, com 64 mil m², onde ficarão as torres para atividades empresariais e de hotelaria, além de maior parte dos estacionamentos e um espaço cultural e de convívio. Toda a execução e a manutenção ficarão como responsabilidade do Consórcio Cais Mauá (KRUSE, 2011).

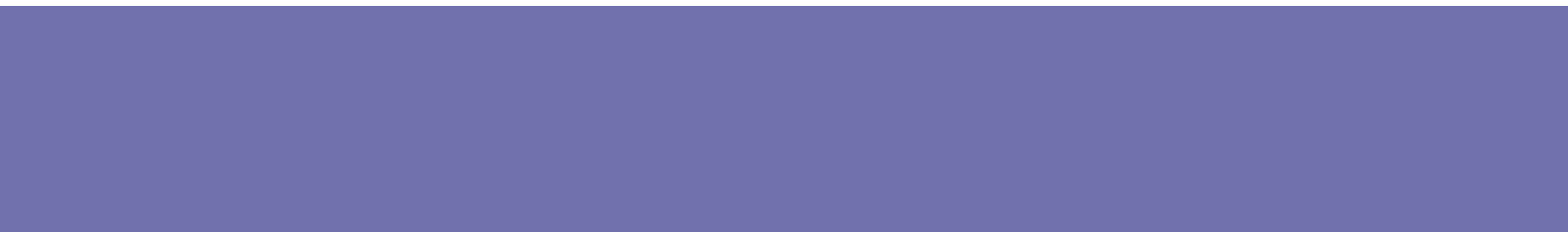
Assim como os outros exemplos apresentados, o Cais Mauá já estava desativado quando iniciado o projeto de reconversão. A área apresenta diversos condicionantes que devem ser levados em conta, como o patrimônio edificado, a história do local e o muro de proteção de enchentes, uma barreira física que dificulta ainda mais o contato do dia-a-dia da população com o rio. O projeto procurou estabelecer a ligação com outros espaços públicos, intencionando a formação de espaços públicos integrados. A preservação do patrimônio se dá através da manutenção e recuperação das edificações tombadas e dos equipamentos portuários. Entretanto, Kruse (2011) ressalta que a ligação histórica entre a Praça da Alfândega e o Cais Mauá não foi reforçada, além de que o projeto de requalificação da praça não foi levado em conta, não sendo os projetos pensados de forma a se integrarem. A diversidade de funções proposta nas intenções legais foi garantida, sendo contempladas atividades relacionadas à cultura, ao lazer e ao turismo, além de um maior contato com a água, através de atividades náuticas e de contemplação. Porém, o quesito habitação, previsto nos textos legais, foi previsto de forma parcial no projeto, já que se tem apenas a presença de um hotel, uma habitação não permanente.



▲ FIGURA 08: PERSPECTIVA DO PROJETO DO CAIS MAUÁ, PORTO ALEGRE-RS, BRASIL
FONTE: http://imagem.band.com.br/zoom/f_258605.jpg

A leitura de cada estudo de caso permite identificar algumas características em comum entre as intervenções. Entre elas pode-se citar a reabilitação de áreas portuárias através do resgate da relação porto-cidade, que em alguns dos casos aconteceu até mesmo antes da desativação dos portos; a inclusão de grandes equipamentos responsáveis por atrair pessoas e investimentos; e a participação do capital privado no processo de financiamento e viabilização dos projetos. Parcerias entre o setor público e privado derivam, em geral, da existência da dificuldade de viabilizar, principalmente de forma financeira, projetos de grande dimensão e impacto somente com a participação do setor público. No Brasil, um dos instrumentos presente no Estatuto da Cidade, as Operações Urbanas Consorciadas, possibilita essa parceria para a viabilização de intervenções urbanísticas. Entretanto, percebeu-se também a prioridade e ênfase na implantação de atividades e equipamentos voltados para o turismo, lazer e negócios, ficando o social em segundo plano.

É importante que haja uma ampla compreensão do contexto em que a área portuária está inserida. É através dela que se obtêm as informações necessárias para propor uma intervenção que possa efetivamente reabilitar a área, interligando os interesses e necessidades da sociedade atual, possibilitando, dessa forma, o exercício de transformação e de valorização do espaço em função do contexto socioeconômico existente.



3 SOBRE A OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA

SOBRE A OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA

Como visto nos casos estudados, as parcerias entre o setor público e o privado foram utilizadas para viabilizar intervenções em áreas portuárias tanto em âmbito nacional quanto internacional. Esse tipo de Intervenção urbana, em geral, engloba grandes parcelas do território, envolvendo diversos agentes, sendo necessária uma perfeita integração entre eles.

A Operação Urbana Consorciada (OUC) é um dos instrumentos instituídos pelo Estatuto da Cidade, voltado para a implementação de um projeto urbano em parte da cidade e não apenas de controle urbano. Dessa forma, se constitui como um tipo especial de intervenção urbanística voltada para a transformação de um setor da cidade, combinando investimentos privados e públicos. Sendo, portanto, implantado por meio de parceria entre proprietários, poder público, investidores privados, moradores e usuários.

As intervenções em áreas portuárias que estão ocorrendo no Brasil, em geral, fazem parte de Operações Urbanas Consorciadas. As parcerias público-privadas são mecanismos para que particulares assumam responsabilidades públicas. Ao estabelecê-las o poder público pretende viabilizar projetos de melhorias urbanas, já que o setor privado pode captar recursos para investir e operar as atividades que ele já desempenha de forma mais eficiente que o público.

O Plano Diretor deve estabelecer os setores da cidade nos quais o instrumento poderá incidir e ter seu tecido, urbanístico, econômico e/ou social, reconstruído e redesenhado. As OUCs devem observar os objetivos gerais da política urbana definida no Plano Diretor e articular um conjunto de intervenções com finalidade de preservação, recuperação ou transformação de áreas urbanas. Pode ser estabelecido um marco regulatório diferente

que o em vigor para o restante da cidade, mudando obrigações dos agentes públicos e privados que estejam envolvidos.

Esse tipo de operação tem origem na Europa e nos Estado Unidos. Em ambos os locais se enfrentou o desafio de reutilizar as áreas da cidade que sofreram esvaziamento, por processos de reconversão produtiva, por exemplo, e de atrair capital privado para viabilizar as transformações urbanísticas, visto a restrição de investimento do poder público no contexto de crise fiscal. Na Europa, como em Rotterdam, Barcelona, Lisboa, Bilbao e Paris, os projetos foram financiados, em sua maior parte, pelo poder público, enquanto que nos Estado Unidos houve uma maior participação do capital privado (BRASIL, 2001b).

Pode-se citar como motivo para a demanda por novos instrumentos legais e novos procedimentos na gestão urbana a necessidade de tratamento específico para algumas áreas ou bairros da cidade, a importância do envolvimento da sociedade na manutenção e no controle urbanístico, a flexibilização de regras muito rígidas que desconhecem rotinas diárias, a monotonia e administração impessoal, o esvaziamento e a deterioração de bairros inteiros (BRASIL, 2001b).

No Brasil, as discussões sobre Operações Urbanas começaram ainda no final da década de 1970. E apareceram pela primeira vez no Plano Diretor de São Paulo, de 1985, com o objetivo tanto de promover mudanças em certas áreas quanto de mobilizar recursos privados. Em 2001, com o Estatuto da Cidade, o instrumento é institucionalizado nacionalmente. Estes dois momentos são considerados os marcos da introdução e da consolidação dos conceitos do instrumento. Nesse período, a concepção da Operação Urbana sofreu diversas modificações, entre elas a incorporação da noção de solo criado (MALERONKA, 2010).

O que estimulou o estabelecimento desse instrumento no Brasil, além da falta de recursos públicos para as transformações urbanísticas, foi a ideia de que investimentos públicos geram valorização imobiliária, a qual pode ser captada pelo poder público através do controle do potencial construtivo, utilizando-o como moeda (BRASIL, 2001b). O que pode representar um dos riscos das OUCs, visto que as operações que acontecem no Brasil acabam sendo em áreas de interesse do mercado imobiliário, concentrando ainda

mais os investimentos, não servindo para beneficiar áreas desprovidas de infraestrutura ou redirecionar o crescimento e a expansão urbana.

Para que o instrumento cumpra os seus objetivos, será necessária a utilização de outros instrumentos, como o IPTU progressivo, ou uma intervenção nos coeficientes de aproveitamento, para garantir atratividade em regiões onde não existe. Portanto, estabelecer uma política imobiliária e fundiária se torna essencial para que as operações sejam viabilizadas.

Como foi dito anteriormente, as áreas onde incidirá o instrumento devem estar no texto do Plano Diretor e, além disso, deve constar qual a pretensão da operação. O Guia para Implementação do Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001b) explica que para que seja possível calcular o suporte de infraestrutura e a capacidade dos equipamentos existentes, é importante ser feita uma base de dados (diagnóstico) que contenha dados como a infraestrutura existente; os usos do solo atuais e tendências nos últimos anos (pelo menos 5 e 10 anos); a evolução da população residente (últimos 10, 5 anos e atual); as propostas de projetos apresentados para área nos últimos 5 anos (aprovados ou não, implementados ou não); as licenças de uso concedidas e negadas na área nos últimos anos; os terrenos e imóveis vazios e/ou subutilizados; a evolução dos preços de mercado dos terrenos e imóveis da área (últimos cinco anos – levantamento das tipologias arquitetônicas existentes; o levantamento do patrimônio histórico/arquitetônico da área; o mapeamento dos fluxos de circulação e população flutuante; os equipamentos públicos e áreas verdes; e o mapeamento dos agentes envolvidos (proprietários, empresas instaladas e suas representações, moradores e suas associações, locatários, órgãos públicos).

O Estatuto da Cidade, no Art.33, estabelece que na lei específica da Operação Urbana Consorciada deva constar um plano, no qual contenha, no mínimo:

- A definição da área a ser atingida, demarcando o perímetro e limites.
- O programa básico de ocupação da área, definindo a futura ocupação de usos e atividades e sua distribuição, além do novo desenho proposto. Evidenciando o caráter urbanístico do instrumento, para além de um objetivo puramente arrecadador.

Destaca-se aqui que o desenho pode ter influência direta nos segmentos de mercado que serão implantados. Por exemplo, se a operação incentiva a junção de lotes, está destinando a área para empreendimentos de maior porte, podendo desfavorecer o mercado de menor renda, além de valorizar terrenos maiores, enquanto desvaloriza os menores. Para prevenir efeitos indesejáveis, é importante a incorporação da diversificação tipológica e funcional nas diretrizes da operação, favorecendo a implantação de diferentes segmentos do mercado residencial e vários portes de empreendimentos, sejam eles de comércio ou serviços. Lembrando que a mistura de usos e segmentos sociais reduz a necessidade de deslocamentos, além de otimizar o uso da infraestrutura e atribuir ao espaço público coesão, segurança e sentido social.

- O programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela operação.

O que evidencia a preocupação com a população moradora e usuária da região onde incidirá a operação. Deve-se estabelecer estratégias de como garantir que a população não seja expulsa, uma vez que intervenções desse tipo provoca a valorização da terra pelo simples fato de ser objeto de investimentos planejados e concentrados. Lembrando que atividades econômicas também podem ser destruídas com as operações.

- As finalidades da operação, definindo de forma precisa e clara o que se quer como produto final da operação.
- O estudo prévio de impacto de vizinhança, analisando o impacto dos novos empreendimentos nos sistema de infraestrutura, principalmente os de circulação (viário e transporte coletivo)
- A contrapartida que será exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados.

Vale ressaltar que o Estatuto da Cidade não exige contrapartida necessariamente financeira, podendo cada um contribuir de forma proporcional e compatível com seus recursos e benefícios.

- A forma de controle da operação, obrigatoriamente compartilhado com representação da sociedade civil.

O que engloba a fiscalização da aplicação das regras definidas pela lei que criou a operação, a avaliação precisa das contrapartidas extra monetárias, o controle dos fluxos de dinheiro e suas aplicações e a promoção permanente da operação. É recomendada a criação de um fundo específico e um organismo gestor.

No Guia para Implementação do Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001b), destaca-se também que, apesar das operações se apresentarem como um poderoso instrumento para conseguir regularizar loteamentos irregulares, por exemplo, e assim recuperar do ponto de vista urbanístico a periferia, as OUCs podem acarretar alguns efeitos negativos, dependendo da forma como forem implantadas, como:

Trabalhar apenas com potenciais adicionais sem elaborar projeto de intervenção.

Só intervir em áreas já valorizadas, valorizando-as mais e desequilibrando mais a cidade, ao invés de reequilibrá-la;

Incidir de forma regressiva sobre o mercado, expulsando usos, atividades e populações de menor renda das áreas consolidadas para periferias desequipadas;

Não considerar os efeitos das tipologias sobre a constituição do tecido econômico e social;

Não considerar os impactos sobre o entorno, fora da área da operação gerando externalidades que a operação não pode pagar;

O poder público investir e arcar com prejuízos se não houver contrapartidas suficientes;

Concorrer com a outorga onerosa

EXEMPLOS DE OPERAÇÕES URBANAS CONSORCIADAS

Diversas operações foram realizadas desde a inserção do instrumento das OUCs nos marcos regulatórios das cidades brasileiras. Entre elas destacamos a Operação Urbana Anhangabaú/ Operação Urbana Centro, em São Paulo, por ser considerada o primeiro exemplo de aplicação do instrumento; a Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha, no Rio de Janeiro e o Consórcio Cais Mauá, em Porto Alegre, por serem intervenções em áreas portuárias e exemplos de OUC.

OPERAÇÃO URBANA ANHANGABAÚ (LEI 11.090/91) | OPERAÇÃO URBANA CENTRO (LEI 12.349/97) – SÃO PAULO, SP

A Operação Urbana Anhangabaú (Lei 11.090/91) é considerada o primeiro exemplo de aplicação do instrumento. Foi motivada pelas obras de reurbanização do Vale do Anhangabaú e consequente valorização dos imóveis. Tinha como objetivos a melhoria da paisagem urbana e da qualidade ambiental, o melhor aproveitamento dos imóveis vagos ou subutilizados, o incentivo à preservação do patrimônio histórico, cultural e ambiental urbano e a regularização de imóveis construídos em desconformidade com a legislação urbanística e edilícia vigentes, além da ampliação e articulação dos espaços de uso público. Entretanto, até o fim da operação, apenas uma proposta de intervenção foi aprovada.

Após o fim da sua vigência, foi substituída pela Operação Urbana Centro (Lei 12.349/97). A área foi ampliada e foram concedidos vários tipos de incentivos, entre eles a modificação dos índices urbanísticos, características de uso e ocupação do solo e a regularização de edificações, como também a transferência do potencial construtivo de imóveis preservados ou tombados. Não houve um projeto propriamente dito, já que se pretendia atrair investimentos com a oferta de potencial. Foi aprovada apenas uma proposta de construção nova e uma de regularização, além de duas transferências de potencial, no período de cinco anos de vigência.

OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA PORTO MARAVILHA, RIO DE JANEIRO, RJ. (Lei Complementar nº 101, 2009)

Esta operação objetiva a reestruturação urbana, por meio da ampliação, articulação e requalificação dos espaços livres de uso público da região do Porto, visando à melhoria da qualidade de vida de seus atuais e futuros moradores, e à sustentabilidade ambiental e socioeconômica da região. A vigência da operação será até o término das intervenções ou até trinta anos após a publicação da lei.

Entre as diversas diretrizes desta operação pode-se destacar: estimular a renovação urbana pela adequação gradativa com uso concomitante portuário de cargas e usos residencial, comercial, serviços, cultural e de lazer; promover investimentos em infraestrutura e reurbanização; implementar melhorias das condições ambientais; integrar a orla marítima do cais da Gamboa à área central da Cidade do Rio de Janeiro; possibilitar a recuperação de imóveis com a importância para proteção do patrimônio cultural e a criação de circuito histórico-cultural; implantar sistemas viários e de transportes que permitam a melhor circulação e integração dos diversos meios de transporte coletivo; promover a Habitação de Interesse Social e o atendimento à população residente em áreas objeto de desapropriação; e propiciar a criação de equipamentos públicos, áreas de lazer e assegurar a circulação segura de pedestres e ciclistas.

A lei da OUC do Porto Maravilha estabelece em seus anexos o zoneamento e os parâmetros de uso e ocupação do solo aplicáveis à área de abrangência, bem como o Programa Básico de Intervenções a ser implementado, direta ou indiretamente, pelo Poder Público. Foram definidos novos parâmetros de uso e ocupação do solo, compatíveis com o padrão de ocupação a ser implantado. Para a definição dos parâmetros, a área de abrangência foi dividida em setores e subsetores.

Foi criada a Zona de Uso Misto – ZUM, na qual são permitidos os usos residencial, comercial, serviços e industrial que seja compatível com o meio urbano. Estabelece ainda que é proibida atividade poluente em áreas tradicionalmente ocupadas por uso residencial para que sejam preservadas as características originais e o modo de viver da população local.

CONSÓRCIO CAIS MAUÁ, PORTO ALEGRE, RS (Lei Complementar 638/10)

As regras para a utilização da área do Cais estão estabelecidas na Lei Complementar N°638, de 04 de março de 2010. Entre os equipamentos que serão implantados está um centro de educação ambiental permanente; um centro de convenções e museu de tecnologia; um espaço específico para o ensino, o fomento e a divulgação de inovação, ciência e tecnologia e a incubação de empreendimentos de base tecnológica, incluindo os agentes responsáveis pela articulação desses temas um centro de referência do artesanato e na extensão que o abrange, pontos de embarque e desembarque de passageiros de barcos turísticos, com a devida infraestrutura e local para compra e venda de bilhetes para os passeios.

Está assegurada pela lei a existência de espaço para a instalação de terminal de passageiros para transporte hidroviário coletivo através do lago Guaíba e de um percentual de utilização dos espaços de seus armazéns para ações coletivas, a constituição de um centro referencial de leitura, a preservação dos trilhos ferroviários de bondes e do calçamento existentes no local, a instalação de um espaço para operação de barcos de turismo e passeio em local próximo ao portão central da área do Cais Mauá, e a manutenção do ponto de embarque e desembarque de passageiros de barcos de turismo já existente na área.

O Art. 6º estabelece os princípios dos projetos relativos ao Cais Mauá, assim como as edificações e seus espaços abertos. Entre eles podemos citar a qualidade ambiental interna e externa; o uso eficiente da energia; a coleta seletiva, reciclagem, reutilização e redução dos resíduos sólidos; a conservação, uso racional e reaproveitamento das águas; e o aproveitamento das condições naturais locais; a implantação e análise do entorno; o paisagismo com espécies nativas; e a previsão de acessos públicos e de ciclovia compatibilizados com o Plano Diretor Cicloviário Integrado.

É estabelecido também parâmetros como densidade, índice de aproveitamento, gabarito, taxa de ocupação e uso do solo para cada subunidade. Indica ainda a proibição da instalação de templos e locais de culto em geral; comércio atacadista em geral; de serviços de interferência ambiental de nível 3; de indústrias poluentes ou com potencial efeito poluidor; e de uso residencial.

AS OUCs NO CONTEXTO DE FORTALEZA

O instrumento Operação Urbana está presente no marco regulatório de Fortaleza desde o PDDU de 1992. Porém a primeira operação, a OUC da Foz do Riacho Maceió, só foi aprovada em 2000.

Após a aprovação do Estatuto da Cidade, em 2001, o instrumento foi incorporado definitivamente à legislação urbanística federal. O PDDU foi revisto, resultando no PDPFOR, em 2009, no qual foi incluído o instrumento em questão. Porém, assim como no Plano de 1992, no texto do PDPFOR, faltou a definição das áreas de intervenção, sendo apenas indicadas as zonas prioritárias onde o instrumento poderia incidir:

“Art. 243 - São áreas prioritárias para as operações urbanas consorciadas:

I - região central: ZEPO, corredores troncais do TRANSFOR, METROFOR, ZEIS, ZEDUS;

II - região noroeste: ZEPO, Corredores Troncais do TRANSFOR, METROFOR, ZEIS, Macrozona de Proteção Ambiental, ZEDUS;

III - região leste: ZEPO, corredores troncais do TRANSFOR, ZEIS, Macrozona de Proteção Ambiental, ZEDUS;

IV - região oeste: ZEPO, METROFOR, corredores troncais do TRANSFOR, ZEIS, Macrozona de Proteção Ambiental, ZEDUS;

V - região Nordeste: ZEPO, ZEDUS, ZO - trecho Praia do Futuro, ZEIS, Macrozona de PROTEÇÃO Ambiental.”
(PDPFOR, 2009)

Desde a inclusão do instrumento no Plano Diretor de Fortaleza, cinco operações foram aprovadas. São elas a Operação Urbana Consorciada Foz do Riacho Maceió, a Operação Urbana Consorciada Dunas do Cocó, a Operação Urbana Consorciada Jockey Clube, a Operação Urbana Consorciada Sítio Tunga, e a Operação Urbana Consorciada Lagoa do Papicu. (ver mapa 01)



▲ MAPA 01: LOCALIZAÇÃO DAS OPERAÇÕES URBANAS EM FORTALEZA
FONTE: GOOGLE EARTH (MODIFICADO PELA AUTORA)

OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA FOZ DO RIACHO MACEIÓ (Lei N°8.503/00)

A Operação Urbana Consorciada Foz do Riacho Maceió foi a primeira OUC aprovada e partiu da iniciativa privada. Está localizada no bairro Mucuripe, caracterizado por ser um local de contrastes, com a presença de favelas e áreas de alta valorização imobiliária. (ver mapa 02)

O objeto da lei é a Área de Preservação e Proteção (APP) do Riacho Maceió, que foi definida na Lei de Uso e Ocupação do Solo de 1996 (lei 7.987/96). Com a lei da OUC, houve uma mudança nos parâmetros da área, permitindo a construção de empreendimento residencial multifamiliar e hoteleiro, que antes não era permitido por se tratar de uma APP. O índice de aproveitamento foi alterado para 4,0.

As responsabilidades municipais são incorporar os terrenos do seu patrimônio situados na Área de Preservação do Riacho Maceió; projetar e implantar a iluminação do Parque e da via paisagística de acesso e integração; liberar o índice de Aproveitamento (IA) para 4,0 (quatro), sendo permitida a construção de residência multifamiliar; e permitir que a área a ser doada para implantação da via pública paisagística seja computada no cálculo do índice de Aproveitamento (IA).

Ficou estabelecido que as responsabilidades da empresa privada seriam a aquisição e doação ao Município de Fortaleza de um terreno para implantação do Parque e do Sistema Viário Básico; a aquisição e desocupação dos imóveis existentes na área destinada ao Parque; a implantação e execução da infraestrutura e urbanização do Parque e da via paisagística de acesso; e a manutenção, conservação e limpeza do Parque pelo período de dez anos, contado a partir de sua implantação.

A compensação para a utilização do aumento do índice de aproveitamento pelos proprietários dos imóveis que não participam diretamente da Operação Urbana será feita através de doações de terrenos de igual valor para o banco de terras do município.

Apesar de ter sido aprovada como lei no ano de 2000, apenas recentemente foi entregue o Parque Foz Riacho Maceió e as torres do empreendimento ainda não foram construídas.



▲ MAPA 02: OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA RIACHO MACEÍO
FONTE: LEI 8.503/00 | GOOGLE EARTH (MODIFICADO PELA AUTORA)

OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA DUNAS DO COCÓ (Lei Nº8.915/04)

O objeto da OUC Dunas do Cocó também é uma área de preservação e é fundamentada na alteração do zoneamento, sendo uma operação polêmica, com intervenção maior que na APP da Foz do Riacho Maceió. Sua maior parte está localizada na área de preservação do Rio Cocó e na de interesse ambiental das Dunas da Praia do Futuro. (ver mapa 03)

Entre os objetivos da OUC estão dotar o Município de área com uso residencial exclusivamente unifamiliar, viabilizar a implantação do Sistema Viário Principal para a área; implantar o Parque Linear do Rio Cocó ao longo da via paisagística como forma de garantir a preservação das margens do referido recurso hídrico; implantar as atividades de atendimento ao público; incrementar a visitação pública, com objetivos turísticos, recreativos e educacionais; desenvolver em seu espaço técnicas pedagógicas de interação com o meio ambiente; oferecer aos seus usuários um centro integrado de lazer e de incentivo de preservação ambiental em compatibilidade e integração com os objetivos e propostas do Parque Ecológico do Rio Cocó.

Ao Município caberá reanalisar os projetos de parcelamento existentes na área da Operação Urbana Consorciada Dunas do Cocó; estabelecer diretrizes para as áreas não parceladas inseridas na área; elaborar o projeto do Parque Linear do Cocó e das vias incluídas na área da Operação Componentes do Sistema Viário Estrutural.

O setor privado ficará responsável por submeter à aprovação do Município os projetos de parcelamento e reparcelamento e ocupação dos terrenos inseridos; por doar ao Município, quando do parcelamento, reparcelamento ou reloteamento, as áreas públicas, as áreas destinadas ao sistema viário, as áreas verdes e institucionais na mesma metragem do loteamento inicial; por implantar e executar toda a infraestrutura e urbanização da área; por manter todas as áreas de proteção e de preservação.

Cavalcanti (2014) destaca que existiu uma grande resistência, principalmente por parte da Prefeita Luizianne Lins (2005-2012), sendo as discussões sobre a operação retomadas apenas na atual gestão municipal.



▲ MAPA 03: OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA DUNAS DO COCÓ
FONTE: LEI 8.915/04 | GOOGLE EARTH (MODIFICADO PELA AUTORA)

OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA JOCKEY CLUBE (Lei Nº 9.333/07)

A OUC Jockey Clube está localizada no bairro de mesmo nome, caracterizado por ser um bairro de classe média com boa infraestrutura e regularidade da malha viária e que tem sofrido recente valorização, em decorrência da realização de empreendimentos comerciais no bairro e entorno, além da construção de estação metroviária da linha sul que está próxima ao bairro. (ver mapa 04)

A lei da OUC estabelece como responsabilidade da Prefeitura revogar o decreto que declara de utilidade pública para fins de desapropriação parte da área ocupada pelo Jockey Clube Cearense; desafetar as áreas públicas inseridas no loteamento Parque São Cristóvam; e permitir que as áreas públicas verde, institucional e fundo de terra sejam agrupadas em um único terreno para possibilitar a implantação do Hospital da Mulher. Foi ainda alterado o índice de aproveitamento para 1,7.

O setor privado envolvido ficou responsável por promover um novo loteamento da área; por doar ao Município as áreas públicas e da área do Hospital da Mulher; e por implantar o sistema viário.

A parceria teve como resultado a viabilização da modificação do loteamento existente, permitindo que os lotes originais fossem divididos em apenas quatro grandes glebas, sendo duas delas para empreendimentos residenciais multifamiliares, uma para a construção do Hospital da Mulher e outra para a construção do North Shopping Jóquei. Esta operação já foi concluída, com o Hospital e o Shopping já em funcionamentos e a construção de novos empreendimentos residenciais em andamento.



▲ MAPA 04: OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA JOCKEY CLUBE
FONTE: LEI 9.333/07 | GOOGLE EARTH (MODIFICADO PELA AUTORA)

OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA SÍTIO TUNGA (Lei N°9.778/11)

A OUC Sítio Tunga está localizada no bairro Luciano Cavalcante, que apresenta recente valorização. A parte do bairro onde está inserida a área da operação ainda apresenta diversos vazios urbanos e a predominância do uso residencial unifamiliar de alto padrão e alguns bolsões de ocupações irregulares. (ver mapa 05)

Entre as diretrizes estabelecidas podem-se citar valorizar o espaço público local, contribuir para a realização das metas estabelecidas para os programas sociais habitacionais definidas para o Município, favorecer a implantação de novas residências e melhorar o sistema de tráfego existente na área.

As ações da operação compreendem, basicamente, a abertura de avenida e vias locais, implantação de um parque público, doação de área para construção de habitações de interesse social, em outra região da cidade, em troca da área institucional da Prefeitura.



▲ MAPA 05: OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA SÍTIO TUNGA
FONTE: LEI 9.778/11 | GOOGLE EARTH (MODIFICADO PELA AUTORA)

OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LAGOA DO PAPICU (Lei Nº9.857/11)

A OUC Lagoa do Papicu está localizada no bairro Papicu, onde nota-se grandes contrastes, assim como um dos metros quadrados mais valorizados da cidade e grandes áreas de ocupações irregulares e vazios urbanos. A área objeto da OUC é constituída Antiga Fábrica Brahma. (ver mapa 06)

Entre as diretrizes definidas pela lei estão: valorizar o espaço público local; favorecer a implantação de centro comercial de grande porte, tipo shopping center, equipamentos de uso coletivo não habitacionais, edificações habitacionais multifamiliares e de uso misto; e a melhoria do sistema de tráfego existente na área.

Ficou estabelecida como responsabilidade da Prefeitura a redefinição e aprovação do uso do solo e de seu parcelamento, além da promoção do licenciamento das obras caracterizadas como contrapartidas dos investidores privados localizadas fora do perímetro definido. Os parâmetros urbanísticos foram alterados, sendo permitido índice de aproveitamento de 3,0 (três vírgula zero), sem aplicação do instrumento de transferência do direito de construir, taxa de ocupação de 60%, gabarito máximo de 72m, taxa de permeabilidade de 20%, além da permissão da implantação de um shopping.

Foi estabelecido como responsabilidade dos investidores privados a complementação, quando necessário, das obras de micro e macrodrenagem e de melhoria do sistema público de distribuição d'água e coleta de esgoto na área, bem como a melhoria do sistema de coleta de lixo, para atender a demanda gerada pelo empreendimento; a realização de estudo de impacto de vizinhança, de impacto sobre o trânsito e estudo ambiental; e o requerimento do licenciamento ambiental das obras que serão executadas.

Ainda como contrapartida do shopping, podemos citar o alargamento das vias de entorno, a desobstrução de via local com a retirada e relocação de cerca de 100 UH, a instalação de instituto de assistência social do grupo, a incorporação de mão-de-obra local ao empreendimento, a construção de túnel e viaduto no entorno e manutenção da Lagoa do Papicu. A obra do shopping e entorno foi finalizada no final de 2014.



▲ MAPA 06: OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LAGOA DO PAPICU
FONTE: LEI 9.857/11 | GOOGLE EARTH (MODIFICADO PELA AUTORA)

As OUCs de Fortaleza apresentam como principais características o protagonismo de ações do setor privado; o caráter pontual e de pouco alcance transformador; a passividade do setor público; e a localização em área de grande valorização imobiliária, atual e de perspectiva futura (CAVALCANTI, 2014). Todas, com exceção da OUC Jockey Clube, foram de iniciativa do setor privado. Esses investimentos partiram, principalmente, do interesse em reparcelar áreas e alterar índices para a viabilização de grandes empreendimentos como as torres da OUC Foz do Riacho Maceió e o Shopping Rio Mar da OUC Lagoa do Papicu.

OUC	LEI	BAIRRO	ÁREA	STATUS	INICIATIVA
FOZ DO RIACHO MACEÍÓ	8.503/00	MUCURIBE	3HA	EM ANDAMENTO	PRIVADA
DUNAS DO COCÓ	8.915/04	MANOEL DIAS BRANCO E COCÓ	-	EM DISCUSSÃO	PRIVADA
JOCKEY CLUBE	9.333/07	JOCKEY CLUBE	23,2HA	FINALIZADA	PÚBLICA
SÍTIO TUNGA	9.778/11	LUCIANO CAVALCANTE	23,5HA	EM ANDAMENTO	PRIVADA
LAGOA DO PAPICU	9.857/11	PAPICU	20,3HA	EM ANDAMENTO	PRIVADA

▲ TABELA 01: TABELA RESUMO DAS OUCs DE FORTALEZA
 FONTE: ELABORADO PELA AUTORA

Como pode ser observado neste levantamento de casos, as OUCs acabam sendo implantadas principalmente em áreas já valorizadas e de interesse da incorporação imobiliária. Isso se deve, em geral, à ação hegemônica do setor privado que busca preferencialmente os investimentos mais lucrativos. Considerando os exemplos supracitados, nos parece que os gestores públicos mais progressistas devem ficar atentos aos procedimentos de concepção e delimitação de OUCs, de modo que o instrumento da operação urbana consorciada não seja usado como meio de favorecer exclusivamente aqueles investimentos privados que levam de um modo inequívoco à segregação e à gentrificação sócio-espacial, indo contra os preceitos do Estatuto da Cidade.



4

O PORTO DO MUCURIBE E A ORLA MARÍTIMA DE FORTALEZA

O PORTO DO MUCURIBE E A ORLA MARÍTIMA DE FORTALEZA

O presente capítulo visa, primeiramente, apresentar a área de estudo através de uma análise morfológica e histórica do Porto do Mucuripe e seu entorno, englobando todo o bairro Cais do Porto. A análise morfológica levou em consideração os seguintes aspectos: acessos, sistema viário e transporte público, uso e ocupação do solo, área edificada e não edificada. Incluíram-se também dados relativos à população, infraestrutura e legislação urbana do bairro Cais do Porto. O histórico do desenvolvimento urbano foi realizado de forma a buscar uma compreensão mais ampla da evolução da ocupação da área em estudo.

A segunda parte do capítulo apresenta quatro intervenções projetuais propostas para a orla marítima de Fortaleza nos últimos anos, sendo elas: Fortaleza Atlântica, Centro Multifuncional de Eventos e Feiras do Ceará no Poço da Draga, Projeto Orla e Aldeia da Praia. Buscou-se compreender o propósito da criação de cada projeto assim como as razões pelas quais alguns não foram implantados ou foram parcialmente implantados.

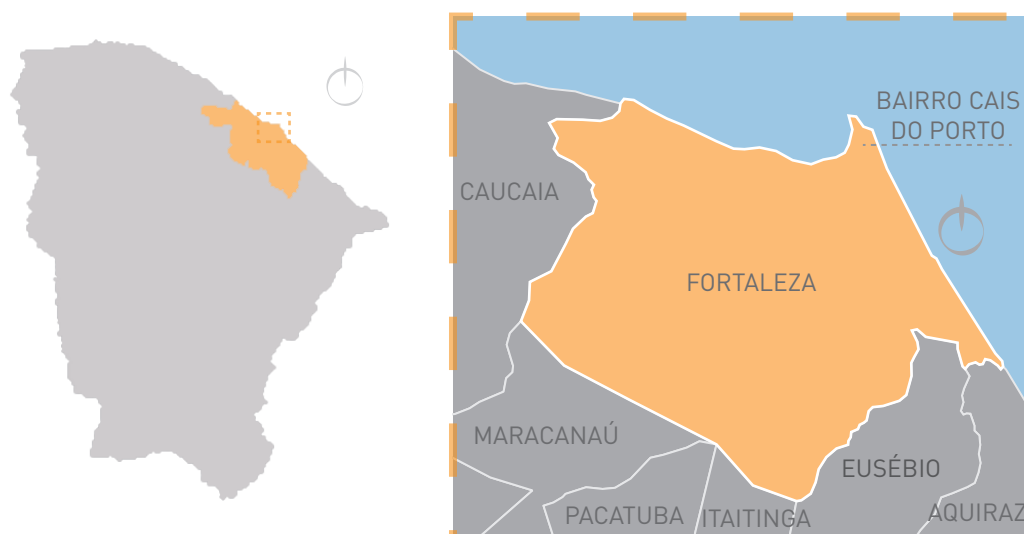
A partir do diagnóstico morfológico e histórico e da análise crítica das intervenções já propostas constitui-se a base para o desenvolvimento de uma proposta que possa de forma efetiva reabilitar a área, contemplando os interesses e as necessidades da sociedade atual.

O PORTO DO MUCURIPE

DELIMITAÇÃO DE UMA ÁREA DE ESTUDO

No âmbito deste TFG, foi escolhido o tema da intervenção em áreas portuárias localizadas em centros urbanos. Especificamente, elegeu-se o Porto de Fortaleza, também conhecido como Porto do Mucuripe, para o qual será proposto uma Operação Urbana, visando uma maior integração da cidade com o porto, proporcionando melhorias urbanas e sociais para o entorno circundante. A área do Porto do Mucuripe está totalmente inserida no bairro Cais do Porto, localizado na parte nordeste da cidade, que pertence à Secretaria Regional II (SER II) e faz fronteira com os bairros Mucuripe e Vicente Pizón (ver mapas 07 a 09).

O desenvolvimento urbano de Fortaleza esteve diretamente ligado ao mar. Foi e ainda é através do porto marítimo que boa parte das mercadorias chega ou sai do Estado. Diversas cidades brasileiras que tiveram origem no período colonial, como Salvador, Recife e Rio de Janeiro, já nasceram como centros urbanos de seus respectivos Estados. Porém, a Fortaleza só apresentou hegemonia urbana no Ceará na segunda metade do século XIX, tornando-se o principal centro urbano, político, econômico e social.



▲ MAPA 07: MAPA DO CEARÁ COM RMF
FONTE: ELABORADO PELA AUTORA

▶ MAPA 08: DETALHE FORTALEZA E REGIÃO METROPOLITANA
A capital do Estado do Ceará é a cidade-polo de uma região metropolitana formada por 17 municípios
FONTE: ELABORADO PELA AUTORA



▲ MAPA 09: DELIMITAÇÃO BAIRRO CAIS DO PORTO | ESC: 1/30.000
FONTE: GOOGLE EARTH (modificado pela autora)

O período monárquico brasileiro caracterizou-se pelo centralismo político, que foi reproduzido nas províncias. Foram estabelecidas diversas medidas visando reforçar e estimular o papel das capitais como centro de poder, de decisão administrativa e principalmente como núcleos principais na captação da produção econômica e recursos financeiros. O que contribuiu para o esvaziamento econômico dos municípios do interior e uma valorização das capitais como intermediadores de produtos para o mercado externo. A segunda metade do século XIX foi marcada por diversas obras e decisões administrativas que favoreceram Fortaleza, como as obras do porto, a abertura e melhoria de estradas ligando a capital às áreas produtoras, o aumento das taxas cobradas em Aracati sobre a comercialização de bens, e os contratos que privilegiavam o porto de Fortaleza (FARIAS, 2007).

O crescimento de Fortaleza esteve ligado ao comércio da produção agroexportadora, propiciada pelas diversas melhorias nos transportes e pela proximidade das áreas produtoras. A migração rural-urbana também fez a cidade crescer. Muitos latifundiários, em busca de novos negócios ou de conforto, e retirantes fugindo da estiagem vieram para capital. Vale ressaltar que foi nesse período que houve uma considerável fixação de comerciantes

nacionais e internacionais ligados ao setor de exportação/importação e de algumas fábricas, atraindo mão-de-obra. No período de 1837 até a virada do século a população apresentou um acréscimo considerável, passando de 16.557 para 48.369 habitantes (FARIAS, 2007).

SÍNTESE EVOLUTIVA

O Porto de Fortaleza teve, ao longo do tempo, sua localização mudada por três vezes, chegando à enseada do Mucuripe, onde está há quase 70 anos. Inicialmente, as operações de exportação e importação e transporte de passageiros era feito no Poço da Draga, na Praia de Iracema. Isso até o final do século XIX, quando os problemas de infraestrutura ofereciam insegurança e prejuízos. Ainda em 1869 foi levantada a hipótese de transferir o Porto de Fortaleza para a enseada do Mucuripe, entretanto foi descartada e criticada principalmente pelos comerciantes por estar em local distante do centro comercial da cidade.

Em 1902, iniciaram as obras da Ponte Metálica, resultado do novo plano para facilitar o tráfego de passageiros e cargas, exercendo, portanto, função de porto. Entretanto não se obteve a melhoria esperada. Os constantes acidentes nos embarques e desembarque, tanto de pessoas quanto de mercadorias, continuaram, além da inadequação para atracação de grandes navios, que tinham que parar longe da ponte, sendo necessário o auxílio de embarcações menores para a transferência.

As obras do Porto do Mucuripe começaram no início da década de 1930. As obras teriam um alto custo, entretanto seria de caráter definitivo, tendo uma vida útil muito maior que “um remendo” na frente da cidade (ESPÍNOLA, 2007). A construção da ferrovia Fortaleza-Mucuripe foi necessária para garantir a mínima sustentabilidade das obras. Era por ela que chegavam as pedras para a construção do molhe de proteção. As pedras vinham da pedreira Monguba, em Pacatuba, e eram transportadas pela linha Fortaleza-Monguba, que tinha em torno de 28km. A seca assolava o Ceará e o número de flagelados era enorme. Diversos deles foram empregados tanto na extração das pedras quanto nas obras no próprio porto.



▲ FIGURA 09: CONSTRUÇÃO DA PONTE METÁLICA, 1902
FONTE: <http://www.fortalezaemfotos.com.br/2014/11/verdes-mares-bravios-e-um-porto-inseguro.html>

Com o avanço das obras, problemas foram surgindo em outros pontos da orla. A Praia de Iracema passou a ser ameaçada pelo avanço do mar. Para resolver foram feitos “cinco espigões de trilhos, restaurados outros seis, bem como reforçados os enrocamentos nas Praias do Meireles e de Iracema e ampliados os cuidados com as dunas” (ESPÍNOLA, 2007, p.85).

