



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO E
DESIGN

Mestrado em Teoria e História da Arquitetura, do Urbanismo e da Urbanização

VILA DO MAR: IMAGEM URBANA, TOPOCEPÇÃO E A NOÇÃO DE LUGAR

Fernanda Zednik Garcia

Fortaleza
2021
Fernanda Zednik Garcia

VILA DO MAR: IMAGEM URBANA, TOPOCEPÇÃO E A NOÇÃO DE LUGAR

Mestrado em Teoria e História da Arquitetura, do Urbanismo e da Urbanização

Universidade Federal do Ceará
Departamento de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo e Design

Mestrado em Teoria e História da Arquitetura, do Urbanismo e da Urbanização

Fernanda Zednik Garcia

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

VILA DO MAR: IMAGEM URBANA, TOPOCEPÇÃO E A NOÇÃO DE LUGAR

Orientador: Prof. Dr. Romeu Duarte Júnior

Universidade Federal do Ceará
Departamento de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo e Design

Mestrado em Teoria e História da Arquitetura, do Urbanismo e da Urbanização

Fernanda Zednik Garcia

VILA DO MAR: IMAGEM URBANA, TOPOCEPÇÃO E A NOÇÃO DE LUGAR

Dissertação de mestrado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Ceará, como requisito final para a obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Aprovada em

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Romeu Duarte Júnior
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo e Design- PPGAUD-UFC

Prof. Dr. José Almir Farias
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo e Design- PPGAUD-UFC

Prof. Dr. Newton Celio Becker de Moura
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo e Design- PPGAUD-UFC

Profa. Dra. Camila Girão
Universidade de Fortaleza-UNIFOR

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Biblioteca Universitária

Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

G199v Garcia, Fernanda Zednik.
VILA DO MAR: IMAGEM URBANA, TOPOCEPÇÃO E A NOÇÃO DE LUGAR / Fernanda Zednik Garcia. – 2021.
152 f. : il. color.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Tecnologia, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo e Design, Fortaleza, 2021.
Orientação: Prof. Dr. Romeu Duarte Junior.

1. imagem urbana. 2. topocepção. 3. lugar. 4. Vila do Mar. I. Título.

CDD 720

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais e ao meu companheiro de vida, por todo suporte à educação que sempre me deram e por sempre apoiarem os meus sonhos.

Ao meu querido orientador, presente na minha trajetória acadêmica desde a monografia de conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo.

Ao pessoal do Projeto Aspas, por me acompanharem nas visitas ao Grande Pirambu e mostrarem como a comunidade é cheia de vida. Aos moradores que participaram das conversas e entrevistas.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
1. ARQUITETURA DO LUGAR	12
1.1 Imagem urbana e topocepção	18
Gordon Cullen	18
Kevin Lynch	21
Maria Elaine Kohlsdorf	27
1.2 Imagem Urbana e Topocepção no Contexto Das Ocupações Informais	29
1.3 Imagem Urbana e Topocepção no Contexto Patrimonial	36
1.4 Potencial Imagético e Topoceptivo das Frentes de Água	42
Chicago Riverwalk	42
Parque urbano da orla do Guaíba	48
Lagoa do Tabapuá	53
1.5 Considerações parciais	58
2. O GRANDE PIRAMBU	60
2.1 Ocupação da Costa Oeste	60
2.2 Projetos que antecedem o Vila do Mar	76
O projeto da Avenida Leste-Oeste	78
O projeto Costa-Oeste	83
A modificação da paisagem litorânea	85
2.3 Considerações parciais	88
3. O PROJETO VILA DO MAR	91
3.1 Vila Do Mar, Estatuto da Cidade e Projeto Orla	91
3.2 O projeto	97
Premissas e Justificativas	97
O projeto de urbanização e arquitetura	105
Os referenciais imagéticos e topoceptivos	114
3.3 Os resultados do projeto	116
Topocepção	116
Verticalização, especulação imobiliária e	

permanência dos moradores tradicionais	128
Ordenamento da orla ou um projeto urbanístico?	132
Um projeto de borda?	137
Projeto Caminhos da Escola	139
3.4 Conclusão	145
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	149

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Rua Francisco Calça, no bairro Cristo Redentor, Grande Pirambu	5
Figura 2: Orla do Grande Pirambu, antes da implementação do projeto Vila do Mar	5
Figura 3: Vila do Mar, no Grande Pirambu, em 2017	7
Figura 4: Princípios da cidade jardim por meio de diagrama elaborado por E. Howard	13
Figura 5: Ville Radieuse, de Le Corbusier	14
Figura 6: A formação de imagens.	22
Figura 7: Movimento Integrado de Saúde Mental Comunitária-MISMEC 4 Varas	31
Figura 8: Pedra dos arpoadores, no Vila do Mar	31
Figura 9: Barracos existentes na orla marítima do Grande Pirambu, antes da implementação do projeto Vila do Mar	32
Figura 10: Labirinto em um dos inúmeros becos existentes no Grande Pirambu	34
Figura 11: Morro da Providência	39
Figura 12: Celebração do bumba-meu-boi pelo grupo Boi Juventude, do Pirambu	40
Figura 13: Quadrilha junina Cai Cai balão, originária do Pirambu	41
Figura 14: Arte Primitivista de Chico da Silva	41
Figura 15: Planta-baixa do projeto Chicago River Walk	45
Figura 16: Desenho abstrato do projeto conceituando a forma de cada espaço	45
Figura 17: Marina Plaza: local contemplado por restaurantes e mesas ao ar livre	46
Figura 18: River Theater	46
Figura 19: The Cove	47
Figura 20: Painéis metálicos refletores abaixo dos viadutos	47
Figura 21: Corte esquemático dos painéis metálicos	48
Figura 22: Orla do Guaíba, vista à noite	50
Figura 23: Vista de cima da Orla do Guaíba	50
Figura 24: Níveis das vias, acima (rua) e abaixo, no nível do Guaíba	51
Figura 25: caminhos suspensos dentro do Guaíba	51
Figura 26: Restaurante flutuante dentro do Guaíba	52
Figura 27: Corte esquemático demonstrando a diferença de níveis	52
Figura 28: Imagem área da Lagoa do Tabapuá após a intervenção	55
Figura 29: mobiliário urbano e ao fundo os restaurantes	55
Figura 30: Ciclovia, passeio para pedestres e placa informativa	56
Figura 31: Áreas de permanência	56
Figura 32: planta baixa do projeto de intervenção	57
Figura 33: Cortes esquemáticos	57
Figura 34: Imagem da Avenida Beira-Mar de Fortaleza, no bairro Meireles	62
Figura 35: Orla do Vila do Mar, no Grande Pirambu	62
Figura 36: Cruz que assinala a localização do Forte São Thiago	63
Figura 37: Monumento presente no Marco Zero de Fortaleza, na Barra do Ceará	64