Um decreto do Governo Federal, em 1938, transferiu em definitivo a localização do Porto de Fortaleza para o Mucuripe e deu a concessão para o Governo do Estado do Ceará. Apesar da transferência oficial, as atividades na Ponte Metálica só foram encerradas no fim de 1947, abrindo em definitivo as operações no Porto do Mucuripe, mesmo que de forma precária, sendo os embarques e desembarques feitos por meio de botes e alvarengas (ESPÍNOLA, 2007).

Durante a II Guerra Mundial, o Ceará serviu de base para as tropas Norte-Americanas. O Porto do Mucuripe foi porta de entrada, principalmente, do combustível usado em seus aviões, que partiam da base aérea do Pici e do Cocorote. Com o termino da guerra, restaram as instalações, tanques e tambores, que foram incorporados ao patrimônio do extinto Departamento Estadual de Estradas e Rodagem. No lugar dessa base de armazenagem, foi instalada a fábrica de asfalto da Petrobras, inaugurada em 1966.

Ainda nos anos de 1950, foi dado início a um novo momento industrial. Com a construção do Porto do Mucuripe, o setor imobiliário deu seus primeiros passos na região, quando a Imobiliária Antônio Diogo pôs à venda os terrenos que iam do Farol do Mucuripe até a Barra do Rio Cocó, na Praia do Futuro. Foi nesse período que a paisagem começou a mudar, passando a se transformar em um polo industrial. Em 1955, começaram as operações do primeiro moinho, o Moinho Fortaleza. Além dele estão instalados no Mucuripe o Grande Moinho Cearense e o Moinho Dias Branco, que compõem o polo do trigo do Ceará. Além dos moinhos, compõem o polo industrial do Porto do Mucuripe uma fábrica de margarina, uma fábrica de asfalto e distribuidoras de combustíveis.

Na década de 1960 foi criada a Companhia Docas do Ceará (CDC), uma sociedade de economia mista, vinculada à Secretaria de Portos da Presidência da República. Ela atua como Autoridade Portuária e seu objetivo é realizar a administração e a exploração comercial do Porto de Fortaleza.

A primeira edificação da enseada do Mucuripe data do início de 1700, quando foi erguido o Fortim de São Luiz, construída para proteger a enseada. Alguns documentos revelam a presença de outros fortes na Ponta do Mucuripe (ESPÍNOLA, 2007).



▲ FIGURA 10: CONSTRUÇÃO DO PORTO DO MUCURIFE
FONTE: <http://www.fortalezanobre.com.br> | FOTO: ASSIS DE LIMA

O antigo Farol do Mucuripe foi construído após uma ordem assinada por D. Pedro I em 1829. Em 1840 foi reformulado, passando de, provavelmente, pois não se tem registro que comprove sua forma original, um “pequeno torreão de alvenaria de tijolo”, para um “edifício básico octogonal em alvenaria”. Entretanto, após alguns anos apresentou problemas de funcionalidade e um terceiro farol, mais moderno, mais alto e mais bem equipado, foi construído, chegando aos dias atuais (Espínola, 2007). Atualmente o Farol abriga um museu. Foi tombado como patrimônio do Estado do Ceará em 1982 e sofre com o abandono e deterioração.



◀ FIGURA 11: FAROL DO MUCURIFE
 FONTE: ÁLBUM PRINCESA DO NORTE, 1939 - ARQUIVO H. ESPINOLA

▶ FIGURA 12: FAROL DO MUCURIFE ATUALMENTE
 FONTE: ARQUIVO PESSOAL DA AUTORA | 17 ABRIL 2015



▲ MAPA 10: RESUMO HISTÓRICO | ESC: 1/45.000
 FONTE: GOOGLE EARTH (modificado pela autora)

SITUAÇÃO URBANA

A localização geográfica do Porto do Mucuripe é privilegiada, pois proporciona a redução do custo do transporte estando próximo aos grandes portos internacionais da Europa e da América do Norte. A área do 'Porto Organizado de Fortaleza' está definida no decreto nº4.333/2002, que regulamenta a delimitação da sua poligonal (ver mapa 11).



▲ MAPA 11: POLIGONAL DO PORTO DE FORTALEZA | ESC: 1/80.000
FONTE: DECRETO Nº4.333/2002 | GOOGLE EARTH (modificado pela autora)

A poligonal abrange todo o cais, docas, pontes, píer de atracação e de acostagem, armazéns, silos, rampas "ro-ro", pátios, edificações em geral, vias de circulação rodoviária e ferroviária, além dos terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporadas ou não ao patrimônio do Porto de Fortaleza, sob sua guarda e responsabilidade (PDZ, 2010).

A área de influência, ou hinterlândia de um porto, é a área na direção do continente na qual ele exerce influência geoeconômica, ou seja, o mercado de atuação do porto, onde são coletadas ou distribuídas cargas. A do Porto de Fortaleza é o estado do Ceará, do Piauí, Maranhão, Rio Grande do Norte, Bahia e Pernambuco, incluindo os estados do Pará e da Paraíba quando se trata de importação de cargas (PDZ,2010).

ACESSOS

O Porto de Fortaleza está interligado ao interior do Estado e aos Estados do Rio Grande do Norte, da Paraíba, de Pernambuco e do Piauí através de rodovias federais e estaduais. As principais rodovias de conexão são as federais BR-116, BR-222 e BR-020 e a estadual CE-085. Além desses acessos, espera-se ainda a finalização da interligação ao anel viário, através da ponte da Sabiaguaba e o término da eliminação dos conflitos transversais da Via Expressa (ver mapa 12).

O porto de Fortaleza é servido pelo ramal Parangaba-Mucuripe, que chega até o Pátio Ferroviário junto ao porto. A partir desse ponto a ferrovia interliga-se com as linhas internas, por um ramal exclusivo. As três linhas ferroviárias dentro do porto permitem alcançar os pátios, os armazéns, os moinhos Fortaleza, Cearense e Dias Branco e também as áreas de tanques das companhias petroleiras. A área do pátio ferroviário, ocupado pela Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), é de propriedade fundiária do Porto de Fortaleza.

A malha ferroviária do Estado dá acesso ao interior através de dois ramais: um em direção ao sul do estado, passando pelas cidades de Quixadá, Iguatu e Juazeiro do Norte, até o município do Crato em direção ao Estado de Pernambuco; e em direção ao oeste do Estado, passando pelos municípios de Itapipoca, Sobral e Crateús até os Estados do Piauí e Maranhão.



▲ MAPA 12: ACESSO AO PORTO DO MUCURIPE | ESC: 1/160.000
 FONTE: GOOGLE EARTH (modificado pela autora)

EDIFICAÇÕES PORTUÁRIAS

Várias edificações fazem parte do Porto de Fortaleza, entre elas estão: (ver mapa 13)

Armazéns

Existem cinco armazéns dispostos no Porto de Fortaleza (armazéns A-1, A-2, A-3, A-4 e A-5) e uma área, não edificada no alinhamento dos armazéns, identificada por A-6. Cada um com dimensões de 150 m x 40 m, com área de 6.000 m².

Os armazéns A-1 e A-2 foram construídos em 1952, e são destinados à armazenagem de grânéis sólidos, trigo e milho, e suas instalações encontram-se arrendadas a terceiros.

Já os armazéns A-3 e A-4, construídos em 1964 e 1967, apresentam bom estado de conservação tendo sua estrutura em pórtico duplo de concreto armado. O armazém A-3 é utilizado exclusivamente para armazenagem de grânéis sólidos vegetais e o A-4 é utilizado para armazenagem de fertilizantes (granel sólido mineral).

O armazém A-5 foi construído em estrutura de concreto armado, com cobertura em estrutura de alumínio. Destina-se à armazenagem de carga geral e grânéis sólidos minerais. Ele foi demolido recentemente.

Pátios

O Porto de Fortaleza possui 12 pátios para armazenagem, alguns arrendados a terceiros. Apresentam dimensões que variam de 3.600m² a 18.500m²

Silos

Silos são benfeitorias agrícolas destinadas ao armazenamento de produtos agrícolas, geralmente depositados no seu interior sem estarem ensacados. Os existentes no Porto de Fortaleza são de propriedade de empresas privadas instaladas na área portuária e retroportuária.

Tancagem

As instalações de armazenagem de granéis líquidos do Porto de Fortaleza estão todas na região do retroporto.

Estação de Passageiros

A antiga recepção dos passageiros de cruzeiros ocorria na Estação de Passageiros Virgílio Távora, que atualmente abriga o setor administrativo do porto. Com o crescimento do segmento turístico de cruzeiros marítimos houve um aumento da demanda por cruzeiros no plano internacional, levando desenvolvimento e geração de empregos às localidades que implantaram terminais para o recebimento de turistas. O crescimento da modalidade de cruzeiros turísticos exigiu o desenvolvimento de estruturas de atracação para o recebimento dessas embarcações.

Fortaleza e outras capitais portuárias do Nordeste atendem a alta temporada de cruzeiros marítimos e a implantação de um novo terminal era uma reivindicação antiga dos agentes de navegação. Com a instalação do novo terminal de passageiros na Praia Mansa, visava-se também instalar um terminal multiuso. O terminal turístico foi pensado de forma a poder ser utilizado além da temporada de cruzeiros, abrigando restaurante, atividades de lazer/investimento e salas comerciais, objetivando a atração de turistas e do público local, e propiciar o desenvolvimento do local.

Outras Instalações

As atividades administrativas da Companhia Docas do Ceará (CDC) e as exercidas pelas entidades públicas e privadas atuantes no porto estão dispostas em instalações específicas, distribuídas pelos diversos prédios existentes.

Verifica-se que os arredamentos do Porto de Fortaleza estão, em sua maioria, voltados para a operação de granéis sólidos de origem vegetal, principalmente os referentes ao trigo. As operações de carga geral e contêineres são realizadas em áreas públicas.



0 50 150 250m



LEGENDA

- ▲ A ESTAÇÃO DE PASSAGEIROS
- ▲ B CORPO DE BOMBEIROS
- ▲ C RECEITA FEDERAL
- ▲ D ANTIGO FAROL
- ▲ E PÁTIO DE CONTÊINERES
- ▲ F CÂMARAS FRIGORÍFICAS
- ▲ G CVT PORTUÁRIO
- ▲ H ARMAZÉNS
- ▲ I ADMINISTRAÇÃO
- ▲ J PRAÇA DOS MARINHEIROS
- ▲ K PIER PETROLEIRO
- ▲ L MOINHOS
- ▲ M TRANSNORDESTINA
- ▲ N REFINARIA LUBNOR
- ▲ O TANCAGEM
- ▲ P CAIS PESQUEIRO



▲ MAPA 13: EDIFICAÇÕES DO PORTO | ESC: 1/7.000
FONTE: GOOGLE EARTH (modificado pela autora)

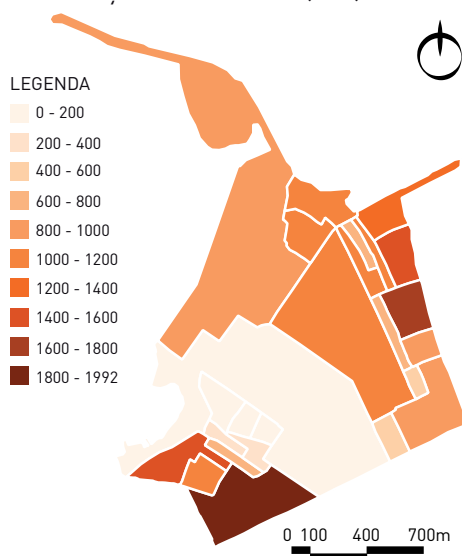
CARACTERÍSTICAS DO BAIRRO CAIS DO PORTO

POPULAÇÃO

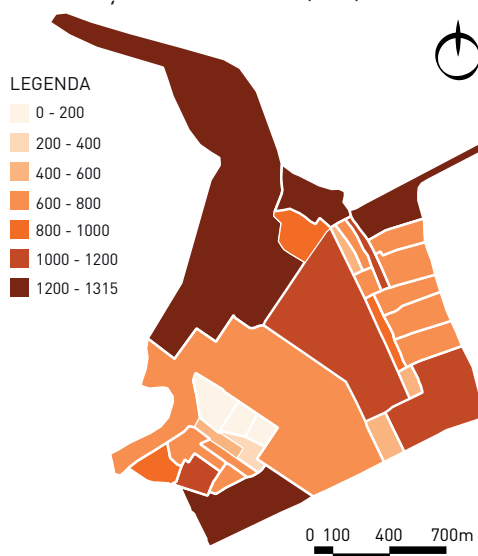
Segundo dados do Censo Demográfico de 2010, no bairro Cais do Porto residiam 22.363 habitantes, representando 0,91% da população de Fortaleza, distribuídos em uma área de 306ha. A população do bairro teve um acréscimo de 4%, no período de dez anos entre os censos de 2000, quando apresentava 21.474 habitantes, e de 2010. A densidade do bairro é 73,08hab/ha e está próxima a de Fortaleza, que é entorno de 77hab/ha.

A atividade industrial ocupa grande parte central do território do bairro. A população, portanto, se concentrou nas “bordas” do bairro, tanto em 2000 quanto em 2010 (ver mapa 14), onde também estavam concentrados os domicílios (ver mapa 15). Esta realidade é evidenciada nos mapas referentes à evolução da densidade (ver mapa 16). Por exemplo, apesar do setor que engloba o Porto do Mucuripe apresentar alto número populacional absoluto, apresenta densidade menor que 100hab/ha, enquanto os setores da “borda” apresentam densidades acima de 100hab/ha, podendo chegar a 508hab/ha.

POPULAÇÃO CENSO 2000 (hab)

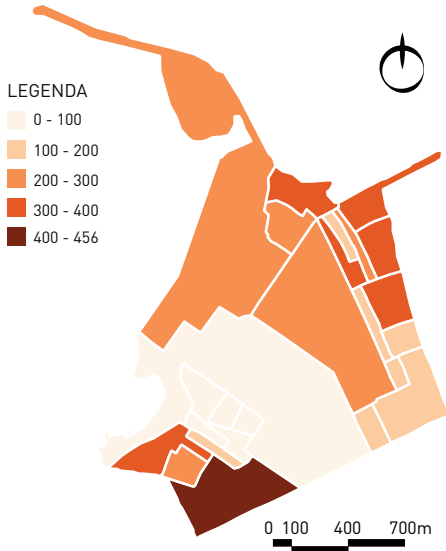


POPULAÇÃO CENSO 2010 (hab)

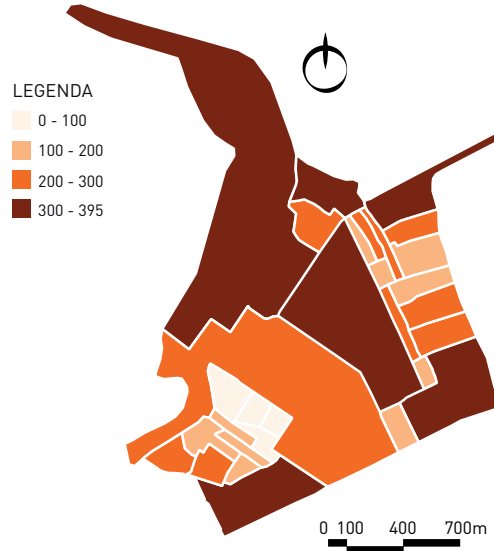


▲ MAPA 14: POPULAÇÃO 2000 E 2010 | ESC: 1/40.000
FONTE: IBGE CENSO 2000 E 2010 | ELABORADO PELA AUTORA

DOMICÍLIOS PERMANENTES 2000

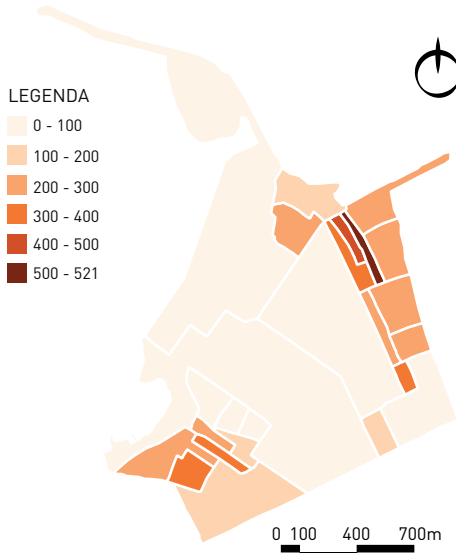


DOMICÍLIOS PERMANENTES 2010

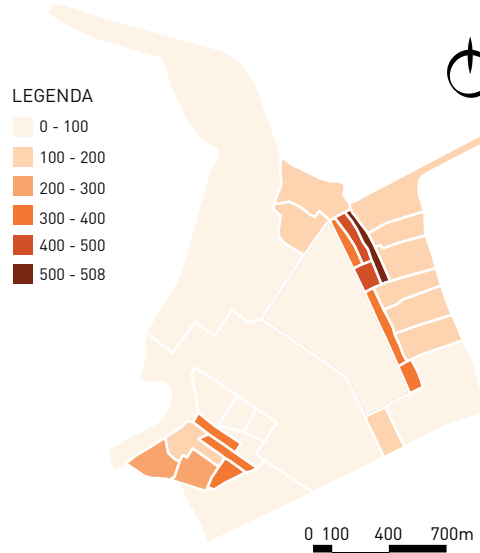


▲ MAPA 15: DOMICÍLIOS PERMANENTES 2000 E 2010 | ESC: 1/40.000
FONTE: IBGE CENSO 2000 E 2010 | ELABORADO PELA AUTORA

DENSIDADE CENSO 2000 (hab/ha)



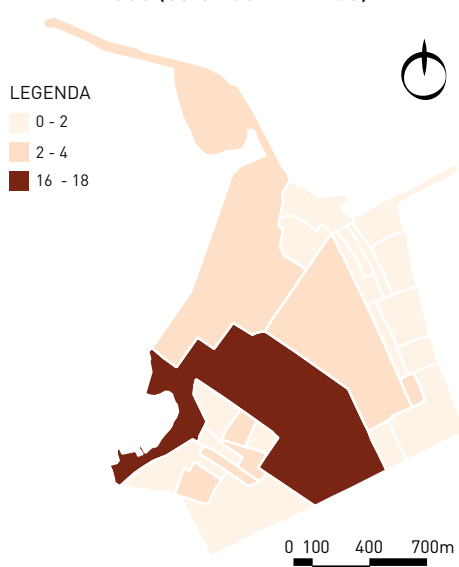
DENSIDADE CENSO 2010 (hab/ha)



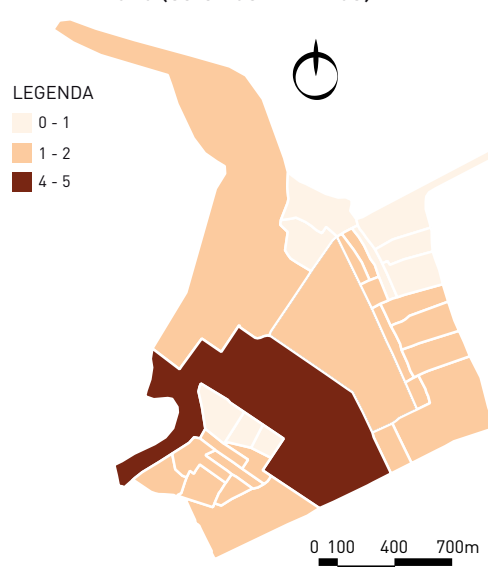
▲ MAPA 16: DENSIDADE POPULACIONAL 2000 E 2010 | ESC: 1/40.000
FONTE: IBGE CENSO 2000 E 2010 | ELABORADO PELA AUTORA

No que se refere à renda da população, os setores mais povoados apresentam menor renda média, evidenciando que uma população de baixa renda ocupa esses setores, portanto a maioria dos habitantes. Um setor se destaca nos dois censos, estando bem acima dos rendimentos do restante do bairro. Enquanto em 2000 a média de rendimento do responsável pelo domicílio do restante do bairro mal chegava a quatro salários mínimos (entorno de R\$604,00), neste setor chegava a 17s.m. (entorno de R\$2.567,00). Tendência que se repete em 2010, quando o rendimento médio do responsável deste setor chegava a 5 s.m. (R\$2.550,00), enquanto que o dos outros setores, a média chegava entorno de 2 s.m. (R\$1.020,00). Apesar da aproximação dos valores de rendimento, a segregação social ainda se evidencia. É no setor com maior renda que estão os prédios de apartamentos e de hotéis de alto padrão, tipologia semelhante à encontrada no bairro adjacente, o Mucuripe, principalmente na Av. Beira Mar, principal corredor de hotéis da capital (ver mapa 17).

RENDA 2000 (salários mínimos)



RENDA 2010 (salários mínimos)



▲ MAPA 17: RENDA 2000 E 2010 | ESC: 1/40.000
FONTE: IBGE CENSO 2000 E 2010 | ELABORADO PELA AUTORA

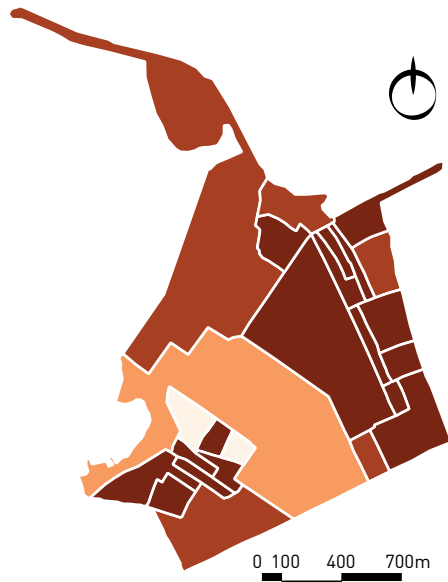
INFRAESTRUTURA

Segundo dados do Censo de 2010, a rede geral de água cobria 93,3% dos domicílios da capital cearense. No bairro em estudo a cobertura verificada foi de 96%, portanto, acima do percentual da capital. Quando comparado com os dados do Censo de 2000, o número de domicílios da área cresceu, assim como a cobertura deste serviço, que era de 91%. Alguns setores, entretanto, apresentam cobertura menor que o encontrado no bairro em geral. Existem ainda setores que não englobam domicílios e, portanto, aparecem na faixa de 0 a 10% (ver mapa 18).

O bairro apresentava, em 2010, um percentual de domicílios ligados à rede geral de esgoto de 73%. Em 2000 esse número era de 49%. Verifica-se que os números do bairro estão acima do encontrado na cidade, mas ainda abaixo de muitos bairros, até mesmo o vizinho Mucuripe. A análise revela que onde existe a maior concentração de domicílios o percentual atendido está na faixa entre 90 e 100% (ver mapa 19). Entretanto, uma parte do esgoto ainda é despejada de forma irregular e sem tratamento diretamente no mar, onde a população usa como balneário, contribuindo para a poluição da água. Sendo na área da ocupação mais antiga, próxima ao Farol Antigo, onde está localizada boa parte dos domicílios não atendidos (VASCONCELOS, 2013).

A área em estudo, segundo os dados coletados no censo, apresenta uma boa cobertura de infraestrutura básica, incluindo água, esgoto, energia elétrica (entre 99,01 a 99,05%) e coleta de lixo (entre 99,01 a 100%). Entretanto são apenas números e podem não representar a realidade encontrada e vivida pela população, principalmente em bairros onde a maior parte é de uma faixa de renda baixa e a ocupação foi feita de forma irregular. Dizer que praticamente 100% das casas estão ligadas à rede geral de abastecimento de água não significa que a água realmente chegue até lá todos os dias, ou que ter todo o território com coleta de lixo esta passe periodicamente, evitando que o lixo se acumule nas ruas, ou que estar contemplado com energia elétrica esta não tenha interrupções constantes ou que haja luz na porta de casa.

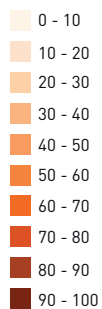
DOMICÍLIOS COM REDE DE ÁGUA 2000 (%)



DOMICÍLIOS COM REDE DE ÁGUA 2010 (%)

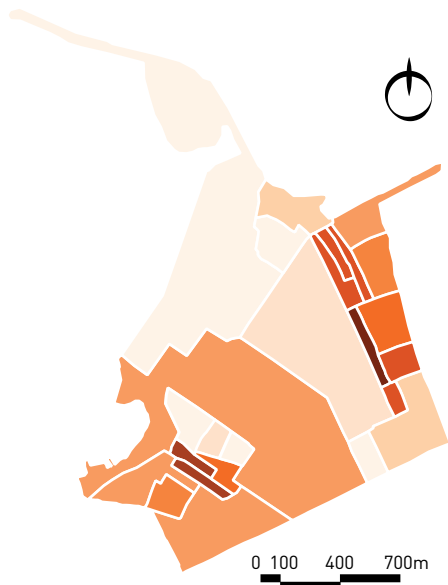


LEGENDA

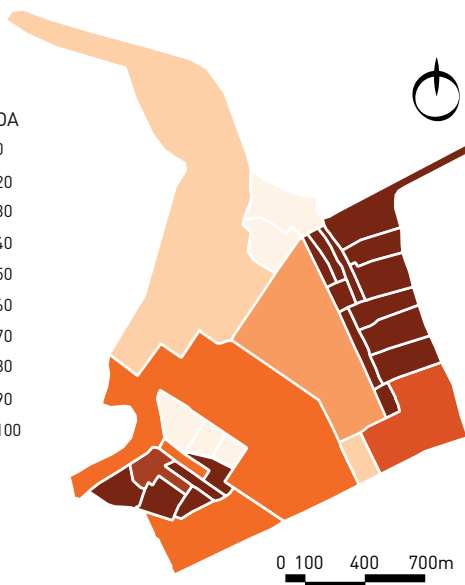


▲ MAPA 18: DOMICÍLIOS COM REDE DE ÁGUA E 2010 | ESC: 1/40.000
FONTE: IBGE CENSO 2000 E 2010 | ELABORADO PELA AUTORA

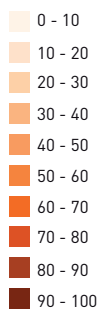
DOMICÍLIOS COM REDE DE ESGOTO 2000 (%)



DOMICÍLIOS COM REDE DE ESGOTO 2010 (%)



LEGENDA



▲ MAPA 19: DOMICÍLIOS COM REDE DE ESGOTO E 2010 | ESC: 1/40.000
FONTE: IBGE CENSO 2000 E 2010 | ELABORADO PELA AUTORA

SISTEMA VIÁRIO E TRANSPORTE

A malha viária não segue um padrão claro, chegando a apresentar diversas configurações de quadras. As vias das áreas residenciais são tortuosas e as quadras, em geral, são estreitas e compridas, apresentando largura entorno de 45m (algumas com menos de 30m). Três vias principais cortam o bairro: a Av. Vicente de Castro, que dá acesso às instalações do Porto do Mucuripe e ao Terminal de passageiros; a Av. José Saboia, que margeia as instalações industriais e liga o porto à Praia do Futuro; e a Av. Zezé Diogo, que margeia a comunidade do Serviluz e por onde passam algumas linhas de transporte coletivo do bairro.

Segundo a classificação viária vigente, da LUOS (1996), todas as vias do bairro são consideradas locais, exceto as avenidas Vicente de Castro e Zezé Diogo classificadas como Arterial 1, e a Av. Dolor Barreira, a Av. dos Jangadeiros e a Rua Ismael Pordeus classificadas como coletoras (ver mapa 20). A Av. José Saboia é classificada como uma via local, entretanto apresenta atualmente características físicas e volume de tráfego de via arterial, além de ser uma importante via de acesso para a Praia do Futuro. Enquanto as avenidas possuem caixa entre 30 e 40m, a maior parte das vias do bairro possui entre 4 e 6m.

A ocupação das quadras varia de acordo com o uso. Nas quadras onde se concentra os domicílios, a taxa de ocupação chega próximo de 100%, enquanto nas áreas onde estão as instalações industriais há uma menor ocupação do lote/quadra.



▲ MAPA 20: HIERARQUIA VIÁRIA | ESC: 1/15.000
 FONTE: LUOS 1996 | GOOGLE EARTH (modificado pela autora)

No bairro em estudo passam quatro canais ou percursos de linhas do transporte coletivo (ônibus e vans). São canais que ligam o bairro ao restante da cidade de forma direta ou indireta, passando pelos terminais de integração, e em alguns trechos se sobrepõem. No bairro, no decorrer dos percursos, estão distribuídos 26 pontos de parada para 14 linhas. No bairro não existem faixas exclusivas para o transporte coletivo. A estação Mucuripe, da linha Parangaba-Mucuripe do VLT, está localizada no limite do bairro, na encosta do Morro de Santa Terezinha, apresentando maior conexão com o bairro vizinho do que com o bairro Cais do Porto (ver mapa 21).



LEGENDA
TRANSPORTE COLETIVO

- CANAL 0
- CANAL 7
- CANAL 8
- CANAL 9
- PONTOS DE PARADA
- ESTAÇÃO MUCURIBE DO VLT
- A TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS

▲ MAPA 21: TRANSPORTES | ESC: 1/15.000
 FONTE: GOOGLE EARTH (modificado pela autora)

EQUIPAMENTOS

Na área em estudo estão distribuídas cinco escolas municipais, sendo duas com ensino infantil e uma em tempo integral, e uma escola estadual de ensino médio. De acordo com MORETTI (1997), as escolas de ensino infantil devem atender unidades habitacionais situadas a distâncias inferiores a 500m, enquanto as de ensino fundamental e médio podem estar a até 800m. As escolas municipais de ensino fundamental do bairro atendem totalmente o raio de 800m, enquanto as escolas de ensino infantil atendem parcialmente o raio de 500m. No bairro existem escolas privadas, de pequeno porte, principalmente de ensino infantil e fundamental.

Ainda de acordo com MORETTI (1997), os equipamentos de saúde devem atender unidades habitacionais dentro de um raio de 2000m. O bairro conta com um posto de saúde, que atende ao raio estabelecido (ver mapa 22).



▲ MAPA 22: EQUIPAMENTOS | ESC: 1/15.000
 FONTE: SECRETARIA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO | SUPERINTENDÊNCIA DAS ESCOLAS ESTADUAIS DE FORTALEZA-SEFOR | GOOGLE EARTH (modificado pela autora)

USOS DO SOLO

Os usos predominantes são o residencial e o industrial ligado às atividades portuárias (ver mapa 23). Conforme evidenciou a análise dos setores censitários, o uso residencial (unifamiliar) de baixa renda está localizada nas “bordas” do bairro, enquanto a parte central conta com menor números de domicílios, sendo ocupada pelas indústrias. Existe ainda uma pequena faixa ocupada por residências multifamiliar da população com maior faixa de renda e hotéis, que seguem o padrão de ocupação encontrado no bairro vizinho. Destaca-se como edificação representativa o Antigo Farol do Mucuripe, patrimônio tombado pelo Estado do Ceará.



▲ MAPA 23: USOS PREDOMINANTES | ESC: 1/15.000
FONTE: GOOGLE EARTH (modificado pela autora)

ÁREAS LIVRES

Constatou-se uma escassez de áreas verdes e de lazer (ver mapa 24). Foram localizadas apenas duas praças: a Praça dos Marinheiros, próximo ao porto, e a Praça do Serviluz. Entretanto, essas praças não oferecem condições para o lazer, contando com pouco ou nenhum equipamento ou mobiliário. Como opção de lazer, a população conta com a faixa de praia e alguns campos de areia espalhados pelo bairro. Além disso, existem dois grandes terrenos livres, que contrastam com a densidade de ocupação encontrada na área em geral. Uma grande área verde (e livre) do bairro é a Praia Mansa, entretanto tem difícil acesso e foi bastante ocupada pelas instalações do Terminal de Passageiros do Porto do Mucuripe (ver figuras 13 a 17).



▲ MAPA 24: ÁREAS LIVRES | ESC: 1/30.000
FONTE: GOOGLE EARTH (modificado pela autora)

▲ FIGURA 13:
PRAÇA DOS MARINHEIROS
FONTE: GOOGLE EARTH



▲ FIGURA 14:
PRAIA DO TITANZINHO
FONTE: http://www.antonioviana.com.br/2009/site/ver_noticia.php?id=78053



▲ FIGURA 15:
PRAÇA DO SERVILUZ
FONTE: GOOGLE EARTH



▲ FIGURA 16: ENCOSTA DO
MORRO DE SANTA TEREZINHA
FONTE: GOOGLE STREET VIEW

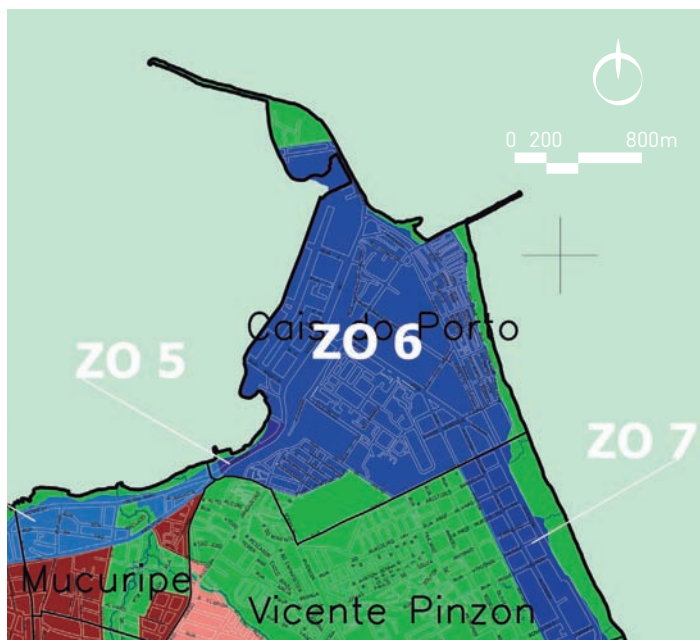


▲ FIGURA 17: TERRENO VAZIO E
CAMPINHO DE FUTEBOL
FONTE: GOOGLE STREET VIEW



LEGISLAÇÃO URBANA

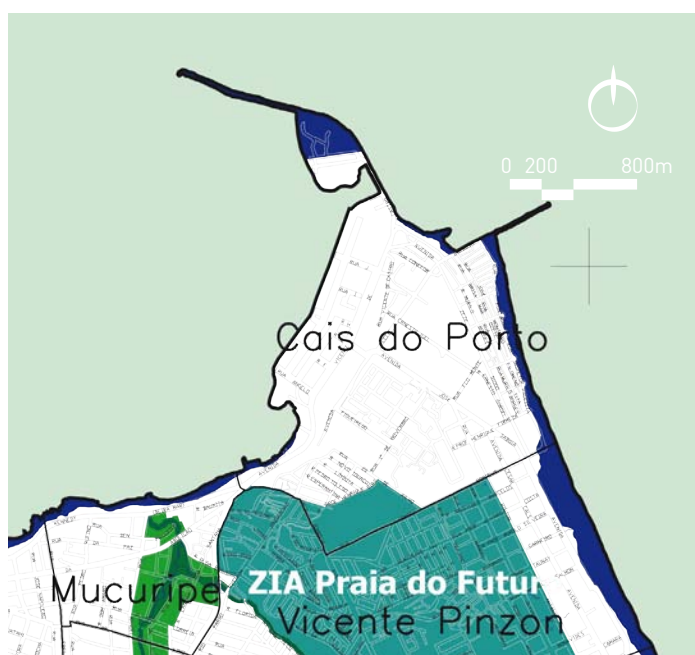
Segundo o macrozoneamento feito pelo PDPFOR (2009), o bairro Cais do Porto engloba tanto zonas do zoneamento urbano quando do zoneamento ambiental (ver mapas 25 e 26).



▲ MAPA 25: RECORTE ZONEAMENTO URBANO
FONTE: PDPFOR 2009 (modificado pela autora)

LEGENDA

- Z0 5 - ZONA DE ORLA - TRECHO 4
- Z0 6 - ZONA DE ORLA - TRECHO 6
- Z0 7 - ZONA DE ORLA - TRECHO 7
- MACROZONA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL



▲ MAPA 26: RECORTE ZONEAMENTO AMBIENTAL
FONTE: PDPFOR 2009 (modificado pela autora)

LEGENDA

- ZPA 2 - ZONA DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL DE FAIXA DE PRAIA
- ZIA Praia do Futuro - ZONA DE INTERESSE AMBIENTAL DA PRAIA DO FUTURO

A maior parte do bairro está inserida na Zona de Orla (ZO), que o plano diretor caracteriza como a:

“área contígua à faixa de praia, que por suas características de solo, aspectos paisagísticos, potencialidades turísticas, e sua função na estrutura urbana, exige parâmetros urbanísticos específicos.”
(PDPFOR, 2009, Art. 111)

A ZO se subdivide em sete trechos que, por apresentarem características diferentes, apresentam parâmetros diferentes. Para o trecho VI, estabelece os seguintes parâmetros:

Índice de aproveitamento básico: 1,0;

Índice de aproveitamento máximo: 1,0;

Índice de aproveitamento mínimo: 0,1;

Taxa de permeabilidade: 30%;

Taxa de ocupação: 60%;

Taxa de ocupação de subsolo: 60%;

Altura máxima da edificação: 48m;

Área mínima de lote: 300m²;

Testada mínima de lote: 12m;

Profundidade mínima do lote: 25m.

Estes parâmetros não traduzem o padrão de ocupação encontrado atualmente no bairro. As edificações das áreas residenciais chegam a ocupar praticamente 100% do lote, e dessa forma, quando apresentam mais de um pavimento, ultrapassam o índice de aproveitamento. O tamanho mínimo do lote também não condiz com o poder aquisitivo da maioria da população residente. Podemos assim concluir que tais parâmetros somente serão atingidos/aplicados em novos parcelamentos e edificações. Entretanto, como

é possível perceber no mapa referente aos usos, existem poucos terrenos livres no bairro onde isso seria possível, sem que houvesse remoção da população residente.

Entre os instrumentos que poderão ser aplicados na zona, estão inclusos instrumentos que visam à indução do desenvolvimento urbano, como o parcelamento, edificação e utilização compulsórias, o IPTU progressivo no tempo, a desapropriação mediante pagamento por títulos da dívida pública, o direito de preempção, o direito de superfície, a operação urbana consorciada, o consórcio imobiliário e a outorga onerosa do direito de construir; instrumentos de regularização fundiária, como a Zona Especial de Interesse Social (ZEIS); além de instrumentos de democratização da gestão urbana, como o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV).

No que se refere ao zoneamento ambiental, o bairro engloba trechos de Zona de Preservação Ambiental (ZPA) e de Zona de Interesse Ambiental (ZIA). A ZPA se destina à preservação dos ecossistemas e dos recursos naturais. Esta zona se subdivide em três tipos, sendo a ZPA 2 – faixa de praia presente na área em estudo. O Plano Diretor define como praias as:

“áreas cobertas e descobertas periodicamente pelas águas, acrescidas da faixa subsequente de material detrítico, tal como areias, cascalhos, seixos ou pedregulhos, dentre outros componentes da paisagem litorânea; classificam-se como bens públicos de uso comum do povo.” (PDPFOR, 2009)

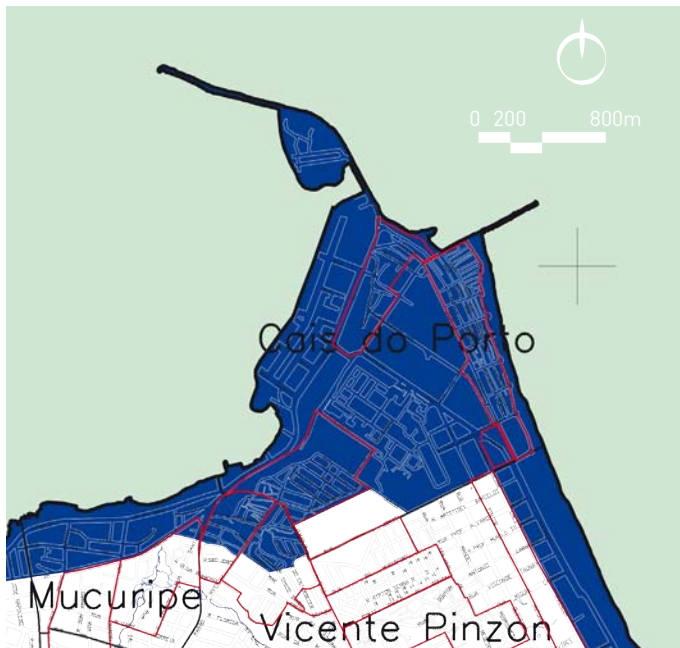
A ZPA objetiva a preservação os sistemas naturais, sendo permitido apenas uso indireto dos recursos naturais; a promoção de estudos e pesquisas científicas; o desenvolvimento de atividades de educação e interpretação ambiental; o turismo ecológico; a preservação dos sítios naturais, singulares ou de grande beleza cênica; a proteção de ambientes naturais em que se assegurem condições para existência ou reprodução de espécies ou comunidades da flora local e da fauna residente ou migratória; e a garantia do uso público das praias (PDPFOR, 2009).

Nas Zonas de Preservação Ambiental não é permitido a edificação (índices de aproveitamento igual a 0 e taxa de permeabilidade igual a 100%) e o parcelamento do solo.

Uma pequena parte do bairro faz parte da Zona de Interesse Ambiental (ZIA) da Praia do Futuro. A ZIA é caracterizada por apresentar áreas originalmente impróprias à ocupação do ponto de vista ambiental, mas que a ocupação ocorreu de forma ambientalmente inadequada. Diante dessa característica, a zona objetiva a compatibilização da conservação dos sistemas ambientais com uso sustentável dos recursos naturais; a qualificação dos assentamentos existentes, de forma a minimizar os impactos decorrentes da ocupação indevida do território; a disciplina do processo de uso e ocupação do solo; a promoção da educação ambiental e da regularização fundiária, em especial nas ZEIS, garantindo a qualidade ambiental (PDPFOR, 2009).

No PDPFOR também foram definidas Zonas Especiais. Quase a totalidade do bairro está inserida na Zona Especial do Projeto Orla (ZEPO) (ver mapa 27). Esta zona tem como objetivo promover a melhoria da qualidade socioambiental da orla marítima e da balneabilidade das praias, estabelecer medidas de planejamento e gestão integradas, estratégicas e disciplinadoras de uso e ocupação da orla marítima, promover ações prioritárias de regularização fundiária nas áreas da União.

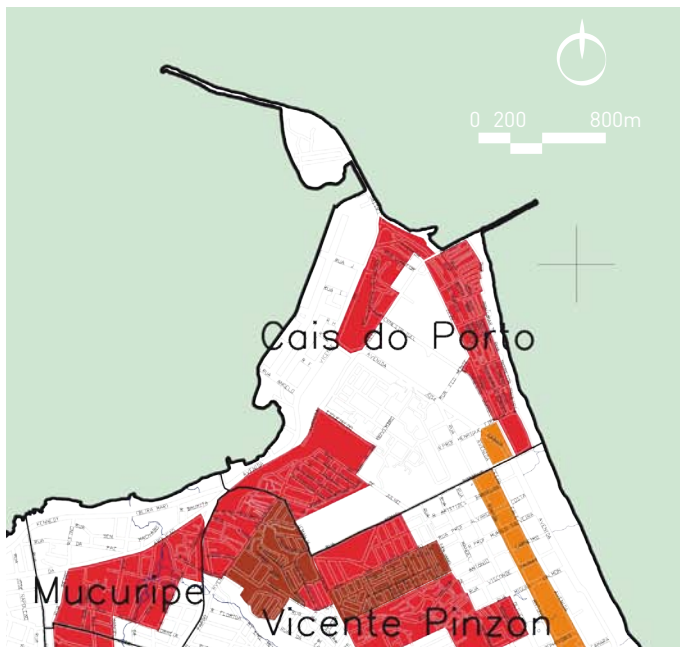
Além da ZEPO, foram delimitadas Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS). As ZEIS foram previstas no Estatuto da Cidade como um dos instrumentos de regularização. São destinadas à produção e manutenção de habitação de interesse social, visando à incorporação de espaços urbanos da cidade clandestina – favelas, assentamentos urbanos populares, loteamentos irregulares e habitações coletivas (cortiços) – à cidade legal. (BRASIL, 2001b) Algumas ZEIS demarcadas pelo PDPFOR estão inseridas no bairro. As ZEIS 1 (de ocupação) englobam praticamente toda a área residencial do bairro e apenas uma pequena ZEIS 3 (de vazio) foi demarcada (ver mapa 28). As ZEIS ainda não foram regulamentadas, sendo apenas listados, no PDPFOR, os objetivos de cada tipo de ZEIS e os instrumentos que podem incidir em cada tipo.



LEGENDA

- ZEPO - ZONA ESPECIAL DO PROJETO ORLA
- ZEIS - ZONA ESPECIAL DE INTERESSE SOCIAL

▲ MAPA 27: RECORTE ZONAS ESPECIAIS
 FONTE: PDPFOR 2009 (modificado pela autora)



LEGENDA

- ZEIS 1 - Ocupação
ZONA ESPECIAL DE INTERESSE SOCIAL DE OCUPAÇÃO
- ZEIS 2 - Conjunto / Loteamentos
ZONA ESPECIAL DE INTERESSE SOCIAL DE CONJUNTOS
- ZEIS 3 - Vazio / Não utilizados / Subutilizados
ZONA ESPECIAL DE INTERESSE SOCIAL DE VAZIOS

▲ MAPA 28: RECORTE ZONAS ESPECIAIS DE INTERESSE SOCIAL
 FONTE: PDPFOR 2009 (modificado pela autora)

A ORLA MARÍTIMA DE FORTALEZA: INTERVENÇÕES PROJETUAIS

A orla de Fortaleza foi objeto de diversos estudos e projetos. Entre eles destaca-se quatro. (ver mapa 29) O Fortaleza Atlântica, do final da década de 1990, levou em conta toda a extensão da orla fortalezense e a dividiu em três trechos, sendo o terceiro localizado na área de estudo, o bairro Cais do Porto, com a proposta de instalação de um complexo na Praia Mansa.

A proposta para o Centro Multifuncional de Eventos e Feiras do Ceará, que ficaria localizado no Poço da Draga, data do início dos anos 2000. Traz uma proposta ousada e inédita na capital cearense, na qual seria aterrada uma parte do mar, com a criação de uma ilha, para a instalação do Centro.

Como iniciativa do Ministério do Meio Ambiente, foi desenvolvido o Projeto Orla, com o objetivo de aplicar diretrizes gerais de ordenamento do uso e ocupação da Orla Marítima em escala nacional. Toda a orla de Fortaleza foi estudada e dividida em trechos. Um desses trechos engloba a área do bairro em estudo. A quarta proposta, a Aldeia da Praia, foi desenvolvida a partir das diretrizes do Projeto Orla para a área do Serviluz e da Praia do Titanzinho. Envolve trabalhos de requalificação urbana e remoção de famílias.



▲ MAPA 29: ESTUDOS E PROJETOS DA ORLA DE FORTALEZA | ESC: 1/45.000
FONTE: GOOGLE EARTH (modificado pela autora)

FORTALEZA ATLÂNTICA

O Projeto Fortaleza Atlântica tinha a pretensão de urbanizar 23km de orla da capital cearense, propiciando mudanças nos quadros social e econômico das áreas litorâneas. (ver mapa 30) Seu principal argumento era o resgate do contado da cidade com o mar, proporcionando o desenvolvimento de áreas degradadas e com acesso ao mar bloqueado. (BARBOSA, 2006) O projeto foi dividido em três grandes áreas: da Foz do rio Ceará ao Pirambu, do centro à Beira-mar e do Porto à Praia do Futuro. Em 1998, foi promovido um concurso para a escolha do “Ícone de Fortaleza”, que teria sua implantação na Praia Mansa, localizado no trecho do Porto à Praia do Futuro. Entretanto teve curta duração e não foi apoiado nem pelos Governos Estaduais posteriores, nem pela gestão municipal da época.

A proposta vencedora do concurso foi a da equipe de arquitetos coordenada pelo escritório Nasser Hissa Arquitetos Associados. As ações do projeto foram divididas em duas etapas: a primeira visava o anteprojeto da Praia Mansa, com a criação do “Ícone”, sugerido pelo edital do concurso, enquanto a segunda reunia as diretrizes de uso e ocupação do solo e do sistema viário do entorno da zona portuária e do Serviluz.



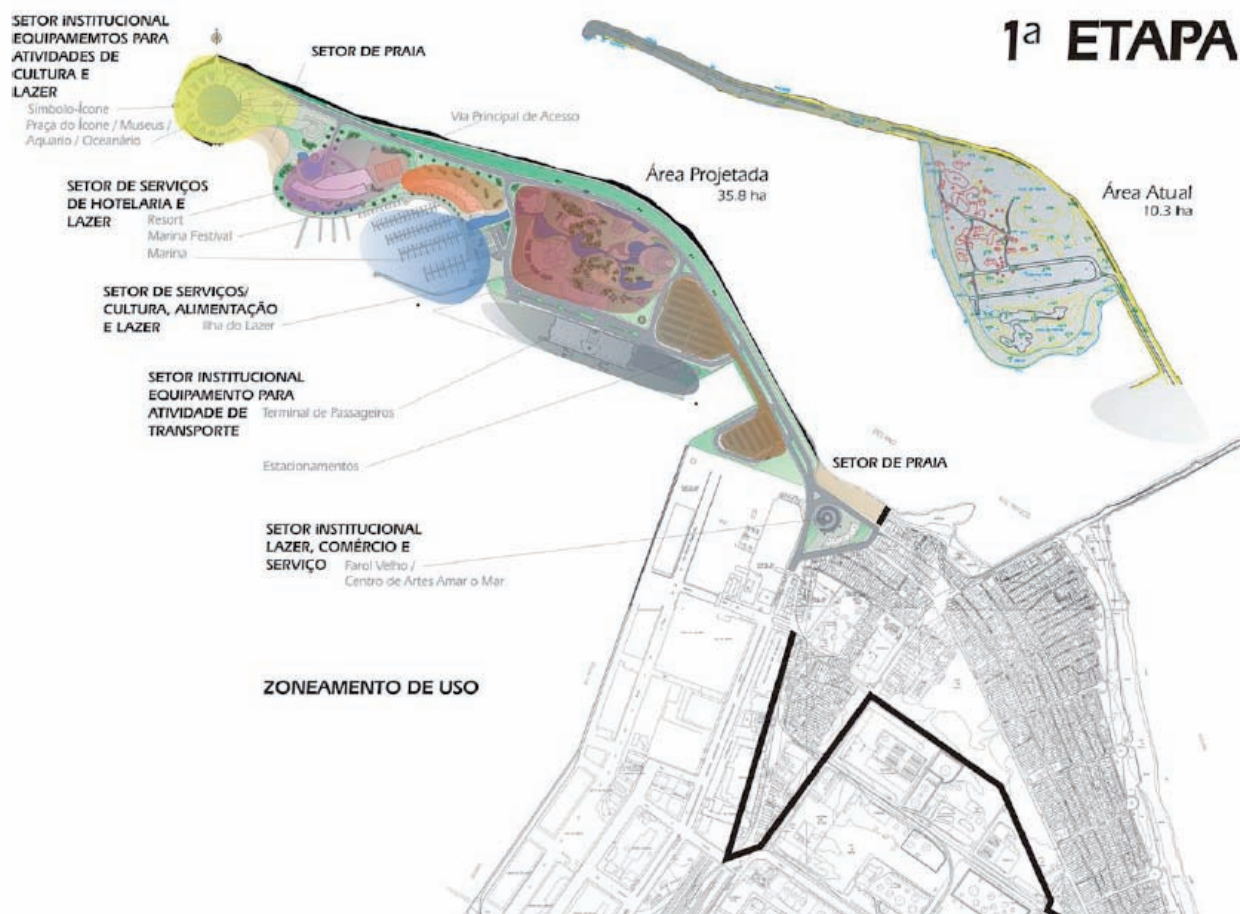
▲ MAPA 30: ZONAS PROJETO FORTALEZA ATLÂNTICA | ESC: 1/90.000
FONTE: BARBOSA, 2006 | GOOGLE EARTH (modificado pela autora)

O complexo proposto ocuparia 35,8ha, algo em torno de três vezes a área existente, à época, da Praia Mansa. Esse aumento seria possível graças à utilização da areia retirada na dragagem necessária para a instalação do terminal Marítimo de Passageiros proposto. O Antigo Farol marcaria a entrada e a partir dele se desenvolveria o sistema viário que articularia os setores e funções do programa. A sua implantação seria viabilizada pela parceria entre o Governo do Estado e o setor privado, os recursos para a implantação seriam provenientes da iniciativa privada e sua operação seria garantida por esses investidores privados designados para a exploração financeira dos equipamentos implantados (BARBOSA, 2006).

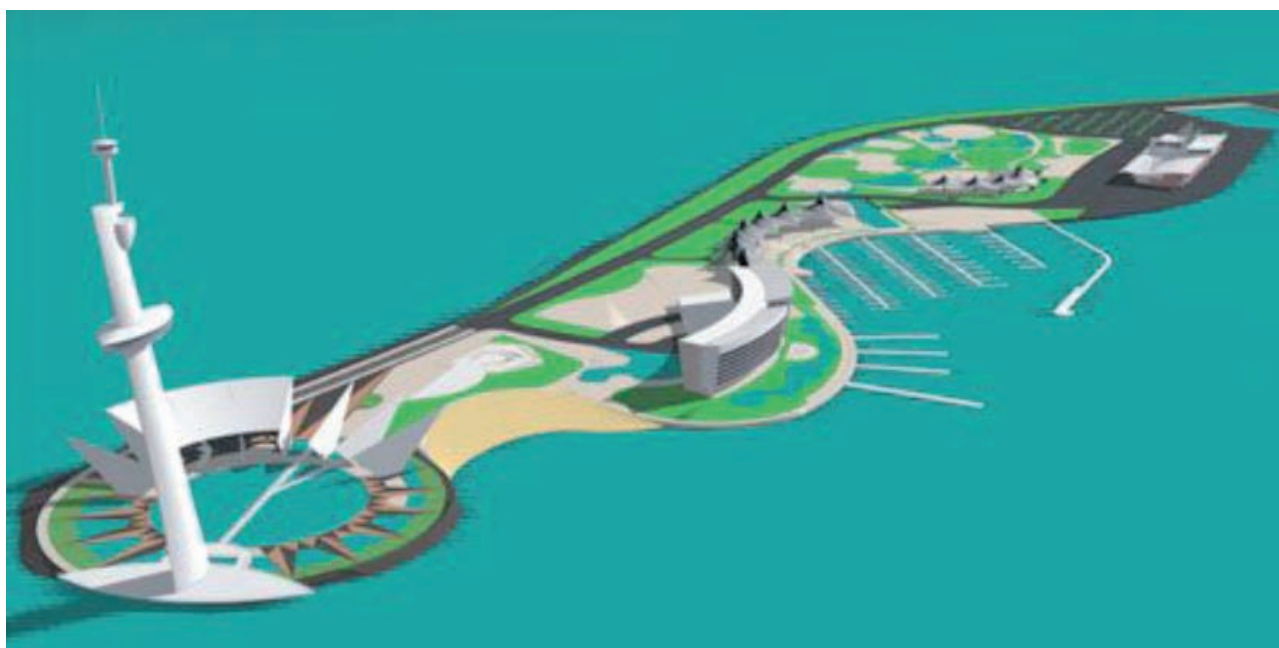
A segunda etapa indicava como diretrizes para o uso e ocupação do solo a implantação de um terminal metroviário; a definição como preservação cultural da área do entorno do Antigo Farol e a demolição das construções que bloqueiam o contato visual e físico com a praia; a delimitação de áreas para a implantação de residências multifamiliares, hotéis, comércio e equipamentos de cultura e lazer ao longo da faixa de praia ocupada pela comunidade do Serviluz; a definição de novos parâmetros urbanísticos para a área; incremento das áreas verdes e espaços públicos; o estímulo a projetos de interesse social através de operações urbanas viabilizadas por parcerias do setor público com o privado (BARBOSA, 2006).

Barbosa (2006) destaca que o discurso dos organizadores do concurso se apoiava na ideia de que o turismo induziria o crescimento econômico e desenvolvimento social através da geração de empregos e da capacitação profissional da população residente. Entretanto as questões presentes na comunidade do Serviluz são complexas, não sendo contempladas nos objetivos focados no complexo turístico e na renovação urbana, e conseqüente valorização do solo.

Inicialmente tinha-se a intenção de o projeto ser inaugurado para a comemoração da passagem do ano de 1999 para o ano 2000, entretanto nunca foi levado a diante, permanecendo como uma ideia.



▲ FIGURA 18: FORTALEZA ATLÂNTICA ZONA 3
FONTE: BARBOSA, 2006 | PROJETO NASSER HISSA ARQUITETOS ASSOCIADOS, ANTÔNIO CAMPELO, ROMEU DUARTE, AIRTON BARBOSA



▲ FIGURA 19: FORTALEZA ATLÂNTICA ZONA 3 | PERSPECTIVA DO COMPLEXO
FONTE: BARBOSA, 2006 | PROJETO NASSER HISSA ARQUITETOS ASSOCIADOS, ANTÔNIO CAMPELO, ROMEU DUARTE, AIRTON BARBOSA

CENTRO MULTIFUNCIONAL DE EVENTOS E FEIRAS DO CEARÁ POÇO DA DRAGA

Ainda no início dos anos 2000, após a não execução do projeto Fortaleza Atlântica e seu “Ícone”, surgiu a ideia de se investir no setor turístico focados em negócios e eventos. Foi nesse contexto que os arquitetos Delberg Ponce de Leon e Fausto Nilo foram convidados a estudar a viabilidade da construção de um auditório para abrigar a 43ª Reunião Anual da Assembleia de Governadores que aconteceria em 2002 na capital cearense. No primeiro encontro de discussão sobre o projeto, ficou decidido em investir em um equipamento de maior complexidade, de caráter permanente e impactante.

Análises iniciais apontaram para seis terrenos possíveis de abrigar o equipamento pretendido, sendo dois deles localizados próximos à orla marítima do centro da capital. Uma consultoria externa foi contratada para indicar a melhor localização, que juntamente de uma equipe local multidisciplinar desenvolveu um programa de necessidades que contribuísse para a sua competitividade em relação a equipamentos semelhantes, além de realizar as projeções e estimativas de rentabilidade.

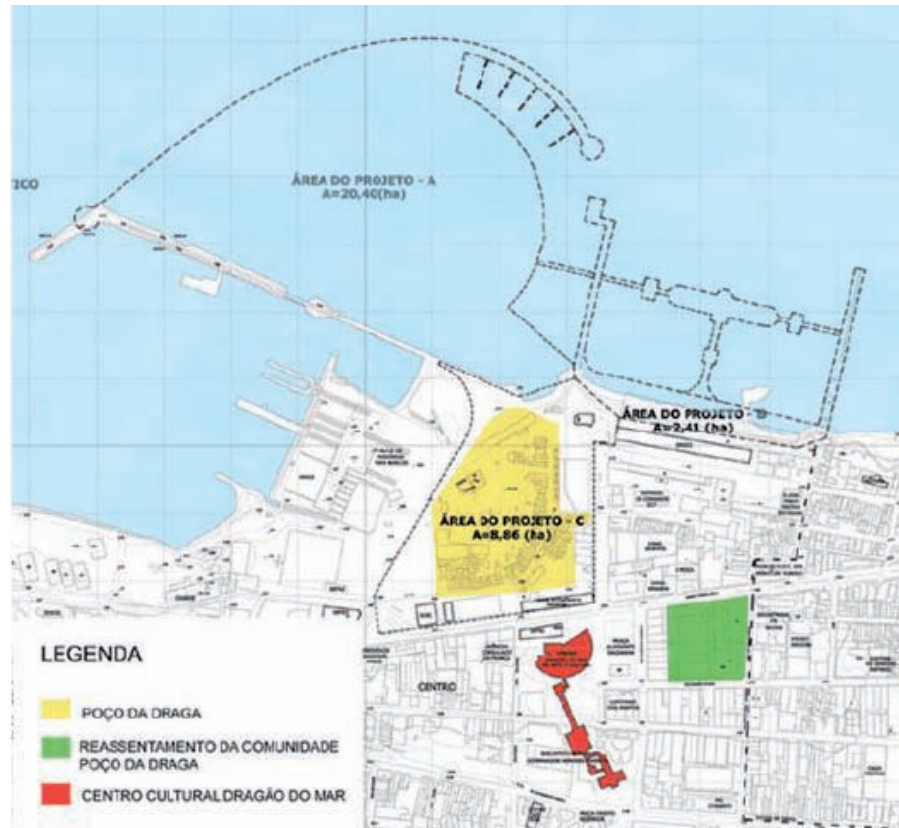
Na primeira fase foram realizados estudos de implantação nos possíveis terrenos, o que foi fundamental para embasar a escolha da localização do equipamento pretendido. Foram apresentadas as áreas do pátio ferroviário e do Poço da Draga como preferenciais para a implantação. O programa deveria atender preferencialmente a recepções de congressos e convenções, além de contar também com espaço para feiras e mostras comerciais.

Foram apresentados cinco estudos de implantação, sendo um no pátio ferroviário próximo à Estação João Felipe, que logo foi descartado por apresentar limitação a expansão, além da realocação de diversas casas do Moura Brasil para a implantação de torres de hotéis; e os outros quatro no Poço da Draga, implicando em grandes entraves técnicos e políticos na sua viabilização. Pode-se considerar que o principal entrave foi a negativa de saída da INACE, que reivindicava um alto valor de indenização. Como solução foi proposto um aterro de entorno de 19ha, aumentando a complexidade do projeto, requerendo maiores estudos de viabilidade de impacto ambiental, além de possíveis complicações com realocações da comunidade do Poço

da Draga, que poderia implicar, principalmente em problemas na instalação do sistema viário necessário. Apesar dessas possíveis complicações, o projeto evoluiu, sendo envolvidos mais arquitetos no seu desenvolvimento e os equipamentos divididos entre as equipes.

Houve crítica tanto do Instituto Brasileiro de Arquitetos – CE (IAB/CE), quando da Associação dos Geógrafos Brasileiros – CE (AGB/CE), principalmente relacionadas às grandes realocações necessárias e ao aterro marítimo, sem que houvesse precedente local. Vale ressaltar que o projeto foi pensado e desenvolvido na esfera estadual, que não existiu envolvimento do município no processo e que não houve participação da população.

Mesmo com o projeto executivo pronto, não houve evolução das negociações, atravessando a gestão seguinte sem êxito na obtenção de financiamento e consequente realização. A urgente necessidade de um espaço que atendesse a demanda crescente de eventos culminou na realização do Centro de Eventos do Ceará, localizado na Av. Washington Soares.



▲ FIGURA 20: LOCALIZAÇÃO DO PROJETO E ÁREA DE REASSENTAMENTO DA COMUNIDADE DO POÇO DA DRAGA
 FONTE: BARBOSA, 2006 | SEINFRA



▲ FIGURA 21: PERSPECTIVA DIGITAL DE IMPLANTAÇÃO DO CMEFC
 FONTE: FERNANDES, 2012 | SEINFRA

PROJETO ORLA

O Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima, também conhecido como Projeto Orla, foi uma iniciativa do Ministério do Meio Ambiente e visava aplicar, em escala nacional, diretrizes gerais de ordenamento do uso e ocupação da Orla Marítima. Buscou fortalecer a articulação de diferentes atores e compatibilizar as políticas ambiental e patrimonial do governo federal com as políticas locais, procurando descentralizar a gestão da orla.

Para que fosse desenvolvido o Plano de Gestão Integrada, a Orla de Fortaleza foi analisada e estabelecidos diagnósticos e linhas de ação. Foram identificadas a complexidade e a urgência de certas demandas e, a partir delas, estabelecidos trechos prioritários para receberem maior atenção na sua caracterização e proposta de ação.

Foi estabelecido como objetivo geral a identificação dos problemas da Orla Marítima de Fortaleza e a proposição de medidas de planejamento e gestão para o seu uso e ocupação, procurando que fossem diretamente vinculadas a uma abordagem sustentável e participativa. Além da promoção de ações prioritárias de regularização fundiária, visto que a Orla Marítima de Fortaleza, exceto em alguns trechos, é ocupada por população de baixa renda, sendo essa ocupação caracterizada por apresentar precariedade das moradias e de irregularidades da posse da terra. Evidenciando a importância da regularização fundiária como ferramenta do planejamento sustentável, garantindo a proteção jurídica da posse e a melhoria das condições de vida (PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA, 2006).

A Orla de Fortaleza foi dividida em cinco unidades de paisagem e dezessete trechos (ver mapa 31) a partir dos critérios estabelecidos no manual “Fundamentos para Gestão Integrada”⁵ e dos resultados obtidos pelos diagnósticos socioambientais, levando em consideração as peculiaridades e complexidades, além da diversidade de interesse.

⁵O cenário complexo inspirou a construção de diretrizes e procedimentos para a gestão compartilhada da orla, expressos em uma série de publicações, elaboradas para promover a difusão e a multiplicação do Projeto. São elas: Projeto Orla: Fundamentos para Gestão Integrada; Projeto Orla: Manual de Gestão; Projeto Orla: Subsídios para um Projeto de Gestão; e Projeto Orla: Guia de Implementação.



▲ MAPA 31: PROJETO ORLA UNIDADES DE PAISAGEM | ESC: 1/150.000
 FONTE: PROJETO ORLA, FORTALEZA, 2006 | GOOGLE EARTH (MODIFICADO PELA AUTORA)

Foram classificadas quatro áreas prioritárias para que houvesse uma sistematização adequada das linhas de ação, a partir das problemáticas identificadas, possibilitando a implementação das diversas ações e medidas, seguindo os respectivos cronogramas de execução e órgãos da administração responsáveis. As áreas prioritárias escolhidas são: Duna da Barra do Ceará, na UNIDADE I – trecho 2; Pirambu, na UNIDADE I – trecho 3; Serviluz, na UNIDADE III – trecho 4; e Parque Natural Municipal das Dunas da Sabiaguaba, na UNIDADE V – trecho 2.

Foi identificado que existiam, na área de intervenção do Projeto Orla, ambientes de relevante interesse para regularização fundiária e melhoria socioambiental, principalmente voltado para o saneamento básico, tornando-os os principais impactos do projeto. Para cada um dos dezessete trechos foi definido a situação atual, a tendencial, baseada nos usos existentes e as formas de ocupação do território, e a desejada. Foram elaborados modelos representativos dos trechos, possibilitando a compreensão de forma clara das principais potencialidades, dos problemas ambientais e seus geradores, e dos respectivos efeitos socioambientais.

Como forma de legitimar o Plano de Gestão, a Prefeitura Municipal deveria realizar uma ampla divulgação, para possibilitar a mobilização da sociedade civil para a participação das consultas públicas e Audiência Geral. Além disso, é ressaltada a importância da participação dos agentes governamentais das três esferas (municipal, estadual e federal) na compatibilização das políticas públicas referentes à orla.

No caso de Fortaleza, algumas diretrizes do Projeto Orla foram incorporadas ao Plano Diretor Participativo de 2009, como a inclusão de diferentes trechos da faixa da orla no Zoneamento com diretrizes, objetivos, parâmetros de uso e ocupação e instrumentos de política urbana específicos. Entretanto, em alguns trechos a situação desejada não está sendo concretizada, como ressalta Vasconcelos (2013), em relação à UNIDADE III, que a situação tendencial é que está se materializando, mesmo tendo sido exposta como não desejada.

ALDEIA DA PRAIA

O Projeto Aldeia da Praia resultou do Projeto Orla, abrangendo trechos da Unidade III. O seu polígono de intervenção (ver mapa 00) trará impacto para entorno de 2.000 famílias. Envolve trabalhos de requalificação urbana e remoção de várias delas.

Está prevista, em frente à praia do Titanzinho, a Praça Jardins da Praia, projetada com uma área entorno de 2,8ha, que será equipada com paisagismo, bancos, quiosques, quadras poliesportivas e postos policiais. Além da construção da praça, está previsto readequação viária, com a implantação de uma via paisagística, com entorno de 1,7km, e intervenções em vias internas do Serviluz (VASCONCELOS, 2013).

O número oficial de remoções está entorno de 860. Estas famílias seriam realocadas em um terreno ainda no mesmo bairro oficial, Bairro Cais do Porto. Foi previsto a construção de 1.118 unidades habitacionais e as unidades excedentes serão destinadas a famílias em situação de coabitação. As unidades habitacionais terão entre 48,06 e 49,07 metros quadrados.



▲ FIGURA 22: PERSPECTIVA PRAÇA JARDINS DA PRAIA
FONTE: VASCONCELOS, 2013 | VÍDEO INSTITUCIONAL DO PROJETO

Mesmo o projeto apresentando pontos positivos, como a inclusão de famílias em programa de melhorias habitacionais, o reassentamento das famílias removidas no mesmo bairro Cais do Porto e a preocupação em suprir de infraestrutura de saneamento e drenagem, ainda apresenta algumas faltas e incoerências. No texto oficial do projeto nenhuma ação é indicada para minimizar problemas de ocupação, como o assoreamento das casas e da densidade excessiva, que foram apontados no Projeto Orla. Vasconcelos (2013) ressalta ainda a existência de casas distantes de qualquer rua que permita a passagem de carro, e que não foram contemplados na proposta de intervenção viária, criticada também pelo número de remoções necessárias para a sua viabilização. Além de que o terreno escolhido para o reassentamento não ter sido demarcado como ZEIS pelo PDPFOR, ainda se encontra dentro de outra comunidade com identidade e história diferentes da comunidade do Serviluz.

A relação da cidade com o Porto de Fortaleza, assim como em outras cidades, é de difícil integração e interação. Pode-se apontar como motivos o distanciamento e até mesmo o desconhecimento da população da importância socioeconômica de um porto, além de a grande infraestrutura exigida pelo equipamento se tornar um fator estranho e impactante na rotina da sociedade. O que acaba acontecendo é o distanciamento do convívio e a priorização de outros espaços em detrimento do espaço do porto. Como é destacado no PDZ:

“A vocação portuária, em evolução há mais de 60 anos, foi paulatinamente desacelerada nos últimos anos devido ao crescimento urbano, à ocupação urbana do entorno portuário, à falta de investimentos de expansão, à ausência de planejamento da área portuária integrado ao planejamento urbano e ao diálogo insuficiente do porto com o município que o abrange. Projetos estruturantes urbanos com vistas ao escoamento de cargas do porto através da cidade, como a Via Expressa, que liga o porto à BR-116, perderam sua característica inicial para se tornar uma avenida com acesso a avenidas e ruas vicinais” (PDZ, 2010, p.192).

O acesso ao Terminal Marítimo de Passageiros ainda é feito de forma precária, através de uma via estreita, com acesso limitado por um portão e trânsito de veículos de forma lenta, passando apenas um por vez. Vale ressaltar que na Av. Vicente de Castro houve adequação viária recentemente, porém chegando apenas até próximo ao Farol Antigo. O acesso facilitado e de qualidade se torna essencial para o sucesso de um empreendimento, evidenciando a necessidade da continuidade da melhoria viária, interligando o terminal marítimo ao restante da cidade, bem como da criação de linhas de transporte coletivo ou alteração das já existentes.

Outro conflito verificado no Porto do Mucuripe, assim como em outros portos urbanos, se refere ao tráfego de caminhões e composições ferroviárias, que tem vias de escoamento comuns às vias urbanas. O PDZ (2010) destaca que apesar desse fator, não existe congestionamentos causados pela opção do porto no município. Entretanto, em visita ao entorno do porto verificou-se

a presença constante de caminhões nas duas principais vias do bairro no qual o porto está inserido. Sendo necessário que haja uma regulamentação desse tráfego.

O transporte ferroviário, ainda em funcionamento, apresenta problemas como a ocupação da faixa de domínio pela população (ver imagem 00). O que pode dificultar até mesmo a construção da linha Parangaba-Mucuripe do VLT de Fortaleza, pois a faixa livre existente em alguns trechos mostra-se insuficiente para a dinâmica do VLT.

O PDPFOR (2009) definiu a área do porto como parte da Zona Especial do Projeto Orla – ZEPO. Dessa forma, algumas áreas de marinha da poligonal do porto tiveram sua ocupação definida pelo Plano Diretor da cidade. Quando analisadas as leis que fazem referência aos portos e compara-se com o que diz o PDP, verifica-se incoerência entre elas, principalmente no que diz respeito à poligonal do porto definida pelo decreto nº4.333/2002, não sendo preservada a área ocupada pelas instalações de apoio em transporte e armazenagem, o retroporto, por exemplo. Questiona-se também a incompatibilidade de algumas atividades industriais, como a tancagem e distribuição de combustíveis derivados do petróleo, instaladas em área urbana densamente ocupada.

No bairro como um todo foi verificado uma escassez de equipamentos e áreas de lazer. Equipamentos voltados para o apoio e formação da população também são poucos, estando presente apenas um Centro de Referência da Assistência Social, da prefeitura, e o Centro Vocacional Tecnológico do Porto, que visa à qualificação e capacitação da mão-de-obra para o trabalho portuário. O CVT Portuário tem o espaço disponibilizado pela Companhia Docas do Ceará, enquanto os professores são de responsabilidade do Governo do Estado.

Os espaços que são utilizados para o lazer ou a prática de esporte apresentam pouca ou nenhuma infraestrutura e alguns ainda sofrem com a possibilidade de deixar de ter funcionalidade esportiva, como o Campo do Paulista. Escolinhas de esporte não tem apoio do poder público. A criminalidade infelizmente está presente na vida da população residente do Serviluz, onde são registrados vários casos de homicídios, tráfico de

drogas e atos violentos. Em geral a violência está relacionada diretamente com a disputa de território entre os envolvidos. A prática de esportes pode combater essa criminalidade, oferecendo oportunidades, evitando que jovens e adolescentes se envolvam com drogas e gangues.

Por apresentar grande proximidade física com áreas consideradas de alto padrão, existe pressão do mercado imobiliário para a valorização da terra do bairro Cais do Porto, o que pode ameaçar a permanência da comunidade nesse local. Evidenciando a importância da regularização fundiária, para garantir a posse das casas.

O Farol Antigo, mesmo tombado como patrimônio do Estado do Ceará, encontra-se em estado de abandono e de esquecimento. É importante o reforço, ou mesmo o resgate, da memória do bairro para a manutenção da identidade da população. E para isso, é essencial a preservação do patrimônio.



5

OPERAÇÃO URBANA DO PORTO DO MUCURIBE

OPERAÇÃO URBANA DO PORTO DO MUCURIBE

NOTA INTRODUTÓRIA

No contexto urbano atual, em constante transformação, a realização de operações urbanísticas especiais associadas à renovação urbana possibilita a definição de estratégias para a cidade e a concretização de operações mais abrangentes, definindo diretrizes referentes à macro forma e funcionamento da cidade, além de concretizar a realidade local.

Foi na década de 1950, na América do Norte, que começou o processo de renovação de frentes de água. As renovações foram, em geral, impulsionadas pelo novo contexto econômico no qual estavam inseridas. Além disso, vale ressaltar que grande parte do comércio global é dependente dos portos marítimos, sendo importante compreender a relação entre o comércio que se desenvolve nos portos e as dinâmicas urbanas do entorno.

Nos exemplos de intervenções em áreas portuárias apresentadas, os portos não estavam mais em operação e as propostas giravam em torno de reabilitar as instalações desocupadas, inserindo novos usos e propiciando novos dinamismos para a região. No caso do Porto do Mucuripe, esse modelo de intervenção não será possível, já que o porto ainda está operando e a sua desativação total, atualmente, não é cogitada pela Companhia Docas do Ceará (CDC).

É, portanto, inviável propor uma intervenção de substituição total do próprio porto, impossibilitando a ocupação desse espaço pela população em geral e o acesso ao mar, principalmente devido às restrições alfandegárias existentes, pelas quais o fluxo de cargas e pessoas é controlado.

A população residente do bairro Cais do Porto é composta, em sua maioria, por pessoas com baixo poder aquisitivo. As “bordas” do bairro são densamente povoadas, contrastando com a área central, onde se pode dizer que existe um vazio populacional, composto principalmente pelas instalações da área industrial, onde existe pouca ou nenhuma residência.

A infraestrutura básica, em termos de números, pode ser considerada boa, entretanto ainda precisa melhorar, existindo até, por exemplo, casas sem água encanada ou ligação de esgoto, o qual é despejado diretamente no mar.

O entorno imediato do porto apresenta diversos pontos que necessitam de atenção. Entre eles o recém-instalado Terminal Marítimo de Passageiros, já em operação e que não apresenta um acesso facilitado, dificultando a integração deste equipamento com a cidade. Atualmente, veículos particulares, sejam eles carros ou ônibus fretados, são a única forma de chegar ou sair da estação. Apesar de o bairro apresentar um número considerável de linhas do transporte coletivo, não existe nenhuma que chegue ao equipamento em questão. O projeto que está sendo implantado do VLT também não prevê uma estação no terminal, sendo a mais próxima a Mucuripe, localizada na encosta do Morro de Santa Teresinha.

Mesmo o acesso por veículos particulares é feito de forma dificultada. A via é estreita, passando apenas um veículo por vez, mesmo que ela tenha que atender aos dois sentidos. É importante salientar também a presença de um portão, que limita e restringe o acesso ao terminal. O engenheiro da companhia salientou que a ampliação da extensão da Av. Vicente de Castro, que melhoraria o acesso ao terminal, seria de responsabilidade da prefeitura, ficando a cargo da CDC apenas a construção do equipamento. Entretanto, as obras foram apenas até as imediações do Antigo Farol. Relatou inclusive que o projeto inicial da via deverá ser revisto, visto que apresentou conflito com um gerador de energia eólica já instalado.

O Antigo Farol é outro ponto que merece atenção. A edificação, tombada como patrimônio do Estado do Ceará, está sofrendo com o abandono e a degradação. Em 2013, foi feita uma intervenção artística e grafites foram pintados em sua fachada para chamar atenção para a situação do patrimônio. Ainda hoje não foi feita nenhuma ação de restauro e a intervenção permanece, assim como

o abandono. A insegurança, o difícil acesso e a degradação agravam ainda mais a situação. Sem um controle efetivo dos gestores, em relação à forma de ocupação do território pela população, o farol acabou enclausurado por edificações.

Apenas intervenção pontual no Terminal Marítimo e no Farol não seria suficiente para atrair de forma eficiente e constante a população, residente ou não do bairro, bem como turistas, a utilizar esses equipamentos e áreas dessa parte da cidade. É necessário que haja uma maior integração com o restante da cidade e até mesmo com a comunidade do Serviluz. A melhoria do acesso torna-se essencial, abrangendo diversos modais, seja a pé, de bicicleta, de transporte coletivo ou particular. Além da inclusão de novos equipamentos, da inserção de novos usos e da criação de oportunidade de profissionalização para a comunidade local.

A OPERAÇÃO URBANA DO PORTO DO MUCURIBE

A Operação Urbana do Porto do Mucuri foi pensada de forma a abranger todo o bairro Cais do Porto. Foram estabelecidas diretrizes, ações e eixos de intervenções que propiciassem tanto o desenvolvimento econômico quanto o social.

A partir da leitura dos estudos de casos e da literatura existente sobre a reabilitação de áreas em frente de água, pode-se concluir que o objetivo central dos projetos desse tipo é transformar a área, de forma a restabelecer a economia local, dar visibilidade seja de forma regional, nacional ou global, melhorar a qualidade de vida da população residente, além de possibilitar o reencontro das cidades com os seus recursos hídricos.

A realidade no qual a área de intervenção está inserida revela diversos conflitos e falta de integração com o restante da cidade e entre os usos existentes. Parte da identidade urbana da área do porto e seu entorno perdeu força quando os conflitos territoriais se intensificaram e certas partes do território se tornaram subutilizadas, ou até mesmo abandonadas, como o

Antigo Farol, ou especializadas demais, como o porto e o retroporto com suas áreas restritas, por exemplo.

As grandes quadras ocupadas pelas instalações do Porto do Mucuripe, tanto o porto quanto o retroporto, podem ser consideradas como uma barreira física existente no bairro, contribuindo para a falta de continuidade do tecido urbano. O porto em si impede o acesso e visibilidade de uma grande faixa litorânea e o retroporto separa as áreas residenciais do bairro.

A Prefeitura Municipal de Fortaleza realizou a análise do Índice de Desenvolvimento Humano dos bairros da capital cearense a partir dos dados do Censo 2010. Foi utilizada metodologia semelhante à usada pela Organização das Nações Unidas (ONU) para definir o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de países, fazendo as adaptações necessárias para adequar à escala desejada de análise, e que também varia de 0 a 1, sendo 0 o pior resultado e 1 o melhor. Salienta-se que não se deve comparar os números do IDH de países, dos Municípios (IDH-M) e dos bairros (IDH-B) exatamente pela adaptação da metodologia necessária. O índice leva em consideração três dimensões considerando o padrão de vida das pessoas, dimensão renda; o acesso ao conhecimento, dimensão educação; e as condições de longevidade e saúde, dimensão longevidade.

O bairro Cais do Porto apresenta IDH-B de 0,2236, considerado muito baixo (entre 0,0000 e 0,2500), tendo o 98º índice dos 119 bairros de Fortaleza. Quando analisado as dimensões separadamente⁵ tem-se que a dimensão renda é de 0,045, considerada muito baixa, sendo o 17º pior resultado entre os bairros; a dimensão longevidade é de 0,278, considerada baixa (entre 0,2501 e 0,3500); e a dimensão educação é de 0,893, considerada alta (entre 0,800 e 1,000), entretanto vale ressaltar que todos os bairros, exceto os três sem registros, obtiveram pontuação alta e o Bairro Cais do Porto ficou com o 6º pior resultado, considerando os bairros com registro.

Os dados do IDH-B do bairro Cais do Porto evidenciam a necessidade de investimento no desenvolvimento humano da sua população. É importante

⁵ É possível observar as pontuações de cada bairro, tanto geral quanto isolando a dimensão no site <http://www.fortaleza.ce.gov.br/sde/indice-de-desenvolvimento-humano-por-bairro-idh>

que haja investimento no crescimento pessoal através da educação e capacitação, podendo incrementar a renda, melhorar as condições de vida e assim possibilitar uma longevidade maior. Criar oportunidades pode contribuir para a diminuição da criminalidade, dando alternativa de sobrevivência e conscientizando a população, principalmente os jovens, da nocividade do envolvimento com drogas, gangues e crimes.