Figura 38: Campo de concentração do Urubu, nos arredores do Grande Pirambu	68
Figura 39: Casas de isolamento durante epidemia da rubéola, do Grande Pirambu	68
Figura 40: Ocupação do Pirambu na década de 1940	69
Figura 41: Ocupações ao longo da linha férrea, no Bairro Moura Brasil, ao lado do Pirambu	69
Figura 42: avenida Francisco Sá, no bairro Jacarecanga, em 1939	70
Figura 43: Marcha do Pirambu, em frente à Catedral de Fortaleza, no Centro	71
Figura 44: Igreja nossa senhora das Graças em 2018	73
Figura 45: Igreja Cristo Redentor nos dias atuais	73
Figura 46: Diário do Nordeste, 20/09/1983, página não identificada	74
Figura 47: Jornal MEIO DIA, 30/04/1980, pg. 1.	74
Figura 48: Aerofotogrametria da região do Grande Pirambu em 1945	77
Figura 49: Avenida Leste Oeste em 25/10/1974	79
Figura 50: Avenida Leste Oeste. Década provável de 1970	80
Figura 51: Kartódromo de Fortaleza, na Avenida Leste-Oeste, data desconhecida	80
Figura 52: Calçadão na Barra do Ceará, na década de 1980	82
Figura 53: Polo de Lazer da Barra do Ceará	82
Figura 54: Praia no Pirambu. Data desconhecida	86
Figura 55: Aterros sanitários realizados no Grande Pirambu	86
Figura 56: Jornal O POVO denunciando a destruição das dunas do Pirambu	87
Figura 57: Situação atual (2006) da faixa litorânea do Grande Pirambu	94
Figura 58: Situação tendencial da faixa litorânea do Grande Pirambu	95
Figura 59: Situação desejada da faixa litorânea do Grande Pirambu	95
Figura 60: Habitações precárias na faixa de praia antes da requalificação feita pelo projeto Vila do Mar	102
Figura 61: Orla do Grande Pirambu vista de um dos espigões, antes da requalificação feita pelo projeto Vila do Mar	102
Figura 62: Orla do Grande Pirambu antes da requalificação feita pelo projeto Vila do Mar	103
Figura 63: Avenida Santa Elisa, onde futuramente passaria a via litorânea do Vila do Mar	103
Figura 64: Corte transversal da via litorânea	108
Figura 65: Corte transversal da via litorânea	108
Figura 66: Corte transversal da via litorânea	109
Figura 67: Maquete de recuperação de fachadas na Avenida Litorânea	110
Figura 68: Maquete do Centro de Artes e Ofício	111
Figura 69: Maquete da Praça do Peixe	111
Figura 70: Maquete Ilhas de Esporte	113
Figura 71: Maquete Mirante	113
Figura 72: Habitações precárias removidas pelo projeto Vila do Mar	117
Figura 73: Trechos impeditivos na orla	118
Figura 74: Sensação de amplidão ao percorrer o Vila do Mar	118
Figura 75: Mobiliário urbano no Vila do Mar	119

Figura 76: Sensação de “ <i>estou cá dentro</i> ”, à esquerda, antes da implementação do projeto Vila do Mar, e de “ <i>estou aqui fora</i> ”, depois do projeto_____	120
Figura 77: Apropriação do espaço no Grande Pirambu (orla Vila do Mar) pelo movimento_____	120
Figura 78: o reordenamento territorial e o calçadão criaram, ao mesmo tempo, em alguns trechos, uma nova via e um novo limite_____	123
Figura 79: Museu da Imagem e do Som instalado na orla da Avenida Beira-Mar_____	127
Figura 80: Mercado dos Peixes Avenida Beira-Mar_____	127
Figura 81: Ciclovia Avenida Beira-Mar_____	128
Figuras 82 e 83. Orla da Avenida Beira-Mar (Meireles) acima e Vila do Mar (Grande Pirambu) abaixo_____	129
Figura 84: Imagens da Avenida Litorânea após o Vila do Mar_____	132
Figura 85: Vila do Mar_____	133
Figura 86: Via litorânea_____	134
Figura 87: Via litorânea_____	135
Figura 88: Novo Mercado dos Peixes_____	137
Figuras 89 e 90: Avenida Monsenhor Hélio Campos, antes e depois_____	141
Figuras 91 e 92: Avenida Monsenhor Hélio Campos, antes e depois_____	142
Figuras 93 e 94: Avenida Monsenhor Hélio Campos, antes e depois_____	143
Figuras 95 e 96: Avenida Monsenhor Hélio Campos, antes e depois_____	144

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Delimitação do Grande Pirambu e bairros que o formam	2
Mapa 2: Grande Pirambu no município de Fortaleza	3
Mapa 3: Área cedida pela união por meio do Decreto no 1058/62	4
Mapa 4: Delimitação da área de intervenção do Vila do Mar em dois momentos, 2008 e 2014	6
Mapa 5: Área cedida pela união por meio do Decreto no 1058/62	72
Mapa 6: Plano Diretor de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza, realizado por Saboya Ribeiro em 1947	77
Mapa 7: localização da Avenida Leste-Oeste	79
Mapa 8: Trechos da Avenida Costa-Oeste	83
Mapa 9: Projeto Avenida Costa-Oeste	85
Mapa 10: Evolução urbana no Grande Pirambu	89
Mapa 11: planta do projeto Vila do Mar em 2007 com as áreas de intervenção e as áreas de influência	106
Mapa 12: Delimitação da área de intervenção do Vila do Mar em dois momentos, 2008 e 2014	106
Mapa 13: Melhoramentos e remoções Vila do Mar em 2008	107
Mapa 14: Representação da ótica de Cullen por meio de um exercício de visão serial realizada ao longo do Vila do Mar, no Grande Pirambu	121
Mapa 15 : Mapa da imagem do Vila do Mar (Grande Pirambu) segundo os elementos de Kevin Lynch	125
Mapa 16: Delimitação da ZEIS Pirambu	131
Mapa 17: Assentamentos precários que necessitam de intervenção	138