O conceito de sustentabilidade social implica em possibilitar aos diversos grupos que compõem a sociedade oportunidade iguais de acesso ao espaço público e de se movimentar pela cidade. Para que seja alcançada devem ser concentrados esforços nos aspectos do ambiente físico, das instituições sociais e culturais, que têm grande influência na forma de percepção do espaço (GEHL, 2015).

Já a sustentabilidade das cidades envolve diversos pontos, entre eles o consumo e fornecimento de energia, as emissões dos edifícios, a atividade industrial e o gerenciamento de água, esgoto e transportes. O sistema de transporte é responsável por grande consumo de energia e conseqüente grande emissão de carbono na atmosfera. A priorização do pedestre e das bicicletas economiza espaço, além de contribuir para a redução das partículas poluentes e emissões de carbono.

Identificou-se que os sistemas de infraestrutura do bairro apresentam diversas deficiências. O abastecimento de água e a coleta de esgoto apresentam pontos de fragilidades, como a existência de residências não contempladas e esgoto jogado diretamente no mar, sem tratamento. O sistema viário e sua hierarquia não contribuem para a diversidade e harmonização dos diferentes tipos de modais, além da falta de integração com o restante da cidade.

A articulação entre o setor privado e o setor público deve acontecer de forma que contribua para transformação da cidade propiciando ganhos sociais, com melhoria da vida da população e diminuição dos conflitos existentes. Instrumentos como as Operações Urbanas Consociadas possibilitam que seja possível a parcerias entre os setores e articula o plano e o projeto urbano, passando pelos diversos níveis de intervenção, desde a legislação urbana até o desenho.

DIRETRIZES PARA A OU DO PORTO DO MUCURIBE

Diante dos diversos aspectos que devem ser observados para a constituição de uma OU no Porto do Mucuripe, estabeleceram-se quatro dimensões que guiarão as ações e diretrizes: Rupturas e Continuidades; Desenvolvimento Social; Infraestrutura Verde e Azul; e Articulação da Parceria Público Privada.

DIMENSÃO RUPTURAS E CONTINUIDADES

- Minimizar os conflitos existentes e propiciar a integração, buscando a eliminação dos impactos negativos, principalmente os ambientais, e dessa forma aperfeiçoar o desempenho urbano.
- Restituir a área portuária como parte do imaginário ou fonte de inspiração da população é um fator importante para o sucesso da reabilitação.
- Evitar a especialização e estimular a diversidade são pontos essenciais, demonstrando e respeitando a realidade plural presente no local.
- Investir na criação de diversas tipologias de moradia e comércio, permitindo variedade de usos e formas de ocupação, propiciando dinamicidade.
- Buscar soluções que permitam que diversos públicos usem os espaços públicos e privados pertencentes à área projetada, tornando a paisagem urbana mais atraente. Estimulando a coexistência de pessoas de diferentes classes sociais, faixas etárias ou níveis de mobilidade.
- Organizar e preservar os espaços públicos e privados para utilização da sociedade, diminuindo a sensação de insegurança.

DIMENSÃO DESENVOLVIMENTO SOCIAL

- Destinar uma porcentagem do terreno para habitação de interesse social.
- Desenvolver e aplicar os conceitos relacionados ao direito à cidade, como o direito à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, aos serviços públicos e ao lazer.
- Estimular as atividades vinculadas ao desenvolvimento educacional e socioeconômico, além daquelas relacionadas à preservação ambiental.
- Implantar equipamentos que estimulem a interação e a participação da população.

DIMENSÃO INFRAESTRUTURA VERDE E AZUL

- Recuperar a escala humana.
- Reestruturar as vias, tornando-as adequadas, harmonizando os diversos modais, além de propiciar conforto aos pedestres e ciclistas.
- Utilizar princípios de ergonomia e também do direito universal para criar ambientes acessíveis.
- Aperfeiçoar a integração do bairro com o restante da cidade, estabelecendo novas linhas de transporte coletivo ou reestruturando as já existentes.
- Estimular a eficiência energética dos edifícios e dos espaços públicos e possibilitar a captação de fontes alternativas de obtenção de energia, como a solar e a eólica.
- Pensar a iluminação pública de forma otimizada e diferenciada de acordo com a necessidade e intenção de uso.

DIMENSÃO ARTICULAÇÃO DA PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA

- Certificar a correta aplicação da legislação.
- Estimular a gestão sustentável.

ESTRATÉGIAS

Por princípio, o instrumento da Operação Urbana Consorciada articula diversos agentes, principalmente o setor público e o setor privado, para promover o desenvolvimento equilibrado de uma determinada área da cidade. Isso através de uma legislação que tem como base o projeto urbano.

É importante harmonizar os interesses das partes envolvidas, diminuindo os conflitos existentes, sempre na direção de proporcionar melhorias para a população. O setor público apresenta um importante papel na transformação da cidade e valorização do espaço urbano e ambiental, mas principalmente deve ser o moderador entre os interesses da população e os do mercado imobiliário.

A área da operação está localizada próxima a região da cidade como valor da terra elevado, tendo potencial para que o setor privado tenha interesse em investir na área. A Operação se torna consorciada com a inserção do setor privado como agente. Dessa forma, identifica-se como agentes na Operação Urbana do Porto do Mucuri: o Setor Público, o Setor Privado e a População.

O Setor Público deverá:

- Flexibilizar parâmetros, permitir usos e estabelecer as compensações financeiras;
- Estabelecer diretrizes para as áreas não parceladas inseridas na área;
- Elaborar o projeto das áreas livres e das vias que fazem parte do sistema viário incluídas na área da Operação;
- Regulamentar e implantar as ZEIS da área;
- Estimular a participação da população.

O Setor Privado deverá:

- Submeter à aprovação do Município os projetos dos empreendimentos;
- Doar ao Município, quando do parcelamento, reparcelamento ou loteamento, as áreas públicas, as áreas destinadas ao sistema viário, às áreas verdes e institucionais na mesma metragem do loteamento inicial;
- Implantar e executar toda a infraestrutura e urbanização necessária da área;
- Manter todas as áreas de proteção e de preservação;
- Manter e conservar as áreas livres (praças, parques) implantadas pelo período de 20anos, contado a partir de sua implantação;

A População deverá:

- Ter uma comissão formada por moradores do bairro para participar das reuniões e decisões dos projetos da área;
- Ter o compromisso de manter e preservar os equipamentos coletivos instalados no bairro, evitando que sejam vandalizados, por exemplo;
- Apoiar as ações voltadas para integração da população;
- Aderir aos projetos implantados, voltados para aprimoramento educacional e social.

PLANO GERAL DE INTERVENÇÃO

O Planejamento Urbano envolve diversas escalas, portanto serão propostas ações e intervenções em várias escalas. Foi a partir da análise do bairro Cais do Porto como um todo, que se percebeu que para atingir os objetivos do projeto de reabilitação da área portuária algumas ações e intervenções deveriam acontecer na escala maior. Ações essas que objetivam proporcionar a melhoria da qualidade de vida da população residente, além de melhorar a integração da área como o restante da cidade (ver mapa 32).

REGULAMENTAÇÃO DAS ZEIS

Como visto no capítulo referente à análise do entorno, existem dois tipos de ZEIS demarcadas no PDPFOR que estão inseridas totalmente ou parcialmente no bairro. Entretanto estas não foram regulamentadas. Dessa forma, se propõe que haja a regulamentação dessas zonas, visando principalmente à regularização fundiária e a adequação das condições sanitárias das residências. Assegurar a permanência da população no local é o primeiro passo para se prevenir a gentrificação. Esse tipo de expulsão é um dos impactos negativos decorrentes de intervenções urbanas em geral, não só em áreas portuárias. Essas ações proporcionam a melhoria do território e conseqüente aumento do preço da terra, passando a ser alvo do mercado imobiliário.

Algumas ações com o objetivo de garantir a qualidade sanitária das casas ou da mobilidade, com a desobstrução de ruas, por exemplo, pode significar em realocações, que devem ocorrer no próprio bairro, dando preferência para terrenos mais próximos à antiga localização das casas. Próximo às áreas demarcadas como ZEIS, existem grandes terrenos vazios e que podem ser utilizados para esse fim. A escolha da tipologia da habitação deve levar em conta a dinâmica a qual a comunidade já está acostumada.

TRANSFERÊNCIA DA TANCAGEM

Uma grande área do bairro que é ocupada por atividade industrial deverá ficar livre, já que o decreto estadual nº 31.034 de outubro de 2012 estabelece que as atividades ligadas aos combustíveis líquidos claros e de gás liquefeito de petróleo - GLP, deveriam ser transferidas para Complexo Industrial e Portuário do Pecém -CIPP, e só poderiam permanecer na atual localização até 31 de dezembro de 2014.

O decreto enfatiza inclusive a sua nocividade e incompatibilidade com o meio urbano. Os imóveis das empresas que terão suas atividades transferidas poderão abrigar novos empreendimentos, mas que sejam compatíveis com o meio urbano povoado. O decreto abre ainda a possibilidade de intervenção do Poder Público. Dessa forma, será considerada a transferência da atividade em questão. Apesar de não citar, mas, já que será transferida a tancagem, que seja transferida também a fábrica de asfalto. O petróleo, assim como os combustíveis, também é a sua matéria prima, apresentando nocividade e riscos a população ao redor, além de não ser possível uma expansão.

Dessa forma haverá a possibilidade de ocupar esses terrenos com outros usos. Entretanto é importante que haja um estudo do estado do solo, já que este foi por muito tempo utilizado com atividades que podem tê-lo contaminado e seja necessária uma ação de recuperação para abrigar novas atividades, podendo ser uma alternativa para a construção de novas habitações sociais ou de empreendimentos do setor privado, por exemplo, após estudos e possível descontaminação do terreno. O planejamento da sua nova ocupação deverá levar em conta as dinâmicas encontradas no bairro e seu entorno.

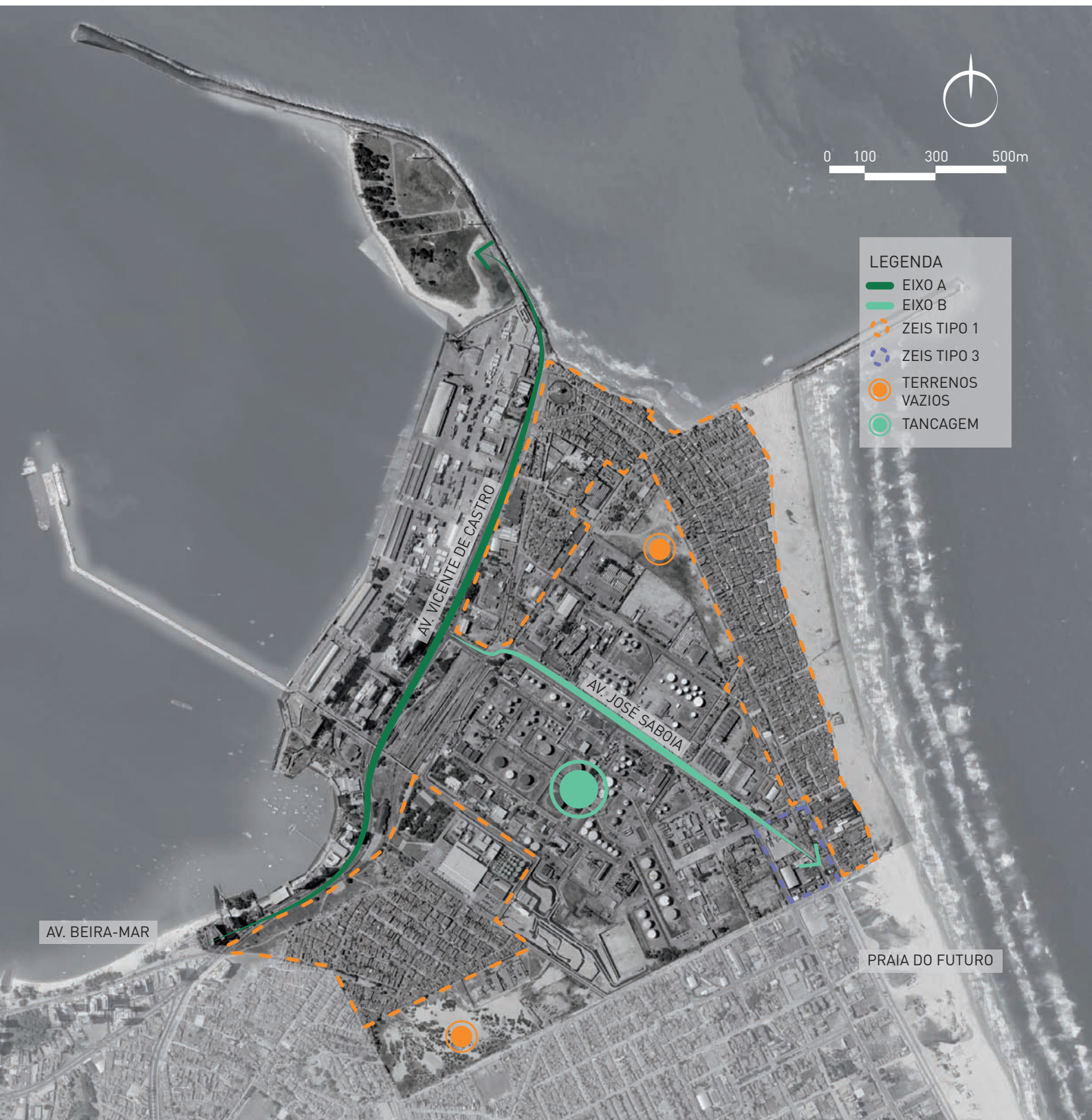
A intervenção está estruturada em dois eixos de intervenção chamados de 'A' e 'B' conforme finalidades abaixo destacadas:

EIXO DE INTERVENÇÃO A

O eixo de intervenção A será o responsável pela ligação do restante da cidade com o Terminal Marítimo de Passageiro e o Antigo Farol. Será no decorrer dele que se desenvolverá o projeto de reabilitação da área portuária do Porto de Fortaleza. Será desenvolvido como uma continuação da Avenida Beira-Mar, ampliando para além dela não só o eixo de turismo e atividades de serviço e comércio, mas também o de lazer, cultura e social, não só visando os turistas, mas a população de Fortaleza como um todo e principalmente a população residente do entorno da intervenção.

EIXO DE INTERVENÇÃO B

O eixo de intervenção B será o responsável pela ligação da área portuária com a Praia do Futuro, outro importante local turístico da capital. Margeará as necessárias intervenções nos terrenos que atualmente abrigam os tanques de armazenamento de combustíveis. A Avenida José Saboia deverá ser repensada, de forma que o seu desenho seja reformulado seguindo as mesmas diretrizes e tratamento da Avenida Vicente de Castro, do Eixo A. Deverá ser priorizado o pedestre e ser feita a adequação aos possíveis novos usos, além de procurar minimizar os impactos do trânsito constante de caminhões de transporte de cargas, já que ainda haverá movimentação de mercadorias através porto. As ações de reformulação viária desse eixo devem ser expandidas para a via que dá acesso à Praia do Futuro, propiciando uma melhor integração e mobilidade para além do bairro em estudo.



▲ MAPA 32: PLANO GERAL DE INTERVENÇÃO | ESC: 1/15.000
 FONTE: GOOGLE EARTH (modificado pela autora)

EIXO DE INTERVENÇÃO A

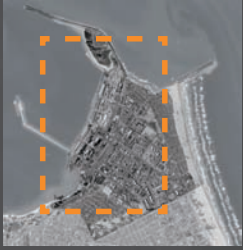
Entre as ações identificadas no Plano Geral, foi escolhido o Eixo de Intervenção A para ser objeto da proposta de projeto urbano. É onde estão localizadas as instalações imediatas do Porto do Mucuripe e assim será possível desenvolver de forma prática os conceitos e recomendações expostos nos capítulos teóricos.

O EIXO A, que se desenvolve no decorrer do Av. Vicente de Castro, foi dividido em duas áreas (ver mapa 33) e, por apresentarem características e condicionantes diferentes, foram definidos direcionamentos específicos para cada uma (ver mapa 34 e 35).

Apesar das diferenças entre as áreas, o projeto deverá ser desenvolvido de forma a haver integração entre as partes. Como exposto anteriormente, no plano geral, o eixo escolhido será o responsável pela ligação do restante da cidade com o Terminal Marítimo de Passageiro e o Antigo Farol. Além de expandir os setores de turismo, serviço, comércio, lazer e cultura para além da Avenida Beira-Mar, visando os visitantes, mas principalmente a população local.

- ÁREA 1 – TERMINAL DE PASSAGEIROS, PRAIA MANSA, FAROL E PORTO
- ÁREA 2 – CAIS PESQUEIRO E MORRO DE SANTA TEREZINHA

A ÁREA 01 foi escolhida para evoluir os direcionamentos e se propor o desenho urbano, sempre no sentido de aplicar os conceitos e recomendações da teoria. Neste setor do EIXO A estão presentes elementos naturais, a Praia Mansa e do Titanzinho, patrimoniais, o Antigo Farol do Mucuripe, e econômico-turísticos, uma grande parcela do Porto e o Terminal Marítimo de Passageiros. Além de estar próxima à comunidade do Serviluz.



ÁREA 01



0 50 150 250m

01

02

03

04


ÁREA 02

05

06

07

LEGENDA

- 01 TERMINAL DE PASSAGEIROS
- 02 PARTE DO PÁTIO DE CONTÊINERES DO PORTO
- 03 ANTIGO FAROL
- 04 COMUNIDADE DO SERVLUZ
- 05 INSTALAÇÕES DA TRANSNORDESTINA
- 06 CAIS PESQUEIRO
- 07 MORRO DE SANTA TEREZINHA
-  AV. VICENTE DE CASTRO



0 25 75 125m



Permitir o acesso público à parte da Praia Mansa que não está ocupada pelo terminal de passageiros.

Instalar uma unidade de pesquisa, contribuindo para a manutenção do bem natural e fiscalizando a sua utilização.

Urbanização do entorno do Terminal Marítimo de Passageiros.

Desativar o pátio de contêineres e propor a instalação de novos usos e equipamentos.

Resolver os conflitos decorrentes do antagonismo das áreas restritas do terminal (alfândega) e a proposição do uso público do seu entorno imediato.

■ Terminal Marítimo de Passageiros.

○ Pátio de contêineres

Melhorar o acesso ao Terminal de Passageiros, possibilitando a utilização de diversos modais.

Integração com as ações propostas para o Farol e o restante das intervenções do eixo A.

Readequação viária da Av. Vicente de Castro.

Remover as edificações do entorno do Farol, realocando as famílias para áreas próximas.

Restaurar a edificação.

Urbanizar o entorno, proporcionando integração com as ações da área próxima ao Terminal de Passageiros e com as outras ações do eixo A.

Propor a transferência da movimentação de contêineres.

Desapropriar uma parte dos pátios de armazenagem de contêiner para a instalação de novos usos e equipamentos, devolvendo à população o contato com o mar e a possibilidade de apropriação da área.



0 30 90 150m



Retirar edificações e propor a instalação de novos usos e equipamentos, devolvendo à população o contato com o mar e a possibilidade de apropriação da área.

Integrar o Cais Pesqueiro às outras intervenções propostas.

Retirada das edificações da Transnordestina, mantendo apenas os trilhos necessários para a operação do transporte ferroviário.

Continuação da intervenção proposta para a encosta do Morro de Santa Terezinha, com a implantação de um parque público.

Implantação de um Parque Urbano, integrado com a Av. Beira Mar, possibilitando a conexão com as intervenções propostas próximas ao Terminal Marítimo de Passageiros e o Antigo Farol.

Possibilitar melhor deslocamento entre os diferentes níveis.

Melhorias viárias.

Diminuir os impactos da implementação do VLT e consiliá-lo com o novo uso proposto para a área

PROGRAMA

Para a definição do Programa de Necessidades da OU do Porto do Mucuripe, foram analisadas as características da área de intervenção, bem como os programas de outros projetos de intervenção portuária. Diante da análise da área de intervenção, o bairro Cais do Porto, foi identificado como programa de necessidades geral da OUC do Porto do Mucuripe:

- Reestruturação viária;
- Reorganização do tráfego de caminhões;
- Transferência de parte da atividade industrial;
- Implantação de equipamentos e áreas de lazer;
- Regularização fundiária;
- Destinar terrenos para habitações sociais;
- Valorização da história e identidade do bairro;
- Preservação do patrimônio material e imaterial da área;

O Plano Geral de Intervenção divide a área da Operação em quatro ações. Para o Eixo de Intervenção A, na qual a Área 01 será objeto de maior detalhamento da proposta, identificou-se o seguinte programa de necessidades específico (ver figura 23):

- Reestruturação viária;
- Desapropriações e relocações de edificações;
- Reorganização do tráfego de caminhões;
- Preservação do patrimônio área;
- Implantação de equipamentos e áreas de lazer;



0 50 150 250m



LEGENDA

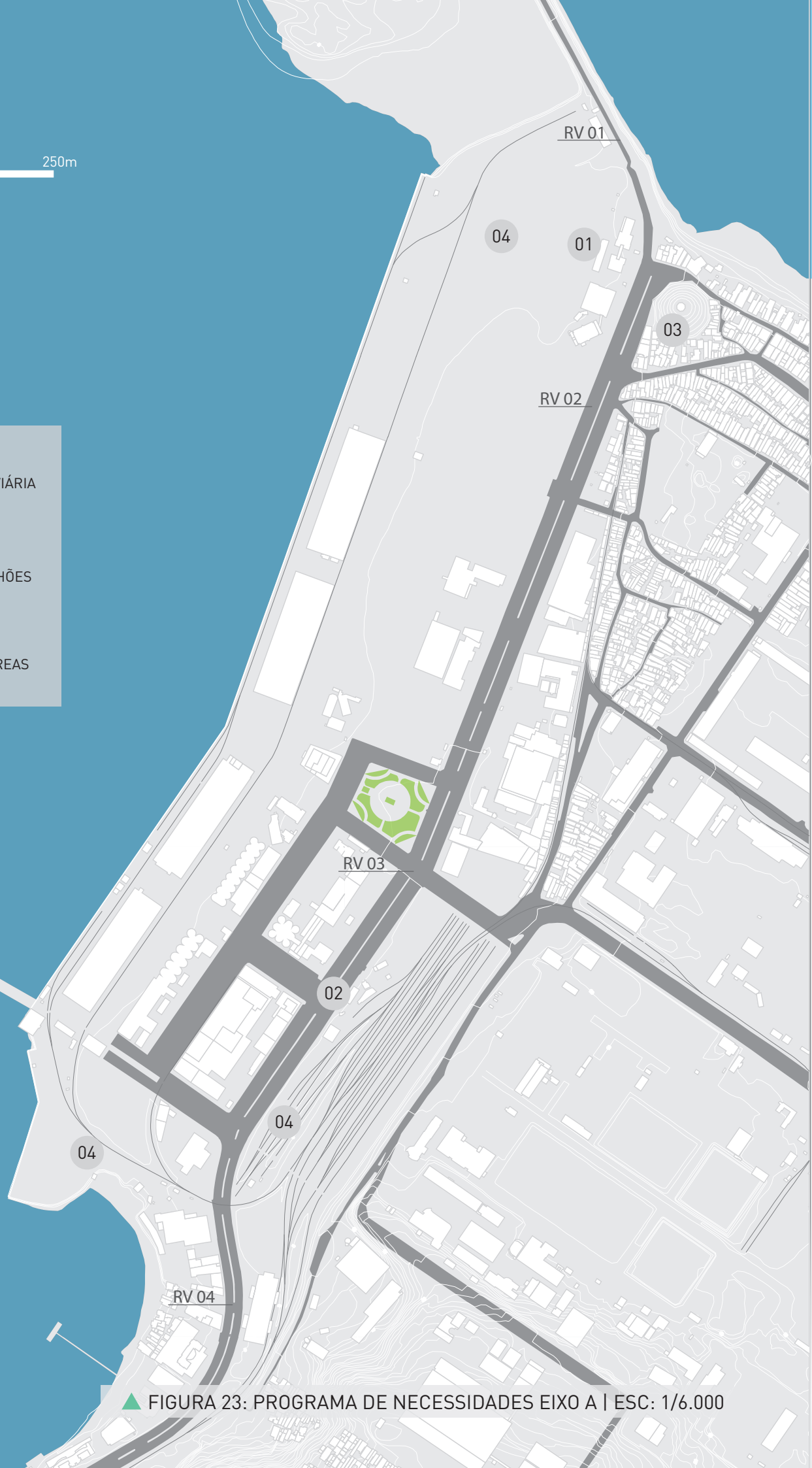
RV REESTRUTURAÇÃO VIÁRIA

01 DESAPROPRIAÇÕES DE EDIFICAÇÕES

02 REORGANIZAÇÃO DO TRÁFEGO DE CAMINHÕES

03 PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO

04 IMPLANTAÇÃO DE EQUIPAMENTOS E ÁREAS DE LAZER;



▲ FIGURA 23: PROGRAMA DE NECESSIDADES EIXO A | ESC: 1/6.000

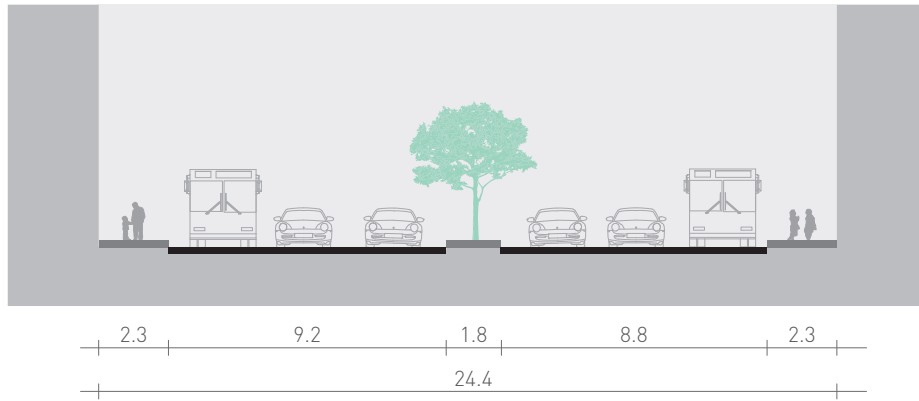
REESTRUTURAÇÃO VIÁRIA

Analisando a Av. Vicente de Castro como continuação da Av. da Abolição, percebemos através de perfis de diferentes pontos, que existe uma diferença da caixa viária e de estrutura entre os trechos da via com nomes diferentes (ver figura 24).

A Av. Vicente de Castro apresenta características que não propiciam a diversidade de modais e nem a utilização confortável e segura para os pedestres. Em toda a sua extensão apresenta caixa viária média de 33 metros, sendo 16 metros para as faixas de rolamento em cada sentido e 1 metro para o canteiro central. Os passeios têm entorno de 2 metros de largura, entretanto não possuem acessibilidade nem arborização.

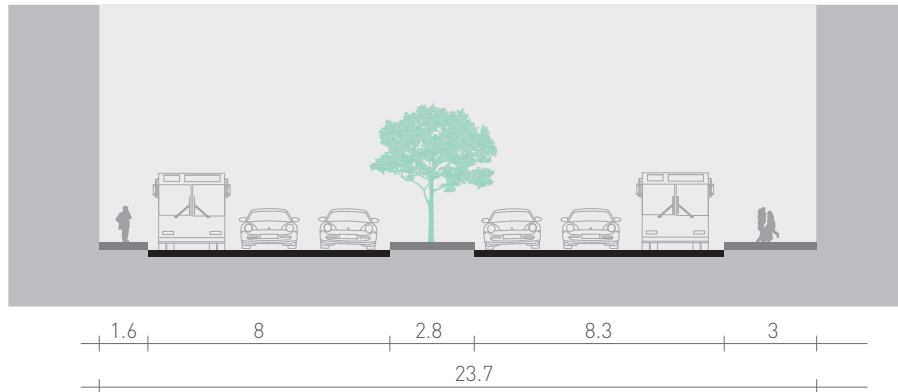
A proposta é que a via seja reestruturada, com o acréscimo de 2 metros em cada passeio, com faixa de serviço onde serão plantadas as árvores e instalados os postes de iluminação, a implantação de uma faixa exclusiva para ônibus e de uma ciclovia de duplo sentido no canteiro central com largura de 3 metros. A faixa exclusiva seria continuação da faixa implantada na Av. da Abolição. A ciclovia no canteiro central foi escolhida por não ter conflito com a faixa exclusiva para ônibus, além de proporcionar um tráfego sem interrupções pelos entroncamentos de ruas secundárias.

A



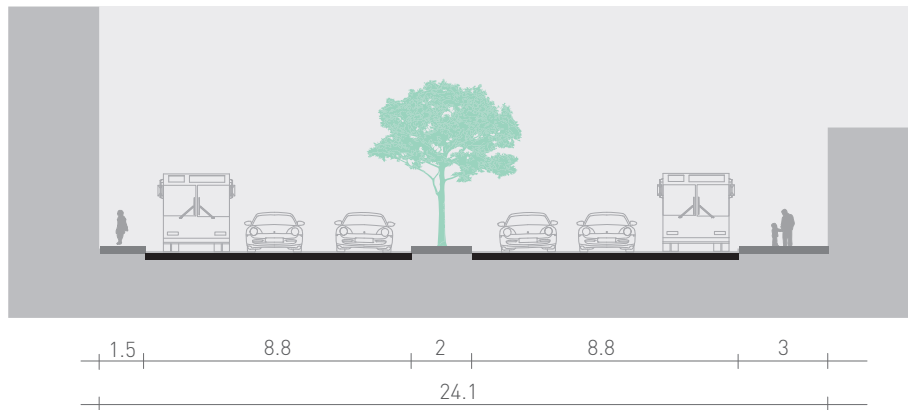
PERFIL TRECHO A | ESC: 1/250

B



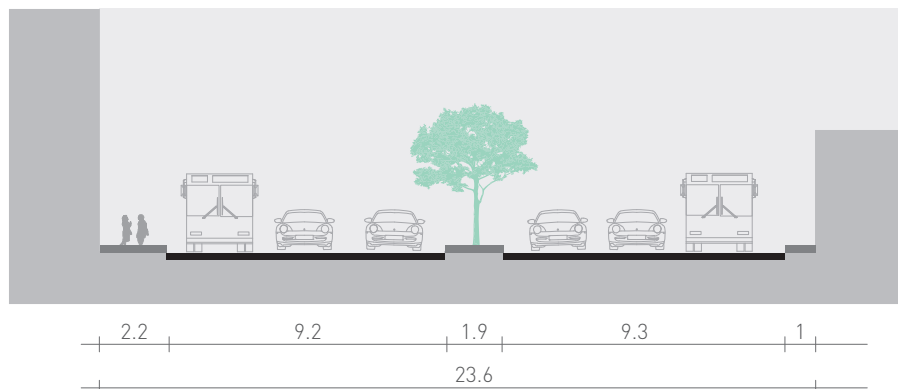
PERFIL TRECHO B | ESC: 1/250

C

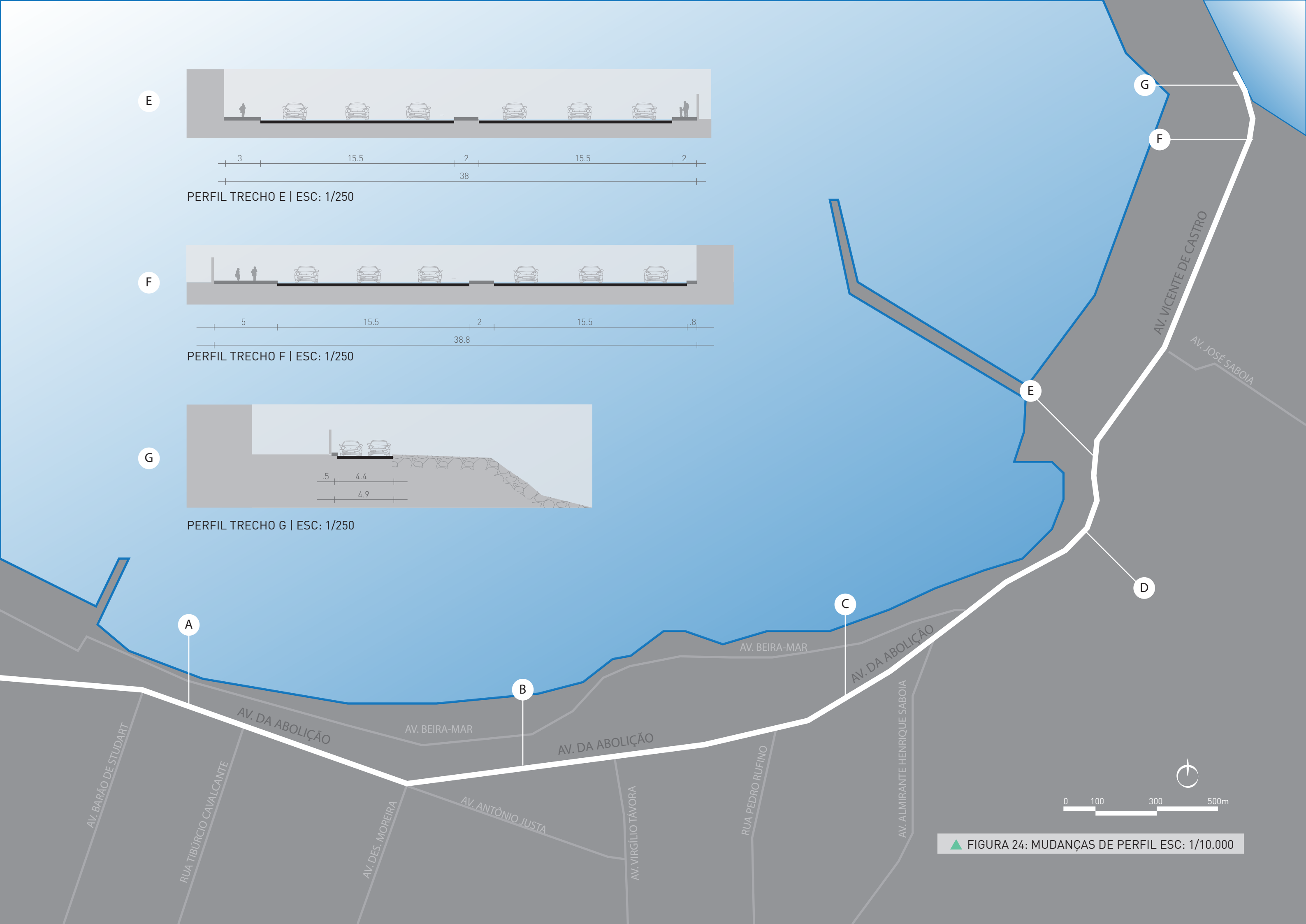
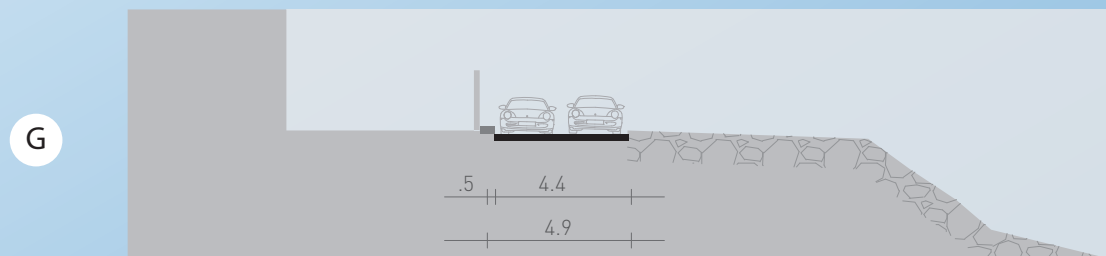
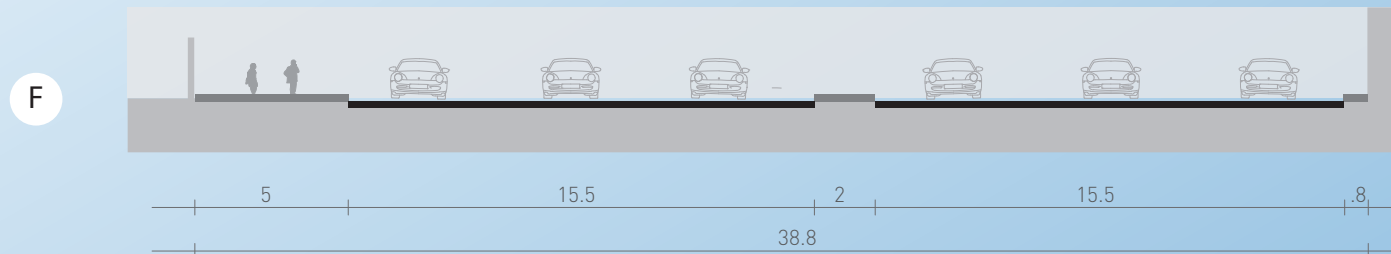
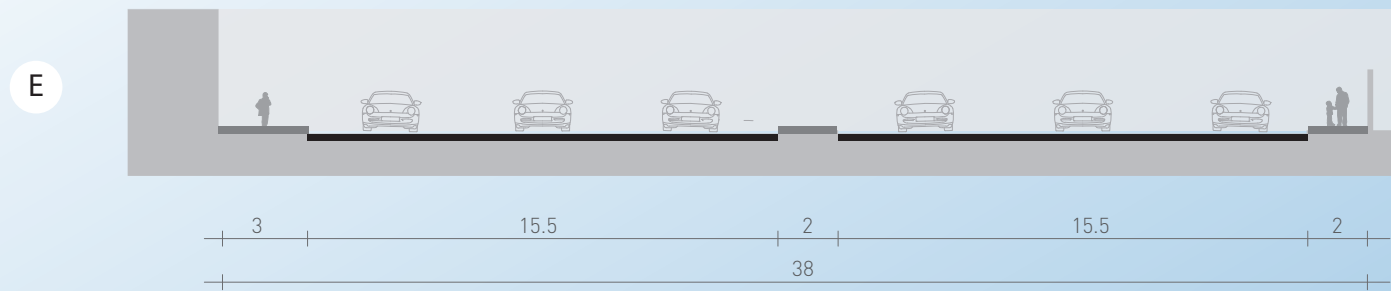


PERFIL TRECHO C | ESC: 1/250

D



PERFIL TRECHO D | ESC: 1/250



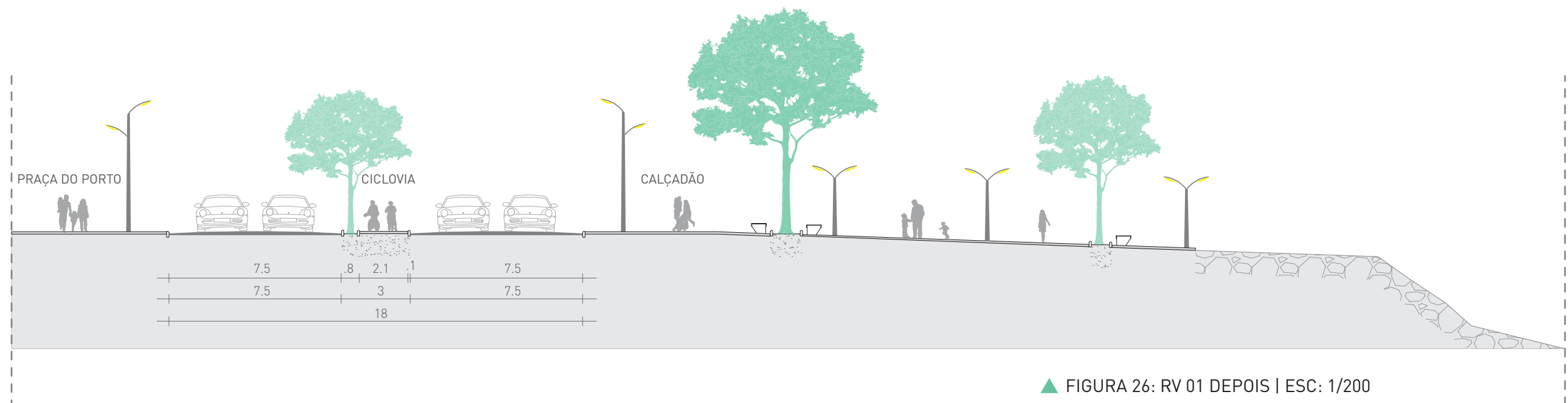
▲ FIGURA 24: MUDANÇAS DE PERFIL ESC: 1/10.000

RV 01 – Acesso ao terminal de passageiros/final da Av. Vicente de Castro

O acesso ao Terminal Marítimo de Passageiros era feito de forma precária e a via, assim como em toda a sua extensão, não propiciava o conforto e segurança aos usuários, sejam eles pedestres, motoristas ou ciclistas. A via terá seu curso mudado, tendo que desviar de um aerogerador já implantado. Com esse desvio será necessário a retirada da edificação do Corpo de Bombeiros. A via passará a ter duas faixas de rolamento, com total de 7,5m para cada sentido, ciclovia central com uma faixa de serviço e será possível a implantação de um calçadão. (ver figuras 25 e 26)