LISTA DE DIAGRAMAS

Diagrama 1: Síntese dos ideais de Cullen	21
Diagrama 2: Elementos estruturantes de Lynch para a imagem urbana	24
Diagrama 3: Síntese das exposições de Lynch	26
Diagrama 4: Síntese das exposições de Kohlsdorf	29
Diagrama 5: Síntese dos elementos estruturantes da favela, segundo Jacques	35
Diagrama 6: Síntese da relevância do patrimônio no contexto das favelas (e ocupações informais) e na construção de lugares	39
Diagrama 7: relevância do estudo do Projeto Vila do Mar sob a perspectiva da imagem e da topopeção	59
Diagrama 8: síntese da formação do Grande Pirambu	75
Diagrama 9: Premissas do Projeto Vila do Mar	97
Diagrama 10: problemas encontrados na zona de impacto do projeto Vila do Mar	101
Diagrama 11: Síntese dos aspectos imagéticos e topoceptivos descritos no EIA Vila do Mar	116

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Linha de ação relacionada ao patrimônio	96
Tabela 2: Justificativas e Objetivos do projeto Vila do Mar	104
Tabela 3: Programa de necessidades projeto Vila do Mar	105

INTRODUÇÃO

•RESUMO

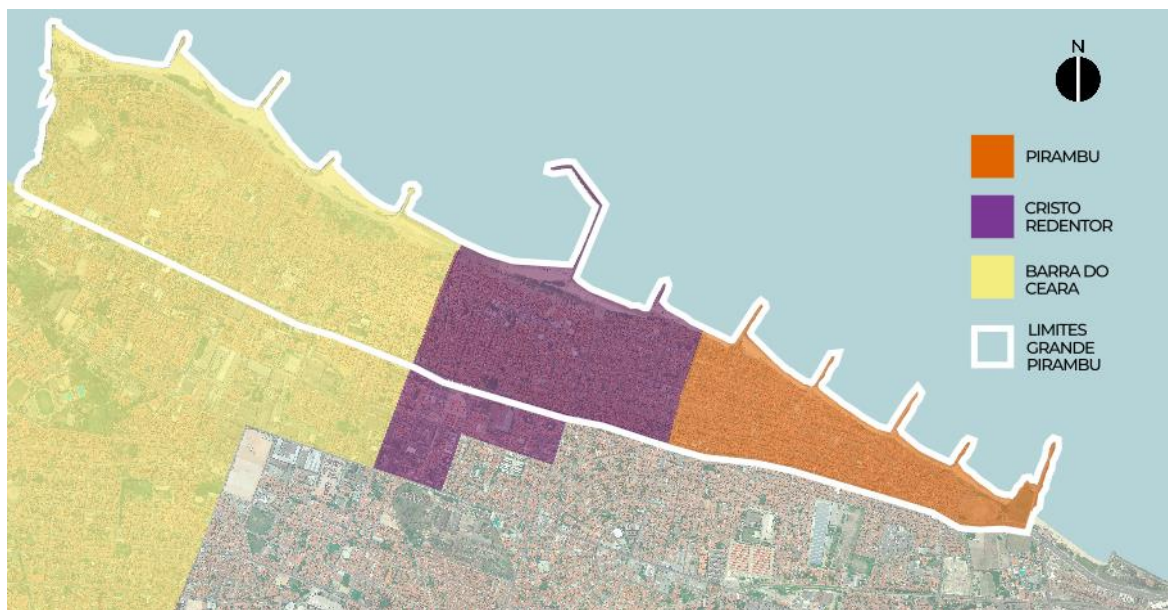
A pesquisa *Vila do Mar: imagem urbana, topocepção e a noção de lugar* procura avaliar o projeto Vila do Mar, realizado na orla oeste da cidade de Fortaleza, na região chamada de Grande Pirambu, sob o prisma da imagem urbana e da topocepção. Estes conceitos estão ligados à visão humanista da arquitetura, que incorpora questões como memórias, história e cultura no desenho urbano, correlatas aos conceitos geográfico e cultural de lugar. O Vila do Mar se insere em umas das regiões mais pobres e desiguais do município de Fortaleza, mas, ao mesmo tempo, possui um rico histórico de lutas por direitos da comunidade, cultura, patrimônio imaterial e senso de pertencimento, o que o insere na característica de *lugar*, uma das categorias de patrimônio cultural imaterial. O projeto, promovido pelo poder público, foi exposto como uma tentativa de deixar para trás um passado de negligência e falta de infraestrutura urbana, propondo-se um espaço urbano conectado à comunidade. Ainda, o projeto Vila do Mar foi realizado em uma região com paisagem marítima exuberante e alto potencial turístico, o que pode, ao mesmo tempo, descaracterizar a região e expulsar os moradores locais, bem como contribuir para o desenvolvimento da região. Dessa forma, este trabalho busca investigar como esse projeto foi pensado em termos de aspectos topoceptivos e imagéticos e, principalmente, no contexto de lugar. Para isso, será feita uma exposição da contribuição de alguns teóricos sobre o tema, a saber, Kevin Lynch, Gordon Cullen e Maria Elaine Kohlsdorf, e considerações específicas a respeito do patrimônio cultural no contexto das habitações subnormais e das aglomerações informais brasileiras.

Palavras-chave: imagem urbana, topocepção, lugar, Vila do Mar.