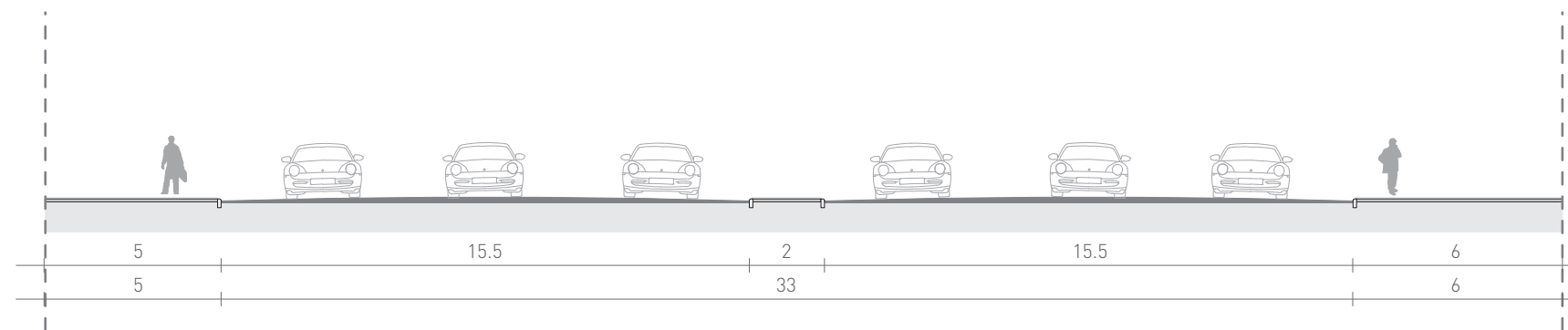
▲ FIGURA 25: RV 01 ANTES | ESC: 1/200



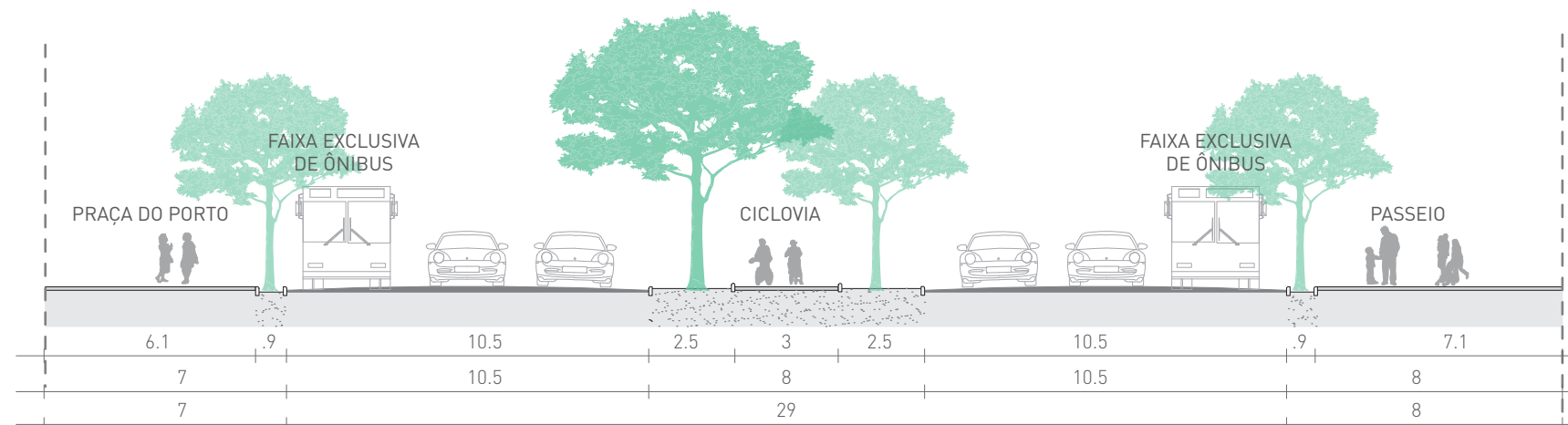
▲ FIGURA 26: RV 01 DEPOIS | ESC: 1/200

RV 02 – Entre a Av. José Saboia e o Antigo Farol

No trecho entre a Av. José Saboia e o Antigo Farol a via terá os passeios acrescidos em 2 metros, com a implantação de uma faixa de serviço, três faixas de rolamento, com 3,5 metros, em cada sentido, ciclovia central com sentido duplo, com 3 metros de largura e com faixa de serviço em cada lado, com em média de 2,5 metros. A pavimentação será feita em blocos intertravados de concreto, que proporcionam maior permeabilidade que o asfalto e diminuem a velocidade dos veículos, dando maior preferência para os pedestres. Além disso, serão implantados semáforos com tempo para pedestres no entroncamento entre a Av. Vicente de Castro e a Av. Zezé Diogo. (ver figuras 27 e 28)



▲ FIGURA 27: RV 02 ANTES | ESC: 1/200

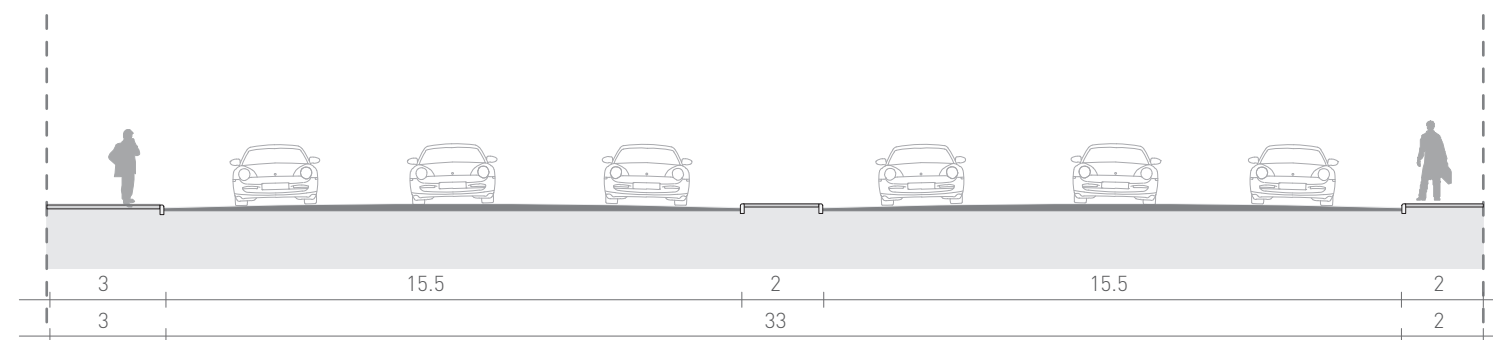


▲ FIGURA 28: RV 02 DEPOIS | ESC: 1/200

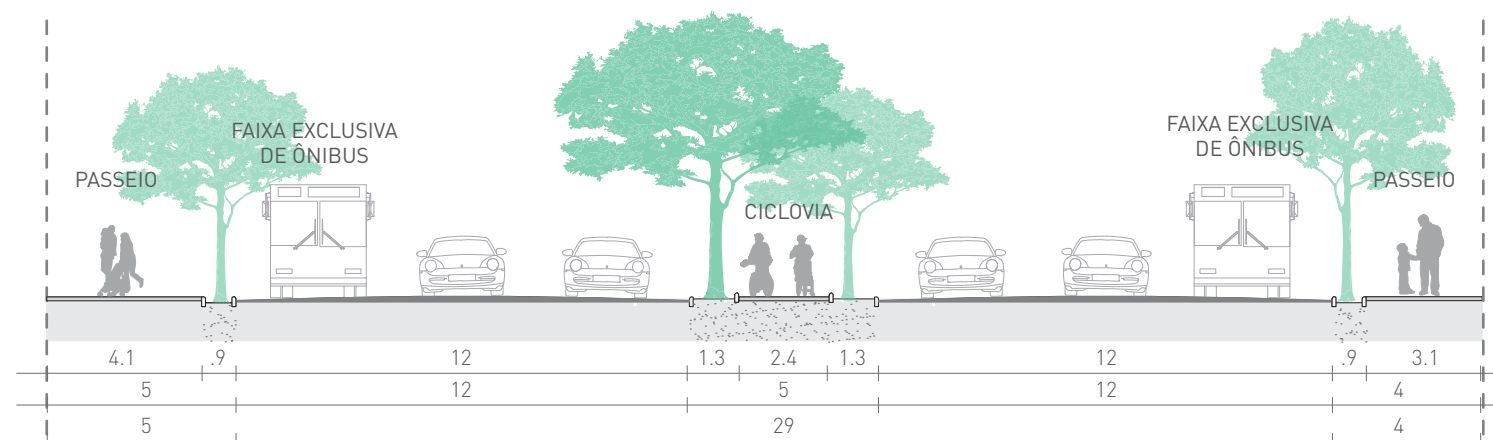
RV 03 – Cruzamento da Av. Vicente de Castro com a Av. José Saboia

O cruzamento da Av. Vicente de Castro com a Av. José Saboia é um ponto de grande fluxo de veículo, incluindo caminhões e ônibus. Entretanto tem uma organização, faltando sinalização horizontal e vertical. Propõe-se que seja implantado um semáforo neste cruzamento, com tempo para travessia para pedestres.

Propõe-se ainda que o perfil da Av. Vicente de Castro seja reestruturado, com o acréscimo de 2 metros em cada passeio, com a implantação de uma faixa de serviço, três faixas de rolamento, com 4 metros de largura, em cada sentido, ciclovia central com sentido duplo, com 2,4 metros de largura e com faixa de serviço em cada lado, com em média de 1 metro. (ver figuras 29 e 30)



▲ FIGURA 29: RV 03 ANTES | ESC: 1/200



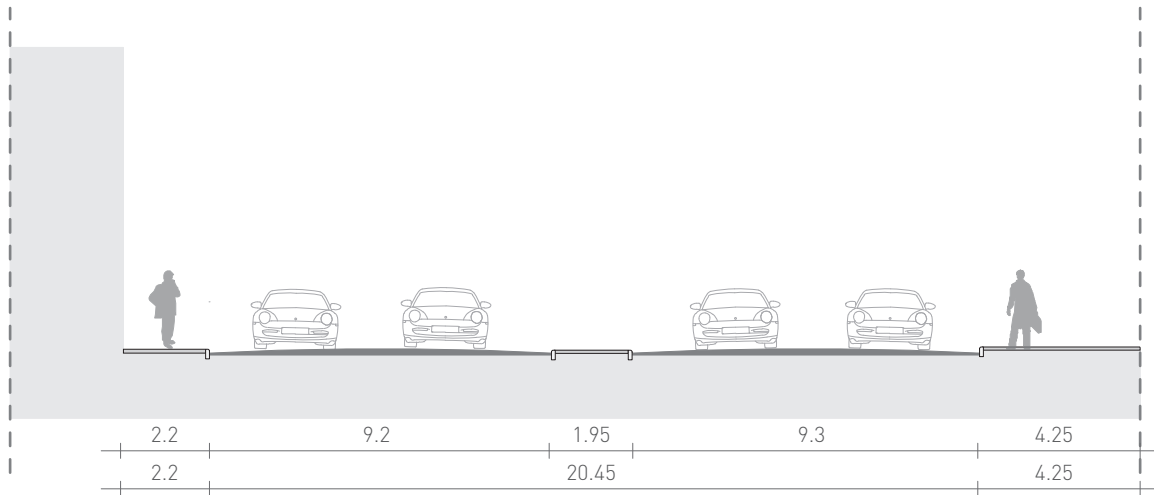
▲ FIGURA 30: RV 03 DEPOIS | ESC: 1/200

RV 04 – Início da Av. Vicente de Castro

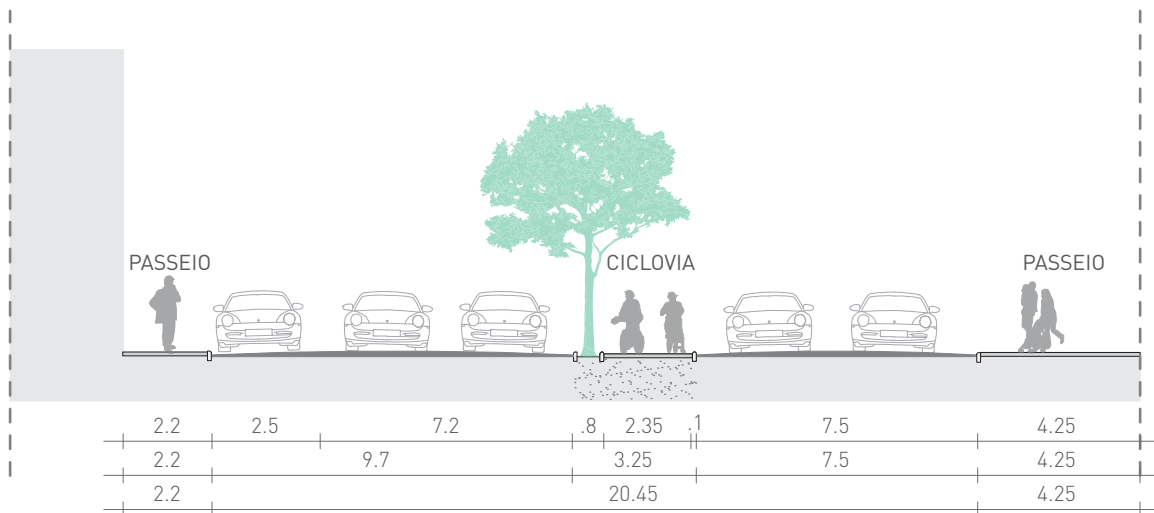
Logo no começo da Av. Vicente de Castro, quando ela deixa de ser Av. da Abolição, a caixa viária se torna mais estreita, apresentando caixa, sem contar os passeios, de entorno de 20 metros, com duas faixas largas de rolamento em cada sentido. Os passeios apresentam em geral largura entre 1,5 e 2 metros.

Propõe-se que o perfil seja reestruturado de forma que seja implantada uma ciclovia central com sentido duplo, com 2,4 metros e faixa de serviço de 0,8 metros de um dos lados. No sentido Mucuripe-Cais do Porto terá duas faixas de rolamento de 3,75 metros. Já no sentido oposto, terá duas faixas de rolamento de 3,60 metros e uma faixa de estacionamentos de 2,5.

Optou-se por deixar apenas duas faixas por existir um tráfego muito intenso de caminhões e veículos de grande porte, e não ser possível implantar 3 faixas de rolamento com o mínimo de 3,5 metros. Deixando apenas duas faixas em cada sentido, foi possível implantar a ciclovia e ainda deixar uma faixa para estacionamento, em uma área onde já existe esta demanda. (ver figuras 31 e 32)



▲ FIGURA 31: RV 04 ANTES | ESC: 1/200



▲ FIGURA 32: RV 04 DEPOIS | ESC: 1/200

DESAPROPRIAÇÃO

Para a implantação de reestruturação viária será necessário a realocação do prédio do Corpo de Bombeiros. Outra edificação que será realocada será o da Receita Federal, para que seja possível a implantação da Praça do Porto.

Para a implantação da Praça do Porto, será necessário ainda que parte do pátio de contêineres seja desapropriado do Porto do Mucuripe. Propõe-se que algumas atividades sejam transferidas para o Porto do Pecém, como as relacionadas ao Petróleo (combustíveis e asfalto) e as cargas que chegam em contêineres.

REORGANIZAÇÃO DO TRÁFEGO DE CAMINHÕES

No Porto do Mucuripe, assim como em outros portos urbanos, existem conflitos em relação ao tráfego de caminhões, que tem vias de escoamento comuns às vias urbanas. A presença destes é constante nas duas principais vias do bairro. Sendo necessário que haja uma regulamentação desse tráfego.

O estacionamento irregular de caminhões a espera para serem carregados ou descarregados causa transtornos, diminuindo a faixa de rolamento para os demais veículos, incluindo carros particulares e transporte coletivo.

Algumas fábricas localizadas no retroporto possuem pátios onde ocorrem as cargas e descargas. A sugestão é que todas as indústrias que permanecerem no bairro tenham áreas para essa atividade e também espaço reservado para o estacionamento dos caminhões que estejam esperando.

PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO

O termo Patrimônio traz consigo o significado de pertencimento, a alguém ou a um grupo de pessoas. Ligado a ele tem-se o termo cultura, que por sua vez conceitua-se por ser a transformação da natureza pela ação do homem. Françoise Choay define patrimônio histórico como “um fundo destinado ao usufruto de uma comunidade alargada a dimensões planetárias e constituído pela acumulação contínua de uma diversidade de objetos que congregam a sua pertença comum ao passado” (CHOAY, 2001, p.11). Atualmente, esse termo remete a uma instituição e a uma mentalidade.

O conceito e a abrangência de patrimônio histórico têm variado com o decorrer do tempo, culminando na diferenciação entre patrimônio cultural edificado e monumento histórico. Na época da primeira Comissão dos Monumentos Históricos, em 1837, as três grandes categorias eram constituídas pelos vestígios da Antiguidade, por edifícios religiosos da Idade Média e por alguns castelos. Já no final da Segunda Guerra mundial, passou-se a considerar todas as formas de construir. Dessa forma, o domínio patrimonial passou a aumentar por acrescentar critérios de abrangência e seleção, passando a compreender os conjuntos edificados e o tecido urbano.

O termo Monumento traz referência emocional de uma memória, estando presente em todas as sociedades. Enquanto monumento visa fazer reviver no presente o passado, o monumento histórico mantém uma relação diferente com a memória viva e com a duração, não tendo sido criada com essa finalidade, podendo ser testemunho histórico sem ter tido sua origem um destino memorial.

No bairro Cais do Porto está localizado o Antigo Farol do Mucuripe, que foi construído em 1829, sendo reformulado completamente por duas vezes durante a sua história. Foi tombado como patrimônio do Estado do Ceará através do decreto nº 16.237, de 30 de novembro de 1983. A edificação, que representa uma parte da história de Fortaleza, é de propriedade da Capitania dos Portos.

Atualmente o Farol abriga o Museu de Fortaleza, onde é possível encontrar fotos antigas da capital cearense. Entretanto constata-se o abandono e degradação do prédio. Além disso, ele está completamente circundado por residências da população

da comunidade do Serviluz. Essa ocupação dificulta a visualização e o acesso. Além de ser um ponto conhecido de comercialização de drogas e insegurança.

Para melhorar a situação do bem histórico, recomenda-se o seu restauro tanto interno, possibilitando a sua visita de forma segura e confortável, quanto externo, principalmente de sua fachada, onde ainda está presente a intervenção artística através de grafites, que tinha por objetivo chamar atenção para a situação da edificação; e a retirada de, aproximadamente, 90 edificações que estão no entorno imediato do Farol e de outras localizadas próximas que barram o acesso e a visual para a praia (ver figura 33).



▲ FIGURA 33: EDIFICAÇÕES RETIRADAS
FONTE: GOOGLE EARTH (modificado pela autora)

O uso da edificação do Antigo Farol como um museu está de acordo com as recomendações da Carta de Atenas (1931), que apesar de ter sido escrita a mais de 80 anos, ainda reflete as necessidades atuais para a conservação de monumentos históricos. Pode-se destacar a parte em que recomenda a “utilização dos monumentos, que assegure a continuidade de sua vida, destinando-os sempre a finalidades que o seu caráter histórico ou artístico”.

A retirada das edificações é necessária para que o patrimônio tenha melhor visualização e tenha sua importância afirmada na sua situação no espaço urbano. Ainda na Carta de Atenas (1931), recomenda-se o respeito ao “caráter e a fisionomia das cidades, sobretudo na vizinhança dos monumentos antigos, cuja proximidade deve ser objeto de cuidados especiais”. Dessa forma, justifica-se a retirada das edificações circundantes do Farol para restaurar, de certa forma e nas devidas proporções, a ambiência original na qual o prédio foi concebido.

As recomendações da Carta de Atenas (1931) foram ratificadas na Carta de Veneza (1964), da qual se pode destacar os seguintes artigos:

Artigo 3º - a conservação e a restauração dos monumentos visam a salvaguardar tanto a obra de arte quanto o testemunho histórico.

Artigo 4º - a conservação dos monumentos exige, antes de tudo, manutenção permanente.

Artigo 5º - a conservação dos monumentos é sempre favorecida por sua destinação a uma função útil à sociedade; tal destinação é, portanto, desejável, mas não pode nem deve alterar a disposição ou a decoração dos edifícios. É somente dentro destes limites que se deve conceber e se pode autorizar as modificações exigidas pela evolução dos usos e costumes.

Do programa de necessidades do Eixo de Intervenção A, destaca-se as ações que são específicas da Área 01, que são a desapropriações e a implantação de novas unidades habitacionais; a criação e urbanização tanto da Praça do Farol quanto de um calçadão no final da Av. Vicente de Castro, no acesso ao terminal marítimo de passageiros; e a implantação da Praça do Porto, a partir da desapropriação de parte do pátio de contêineres do Porto (ver figura 34).



0 30 90 150m

LEGENDA

- 01 NOVAS HABITAÇÕES
- 02 PRAÇA DO FAROL
- 03 CALÇADÃO
- 04 PRAÇA DO PORTO

TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS

MOLHE DE PROTEÇÃO

FAIXA DE PRAIA

ÁREA DO PORTO DO MUCURIPE



▲ FIGURA 34: MASTERPLAN GERAL ÁREA 01 | ESC: 1/3.500

IMPLANTAÇÃO DE NOVAS UNIDADES HABITACIONAIS

Com a necessidade e a escolha da retirada de algumas casas, vem a recomendação de relocar essas famílias no terreno viável mais próximo ao local anterior. Através da análise do bairro e dos espaços considerados vazios, escolheu-se quatro lotes para a implantação de habitações sociais, que são vizinhos e que se destacam por apresentarem densidade construtiva muito menor que as quadras próximas. Dois estão vazios e os outros dois abrigam fábricas de concreto. Juntos abrangem uma área de aproximadamente 1,3ha.

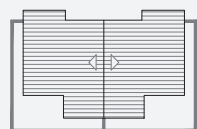
A questão da propriedade é um fator que deve ser considerado. Praticamente o bairro inteiro está inserido na poligonal do porto, portanto propriedade da União. Sugere-se que as famílias relocadas tenham a concessão do uso das habitações e não a propriedade.

Deve ser feito um levantamento detalhado das famílias que serão relocadas, podendo assim definir a necessidade de cada uma (quantos quartos ou se existe alguém com necessidades especiais, por exemplo). Assim oferecer diversas tipologias de habitação distribuídas em uma quadra aberta com ruas internas compartilhadas, onde o pedestre tem a preferência.

O conceito de sustentabilidade deve ser aplicado na concepção das edificações, sempre respeitando condições como habitabilidade, funcionalidade, durabilidade, segurança e acabamento, atentando também para características relacionadas à produtividade, construtividade, baixo custo e desempenho ambiental.

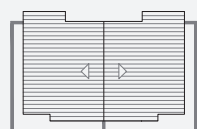
Como exemplo foram implantadas 120 habitações de 6 tipologias diferentes, podendo ser apenas térreo, sobrado ou térreo mais um pavimento, geminadas ou não, com 2 ou 3 quartos. Uma das tipologias é mista, possibilitando a implantação de pequenos comércios e serviços para atender a população local. Também foi implantada uma praça para servir tanto como área permeável quanto para possibilitar a interação dos moradores. (ver figura 35)

A



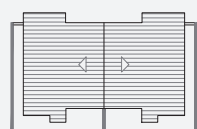
TÉRREO + 1 PAV | 2 QUARTOS
 LOTE: 210,80m²
 Número de Habitações: 4
 Número de Módulos Implantados: 8
 Total de Habitações: 32 habitações
 Variação de planta: 2
 Térreo: 61,14m²
 1º pavimento: 65,42m²

B



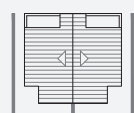
TÉRREO + 1 PAV | 3 QUARTOS
 LOTE: 210,80m²
 Número de Habitações: 4
 Número de Módulos Implantados: 2
 Total de Habitações: 8 habitações
 Variação de planta: 2
 Térreo: 71,13m²
 1º pavimento: 75,47m²

C



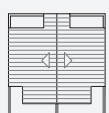
TÉRREO | 3 QUARTOS
 LOTE: 210,80m²
 Número de Habitações: 2
 Número de Módulos Implantados: 4
 Total de Habitações: 8 habitações
 Variação de planta: 1
 Térreo: 74,37m²

D



TÉRREO + 1 PAV | 2 QUARTOS
 LOTE: 123,60m²
 Número de Habitações: 2
 Número de Módulos Implantados: 17
 Total de Habitações: 34 habitações
 Variação de planta: 1
 Sobrado: 80,68m²

E



TÉRREO + 1 PAV | 2 QUARTOS
 LOTE: 98,88m²
 Número de Habitações: 2
 Número de Módulos Implantados: 2
 Total de Habitações: 4 habitações
 Variação de planta: 1
 Sobrado: 80,68m²

F



TÉRREO + 1 PAV + COMÉRCIO | 3 QUARTOS
 LOTE: 51,24m²
 Número de Habitações: 1
 Número de Módulos Implantados: 34
 Total de Habitações: 34 habitações
 Variação de planta: 1
 Sobrado: 74,37m²



▲ FIGURA 35: NOVAS HABITAÇÕES IMPLANTAÇÃO | ESC: 1/750



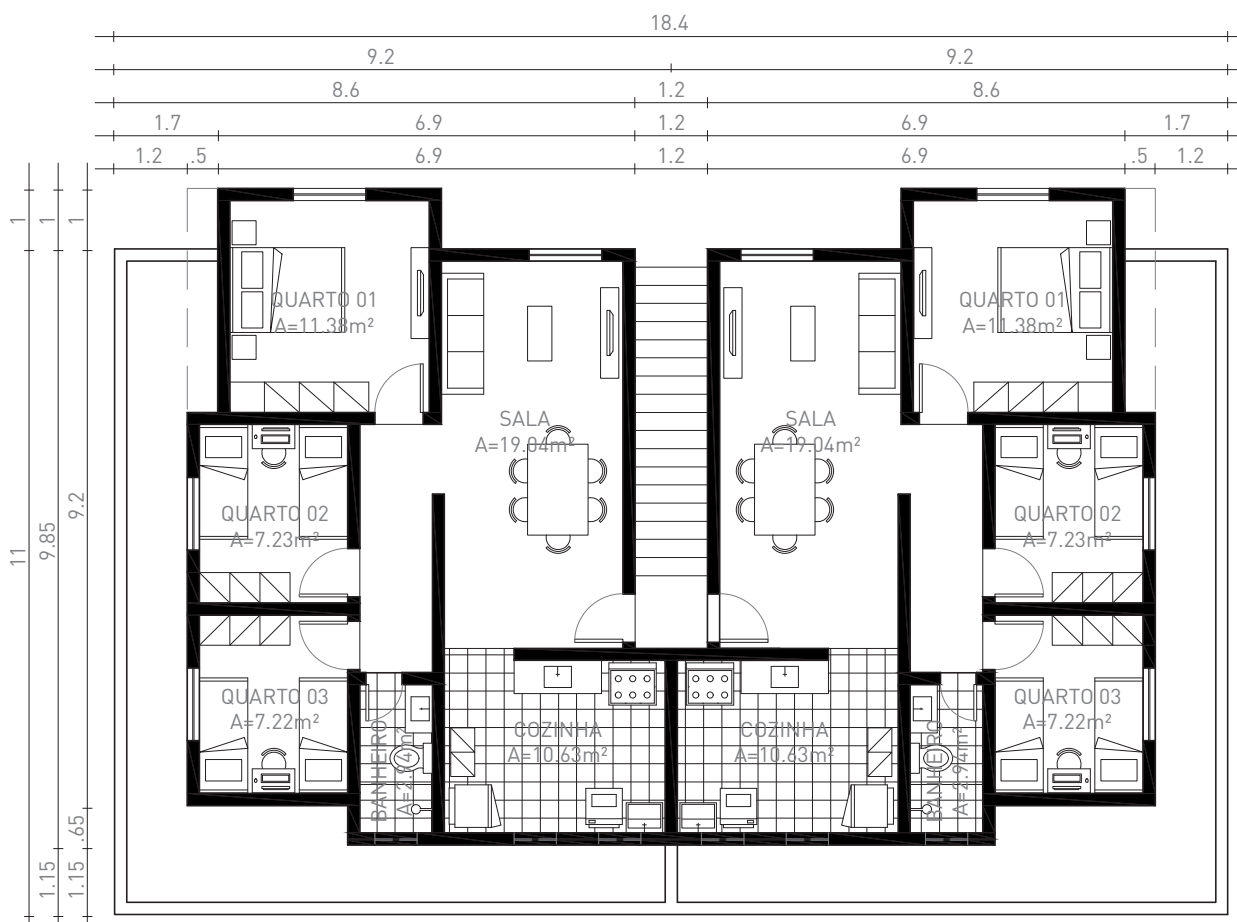
▲ FIGURA 36: NOVAS HABITAÇÕES TIPOLOGIA A TÉRREO | ESC: 1/125



▲ FIGURA 37: NOVAS HABITAÇÕES TIPOLOGIA A PAV. SUPERIOR | ESC: 1/125



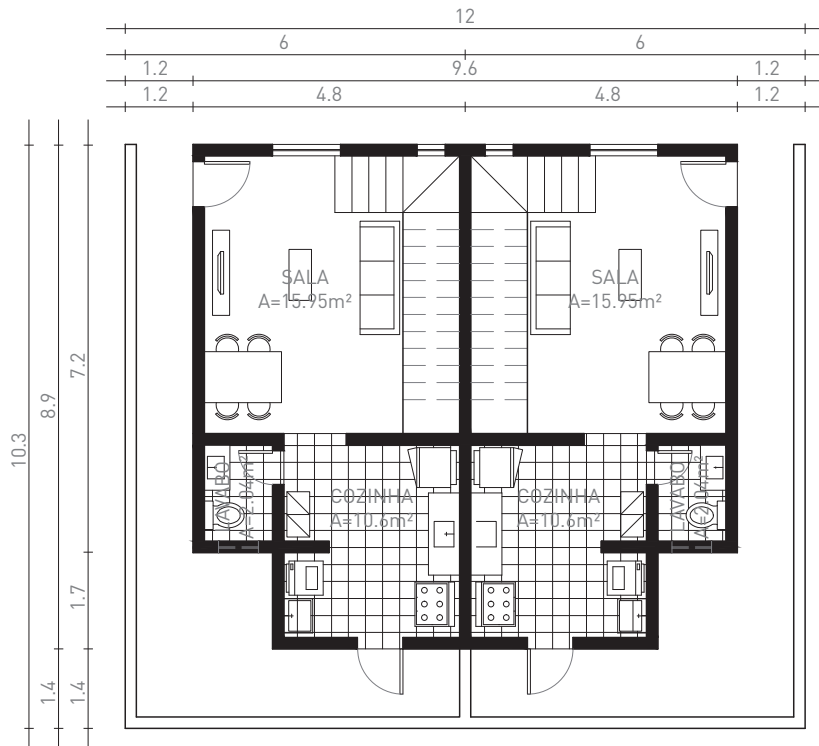
▲ FIGURA 38: NOVAS HABITAÇÕES TIPOLOGIA B TÉRREO | ESC: 1/125



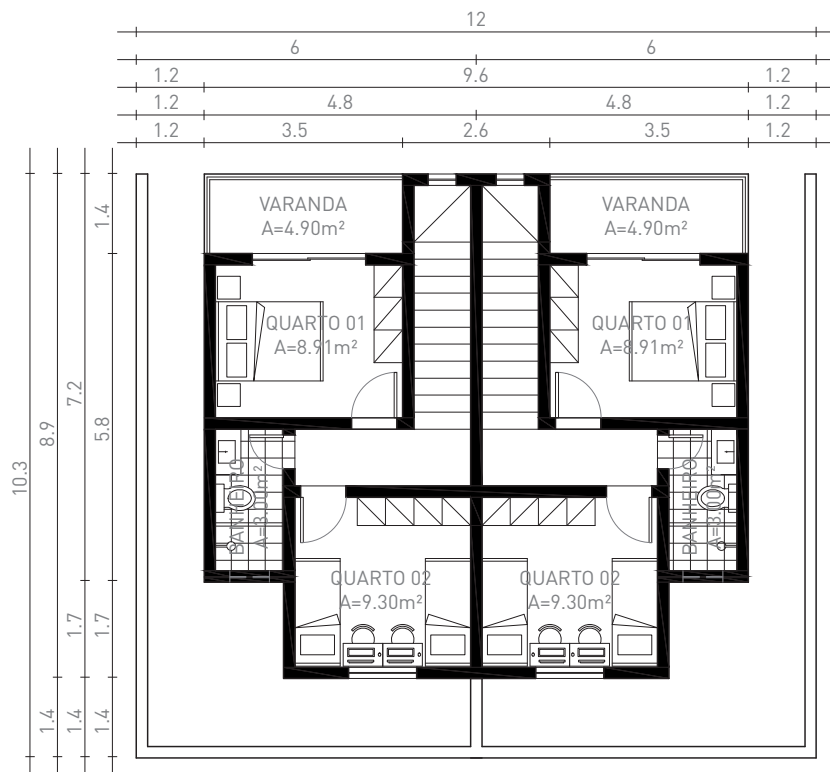
▲ FIGURA 39: NOVAS HABITAÇÕES TIPOLOGIA B PAV. SUPERIOR | ESC: 1/125



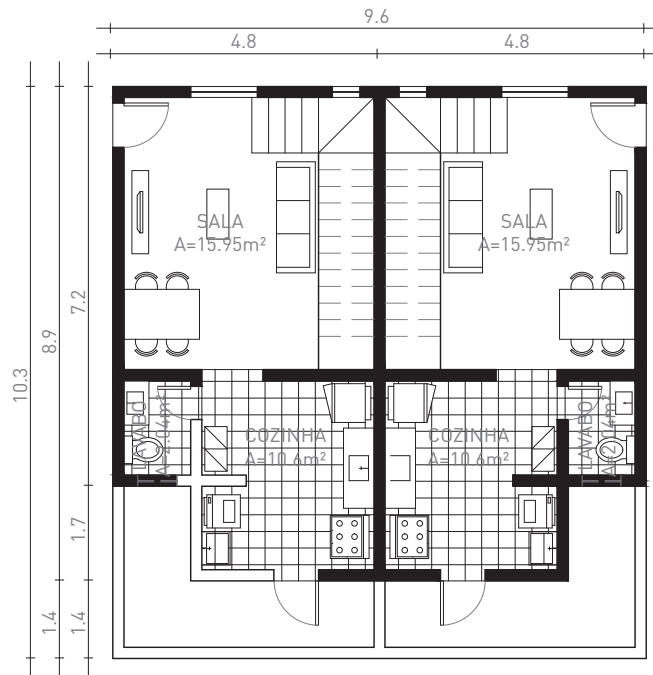
▲ FIGURA 40: NOVAS HABITAÇÕES TIPOLOGIA C TÉRREO | ESC: 1/125



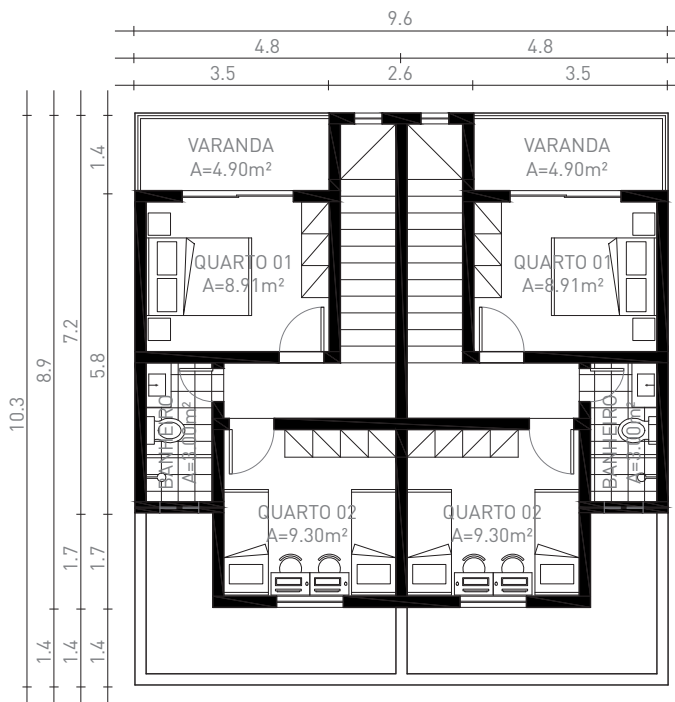
▲ FIGURA 41: NOVAS HABITAÇÕES TIPOLOGIA D TÉRREO | ESC: 1/125



▲ FIGURA 42: NOVAS HABITAÇÕES TIPOLOGIA D PAV. SUPERIOR | ESC: 1/125



▲ FIGURA 43: NOVAS HABITAÇÕES TIPOLOGIA E TÉRREO | ESC: 1/125



▲ FIGURA 44: NOVAS HABITAÇÕES TIPOLOGIA E PAV. SUPERIOR | ESC: 1/125

A área escolhida está inserida na poligonal de ZEIS tipo 01, demarcada pelo PDPFOR (2009). A partir do exemplo de implantação possível, estipulou-se novos parâmetros urbanísticos para habitações populares, já que as ZEIS ainda não foram regulamentadas. Na tabela 02 compara-se os índices do PDPFOR com os novos índices sugeridos. Os do Plano diretor são baseados no lote individual, já os índices propostos são indicados tanto considerando o terreno como um todo, quanto apenas o espaço delimitado pela habitação ou lote. Não se estipulou valores para recuos. Entretanto, as habitações devem ter aberturas que garantam os níveis de ventilação e iluminação.

Os novos índices estipulados para o lote foram pensados levando em conta a habitação em si, já que nesse modelo adotado de habitação social, é o que será entregue e não um lote para a posterior construção. Como está exemplificado nos índices obtidos das tipologias implantadas no exemplo. Os novos índices considerando o terreno todo garantem que exista uma ocupação e aproveitamento voltado para o coletivo, reservando uma porcentagem para espaços livres e de circulação.

Dessa forma, considerando o terreno todo, o índice de aproveitamento básico deve ficar entorno de 0,7. Assim, se o terreno tem área total de 13.767,60m², significa que pode ter 9.637,32m² de área útil edificada, considerando o aproveitamento básico. No exemplo tem-se 9.459m² de área útil edificada, assim atingiu-se o índice de 0,68. Considerando a taxa de ocupação de 40%, pode-se ter até 5.507,04m² de área ocupada. No exemplo tem-se 5.374,7m² de área ocupada, portanto dentro da taxa. O gabarito máximo estipulado foi de 10metros, ou até três pavimentos, porém os índices anteriores foram atingidos com no máximo dois. Assim, pode-se diminuir ainda mais a ocupação do solo se acrescentado nova tipologia com 3 pavimentos. Foi destinado para o sistema viário 2.999,65m² (21,8%), para a implantação de habitações sociais 6.992,32m² (50,8%) e para áreas livres 3.775,63m² (27,4%). Considerando que cada habitação abrigará quatro habitantes, obtêm-se a densidade populacional de 348,65hab/ha.