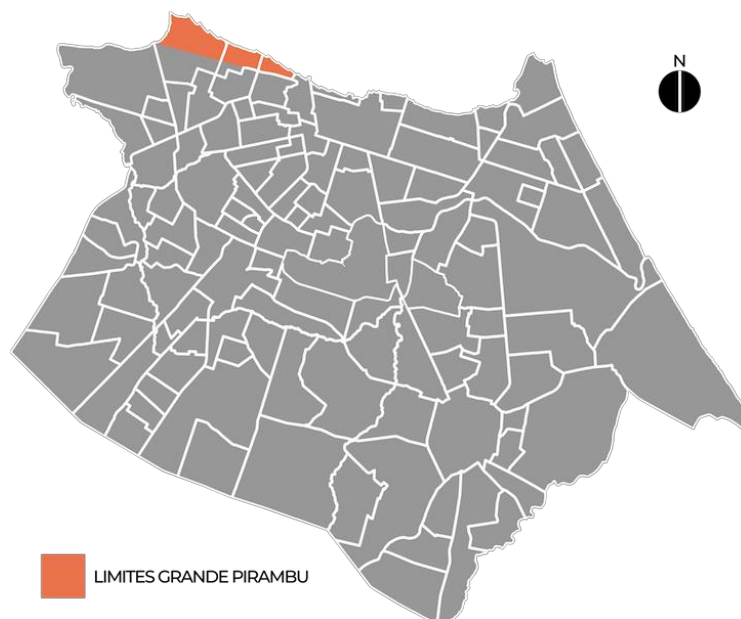
•OBJETO DE ESTUDO

O objeto de estudo adotado é a região denominada Vila do Mar, inserida na orla do Grande Pirambu em Fortaleza/CE, região historicamente carente em infraestrutura urbana e desenvolvimento socioeconômico. O Grande Pirambu é formado pelos bairros Cristo Redentor, Barra do Ceará e Pirambu, os quais receberam, nos últimos anos, o Projeto Vila do Mar, uma grande obra de reurbanização de sua faixa de praia promovida pela Prefeitura Municipal de Fortaleza, iniciada no ano de 2006. O nome Grande Pirambu surgiu devido a discussões realizadas no Laboratório de Planejamento Urbano e Regional, do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Ceará (UFC), além de denominação dada pela imprensa, e, como veremos adiante, devido à cisão desses bairros decorrente da construção da Avenida Leste-Oeste:

A denominação Grande Pirambu foi dada ao conjunto composto pelos bairros Barra do Ceará, Cristo Redentor e Pirambu, localizados na zona oeste de Fortaleza, numa região de praias e dunas. Tal denominação foi dada no referido laboratório, durante a pesquisa realizada na área, intitulada, "A Gestão do Saneamento em Fortaleza – O Caso do Projeto Sanear", sob a coordenação da Professora Dra. Maria Salete de Souza, financiada pelo Conselho Nacional de Pesquisa Científica (CNPq), no período de 1999 a 2003, dando materialidade ao nome, que em alguns momentos já havia sido estabelecido pela imprensa local. (SANTOS, 2006, pg. 13)



Mapa 1: Delimitação do Grande Pirambu e bairros que o formam. FONTE: Prefeitura de Fortaleza



Mapa 2: Grande Pirambu no município de Fortaleza. FONTE: Mapa elaborado pela autora

É importante deixar claro que a delimitação “Grande Pirambu” não é oficial. A junção desses três bairros é uma unidade em razão da região ser considerada como um aglomerado subnormal. Este é definido pelo IBGE como uma forma de ocupação irregular de terrenos de propriedade alheia – públicos ou privados – para fins de habitação em áreas urbanas e, em geral, caracterizados por um padrão urbanístico irregular, carência de serviços públicos essenciais e localização em áreas com restrição à ocupação. No Brasil, esses assentamentos irregulares são conhecidos por diversos nomes como favelas, invasões, grotas, baixadas, comunidades, vilas, ressacas, loteamentos irregulares, mocambos e palafitas, entre outros.¹ Na verdade, o Grande Pirambu possui duas realidades: ruas e casas com melhores condições de infraestrutura, esgotamento sanitário (figura 1); e bolsões com ocupações extremamente precárias, como era o caso da orla, antes do Projeto Vila do Mar (figura 2). Ainda, é relevante ressaltar que esses três bairros possuem tempos de ocupação diferentes, bem como organização comunitária distinta. O

¹ Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/tipologias-do-territorio/15788-aglomerados-subnormais.html?=&t=o-que-e>

movimento chamado de a Marcha do Pirambu de 1962, que reivindicou melhores condições para a população desse bairro, culminou no decreto nº 1058/62, que desapropriou áreas para fins de interesse social. As áreas desapropriadas, no entanto, não englobam a Barra do Ceará (mapa 3). Entretanto, para fins didáticos, essa denominação “Grande Pirambu” será utilizada ao longo do trabalho para se referir a essa região, mesmo que ela não possa ser considerada uma unidade em todos os sentidos.



Mapa 3: Área cedida pela união por meio do Decreto no 1058/62. Abrange apenas o Cristo Redentor e Pirambu, não a Barra do Ceará. FONTE: MONTEIRO, pg. 95



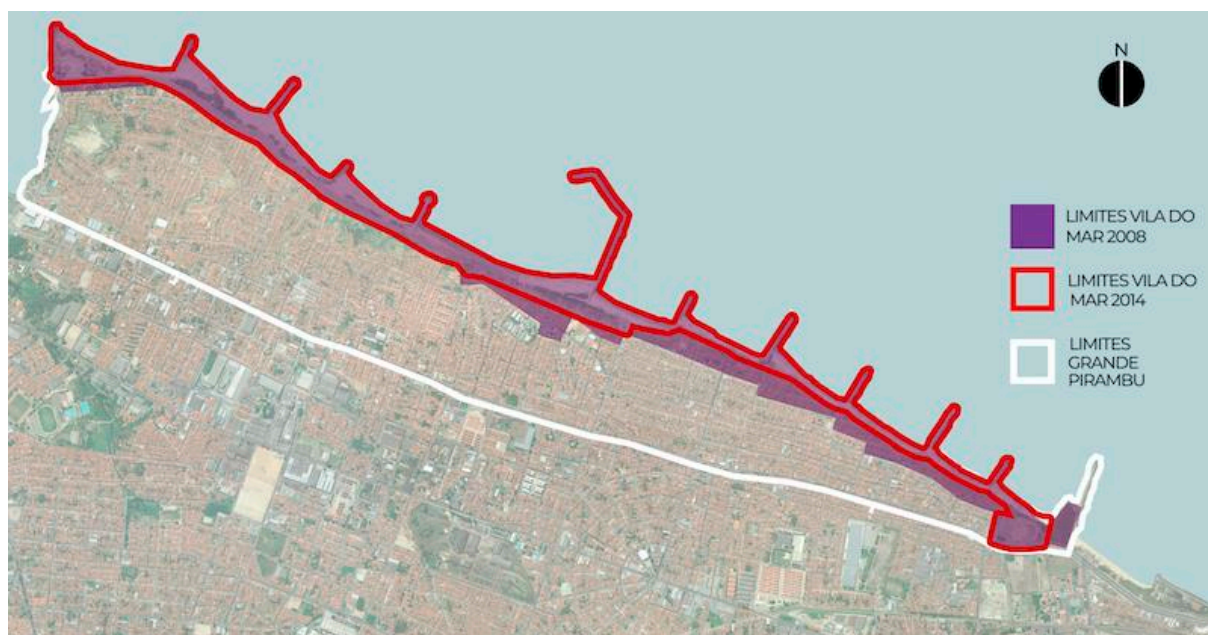
Figura 1: Rua Francisco Calaça, no bairro Cristo Redentor, Grande Pirambu. FONTE: Google (2019)