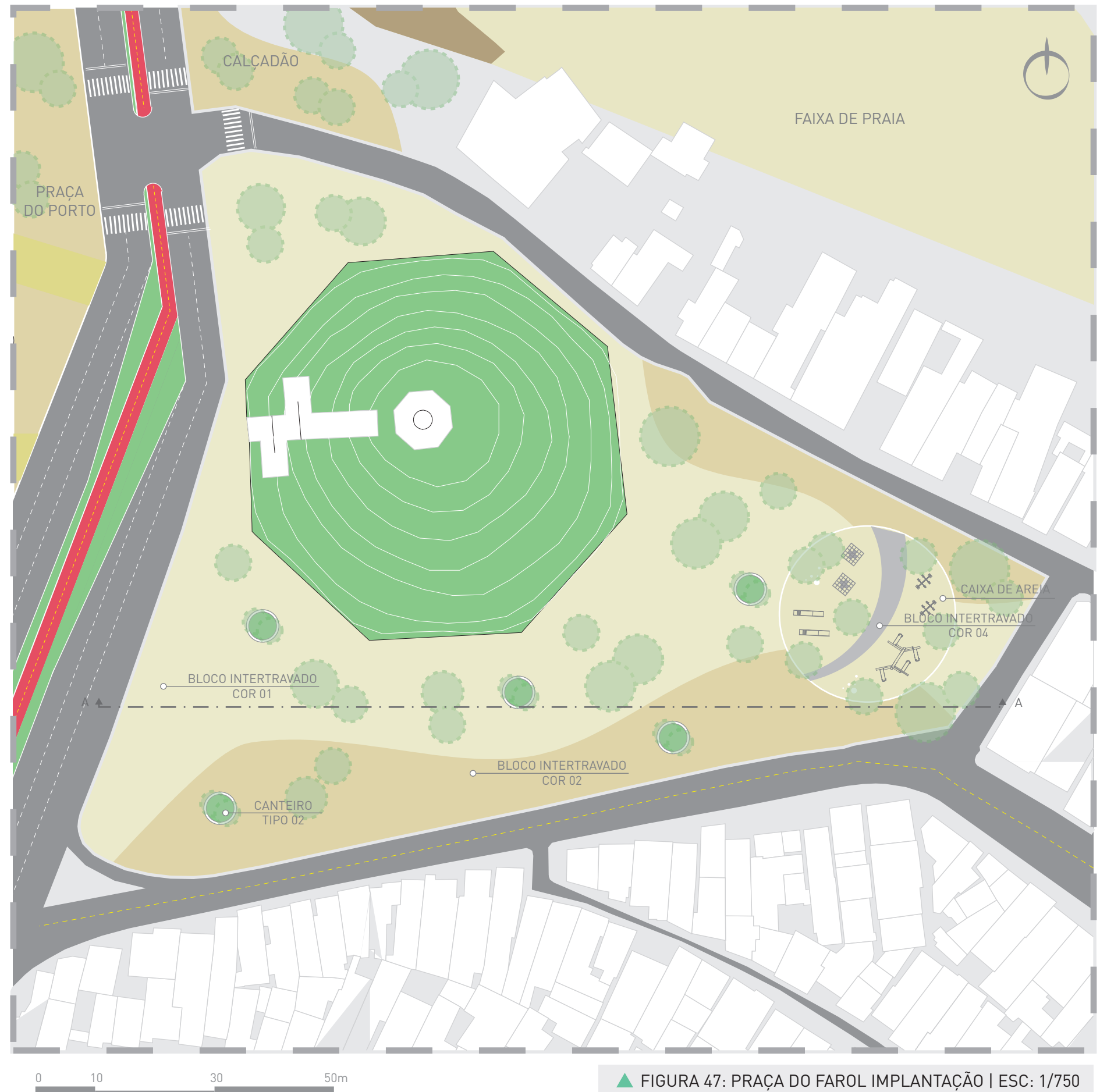
PARÂMETRO	PDPFOR	TERRENO TODO	LOTE	TIPOLOGIA					
				A	B	C	D	E	F
Índice de aproveitamento básico:	1,0	0,7	2	-	-	-	-	-	-
Índice de aproveitamento máximo:	1,0	1,0	2	1,2	1,4	0,7	1,3	1,6	2
Índice de aproveitamento mínimo:	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-
Taxa de permeabilidade:	30%	30%	-	-	-	-	-	-	-
Taxa de ocupação:	60%	40%	100%	69%	77%	72%	65%	82%	100%
Taxa de ocupação de subsolo:	60%	0%	0%	-	-	-	-	-	-
Altura máxima da edificação:	48m	10m	10m	7m	7m	4m	7m	7m	7m
Área mínima de lote:	300m ²	-	-	-	-	-	-	-	-
Testada mínima de lote:	12m	-	-	-	-	-	-	-	-
Profundidade mínima do lote:	25m	-	-	-	-	-	-	-	-

▲ TABELA 02: NOVOS PARÂMETROS PARA HIS DA OU DO PORTO DO MUCURIBE

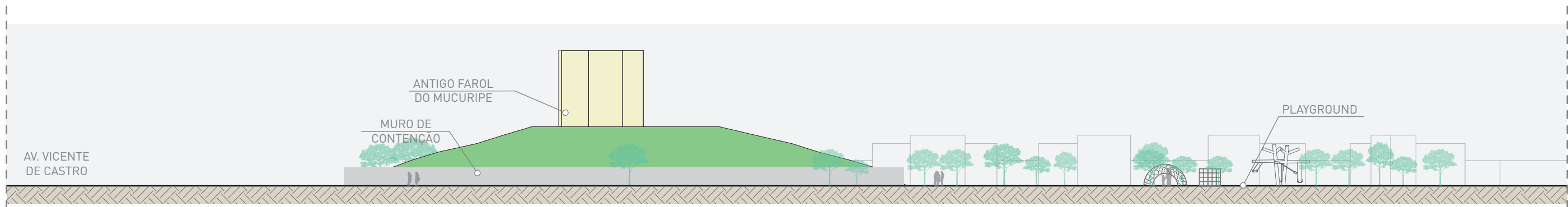
PRAÇA DO FAROL

Com a retirada das edificações foi possível implantar uma praça em volta do Antigo Farol. Servindo tanto para valorizar o patrimônio, como para oferecer espaço de convivência para a população. Foi implantado mobiliário que possibilita a permanência dos usuários, um playground, como opção de lazer para as crianças, e novas árvores.

O muro de pedra que faz a contenção do morro do Farol foi mantido. Para a pavimentação da Praça do Farol foi escolhido blocos intertravados de concreto, que possibilita uma certa flexibilidade de desenhos e variedade de cores, além de possibilitar uma drenagem eficiente. As árvores tanto foram implantadas em canteiros do tipo 02, que é delimitado por um banco contínuo, quanto em covas individuais. A escolha das espécies e sua implantação levou em conta principalmente o porte, para que elas propiciassem sombreamento, mas que não competissem com o Antigo Farol e o escondesse.



▲ FIGURA 47: PRAÇA DO FAROL IMPLANTAÇÃO | ESC: 1/750



▲ FIGURA 48: PRAÇA DO FAROL CORTE AA | ESC: 1/500



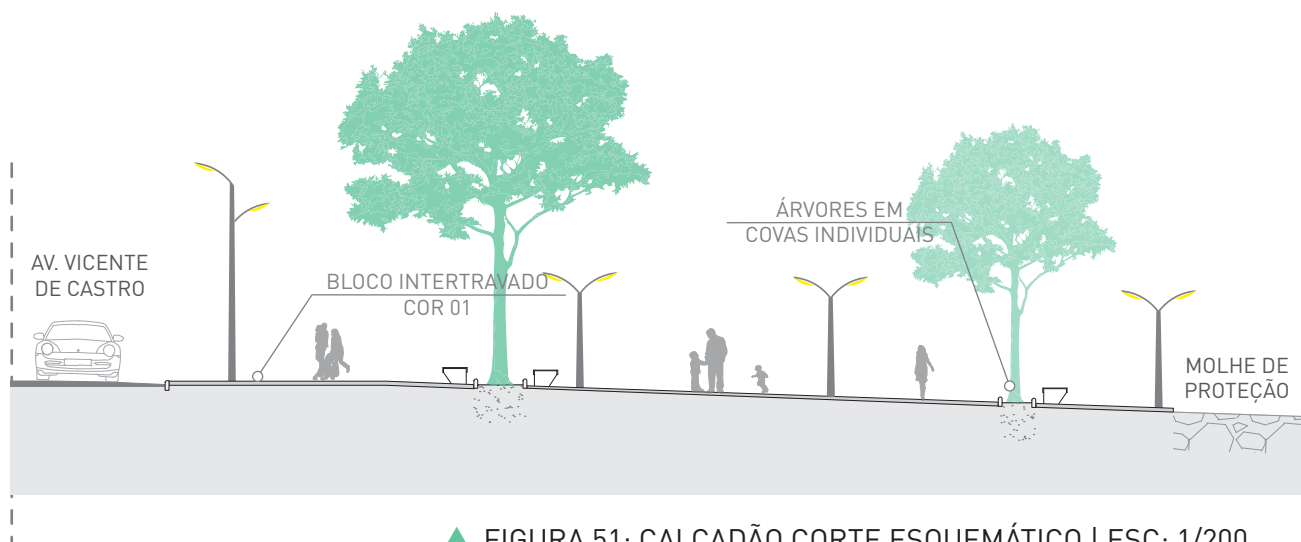
▲ FIGURA 49: PRAÇA DO FAROL PERSPECTIVA 01



▲ FIGURA 50: PRAÇA DO FAROL PERSPECTIVA 02

CALÇADÃO

Com o desvio do final da Av. Vicente de Castro, foi possível a implantação de um calçadão, entre a via e a barreira de pedras. Configurando-se como um espaço livre, para o convívio e contemplação, com a implantação de mobiliário urbano e árvores, possibilitando a permanência das pessoas em diferentes horários do dia. Um fator interessante é que o aerogerador foi mantido e foi integrado ao calçadão. Para a pavimentação também foi escolhido blocos intertravados de concreto. As árvores foram implantadas em covas individuais.



▲ FIGURA 51: CALÇADÃO CORTE ESQUEMÁTICO | ESC: 1/200

PRAÇA DO PORTO

A Praça do Porto surgiu da constatação da carência de espaços livres e destinados ao lazer no bairro Cais do Porto. Pretende-se também integrar o Terminal Marítimo de Passageiros a cidade, modificando o contexto imediato no qual está inserido, com a implantação de espaços que proporcionem uma melhor vivência da cidade.

Como forma de agregar valor social ao espaço criado, foram instalados equipamentos que prestam serviços à população, como o Centro de Referência da Assistência Social e o Centro Vocacional Tecnológico Portuário. Dessa forma, pretende-se como público alvo não só os turistas e visitantes de outros bairros, mas principalmente a população residente em áreas próximas, possibilitando a apropriação do espaço. Foi implantado também o Museu Portuário, no qual ficará exposta a história do Porto de Fortaleza, além de ter espaços destinados à exposição de artistas locais.

Como equipamentos, foram implantados um playground, um skatepark, dois espaços multifuncionais, quatro quadras poliesportivas, uma academia ao ar livre e um anfiteatro. Vários caminhos principais cortam a praça, além de uma ciclovia e uma pista para caminhada.

LEGENDA	
EQUIPAMENTOS E ESPAÇOS	PAVIMENTAÇÃO
01 MUSEU PORTUÁRIO	 GRAMA
02 CRAS	 BLOCO INTERTRAVADO DE CONCRETO - COR 01
03 CVT PORTUÁRIO	 BLOCO INTERTRAVADO DE CONCRETO - COR 02
04 PLAYGROND	 BLOCO INTERTRAVADO DE CONCRETO - COR 03
05 SKATEPARK	 BLOCO INTERTRAVADO DE CONCRETO - COR 04
06 ESPAÇO MULTIUSO	 BLOCO INTERTRAVADO DE CONCRETO - COR 05
07 QUADRAS POLIESPORTIVAS	 BLOCO INTERTRAVADO DE CONCRETO - COR 06
08 ANFITEATRO	 BLOCO INTERTRAVADO DE CONCRETO - COR 07
09 ACADEMIA	 BLOCO INTERTRAVADO DE CONCRETO - COR 08
10 COBERTAS	
11 LOJAS EM CONTÊINERES	



0 10 30 50m

TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS

01

06

07

04

02

11

08

03

10

07

05

09

06

EDIFICAÇÃO INSTITUCIONAL - PESQUISAS

ÁREA DO PORTO DO MUCURIBE

RECEITA FEDERAL

CORPO DE BOMBEIROS

▲ FIGURA 52: MASTERPLAN PRAÇA DO PORTO | ESC: 1/2.000

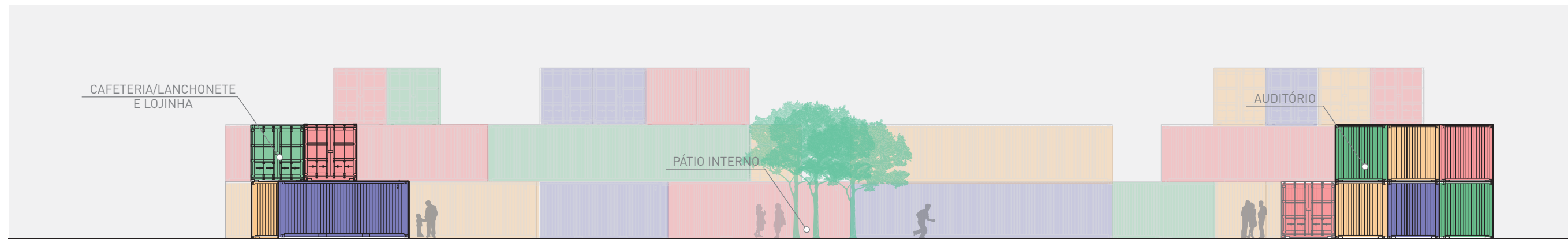
EDIFICAÇÕES

Nas edificações implantadas na Praça do Porto serão utilizados contêineres. Pretende-se o reaproveitamento desse material, que entre as suas vantagens está a possibilidade de flexibilização e modulação permitindo que haja expansão ou redução dos espaços conforme a necessidade. As implantações das edificações foram pensadas de forma a possibilitar um possível acréscimo. Além disso, pretende-se também remeter um pouco a memória do espaço que antes era ocupado por pátios de contêineres. Entretanto, por ser feito de material metálico, deve-se ter um cuidado especial com o conforto térmico e acústico, principalmente devido ao clima de Fortaleza, onde predomina o calor e a insolação durante grande parte do ano.

MUSEU

O Museu Portuário foi pensado de forma que suas partes se distribuíssem em formato de “U”, separadas, estando ligadas por um pátio interno. A recepção está diretamente ligada à sala de exposição permanente, onde estará exposta, através de fotos, vídeos ou peças relacionadas, a história portuária do Estado do Ceará; e à sala de exposição temporária, onde pode ser exposta a produção de artistas locais, principalmente das comunidades próximas. Estes três elementos formam o bloco principal. A administração foi disposta em uma das laterais, estando ao lado do auditório, que tem acesso separado do bloco principal, podendo acontecer eventos e palestras em horários diferentes do funcionamento das exposições, por exemplo. O último bloco disposto, na lateral oposta à administração e ao auditório, estará a cafeteria/lanchonete e lojinha. Também com acesso separado do bloco principal. O pátio interno, formado pela disposição dos blocos, além de servir como ligação destes, poderá abrigar exposições ao ar livre.





▲ FIGURA 54: MUSEU PORTUÁRIO VISTA 01 | ESC: 1/200



▲ FIGURA 55: MUSEU PORTUÁRIO PERSPECTIVA 01



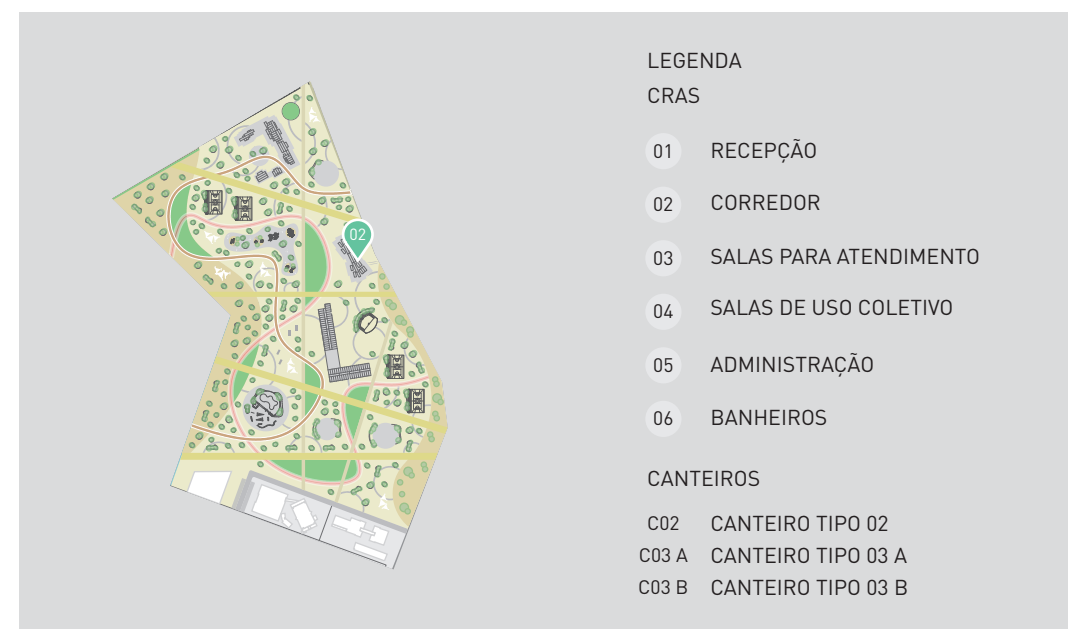
▲ FIGURA 56: MUSEU PORTUÁRIO PERSPECTIVA 02

CRAS

Foi implantando também o Centro de Referência da Assistência Social (CRAS). Segundo informações do site do Ministério do Desenvolvimento Social⁶, o CRAS é “responsável pela organização e oferta dos serviços socioassistenciais da Proteção Social Básica do Sistema Único de Assistência Social (SUAS) nas áreas de vulnerabilidade e risco social dos municípios e DF.” No bairro já existe uma unidade, entretanto entende-se que existe a necessidade de expansão do espaço físico para melhorar e expandir o atendimento.

A edificação do CRAS foi pensada de forma a ter um núcleo central com a recepção e a partir dela as diversas salas, de atendimento ou administração, por exemplo, se desenvolvem ao longo de um corredor aberto e coberto. Assim, se houver necessidade de expansão basta acrescentar os módulos do corredor e da sala.

⁶<http://mds.gov.br/acesso-a-informacao/perguntas-frequentes/assistencia-social/psb-protecao-social-basica/cras-centro-referencia-assistencia-social/cras-institucional>





▲ FIGURA 59: CRAS
PERSPECTIVA 01



▲ FIGURA 60: CRAS
PERSPECTIVA 02

CVT

O Centro Vocacional Tecnológico Portuário (CVT Portuário) faz parte da rede de CVTs implantada no Estado do Ceará, a qual pretende promover a capacitação tecnológica de trabalhadores. No caso do CVT Portuário a formação é voltada para a capacitação de atividades portuárias, com foco na população de jovens e adultos do entorno do Porto do Mucuripe, pretendendo contribuir para a redução das desigualdades sociais e regionais, através da formação integrada.

A atual sede do CVT é relativamente recente, mas que não apresenta possibilidade de expansão. Dessa forma, implantou-se uma nova edificação para abrigar as atividades do centro que possibilitasse aumentar o espaço físico e assim diversificar a oferta de cursos, não sendo apenas focado na formação para as atividades do porto. Assim como as outras edificações implantadas, ela parte de um núcleo central de recepção de onde se distribuem as salas, auditório e administração. Porém, diferente dos edifícios anteriores, esse apresentará o bloco central em alvenaria e dois pavimentos no bloco das salas.





▲ FIGURA 62: CVT VISTA 01 | ESC: 1/300



▲ FIGURA 63: CVT PERSPECTIVA 01

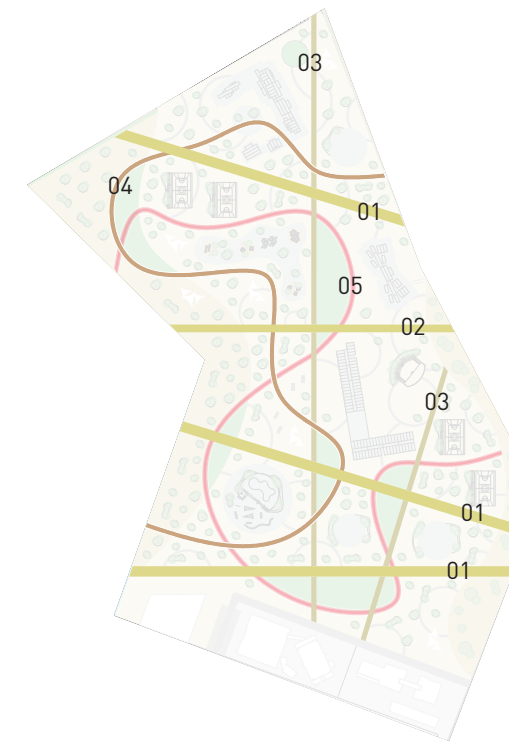


▲ FIGURA 64: CVT PERSPECTIVA 02

A Praça do Porto é cortada por diversos caminhos principais, que dividem e delimitam os diversos setores da praça, direcionando para os equipamentos que foram instalados. Apresentam três larguras diferentes 4, 6 e 8 metros.

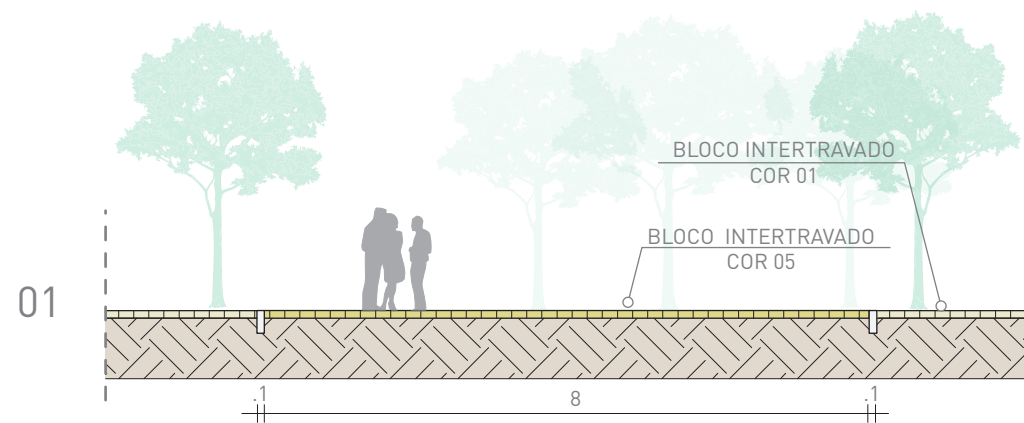
Foi instalada também uma pista para caminhada e corrida com 760 metros de comprimento, passando por todos os setores da praça. A ideia é que o usuário possa, ao percorrer a pista, conhecer as diversas atividades instaladas, além de ligar uma ponta a outra da praça. Será delimitada no nível do chão através de pavimentação diferente do restante da praça.

Uma ciclovia com 850 metros de comprimento e com dois sentidos foi instalada de forma a otimizar o acesso de ciclistas a todos os setores que formam a Praça Portuária. Terá separação física, exceto nos encontros com os caminhos ou com a pista de caminhada, onde será respeitada a preferência ao pedestre, não existindo mais a separação física e com a devida sinalização, horizontal e vertical.

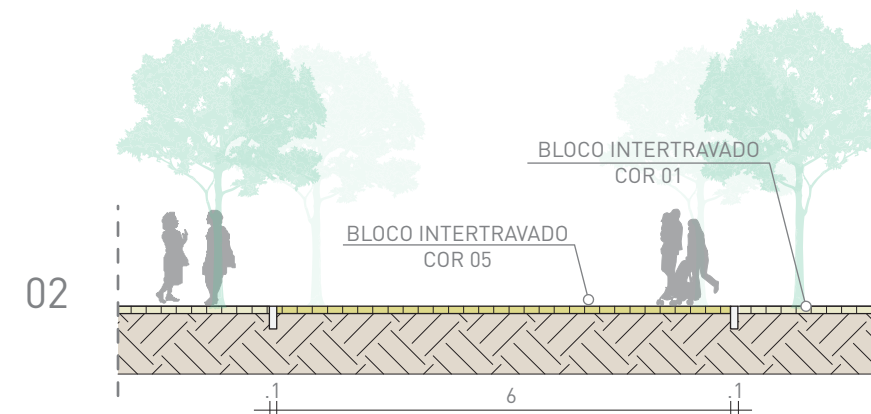


LEGENDA

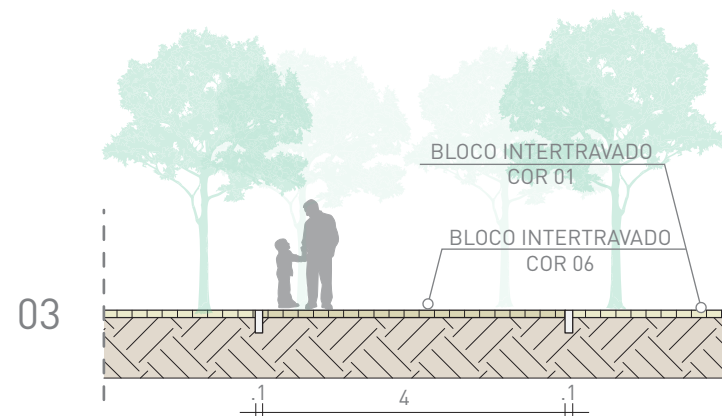
- 01 CAMINHO PRINCIPAL TIPO 01
- 02 CAMINHO PRINCIPAL TIPO 02
- 03 CAMINHO PRINCIPAL TIPO 03
- 04 PISTA DE CAMINHADA
- 05 CICLOVIA



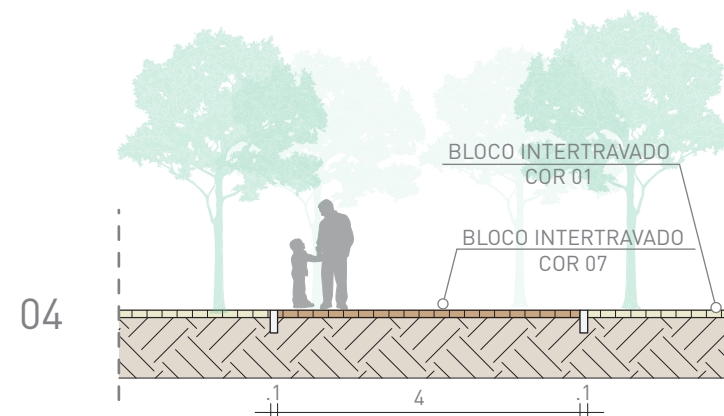
▲ FIGURA 65: PERFIL CAMINHO PRINCIPAL TIPO 01 | ESC: 1/100



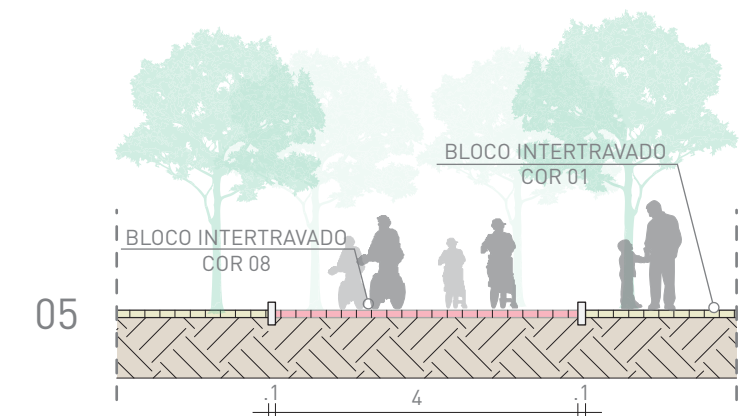
▲ FIGURA 66: PERFIL CAMINHO PRINCIPAL TIPO 02 | ESC: 1/100



▲ FIGURA 67: PERFIL CAMINHO PRINCIPAL TIPO 03 | ESC: 1/100

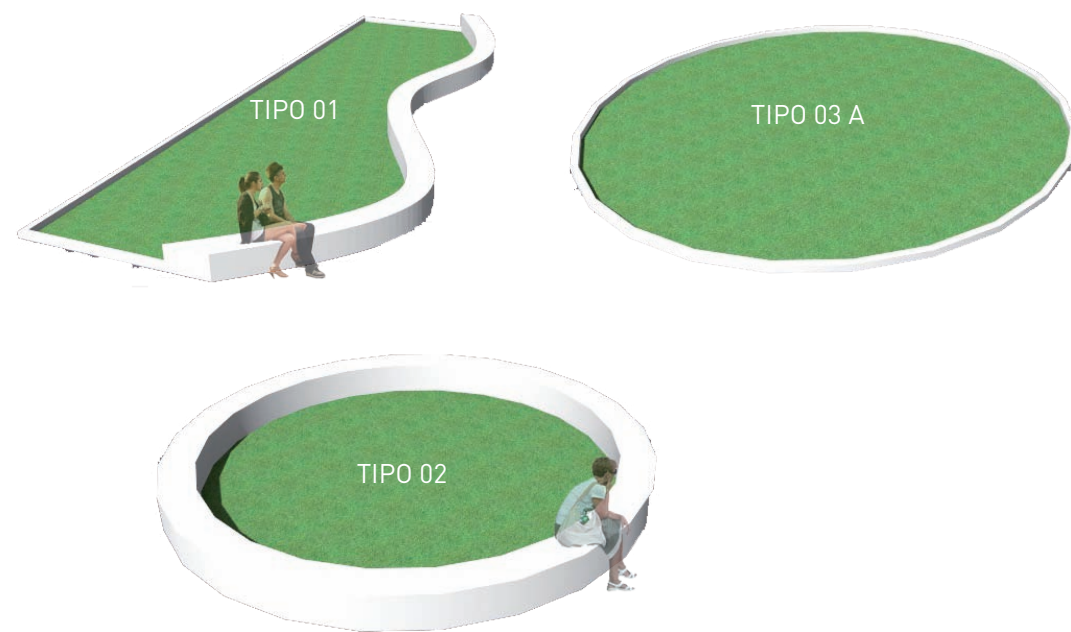
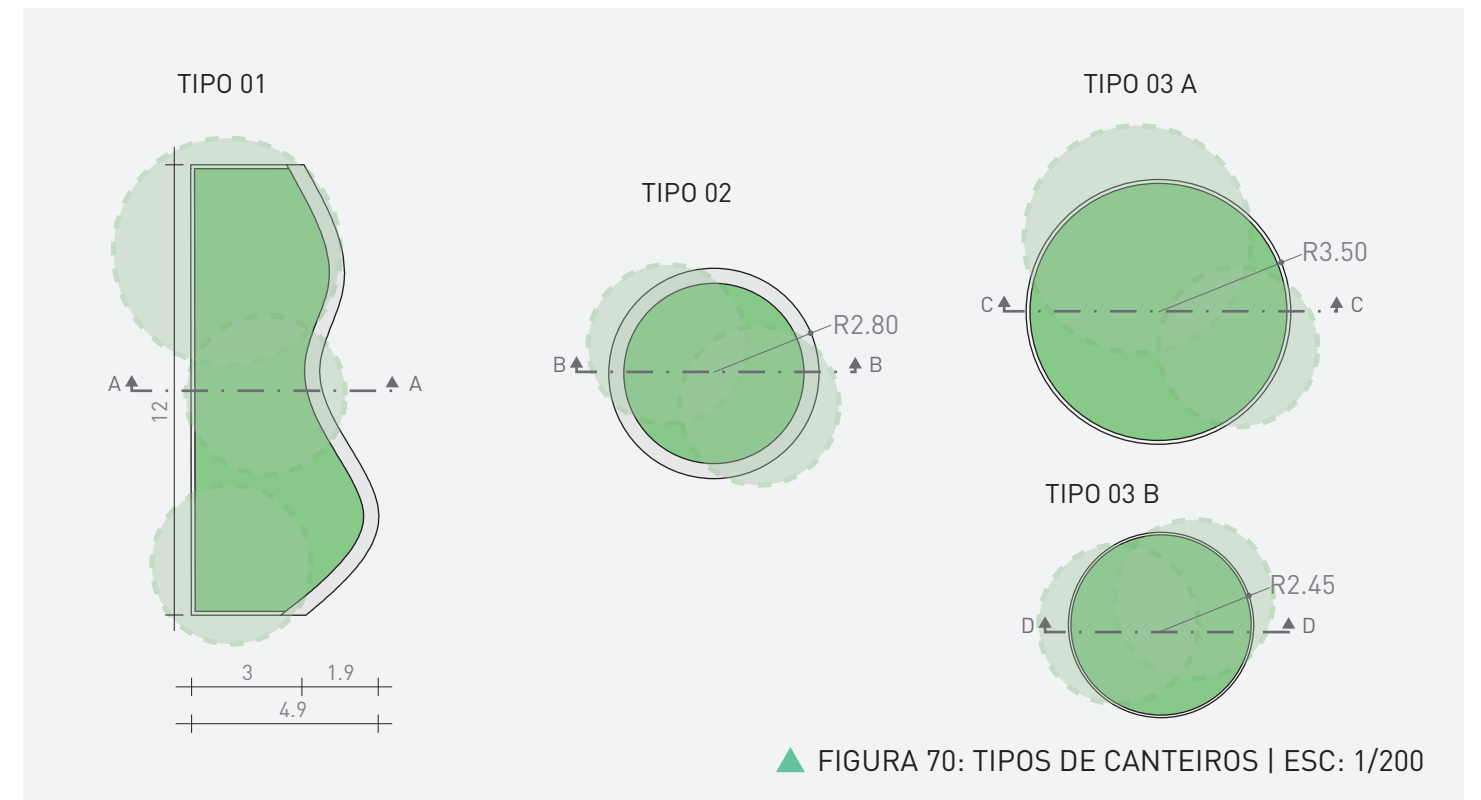


▲ FIGURA 68: PERFIL PISTA DE CAMINHADA | ESC: 1/100

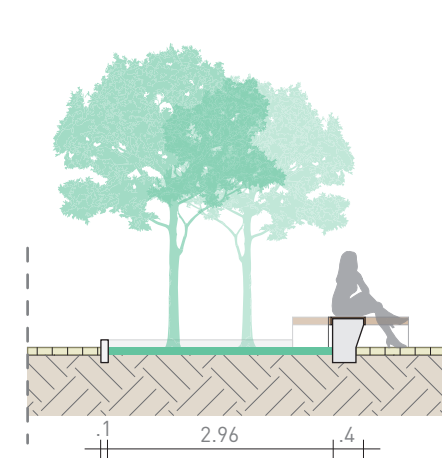


▲ FIGURA 69: PERFIL CICLOVIA | ESC: 1/100

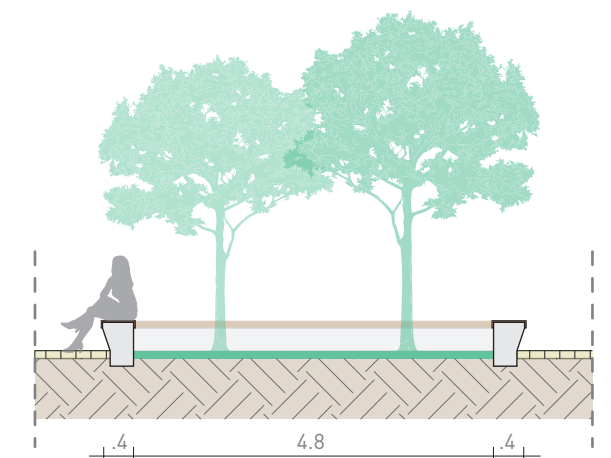
Os canteiros foram distribuídos de forma a quebrar a monotonia e fazer com que o usuário mude de direção e apreenda novas visuais na praça. Alguns canteiros serão delimitados apenas no nível do chão, outros serão delimitados por um banco contínuo que o circunda e outros serão delimitados das duas formas, sendo um lado limitado no chão e outro lado por bancos. (ver figuras 00 a 00) Bancos serão instalados próximos a alguns canteiros, de forma a aproveitar a sombra das árvores e propiciar a permanência dos usuários.



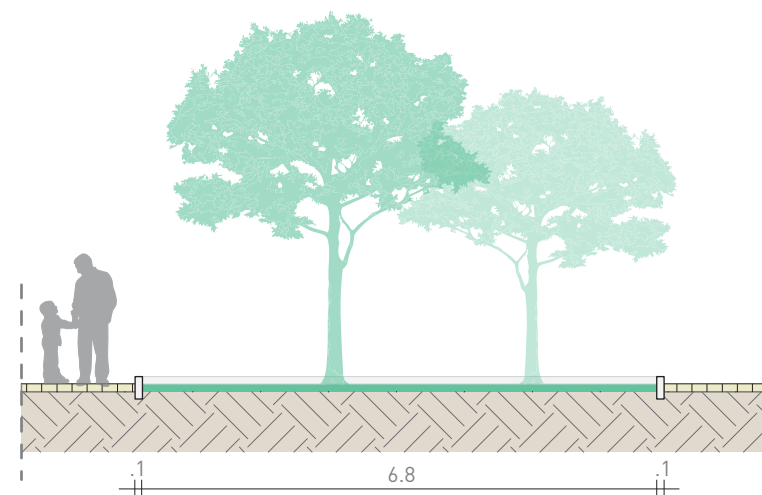
▲ FIGURA 71: CANTEIROS PERSPECTIVAS



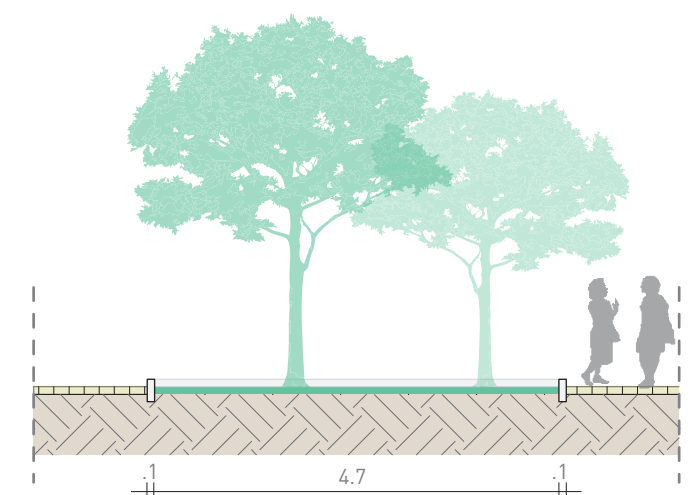
▲ FIGURA 72: CANTEIRO TIPO 01 CORTE AA | ESC: 1/100



▲ FIGURA 73: CANTEIRO TIPO 02 CORTE BB | ESC: 1/100



▲ FIGURA 74: CANTEIRO TIPO 03 A CORTE CC | ESC: 1/100



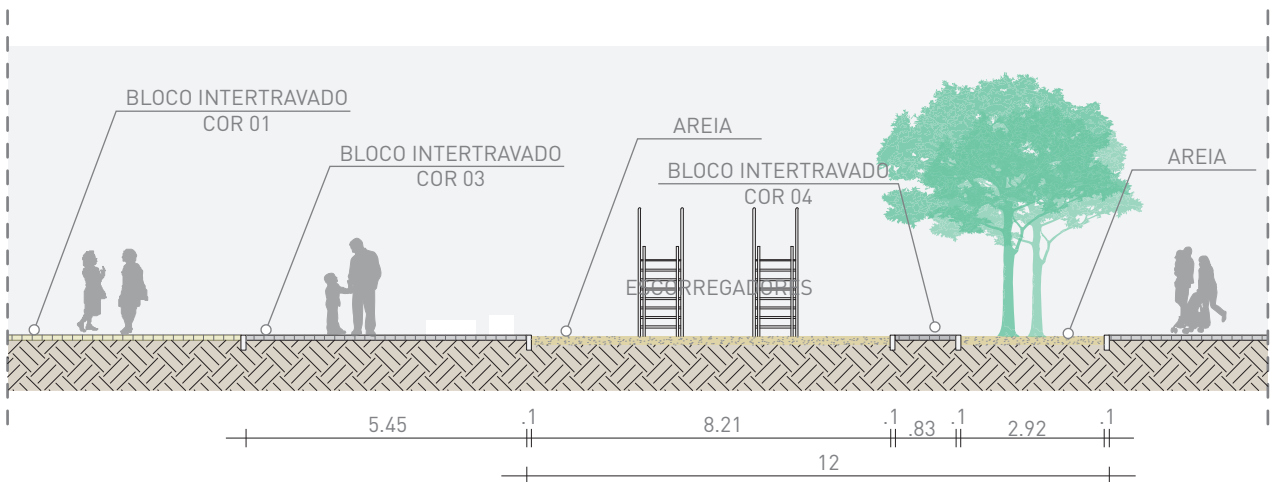
▲ FIGURA 75: CANTEIRO TIPO 03 B CORTE DD | ESC: 1/100

PLAYGROUND

O espaço de playground foi pensado de forma a estimular as crianças a utilizar de forma ativa a imaginação para a brincadeira. Contando tanto com brinquedos convencionais como escorregadores, balanços e gangorras, como com brinquedos instalações, que oferecem diversas possibilidades de brincadeiras, podendo as crianças subir, descer, passar por baixo ou por cima. As árvores também foram incorporadas a brincadeira, com a instalação de redes de cordas em volta delas, na horizontal, possibilitando a escalada.

A pavimentação escolhida, assim como em toda a praça, foi o bloco de concreto intertravado, exceto nas áreas delimitadas para os brinquedos, onde foi utilizada areia. Nos escorregadores em formato de semicírculos, utiliza-se tanto elementos metálicos como em madeira. Sua forma possibilita a passagem das crianças por baixo e dá ao brinquedo o aspecto de uma ponte. O labirinto vertical é uma versão do tradicional brinquedo de escalada e que proporciona uma infinidade de possibilidades.

O brinquedo instalação foi inspirado no “Primary Structure” de Jacob Dalgren, que juntamente com outras 50 instalações, faz parte da exposição permanente ao ar livre de uma fundação de arte da cidade de Wanas, na Suécia. Uma versão diferente confere ao tradicional balanço um caráter de escultura ao mesmo tempo de que proporciona diversas possibilidades. Sua forma se assemelha a árvores com a copa cortada. Em material metálico e madeira. Gangorras tradicionais também foram instaladas.