Figura 2: Orla do Grande Pirambu, antes da implementação do projeto Vila do Mar. FONTE: Arquivo Júnior Pirão

A intenção deste trabalho é avaliar a qualidade imagética e topoceptiva (orientabilidade e identidade) do setor urbano resultante da implantação do projeto Vila do Mar, segundo as transformações físicas que ali ocorreram. Na tentativa de

melhor entender esse processo, um referencial teórico baseado em princípios topológicos e imagéticos será investigado, o qual fundamentar-se-á, entre outros aspectos, nas qualidades físicas do espaço que permitem que ele seja fortemente distinto. O Projeto Vila do Mar é uma intervenção de requalificação urbana iniciada em 2006 e que ainda não foi finalizada. Segundo o memorial descritivo do projeto inicial (2006), seria uma tentativa de atenuar as desigualdades entre o litoral da costa oeste de Fortaleza, onde se localiza o Grande Pirambu, e o da costa leste, onde as melhores condições de infraestrutura urbana e as ações do poder público se concentram. A proposta inicial do projeto pretendia a valorização da orla marítima oeste através da efetuação de melhorias urbanas de natureza paisagística, tais como equipamentos públicos de lazer, implantação de um calçadão e uma via paisagística, instalação de iluminação pública, arborização urbana, além da tentativa de atenuar o déficit de moradia de qualidade.



Mapa 4: Delimitação da área de intervenção do Vila do Mar em dois momentos, 2008 e 2014.
FONTE: MONTEIRO, 2018, pg. 79



Figura 3: Vila do Mar, no Grande Pirambu, em 2017. FONTE: Prefeitura de Fortaleza. Disponível em: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeitura-entrega-mais-de-1-000-intervencoes-na-area-do-pirambu>

•JUSTIFICATIVA

A região onde vem sendo implantado o projeto Vila do Mar, o Grande Pirambu, é uma das mais antigas de Fortaleza, inicialmente ocupada por vilas de pescadores. Ela possui um histórico forte de resiliência de seu povo diante das enormes dificuldades enfrentadas: passa de vila de pescadores a espaço de detenção de migrantes fugidos das secas no final do século XIX, resultando nos dias atuais em uma das regiões mais densas de Fortaleza, objeto de preconceito e sinônimo de pobreza, insalubridade e esquecimento.

Apesar dos inúmeros indicativos negativos, o Grande Pirambu preserva enorme riqueza social, histórica e cultural derivada, entre outros aspectos, da luta de sua população pela permanência no local e pelo reconhecimento de seu povo como detentor de direito à moradia, saúde, trabalho e uma vida digna. Esses aspectos podem ser observados através da arquitetura informal, erguida com dificuldade ao longo dos anos através de mutirões, na medida das possibilidades das pessoas, com os materiais disponíveis e soluções inovadoras. Apesar da falta de

conhecimentos técnicos, ausência de estrutura sanitária, acessibilidade ou urbanização adequada, os moradores demonstram enorme resiliência, verificada na facilidade de resolver os problemas da sua condição de vida com pouco: uma maneira de sobreviver, de subsistir, que é muito própria das comunidades dos bairros periféricos/pobres de Fortaleza.

Assim como o Grande Pirambu, as favelas urbanas são espaços urbanos resultantes da ação da própria comunidade, expandindo e se adensando de acordo com os critérios da população que ali vive, sem auxílio do poder público, na maioria das vezes. Isso resulta em espaços carentes de infraestrutura, espaços públicos e moradias de qualidade. Em um dado momento, o poder público, por meio de seus planejadores, faz uma tentativa de adequar esses espaços à cidade formal, promovendo habitações de interesse popular, novos espaços públicos de convivência e lazer e instalação de infraestrutura sanitária e de transportes. No entanto, na maioria das vezes, essas intervenções levam em consideração apenas correções de ordem de uso e ocupação do solo e índices de criminalidade, desemprego, moradia, deixando de lado aspectos qualitativos do design urbano que incorporam questões como pertencimento, identidade e percepção ambiental. A legislação urbanística atual carece de mecanismos reguladores e de controle da paisagem urbana, ou seja, de aspectos qualitativos, que se contrapõem a aspectos quantitativos (Rodrigues, 2010, pg. 20). Um exemplo notório de projetos que consideram somente o aspecto quantitativo são as habitações de interesse social replicadas em larga escala e sem conexão com o contexto em que se inserem.

Este estudo se propõe a analisar a favela sob o ponto de vista topoceptivo e da imagem, que considera a análise das características físicas do espaço como um parâmetro de medição da qualidade desses espaços nos seus aspectos informativo, social, cultural e humano (noção de lugar, que será tratado mais à frente). Nesse contexto, as ocupações urbanas informais e sub-normais não são deixadas de fora do contexto da arquitetura, pois são espaços socialmente construídos, como veremos adiante. Soma-se a isso o fato de o objeto de estudo desta pesquisa se localizar na orla marítima do município de Fortaleza, o que, por si só, caracteriza um espaço com alto poder imagético e topoceptivo, explicado adiante.

Diante do que foi exposto, a análise do projeto Vila do Mar sob a perspectiva da incorporação de valores culturais e históricos associados a um design urbano de qualidade é extremamente relevante, pois o resultado visual de um projeto como esse afeta as atitudes dos indivíduos em relação ao espaço urbano, revelando o sucesso ou fracasso do projeto. Além disso, a conscientização sobre essa aparência visual deve ser considerada na busca de melhorias da qualidade estética e de vida das populações locais (Rodrigues, 2010, pg. 31). Portanto, este estudo tem relação direta com o desenvolvimento de estratégias e princípios de ação para produzir ambientes urbanos que sejam condizentes com as características do lugar em que se inserem (valores, história, geografia, paisagem, cultura, memórias), tendo rebatimento direto na preservação de sítios patrimoniais e paisagísticos.