▲ FIGURA 76: PLAYGROUND CORTE AA | ESC: 1/150

LEGENDA

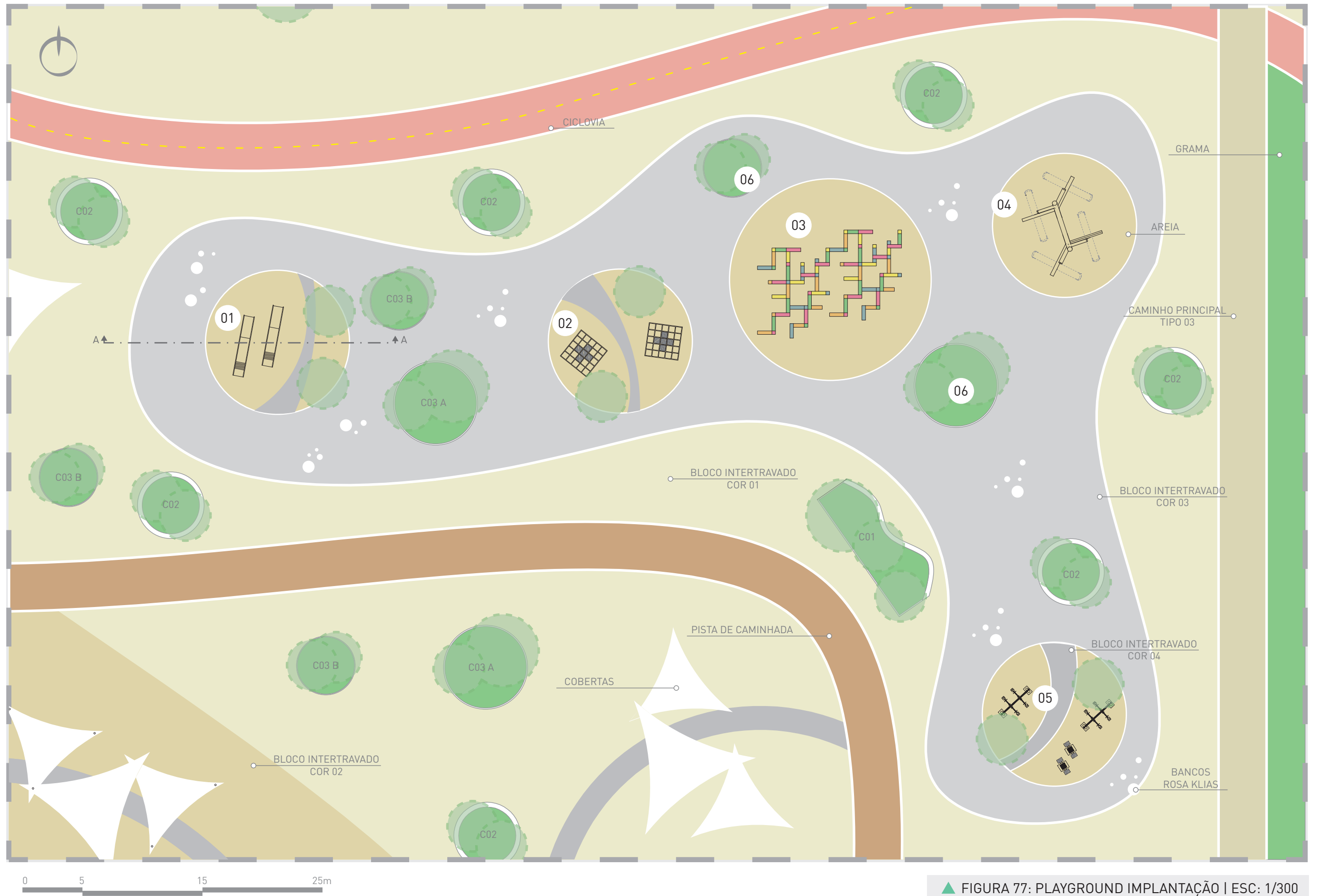
PLAYGROUND

-  01 ESCORREGADOR
-  02 LABIRINTO VERTICAL
-  03 INSTALAÇÃO
-  04 BALANÇO
-  05 GANGORRA
-  06 ÁRVORES COM REDES DE CORDA

CANTEIROS

- C02 CANTEIRO TIPO 02
- C03 A CANTEIRO TIPO 03 A
- C03 B CANTEIRO TIPO 03 B





▲ FIGURA 77: PLAYGROUND IMPLANTAÇÃO | ESC: 1/300



▲ FIGURA 78: PLAYGROUND
PERSPECTIVA 01



▲ FIGURA 79: PLAYGROUND
PERSPECTIVA 02

SKATE PARQUE

O estímulo ao esporte foi uma das premissas da idealização da Praça do Porto. A instalação de um skatepark possibilita a prática desse esporte, bastante apreciado e praticado tanto por crianças e adolescentes, quanto por jovens e adultos.

O equipamento foi disposto em uma superfície circular de concreto liso. Todo o equipamento também é feito de concreto, incluído uma pista em formato de bacia (piscina). A plataforma principal, onde fica a piscina, está elevada 0,8 metros do nível da praça, enquanto a pista em si tem 1,5 metros de profundidade, estando, portanto, 0,6 metros abaixo do nível da praça. Foram dispostos alguns canteiros delimitados com bancos contínuos.

ESPAÇOS MULTIUSO

Os Espaços Multiusos foram concebidos de forma a ser apenas um espaço livre, mas que proporciona o ambiente ideal para práticas que necessitem de espaços para aglomerar pessoas. Podendo abrigar desde aulas de yoga, rodas de capoeira, danças, treinamento funcional, até mesmo contação de histórias para crianças ou ensaios de grupos de teatro.

A pavimentação escolhida foi em bloco intertravado, assim como o restante da praça. Foram implantados dois espaços multiusos, um próximo ao Museu Portuário e o outro no alinhamento do antigo farol. Canteiros para árvores foram dispostos de forma a proporcionarem sombreamento, tornando a permanência no espaço agradável.

QUADRAS POLIESPORTIVAS

Foram implantadas quatro quadras poliesportivas. O módulo implantado conta com uma arquibancada em concreto e arborização em um dos lados. A quadra é cercada por um alambrado.

ANFITEATRO

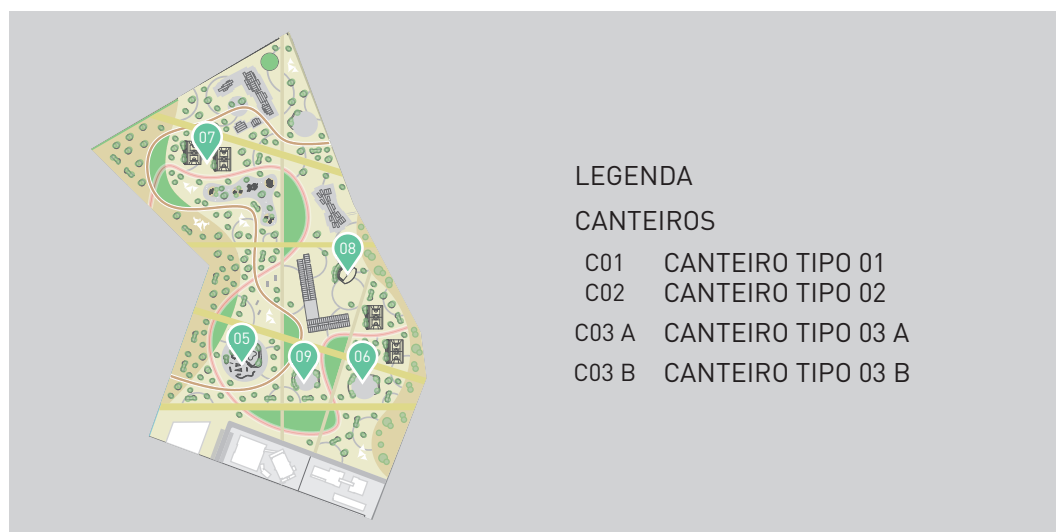
Um anfiteatro para entorno de 200 pessoas foi instalado próximo ao CVT portuário, podendo abrigar peças de teatro, apresentação de uma banda local ou até mesmo uma aula do Centro Vocacional, por exemplo.

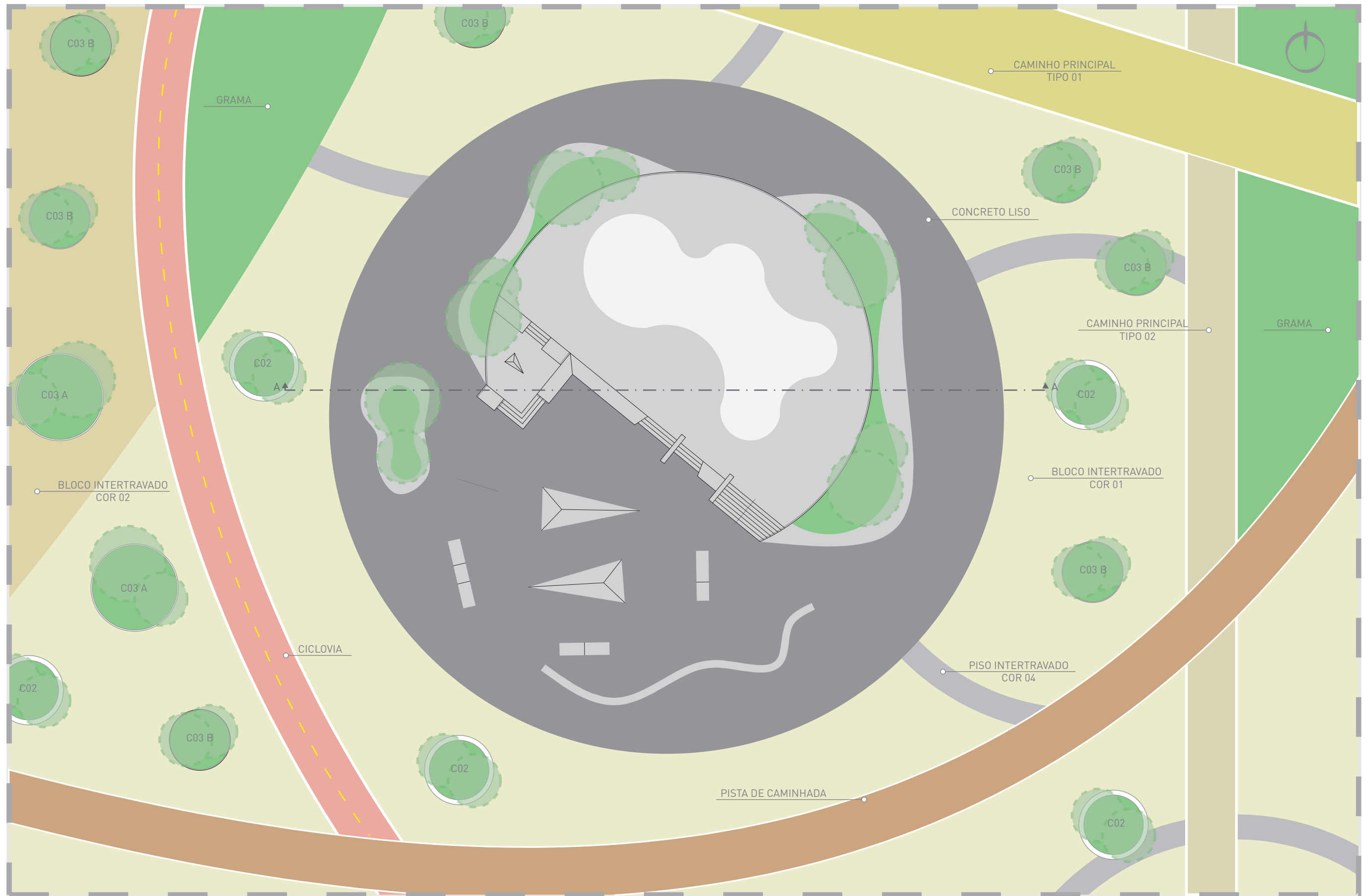
Construído em concreto, com diferentes níveis, variando entre +0.8m e -1.2m em relação ao nível da praça. Um canteiro para a implantação de árvores foi colocado por trás da arquibancada, possibilitando o sombreamento desta. Próximo ao anfiteatro foram dispostos alguns canteiros do tipo 02, o qual é delimitado por um banco contínuo.

ACADEMIA

Equipamentos para a prática de exercícios ao ar livre foram instalados para possibilitar o acesso ao esporte de forma gratuita para todos. O objetivo é estimular a interação e a prática de atividades físicas, propiciando a sociabilidade, incentivo a prática regular de atividades físicas e a melhoria da saúde e da qualidade de vida dos usuários.

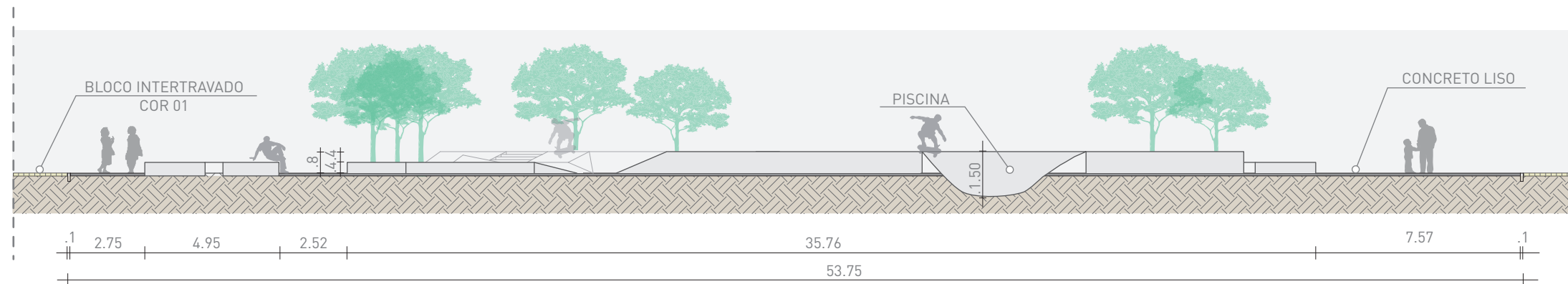
Foram instalados dez tipos de equipamentos, dispostos de forma a respeitar as medidas e afastamentos recomendados, deixando espaços livres para a circulação de forma segura e confortável. Duas placas com orientações de utilização e recomendações de alongamentos foram instaladas, uma em cada ponto do espaço delimitado para a academia ao ar livre.





0 5 15 25m

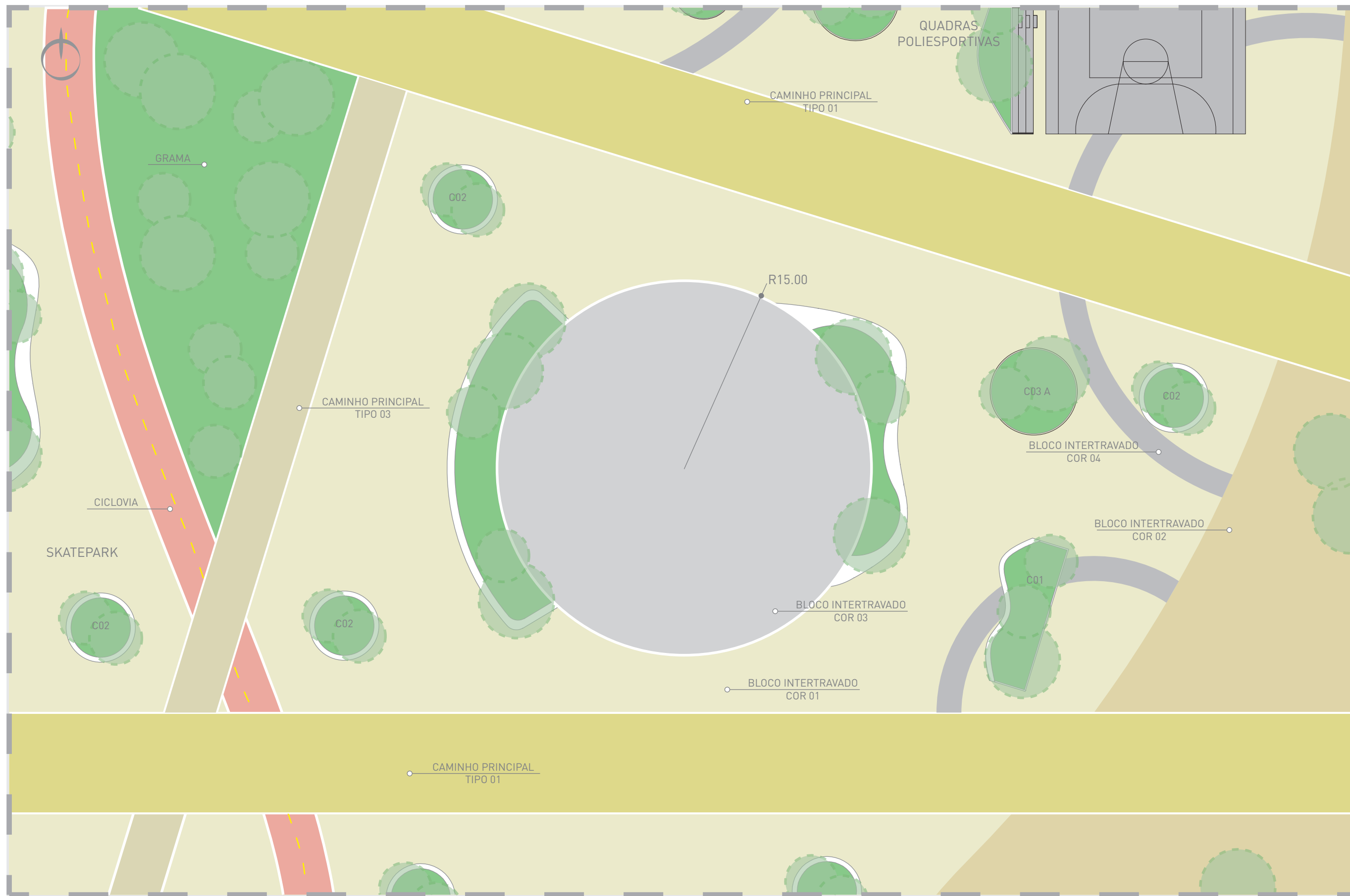
▲ FIGURA 80: SKATEPARK IMPLANTAÇÃO | ESC: 1/300



▲ FIGURA 81: SKATEPARK CORTE AA | ESC: 1/200

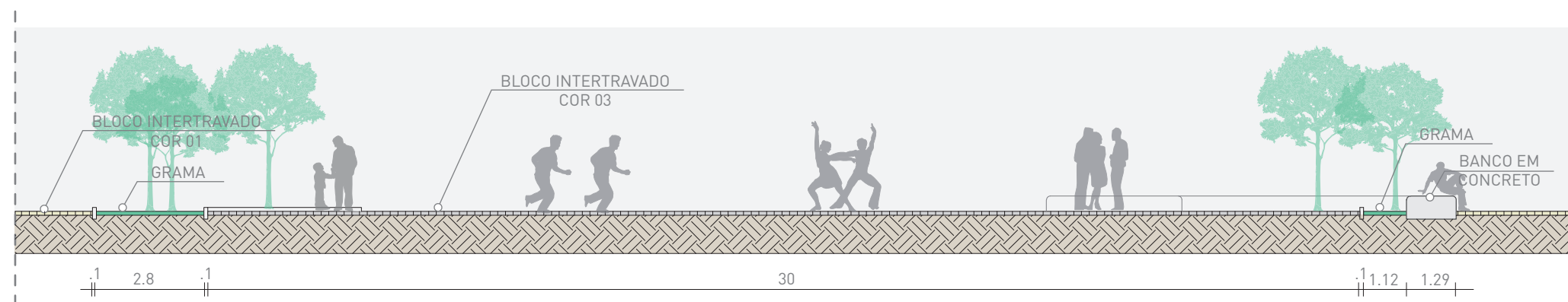


▲ FIGURA 82: SKATEPARK PERSPECTIVA



0 5 15 30m

▲ FIGURA 83: ESPAÇO MULTIUSO IMPLANTAÇÃO | ESC: 1/300



▲ FIGURA 84: ESPAÇO MULTIUSO CORTE AA | ESC: 1/150

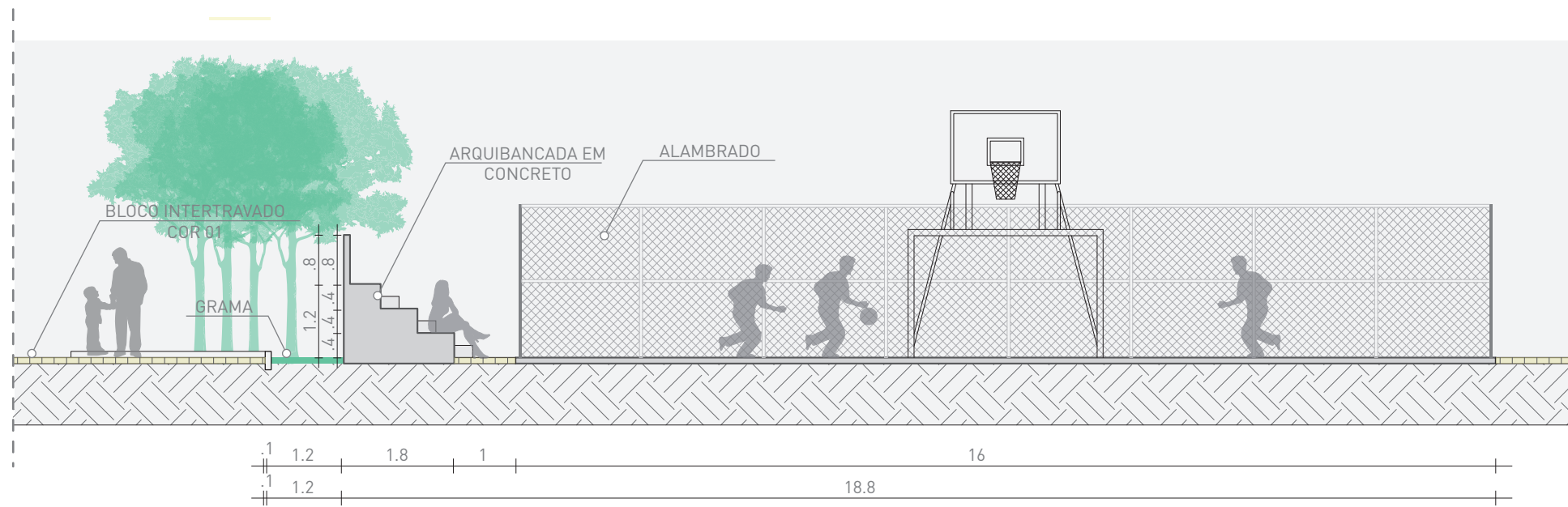


▲ FIGURA 85: ESPAÇO MULTIUSO PERSPECTIVA 01



0 5 15 30m

▲ FIGURA 86: QUADRAS POLIESPORTIVAS IMPLANTAÇÃO | ESC: 1/300



▲ FIGURA 87: QUADRA CORTE AA | ESC: 1/100

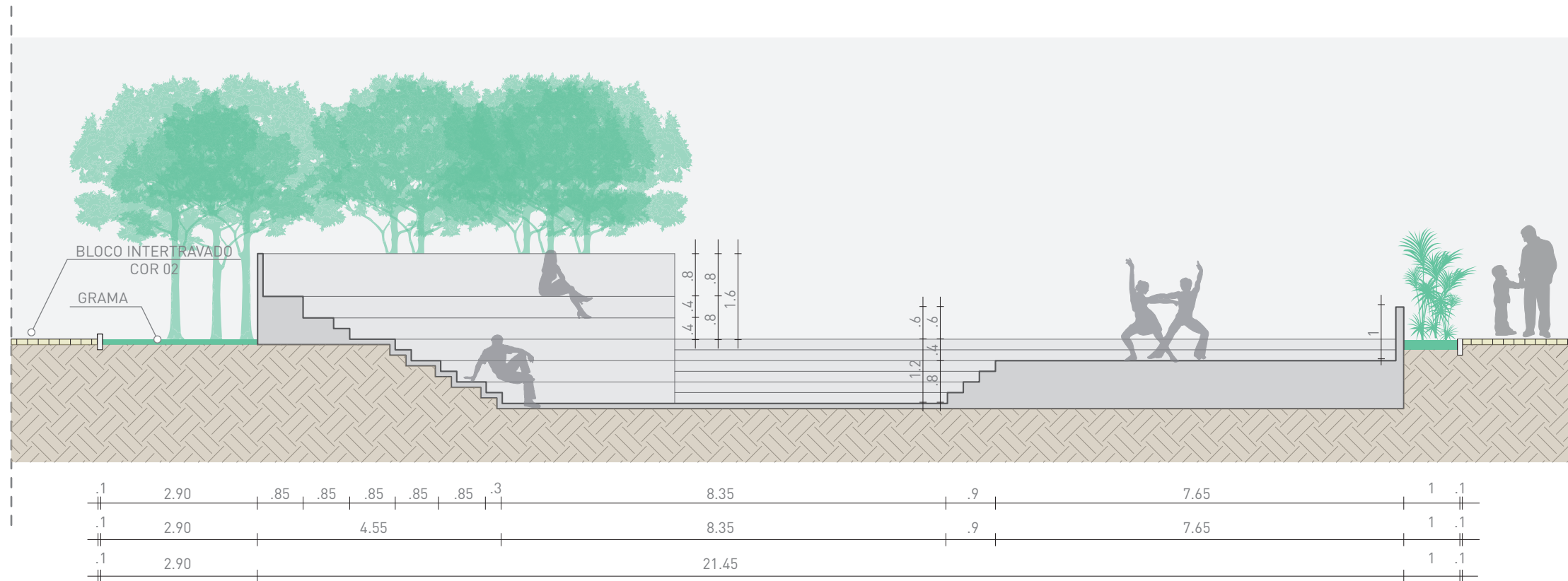


▲ FIGURA 88: QUADRAS PERSPECTIVA

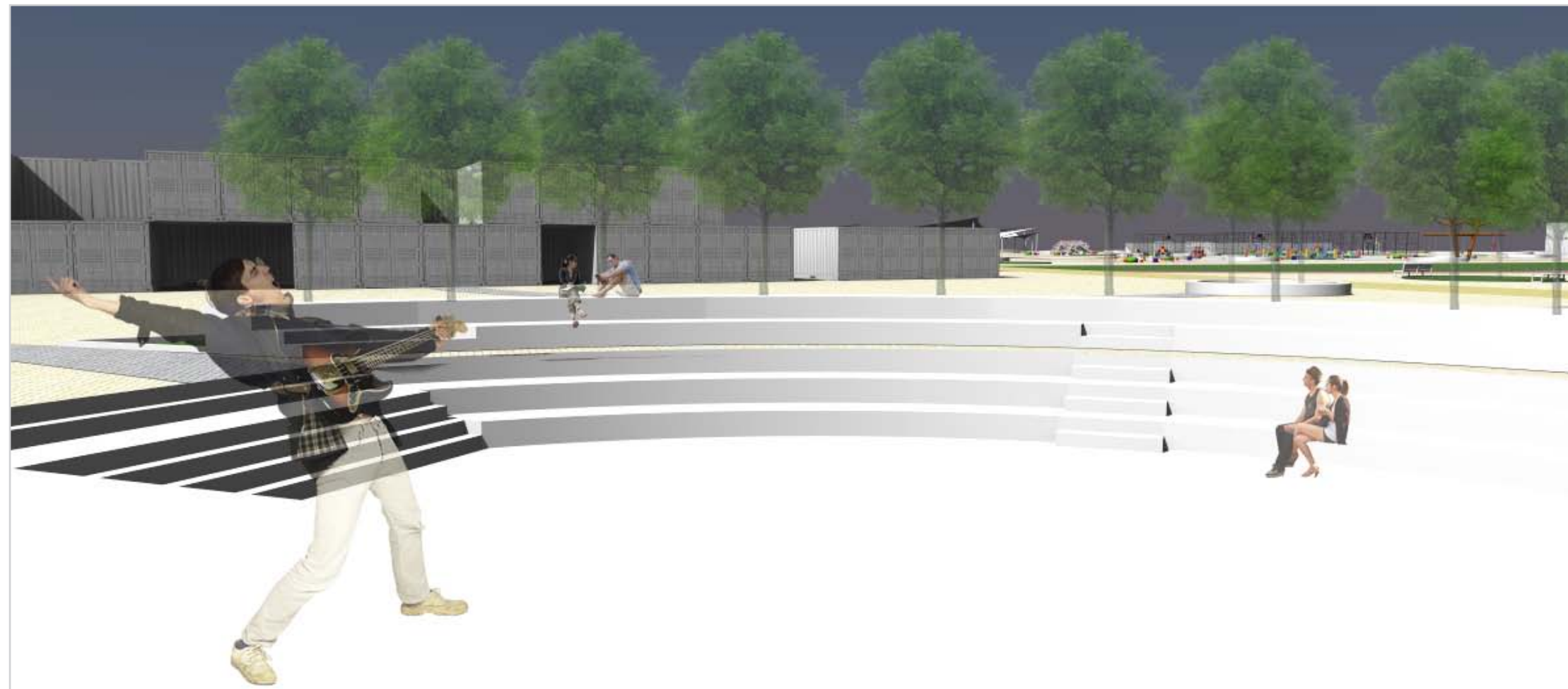


0 5 15 25m

▲ FIGURA 89: ANFITEATRO IMPLANTAÇÃO | ESC: 1/300














▲ FIGURA 90: ANFITEATRO CORTE AA | ESC: 1/100



▲ FIGURA 91: ANFITEATRO
PERSPECTIVA

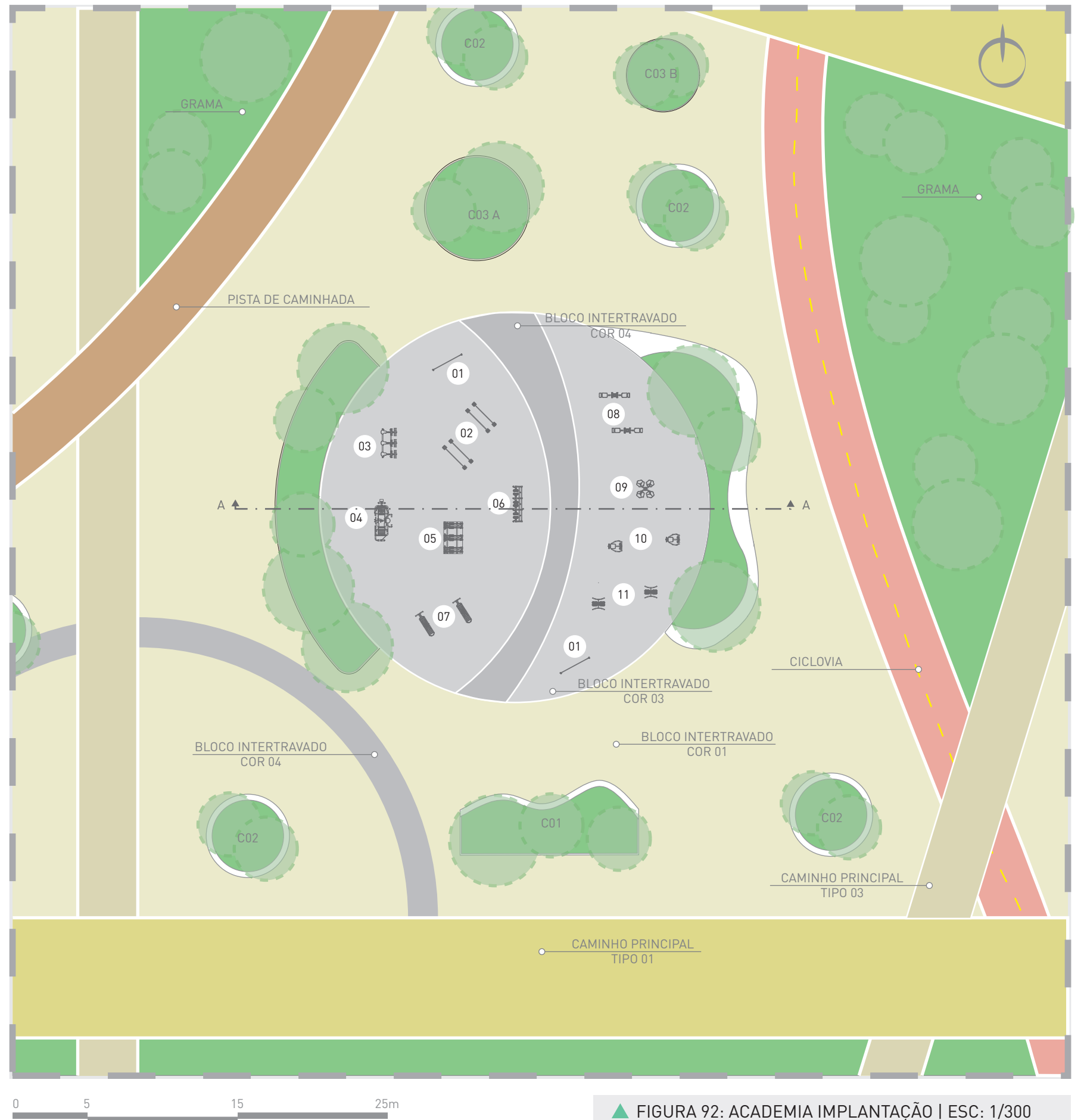
LEGENDA

ACADEMIA - APARELHOS

-  01 PLACA DE ORIENTAÇÃO
-  02 BARRAS PARALELAS
-  03 CAVALGADA TRIPLO
-  04 MULTIPLO EXERCITADOR
-  05 ESQUI - TRIPLO
-  06 CAMINHADA -TRIPLO
-  07 ABDOMINAL INDIVIDUAL
-  08 PRESSÃO DE PERNAS - DUPLO
-  09 ROTAÇÃO DIAGONAL - DUPLO
-  10 REMADA SENTADA
-  11 SURF - DUPLO

CANTEIROS

- C02 CANTEIRO TIPO 02
- C03 A CANTEIRO TIPO 03 A
- C03 B CANTEIRO TIPO 03 B

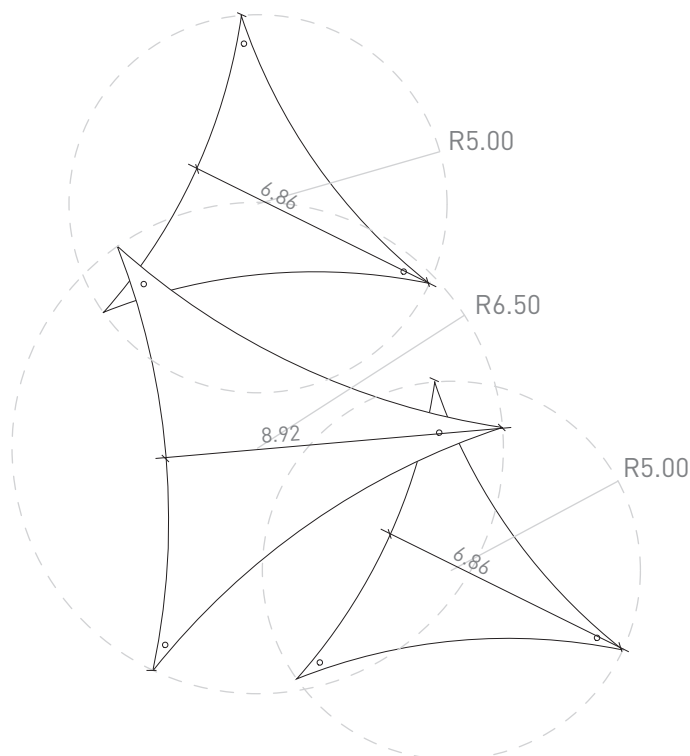


▲ FIGURA 92: ACADEMIA IMPLANTAÇÃO | ESC: 1/300

COBERTAS

No clima de Fortaleza, para a permanência de pessoas durante o dia, é importante possibilitar o sombreamento e a ventilação. A localização da praça propicia a captação dos ventos, principalmente aqueles vindos do mar, restando resolver a questão do sombreamento. Pensando nisso, foi concebida um modelo de cobertura para ser instalado na praça, propiciando espaços livres sombreados para a reunião de pessoas, podendo ser realizados piqueniques ou atividades com crianças, por exemplos.

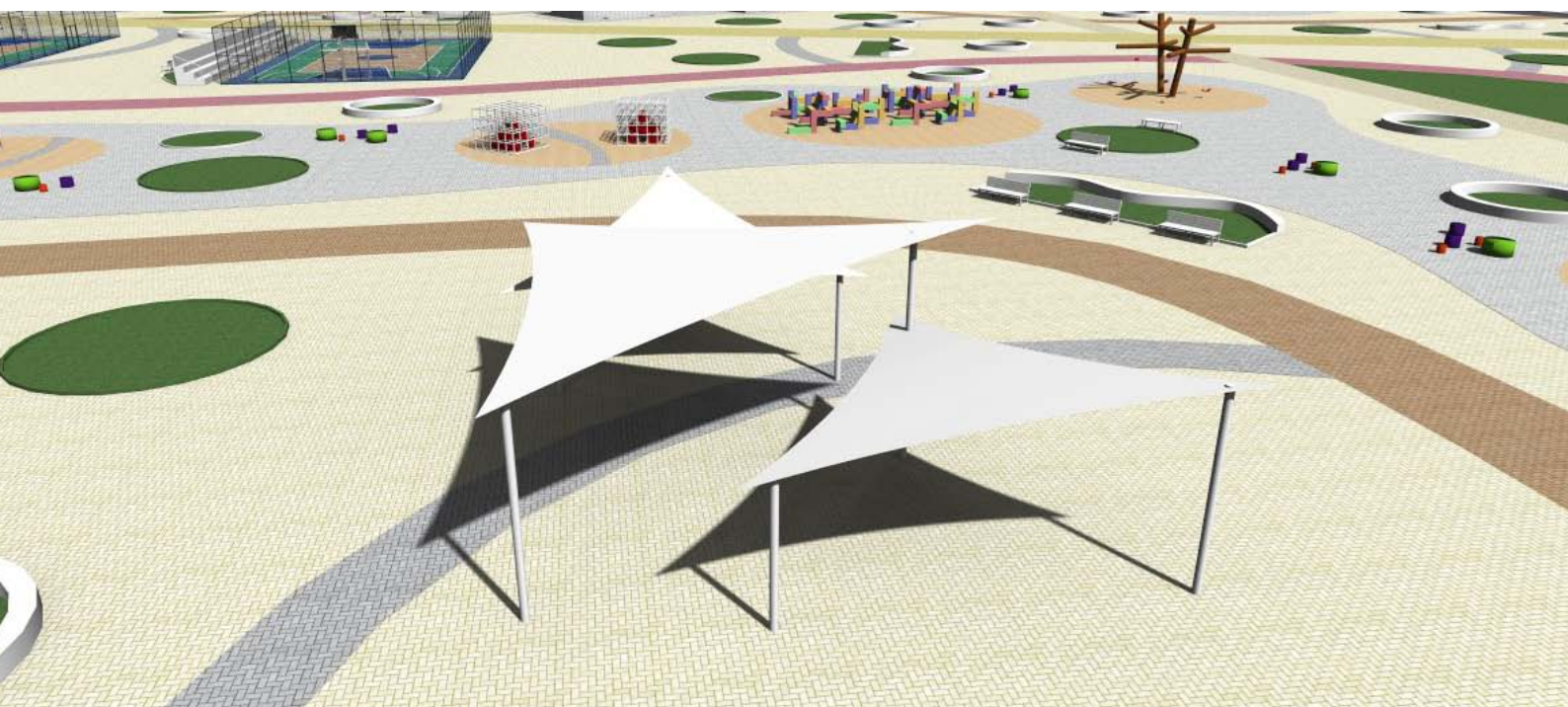
A cobertura é formada por três módulos triangulares com arestas curvas. Um está inscrito em uma circunferência de 6.5metros de raio e os outros dois em circunferências de 5metros de raio. Os pontos dos vértices são obtidos dividindo as circunferências em três partes iguais (ver figura 95). O módulo maior tem um dos vértices a 6 metros do chão, enquanto os outros dois estão a 4 metros. Já o módulo menor tem um dos vértices a 4 metros do chão, enquanto os outros dois estão a 2,8 metros.