•OBJETIVO

1. GERAL

Analisar os conceitos relacionados à imagem urbana e topocepção e relacioná-los com o planejamento urbano, investigando como o meio físico, a história, a cultura e os aspectos sociais interferem nesses aspectos.

2. ESPECÍFICOS

1. Avaliar o desempenho topoceptivo e imagético do projeto Vila do Mar no Grande Pirambu, em Fortaleza/CE, antes e depois da implementação do projeto;
2. Investigar se na elaboração da proposta urbanística foram empregados conceitos de topocepção, patrimônio cultural material e imaterial (lugar) e imagem urbana;
3. Investigar se o resultado do projeto contribuiu para enfatizar a condição de lugar existente no Vila do Mar, bem como usos e práticas no espaço urbano ligadas ao patrimônio cultural e à cultura da comunidade;

4. Contribuir, através da reflexão produzida pela pesquisa, para a inserção de aspectos imagéticos e topocetivos nas propostas de requalificação urbana áreas urbanas de ocupação informal.

•METODOLOGIA

Esta pesquisa apresenta uma abordagem qualitativa, tendo em vista que o seu objetivo é avaliar o desempenho do projeto Vila do Mar nos aspectos topoceptivos e imagéticos, analisando se este projeto incorporou não somente conceitos de projeto urbanístico racionalistas e funcionalistas, mas também de essência ambiental (natureza e cultura), os quais contribuem para um espaço urbano agradável, distinto e estimulante. Para a produção do estudo concorreram a realização de pesquisa bibliográfica, documental e em arquivos; de entrevistas com estudiosos, pesquisadores e alguns membros da comunidade; de visitas ao Vila do Mar; de sistematização de informações cartográficas; produção de textos e de imagens; da sistematização das informações coletadas; da programação visual da pesquisa; e da finalização do produto dissertação.

•RESUMO DOS CAPÍTULOS A SEREM DESENVOLVIDOS

O primeiro capítulo, de fundamentação teórica, aborda os conceitos de paisagem urbana, imagem urbana e topocepção segundo os respectivos autores: Gordon Cullen, Kevin Lynch e Maria Elaine Kohlsdorf. Cada autor tem uma visão de como se dá a relação entre o espaço urbano e a forma como o usuário o percebe à sua volta; entretanto, eles têm em comum o fato de considerarem as sensações que as características físicas do meio provocam no usuário e como isso se reflete na sua relação com o espaço. Todos têm seus estudos baseados na negação da arquitetura e do urbanismo modernistas puramente racionalistas e funcionalistas, propondo que estes sejam, em vez de organismos auto-referentes e excludentes, o subsídio para a criação de lugares impregnados com sensações de pertencimento, manifestação de cultura e de memórias. O primeiro capítulo também traz considerações específicas sobre imagem e topocepção nas áreas informais das cidades e no contexto do patrimônio. Além disso, expõe alguns projetos de

requalificação, que, como o Vila do Mar, foram inseridos em frentes de água e oferecem bons desempenhos topoceptivos e imagéticos. O segundo capítulo aborda o Grande Pirambu, seu processo de ocupação, história, influências sociais e culturais, intervenções públicas e como seu espaço urbano foi produzido até chegar ao contexto atual do Vila do Mar. O terceiro capítulo concentra-se no projeto Vila do Mar segundo seu memorial descritivo original, avaliando as premissas do projeto, se estas incorporaram os conceitos imagéticos e topoceptivos abordados no primeiro capítulo, além de uma análise do desempenho do projeto sob esses aspectos.

1.ARQUITETURA DO LUGAR

A segunda metade do século XX marca o início de um processo que leva a arquitetura moderna ao declínio. Os ideais modernistas consideravam cidades como um modelo a ser replicado em série, segundo zoneamentos específicos e estritos (moradia, trabalho e recreação), interligados através de grandes vias de circulação que privilegiavam veículos particulares. No entanto, sempre houve uma complexidade nas relações humanas, relacionada à cultura, economia, modos de viver, distintos de um lugar para outro. A replicação em “massa” de modelos arquitetônicos e urbanísticos prontos se mostrou ineficiente para lidar com essa complexidade.

A cidade antiga havia se tornado sinônimo de insalubridade, desorganização e caos para os pré-modernistas e modernistas. Uma das maiores contribuições para o urbanismo vem de Ildefonso Cerdà, responsável pelo Plano de Expansão de Barcelona, que viu a importância de planejar as cidades pensando nos meios de transportes e no crescimento das mesmas. Ele baseou o desenho urbano da capital da Catalunha na estruturação de vias principais e secundárias e na possibilidade de expansão ilimitada da malha urbana. A proposta da Cidade Jardim, por Ebenezer Howard, no final do século XIX, era uma reação ao modo de vida nos velhos centros urbanos e foi uma das primeiras utopias pré-modernas, pregando a extinção das cidades tal como eram, dando origem a cinturões urbanos-agrícolas autossuficientes e espalhados. Pouco tempo depois os ideais modernistas floresceram por meio de seu principal representante na arquitetura e no urbanismo: Le Corbusier. A *Ville Radieuse*, proposta em 1924, era um plano urbano radical, rigoroso e totalitário em sua ordem, uma ode à simetria e à padronização. O que estava sendo objeto de destruição neste momento, é bom que se diga, era o tecido tradicional da cidade pré-industrial, o qual não deveria servir mais para qualquer formulação urbanística futura.

[...]Para reforçar e intensificar a necessidade de uma nova ordem das coisas, os descentralizadores continuaram martelando na tecla do desprezo às cidades antigas. Não tinham curiosidade acerca dos sucessos nas metrópoles. Interessavam-se apenas pelos fracassos. Tudo era fracasso. [...] (JACOBS, 1961, pg. 25).

Nº 5.
— DIAGRAM —

ILLUSTRATING CORRECT PRINCIPLE
OF A CITY'S GROWTH - OPEN COUNTRY
EVER NEAR AT HAND, AND RAPID
COMMUNICATION BETWEEN OFF-SHOOTS.

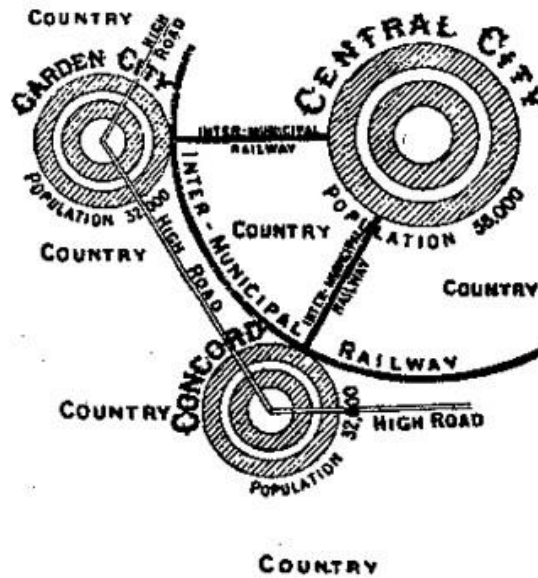


Figura 4: Princípios da cidade jardim por meio de diagrama elaborado por E. Howard, mostrando “os corretos princípios para o crescimento de uma cidade [livro *Garden Cities of To-Morrow*, MIT, 1965] FONTE: BIZZIO, Michele R.; ZUIN, João Carlos Soares. A apropriação do ideário cidade-jardim nos condomínios residenciais fechados brasileiros. *Arquitextos*, São Paulo, ano 17, n. 198.00, Vitruvius, nov. 2016 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.198/6300>>.

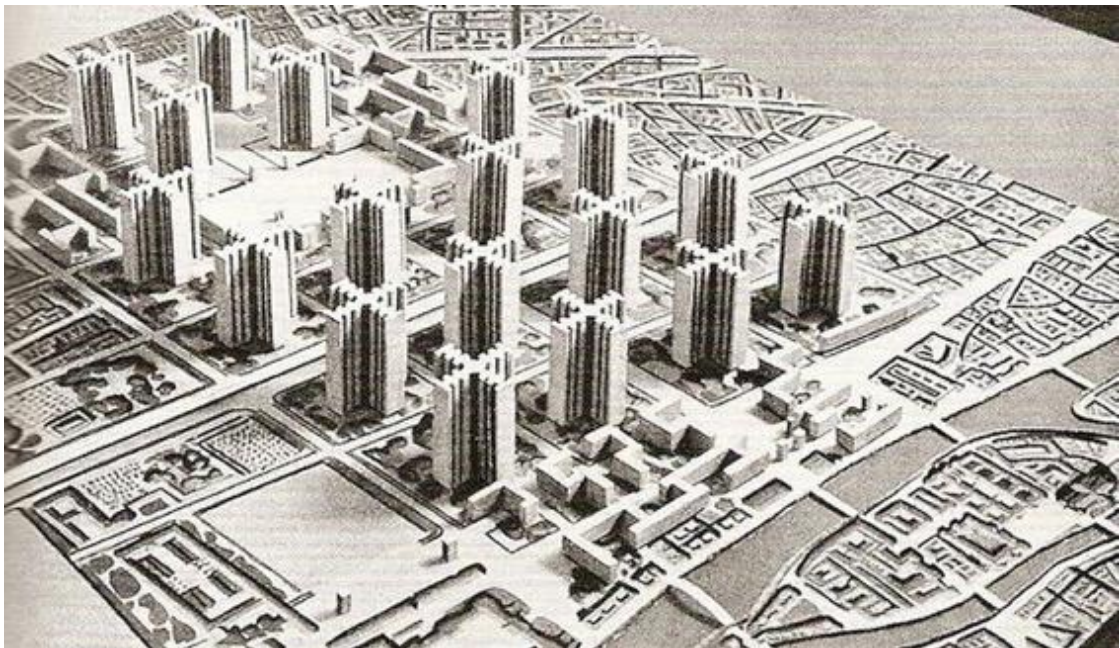


Figura 5: Ville Radieuse, de Le Corbusier. FONTE: MERIN, Gili. "AD Classics: Ville Radieuse / Le Corbusier" 11 Aug 2013. ArchDaily. Accessed 26 Feb 2021. <<https://www.archdaily.com/411878/ad-classics-ville-radieuse-le-corbusier>> ISSN 0719-8884

E assim, junto com as mazelas da cidade antiga, jogava-se na vala comum tudo o que conferia vida e dinâmica aos velhos centros urbanos, principalmente a rua e a diversidade de usos:

[...] a rua é um lugar ruim para os seres humanos; as casas devem estar afastadas dela e voltadas para o centro, para uma área verde cercada. Ruas numerosas são um desperdício e só beneficiam os especuladores imobiliários, que determinam o valor pela metragem da testada do terreno. A unidade básica do traçado urbano não é a rua, mas a quadra, mais particularmente, a superquadra. O comércio deve ser separado das residências e das áreas verdes. A demanda de mercadorias de um bairro deve ser calculada "cientificamente", e o espaço destinado ao comércio deve ater-se a isso, e nada mais. A presença de um número maior de pessoas é, na melhor das hipóteses, um mal necessário, e o bom planejamento urbano deve almejar pelo menos a ilusão de isolamento e privacidade, como num subúrbio. [...] (JACOBS, 1961, pg. 24)

A arquitetura e o urbanismo modernistas serviram a um nobre propósito de reconstruir de forma rápida e objetiva os centros urbanos após as duas grandes guerras mundiais, mas o crescimento das cidades ao longo dos anos e as mudanças tecnológicas, econômicas e sociais ocorridas no mundo ao longo do século XX exigiam soluções arquitetônicas e urbanísticas muito mais complexas que as trazidas pelo modernismo. A desigualdade social, o crescimento desordenado e precário das periferias urbanas, o aumento do tráfego de veículos e a falta de habitação e mobilidade urbana são alguns dos problemas que surgiram e/ou se intensificaram com a expansão dos centros urbanos.