▲ FIGURA 95: COBERTA - DESENHO GEOMÉTRICO | ESC: 1/200



▲ FIGURA 96: COBERTA
PERSPECTIVA 01

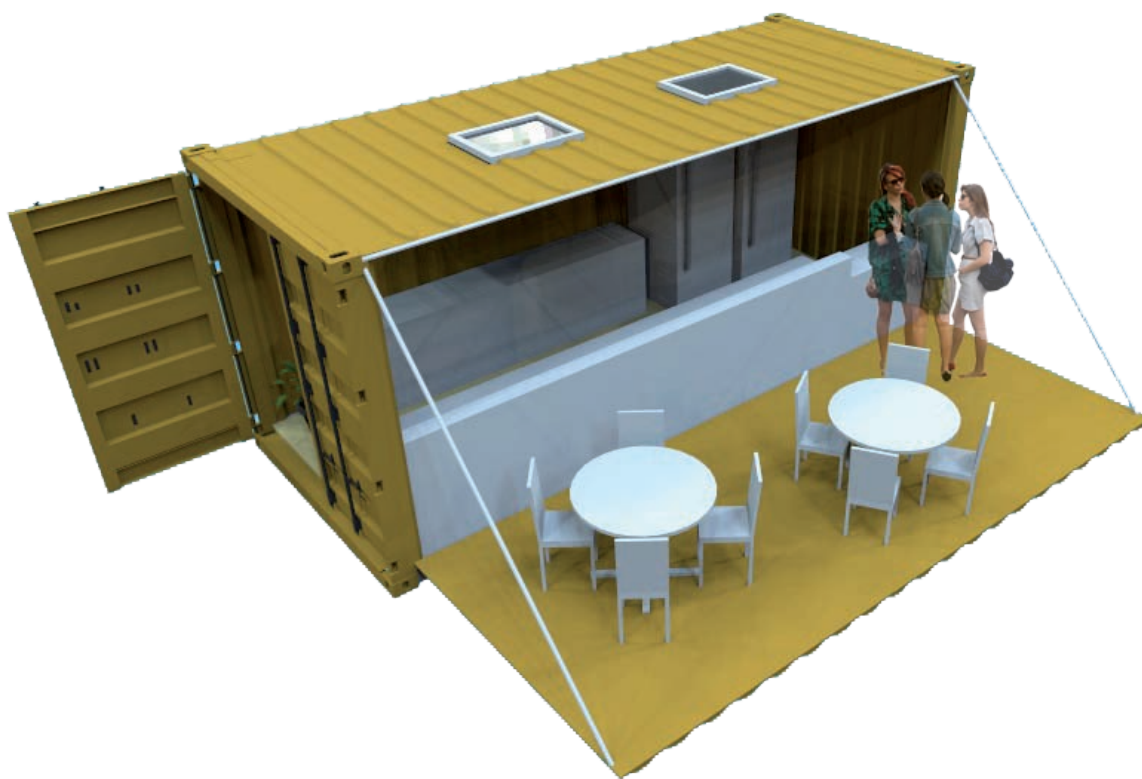


▲ FIGURA 97: COBERTA
PERSPECTIVA 02

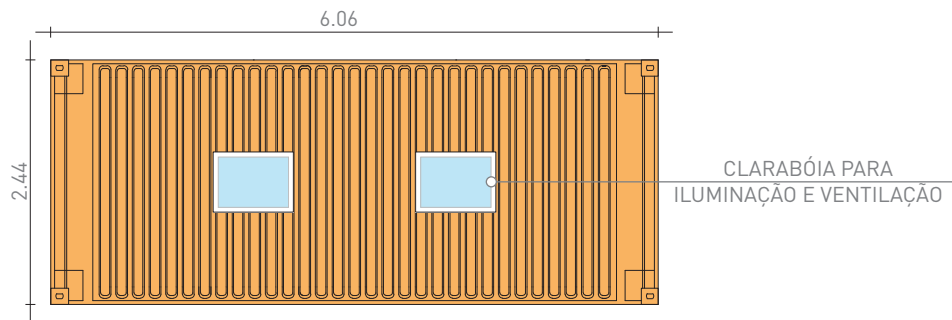
LOJAS/COMÉRCIO EM CONTÊINERES

Ainda visando o reaproveitamento dos contêineres e o resgate da memória da antiga função do espaço, foi pensado a instalação no decorrer da praça de pequenos comércios e lanchonetes em contêineres modificados para esses fins. Esses equipamentos terão a função de dar uma certa dinâmica ao espaço, atrair pessoas e possibilitar a permanência mais prolongada, oferecendo mercadorias e serviços.

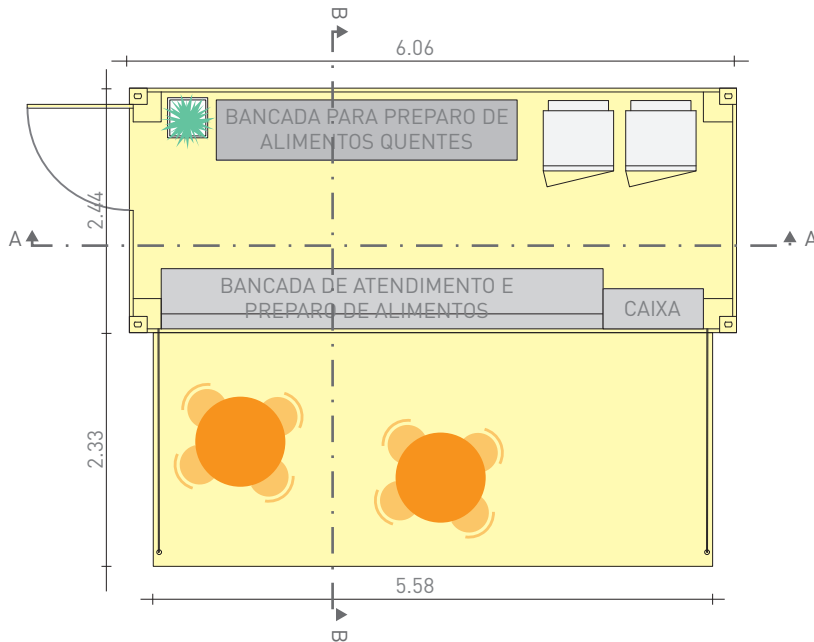
Foi desenvolvido um protótipo baseado em projetos que permitem a abertura lateral do contêiner e a ampliação do espaço da loja para o exterior. Utilizando como base o contêiner de 20pés, com medidas entorno de 2,4m X 6m X 2,6m, foi sugerido dois tipos de layout: um abrigando uma lanchonete, estilo food truck, e outro como loja de conveniência. Como se apresenta como um projeto versátil, até mesmo pela característica de flexibilização do próprio contêiner, pode abrigar diversos tipos de comércio e serviços, podendo até mesmo agrupar duas ou mais unidades.



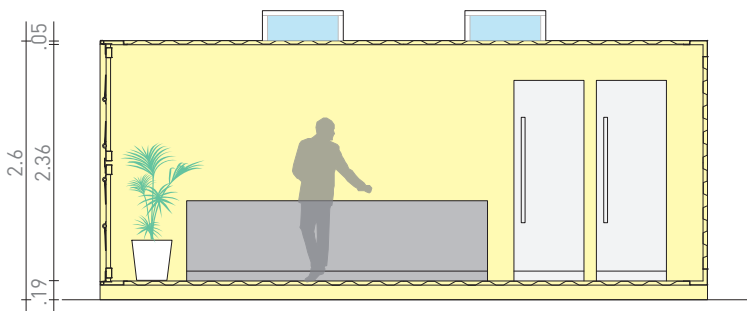
▲ FIGURA 98: LOJAS EM CONTÊINERES
PERSPECTIVA



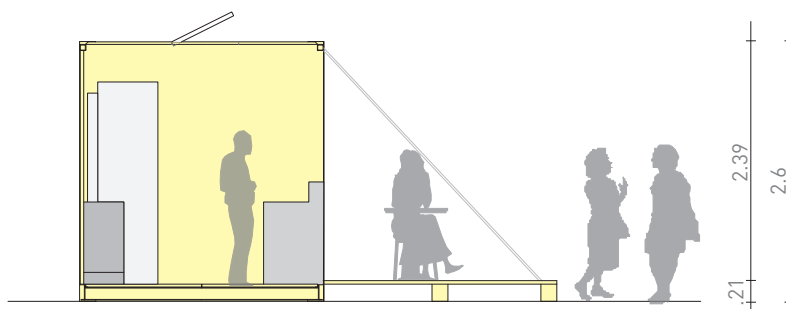
▲ FIGURA 99: LOJA EM CONTÊNER VISTA SUPERIOR | ESC: 1/75



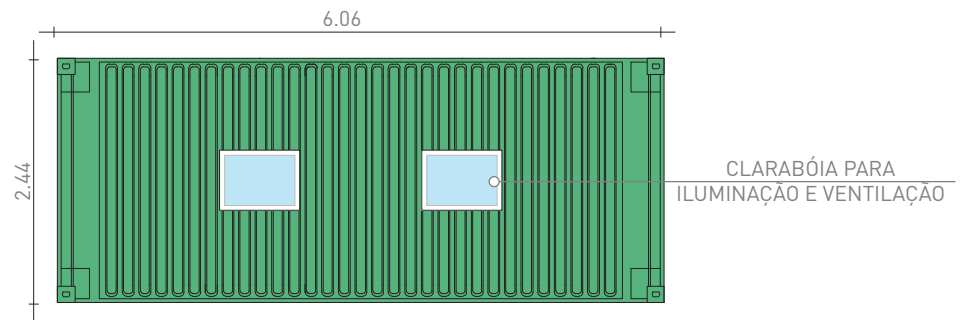
▲ FIGURA 100: LOJA EM CONTÊNER LAYOUT TIPO 1 | ESC: 1/75



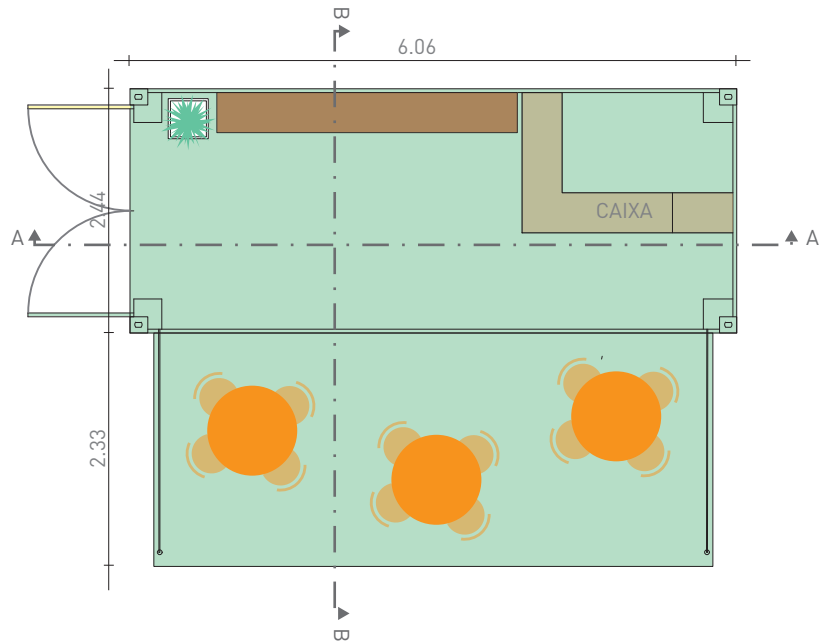
▲ FIGURA 101: LOJA EM CONTÊNER LAYOUT TIPO 1 CORTE AA | ESC: 1/75



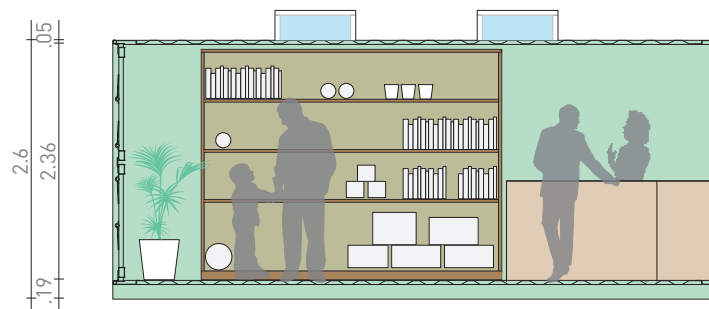
▲ FIGURA 102: LOJA EM CONTÊNER LAYOUT TIPO 1 CORTE BB | ESC: 1/75



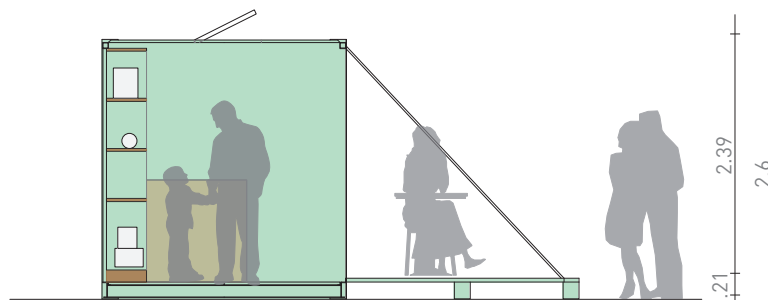
▲ FIGURA 103: LOJA EM CONTÊNER VISTA SUPERIOR | ESC: 1/75



▲ FIGURA 104: LOJA EM CONTÊNER LAYOUT TIPO 2 | ESC: 1/75



▲ FIGURA 105: LOJA EM CONTÊNER LAYOUT TIPO 2 CORTE AA | ESC: 1/75



▲ FIGURA 106: LOJA EM CONTÊNER LAYOUT TIPO 2 CORTE BB | ESC: 1/75

RECOMENDAÇÕES PARA O MOBILIÁRIO URBANO

O mobiliário urbano, para ser implantado nos projetos da Operação Urbana do Porto do Mucuri, deve seguir algumas recomendações. Em geral ser composto por materiais duráveis e com pouco impacto no meio ambiente, priorizando o uso de materiais que possam ser recicláveis, por exemplo.

BANCOS

Os bancos poderão ser compostos por uma estrutura de perfis metálicos, com o assento em madeira ecológica. Ter dois tipos de design, um para longa permanência e outro para curta.

PARADAS DE TRANSPORTE COLETIVO

As paradas do transporte coletivo deverão abrigar os usuários do sol e da chuva, ter um banco onde as pessoas possam esperar o transporte de forma mais confortável, ter um mapa informativo das linhas que passam no local, bem como de todas as linhas da cidade, ter wifi e uma placa fotovoltaica para a produção de energia solar, para suprir a necessidade de energia elétrica do abrigo. Junto as paradas, deve-se, quando possível, instalar uma estação do sistema Bicicletar de bicicletas compartilhadas.

PARACICLO

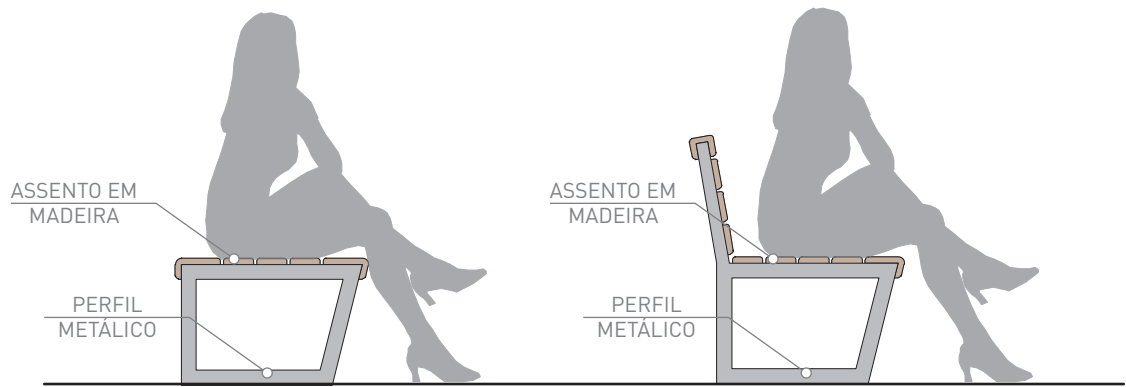
O paraciclo deve ser feito de material durável, dessa forma, sugere-se a utilização de perfis metálicos de mesma linguagem dos bancos. Devem estar implantados próximos as edificações e equipamentos.

GUARDA-CORPO

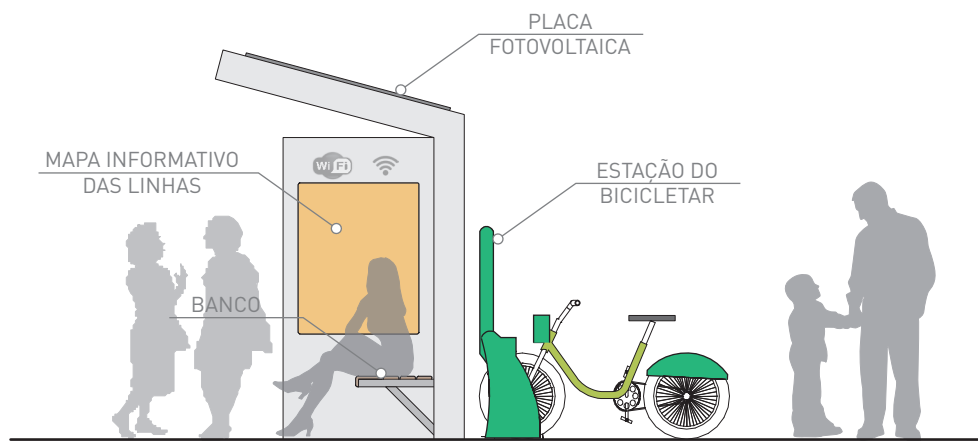
O guarda-corpo foi pensado em estrutura de madeira, juntamente com perfis metálicos, e cabos de aço.

TOTEM DE INFORMAÇÃO

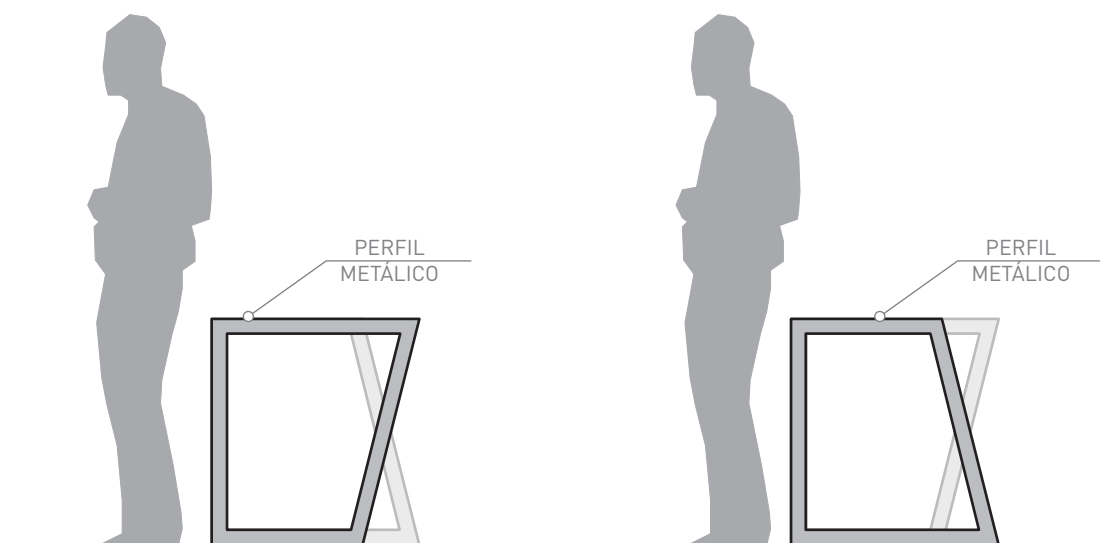
Totens de informações contendo um mapa de localização dos equipamentos e espaços, informações gerais e sinal de wifi.



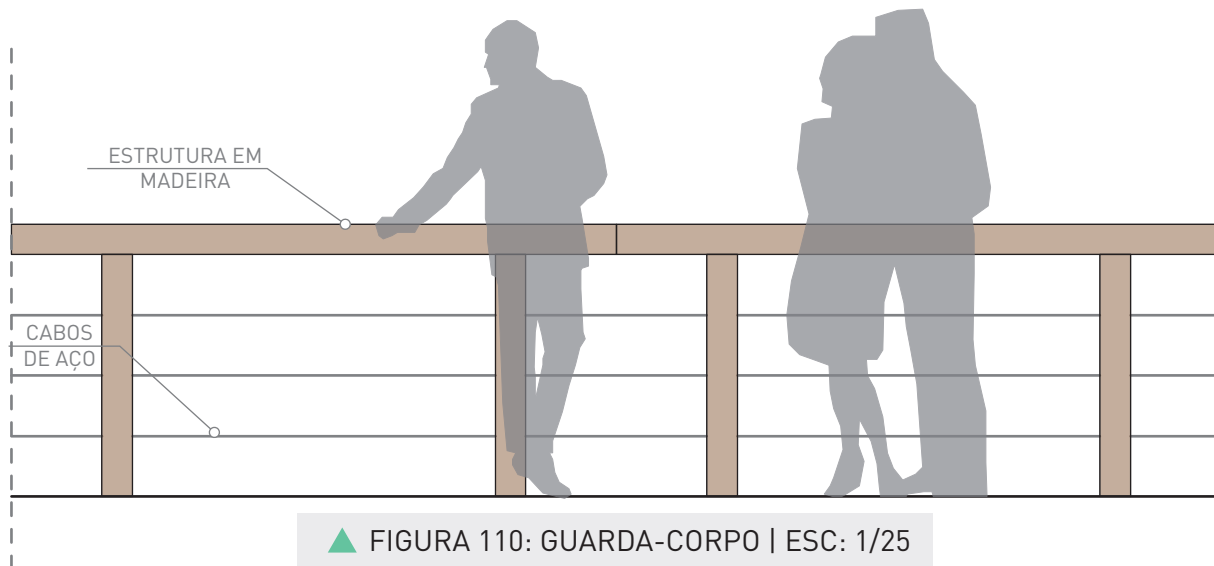
▲ FIGURA 107: MODELO DE BANCO CURTA E LONGA PERMANÊNCIA | ESC: 1/25



▲ FIGURA 108: ABRIGOS PARA PARADAS DE TRANSPORTE COLETIVO | ESC: 1/50



▲ FIGURA 109: MODELO PERFIS DO PARACICLO | ESC: 1/25



CONSIDERAÇÕES FINAIS

A relação entre porto e cidade foi transformada no decorrer do tempo pelas mudanças da produção, do espaço e da tecnologia. Muitos portos foram transferidos em busca de locais que se adequassem às novas necessidades. E mesmo que um dia tenham sido catalisadores de desenvolvimento urbano, muitas instalações portuárias localizadas em centros urbanos sofreram declínio e degradação.

A realização de operações urbanísticas especiais associadas a projetos de renovação urbana possibilita a definição de estratégias inovadoras para a cidade e a concretização de projetos em uma escala abrangente. Definindo diretrizes referentes à macroescala da cidade, além de regras específicas para o planejamento em microescala de áreas urbanas especiais.

Os casos mais paradigmáticos de intervenção em áreas portuárias, envolveram a criação de novos espaços públicos, melhoramentos nas condições do meio ambiente e na qualidade de vida, atraindo novos modos de desenvolvimento ao momento que reconstrói a imagem da cidade. A intenção de criar novas centralidades está presente em diversas operações e, para reforçar essa ideia, procura-se integrar equipamentos estratégicos a nível municipal, regional ou nacional, com potencial e vocação para a cultura, para o lazer e turismo, e para a transformação do patrimônio edificado. O espaço público é concebido como agente de integração, na tentativa de evitar a ocorrência de processos de segregação espacial e de permitir que a ação se expanda para outras áreas da cidade. Reabilitar áreas portuárias significa a reinserção do porto na cidade e a diminuição dos conflitos existentes.

Nos casos estudados, pôde-se perceber a preocupação do resgate da relação porto-cidade, a inclusão de grandes equipamentos responsáveis por atrair pessoas e investimentos e a participação do capital privado no processo de

financiamento e viabilização dos projetos. Entretanto, percebeu-se também a prioridade e ênfase na implantação de atividades e equipamentos voltados para o turismo, lazer e negócios, ficando o social em segundo plano, com interesses privados acima dos públicos. As parcerias entre o setor público e o privado foram utilizadas para viabilizar intervenções em áreas portuárias tanto em âmbito nacional quanto internacional. Esse tipo de Intervenção urbana, em geral, engloba grandes parcelas do território, envolvendo diversos agentes, sendo necessária uma perfeita integração entre eles.

O instrumento das Operações Urbanas Consorciadas, instituídos pelo Estatuto da Cidade, é voltado para a implementação de um projeto urbano em parte da cidade e não apenas de controle urbano. Consistindo em um tipo especial de intervenção urbanística voltada para a transformação de um setor da cidade, combinando investimentos privados e públicos. Sendo, portanto, implantado por meio de parceria entre proprietários, poder público, investidores privados, moradores e usuários.

As OUCs já implantadas em Fortaleza, estão localizadas principalmente em áreas já valorizadas e de interesse da incorporação imobiliária. Isso se deve, em geral, à ação hegemônica do setor privado que busca preferencialmente os investimentos mais lucrativos. Deve-se ficar atento aos procedimentos de concepção e delimitação de OUCs, de modo que o instrumento não seja usado como meio de favorecer exclusivamente aos investimentos privados que levam de um modo inequívoco à segregação e à gentrificação socioespacial, o que vai de encontro aos preceitos do Estatuto da Cidade.

A partir do tema da intervenção em áreas portuárias localizadas em centros urbanos, foi escolhido o Porto de Fortaleza, também conhecido como Porto do Mucuripe, para se propor uma Operação Urbana, visando uma maior integração da cidade com o porto, proporcionando melhorias urbanas e sociais para o entorno.

O desenvolvimento urbano de Fortaleza esteve diretamente ligado ao mar. A área do Porto do Mucuripe está totalmente inserida no bairro Cais do Porto, bairro que engloba comunidades conhecidas por abrigar populações de baixa renda, pelos números de incidentes violentos, pelo tráfico de drogas, pela existência de assentamentos subnormais e sem infraestrutura básica,

como água, esgoto e eletricidade. Além de haver uma grande concentração de indústrias e de poucas áreas públicas de lazer e de convivência. Área esta que pode ser caracterizada como um espaço de passagem, sem atrativos para que a população permaneça e se aproprie do espaço.

Partiu-se do objetivo de apresentar uma proposta de Operação Urbana para a área do Porto do Mucuripe, pretendendo responder às demandas encontradas no bairro Cais do Porto, como foco maior na área mais próxima ao porto. A Operação Urbana do Porto do Mucuripe pretendeu à requalificação urbana da região, visando principalmente que o espaço público possa ser melhor utilizado pela população residente, e que haja uma relação mais estreita com o porto.

Dessa forma, decidiu-se englobar como área de intervenção o Bairro Cais do Porto, identificando seus problemas e potencialidades. Diante dos diversos aspectos que devem ser observados para a constituição de uma Operação Urbana no Porto do Mucuripe, estabeleceram-se quatro dimensões para guiar as ações e diretrizes, respondendo as demandas da relação do porto com a cidade, do desenvolvimento social, do desenvolvimento sustentável e da parceria do setor público com o setor privado.

Como forma de viabilizar a operação, foram estabelecidas estratégias nas quais foram expressas as responsabilidades de cada agente, visando principalmente a integração destes. A área da operação está localizada próxima a região da cidade com valor da terra elevado, tendo potencial para que o setor privado tenha interesse em investir na área.

Definiu-se um Plano Geral de Intervenção, contendo as ações e intervenções que deveriam acontecer em uma escala maior, com o objetivo de proporcionar a melhoria da qualidade de vida da população residente, otimizando também a integração da área com o restante da cidade. As ações escolhidas foram a regulamentação das ZEIS já demarcadas no PDPFOR localizadas no bairro, como forma de garantir a permanência da população, e a transferência de atividades industriais não compatíveis com o meio urbano densamente ocupado, como a armazenagem de combustíveis líquidos. Foram identificados dois eixos de intervenção, responsáveis por realizar a integração do bairro com o restante da cidade.

O projeto de reabilitação da área portuária do Porto de Fortaleza se desenvolve no decorrer do eixo de intervenção 'A', responsável pela ligação do restante da cidade com o Terminal Marítimo de Passageiro e o Antigo Farol. Foi desenvolvido como uma continuação da Avenida Beira-Mar, ampliando para além dela não só o eixo de turismo e atividades de serviço e comércio, mas também o de lazer, cultura e social, visando não apenas os turistas, mas a população de Fortaleza como um todo e principalmente a população residente do entorno da intervenção. O eixo de intervenção B, por sua vez, é o responsável pela ligação da área portuária com a Praia do Futuro, e margeia as necessárias intervenções nos terrenos que atualmente abrigam os tanques de armazenamento de combustíveis.

Entre as ações identificadas no Plano Geral, foi escolhido o Eixo de Intervenção A para ser objeto da proposta de projeto urbano. É onde estão localizadas as instalações imediatas do Porto do Mucuripe, permitindo desenvolver de forma prática os conceitos e recomendações expostos nos capítulos teóricos. Este eixo foi dividido em duas áreas, para as quais foram definidos direcionamentos de ações, das quais foi escolhida a Área 01 para evoluir os direcionamentos e se propor o desenho urbano.

O Programa de Necessidades da OU do Porto do Mucuripe, por se tratar de uma área de intervenção abrangente, o bairro como um todo, envolve diversos pontos necessário de atenção como reestruturação viária; reorganização do tráfego de caminhões; transferência de parte da atividade industrial; implantação de equipamentos e áreas de lazer; regularização fundiária; destinar terrenos para habitações sociais; valorização da história e identidade do bairro; e preservação do patrimônio material e imaterial da área.

Entretanto, para o Eixo de Intervenção A, identificou-se como programa de necessidades específico e desenvolveu-se projetos e recomendações: a reestruturação viária; a desapropriações e relocações de edificações; a reorganização do tráfego de caminhões; a preservação do patrimônio área; e a implantação de equipamentos e áreas de lazer.

A proposta de reestruturação viária teve como objetivo devolver à rua a escala humana, priorizando o pedestre, viabilizando o uso de diferente modais e melhorando o acesso aos equipamentos existentes e aos que se propõe implantar. A retirada de algumas edificações foi necessária para a realização de intervenções da reestruturação viária, mas foi reservado espaços para a sua relocação. Para a reorganização do tráfego de caminhões foi estabelecido diretrizes a serem seguidas.

Para a preservação do patrimônio, o Antigo Farol do Mucuripe, foi recomendado o seu restauro tanto interno, possibilitando a sua visitação de forma segura e confortável, quanto externo, principalmente de sua fachada. Foram retiradas aproximadamente 90 edificações que estavam no entorno imediato do Farol e de outras localizadas próximas que barram o acesso e a visual para a praia, sendo relocadas em um terreno próximo. Para a relocação foram estabelecidas diretrizes e recomendações, sendo também desenvolvido um exemplo de aplicação destas, como também a reformulação dos parâmetros urbanísticos estabelecidos pelo Plano Diretor. Com a retiradas das edificações ao redor do farol foi possível a implantação da Praça do Farol, servindo para valorizar o patrimônio e para oferecer espaço de convivência. O desvio da Av. Vicente Castro possibilitou a criação de um calçadão entre a via e o molhe de proteção, oferecendo mais um espaço para a população.

A Praça do Porto surgiu da constatação da carência de espaços livres e destinados ao lazer no bairro Cais do Porto. Como forma de agregar valor social ao espaço criado, foram instalados equipamentos que prestam serviços à população, como o Centro de Referência da Assistência Social e o Centro Vocacional Tecnológico Portuário. Dessa forma, pretendeu-se como público alvo não só os turistas e visitantes de outros bairros, mas principalmente a população residente em áreas próximas, possibilitando a apropriação do espaço. Foi implantado também o Museu Portuário, no qual ficará exposta a história do Porto de Fortaleza, além de ter espaços destinados à exposição de artistas locais. Como equipamentos, foram implantados um playground, um skatepark, dois espaços multifuncionais, quatro quadras poliesportivas, uma academia ao ar livre e um anfiteatro. Vários caminhos principais cortam a praça, além de uma ciclovia e uma pista para caminhada.

A OU do Porto do Mucuripe se estruturou em diferentes escalas, partindo do planejamento das intervenções do bairro inteiro, até a proposta de desenho urbano de uma área. Além disso, por sua abrangência e envolvimento de vários agentes, entende-se que suas intervenções aconteceriam em diferentes escalas de tempo. Tempo, de acordo com a devida ordem de prioridade e interdependências. Por exemplo, primeiramente deveria acontecer a reestruturação viária, com a implantação do calçadão. Em seguida a retirada das edificações do entorno do farol e relocação destas, e implantação da praça do Farol. E por fim, a desapropriação do pátio de contêineres e a implantação da Praça do Porto.

A OU do Porto do Mucuripe identificou as demandas principais do bairro Cais do Porto e propôs soluções para elas, focando na área mais próxima ao porto, possibilitando que o espaço público pudesse ser melhor utilizado pela população, propiciando o estreitamento da relação desta com o porto. A Operação proposta vem como uma crítica às intervenções portuárias que priorizam os interesses privados em detrimento dos interesses da população. Nas operações urbanas consorciadas deve existir boa articulação entre os agentes. O poder público deve se impor como mediador, sempre priorizando os interesses coletivos. Operações de urbanização valorizam a terra, fazendo-se, portanto, necessária a inclusão de mecanismos que impeçam a expulsão da população menos abastada. Além disso, é importante propiciar a qualidade de vida desta população, com a melhoria da infraestrutura, como também com a implantação de equipamentos que possam oferecer oportunidades, como o CVT, e áreas de lazer.

REFERÊNCIAS

BARBOSA, Renata H. **Arquitetura e Cidade**: Fortaleza no final do século XX. Dissertação (mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2006.

BIRD, James H. **The major seaports of the United Kingdom**. Londres: Hutchison, 454p., 1963.

BRANDÃO, Zeca (org.). **Núcleo Técnico de Operações Urbanas**: estudos 2007 – 2010. Pernambuco, 2012.

BRASIL. **Estatuto da Cidade** LEI Nº 10.257. Brasília, 2001a.

_____. **Estatuto da Cidade**: guia para implementação pelos municípios e cidadãos. Brasília, Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2001b.

_____. **Projeto Orla**: implementação em territórios com urbanização consolidada. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão e Ministério do Meio Ambiente, Brasília, 2006.

BRENDLE, Maria de Betânia Uchôa Cavalcanti; VIEIRA, Natália Miranda. **Cais do Sertão Luiz Gonzaga no Porto Novo do Recife**: Destruição travestida em ação de conservação. Vitruvius Arqtextos, 2012. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/13.150/4460>

Carta de Atenas, 1931.

Carta de Veneza, 1964.

CAVALCANTI, Emanuel Ramos. **Sobre as Operações Urbanas Consorciadas em Fortaleza (CE)**. III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo: arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva. São Paulo, 2014.

CHOAY, Françoise. **A Alegoria do Patrimônio**. Editora UNESP, São Paulo, 2001.

COELHO, Carlos Francisco Lucas Dias; COSTA, João Pedro Teixeira de Abreu. **A renovação urbana de frentes de água**: infraestrutura, espaço público e estratégia de cidade como dimensões urbanísticas de um território pós-industrial. Artitexto. Lisboa : CEFA ; CIAUD. ISBN 972-97354-6-8. N.º 2 (Set. 2006), p. 37-60.

COMPANHIA DOCAS DO CEARÁ (CDC). **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Fortaleza para o horizonte 2009-2020**. Fortaleza, 2010.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. **Construção da Imagem Turística de Fortaleza/CE**. In: Mercator (revista de Geografia da UFC). Ano 1, número 1, p. 53-59. Fortaleza, 2002.

DEL RIO, Vicente. **Voltando às origens**: A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. Vitruvius Arqtextos, 2001. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/02.015/859>

ESPÍNOLA, Rodolfo. **Caravelas, Jangadas e Navios**: uma história portuária. OMNI. Fortaleza, 2007.

FARIAS, José Airton de. **História do Ceará**. Edições Livro Técnico. Fortaleza, 2007.

FERNANDES, Francisco Ricardo Cavalcanti. **A frente marítima da área central de Fortaleza e a revalorização do projeto urbano como instrumento de intervenção**. Tese de Doutorado. FAU USP e UFC. São Paulo, 2012.

GEHL, Jan. **Cidade Para Pessoas**. Perspectiva. São Paulo, 2015.

HOYLE, Brian. **The portcity interface**: trends, problems, and examples. Geoforum, Amsterdã, n.4, pp. 429-435, 1989.

IVINS, Courtney. **Revitalização de zonas portuárias**: Riscos e oportunidades para economias emergentes. Centro de Estudos e Pesquisas – BRICS. Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <http://bricspolicycenter.org/homolog/uploads/trabalhos/6014/doc/365472246.pdf>

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. WMF, 2011.

KRUSE, Fabiana. **Intervenções em Centros Urbanos**: o caso da antiga área portuária de Porto Alegre. Porto Alegre, 2011.

LE MARCHAND, Arnaud. **De la requalification spectaculaire au “working waterfront”**. Rives méditerranéennes, 39, p.53-68. 2011.

LIMA, Evelyn Furquim Werneck. **Cultura e habitação**: revitalizando a área portuária do Rio de Janeiro. Vitruvius Arquitectos, 2001. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.019/825>

MALERONKA, Camila. **Projeto e gestão na metrópole contemporânea**: um estudo sobre as potencialidades do instrumento “operação urbana consorciada” à luz da experiência paulistana. Tese de Doutorado, FAUUSP. São Paulo, 2010.

MONIÉ, Frédéric; VASCONCELOS, Flavia Nico. **Evolução das relações entre cidades e portos**: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. Confins [Online], 15 | 2012. Disponível em: <http://confins.revues.org/7685>

MORETTI, Ricardo de Sousa. **Normas urbanísticas para habitação de interesse social**: recomendações para elaboração. São Paulo, SP: Instituto de Pesquisas Tecnológicas, 1997.

NAKANO, Kazuo (Coord.) **Projeto Orla**: implementação em territórios com urbanização consolidada. São Paulo: Instituto Polis; Brasília: Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, 2006.

PINTO, Juliana Lopes. **O “Porto Maravilha”**: antigas repetições e novos desafios na “revitalização” da zona portuária do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2012.

PONTE, Juliano Pamplona Ximenes. **Cidade e água**: Belém do Pará e estratégias de reapropriação das margens fluviais. Vitruvius Arquitectos, 2007. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.085/237>

PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA. **OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA FOZ DO RIACHO MACEIÓ** (Lei Nº 8.503/00). Fortaleza, 2000.

_____. **OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA DUNAS DO COCÓ** (Lei Nº8.915/04). Fortaleza, 2004.

_____. **Projeto Orla Fortaleza**. Fortaleza, 2006

_____. **OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA JOCKEY CLUBE** (Lei Nº 9.333/07). Fortaleza, 2007.

_____. **OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA SÍTIO TUNGA** (Lei Nº9.778/11). Fortaleza, 2011.

_____. **LEI COMPLEMENTAR Nº 062. PDPFOR**, 2009.

_____. **OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LAGOA DO PAPICU** (Lei Nº9.857/11) Fortaleza, 2011.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **LEI COMPLEMENTAR Nº 638**. Porto Alegre, 2010

PREFEITURA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO. **LEI COMPLEMENTAR Nº101**. Rio de Janeiro, 2009. Disponível em: http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao/2010/06/LC101_-_23112009.pdf

_____. **LEI COMPLEMENTAR Nº 143**. Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/1dd40aed4fced2c5032564ff0062e425/d184950392eac7e883257d2a0071ed30?OpenDocument>

Revitalização do Píer do Porto do Recife. Disponível em: <http://investimentos.mdic.gov.br/public/arquivo/arq1277317468.pdf>

ROLNIK, Raquel. **Uma outra cidade é possível?** Disponível em: <https://raquelrolnik.wordpress.com/2014/06/06/uma-outra-cidade-e-possivel/>

SABOYA, Renato. **Operações Urbanas Consorciadas**: uma introdução. 2008. Disponível em: <http://urbanidades.arq.br/2008/08/operacoes-urbanas-consorciadas-uma-introducao/>

SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe (organizadores). **Cidades e Portos**: os espaços da globalização. Rio de Janeiro. DP&A, 1999.

TAVARES, Amada Gama; **Repercussões turísticas e sociais da revitalização de áreas portuárias**: a Estação das Docas em Belém/PA. Revista de Turismo Contemporâneo – RTC, Natal, v. 1, n. 1, p.18-37, jul./dez. 2013.

TELLA, Guillermo. **Operação Puerto Madero**: estratégias de gentrificação em Buenos Aires. Archdaily, 2013. Disponível em: <http://www.archdaily.com.br/01-105278/operacao-puerto-madero-estrategias-de-gentrificacao-em-buenos-aires>

VALADÃO, Regina Coeli Mendes. **Tradição e criação, memória e patrimônio**: a revitalização da Zona Portuária do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <http://www.memoriasocial.pro.br/documentos/Disserta%C3%A7%C3%B5es/Diss304.pdf>

VASCONCELOS, Lara Barreira de. **Em busca de uma sustentabilidade urbana**: proposição para o bairro simbólico Serviluz. Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, 2013.

VIEIRA, Otávio Augusto Diniz; CASTROGIOVANNI, Antônio Carlos. **Um olhar sobre a revitalização do Bairro Puerto Madero**, em Buenos Aires. Revista do Programa em Pós-graduação em Turismo da Universidade de Caxias do Sul jan/jun 2010/vol1/nº1.

VIEIRA, Otávio Augusto Diniz. **As Revitalizações dos Espaços Portuários de Puerto Madero – Buenos Aires – e do Cais Mauá – Porto Alegre – e suas relações com o entorno**: por uma análise de aproximação. Porto Alegre, 2011.

SITES

Operação Porto Maravilha <http://www.portomaravilha.com.br/>

Operação Porto Novo Recife <http://www.portonovorecife.com.br/>

Ocupe Estelita <http://www.ocupeestelita.com.br/>

Consórcio Novo Recife <http://www.novorecife.com.br/>

Estação das Docas <http://www.estacaodasdocas.com.br/>

Pense Recife <http://penserecife.tumblr.com/>

Puerto Madero <http://www.puertomadero.com/>

Cais Mauá <http://vivacaismaua.com.br/>

Companhia Docas do Ceará <http://www.docasdoceara.com.br/>