Também surgiram e/ou se intensificaram os problemas relacionados à economia, trabalho, moradia, mobilidade e infraestrutura urbana, os quais, no entanto, não modificaram as razões pelas quais a maioria das pessoas vivem e preferem viver nos grandes centros urbanos. As primeiras aglomerações de pessoas surgiram pela necessidade de proteção e de cooperação mútua e até hoje essa essência permanece a mesma, mas com novas roupagens: pessoas continuam a buscar nas cidades oportunidades de melhorar de vida e isso se dá através de empregos, lazer, compras e relações humanas.

As teorias do século XX sugeriam que cada novo avanço tecnológico terá impactos radicais e significativos no planejamento, projeto e operação das

cidades, e cada nova geração exigirá formas de cidade novas e diferentes. A história sugere o contrário. Os padrões e abordagens testados e aprovados pelo tempo têm uma incrível capacidade de absorver novas tecnologias e ainda abordam as razões fundamentais pelas quais as pessoas se deslocam para as cidades: elas proporcionam às pessoas lugares para viver, trabalhar e se divertir e os meios para prosseguir com seus objetivos individuais e coletivos. (MOORE, 2017)²

Segundo Kanashiro (2003)³, as questões funcionais e de eficiência têm dominado as práticas urbanas desde o modernismo, em sobreposição aos demais valores inerentes ao ser humano (questões biológicas de culturais). A cidade passou a ser considerada pelos modernistas como um complexo de problemas técnicos e funcionais, deixando de lado valores pessoais, históricos, culturais, bem como a dimensão sensorial e psicológica das comunidades. Atualmente, esse pensamento é traduzido pela visão urbana das cidades por meio de planos diretores, leis de uso e ocupação do solo, os quais, se não atrelados a questões sensoriais do espaço, transformam as cidades em problemas de ordem deficitária a serem resolvidos. A literatura do século XX passa a considerar como arquitetura e urbanismo, apenas o que decorre de planos, projetos, o que Kohlsdorf (1996, pg. 18)⁴ chama de “ideologia do planning”. É nessa esteira que surge a segregação da cidade em formal e informal, nesta última inseridas as favelas, os aglomerados subnormais e congêneres:

Assim, o objetivo das taxonomias clássicas do urbanismo é a definição dos assentamentos conforme sejam ou não realizados a partir de decisões tomadas e aceitas pelo poder constituído. No primeiro caso, os lugares são considerados “legais”, “oficiais”, “formais” ou, ainda, “planejados”; no segundo, são “informais”, “ilegais” ou “espontâneos”. Conseqüentemente, o que qualificaria algumas cidades como “planejadas” seria uma ação profissional que associa o fazer

² Moore, James. "Por que as cidades antigas ainda podem nos ensinar sobre planejamento urbano" [Why Ancient Cities Can Still Teach Us About Urban Planning] 17 Mai 2017. ArchDaily Brasil. (Trad. Souza, Eduardo) Acessado 26 Feb 2021. <<https://www.archdaily.com.br/br/871464/por-que-as-cidades-antigas-ainda-podem-nos-ensinar-sobre-planejamento-urbano>> ISSN 0719-8906

³ KANASHIRO, M. A cidade e os sentidos: sentir a cidade. Desenvolvimento e meio ambiente, Curitiba, n.7, p. 159-164, jan/jul 2003.

⁴ KOHLSDORF, Maria Elaine. A apreensão da forma da cidade. Brasília: UNB, 1996.

urbanístico à ação do Estado, por inércia histórica ou com fins de sua legitimação (KOHLSDORF, 1996, pg. 19)

Dessa forma, em meados de 1960 e 1970, na contramão do pensamento funcionalista do modernismo, estudiosos da arquitetura e urbanismo passam a pensar as cidades sob o prisma do design ambiental, incorporando o planejamento urbano pensado para os seres vivos, considerando necessidades até então “banais” como a estética e as sensações (olfato, visão). O desafio dessa nova proposta seria o de pensar as cidades como *lugares*⁵, espaços que têm significados, vivências, histórias, sensações e símbolos (Kanashiro,2003).

Essa visão tem relação direta com a corrente da Geografia Humanista desenvolvida no final da década de 1960, que rompe com a maneira objetivo-formal de planejamento das cidades. Essa vertente considera a paisagem e os valores humanos como um único sistema, capaz de definir relacionamentos entre as atividades e a percepção sobre o meio. A estética da paisagem é uma criação simbólica, onde as formas refletem um conjunto de atitudes humanas. Os autores dessa vertente classificam seus trabalhos como a “Nova Geografia Cultural”. (Rodrigues, 2010, pg. 26)⁶. Dentro desse contexto humanista, estudiosos importantes como Tuan ampliam o conceito de paisagem para *lugar*, que incorpora o pertencimento, individualidade e o apego a determinados espaços (Rodrigues, 2010, pg. 27). A paisagem não é, segundo a Geografia Humanista, nem só o objeto, nem só o sujeito, mas a relação entre os dois. A paisagem é matriz e marco, em que a primeira significa a contribuição das estruturas e formas para a perpetuação de usos e significados, e a segunda a colocação de símbolos e sinais de cada grupo que a

⁵ Lugar é um meio de se relacionar com o espaço, onde se encontram introduzidas experiências, existências e percepções. (Kanashiro, 2003 APUD TUAN, 1983; OLIVEIRA, 2002).

⁶ Rodrigues, Mirian Sartori. A contribuição do patrimônio cultural na qualidade visual da paisagem urbana. Dissertação (mestrado). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional, Porto Alegre, RS, 2010.

ocupa. (Berque, 1994, apud Ribeiro, 2007, pg. 30, apud Rodrigues, 2010, pg. 28)

Gordon Cullen (1960, pg. 195) explicita que existem duas formas de se construir o ambiente, a objetiva e a subjetiva. A primeira diz respeito ao senso comum e à lógica baseada em princípios de ordem, saúde, higiene, conveniência e privacidade. Isso se compara a um agente exterior que define as regras nas quais o ambiente será construído e é a forma como as atuais cidades são (ou pelo menos tentam) ser planejadas. A forma subjetiva diz respeito aos valores, sentimentos e memórias daqueles que habitarão o ambiente criado.

Portanto, a visão humanista da arquitetura e do urbanismo utiliza as críticas crescentes ao urbanismo moderno-funcionalista para reavivar/renovar/atualizar certas características das cidades antigas como meio de planejar as cidades. A retomada da rua como protagonista das relações socioeconômicas, a escala humana, a variedade de usos, as fachadas ativas⁷, o uso intenso das vias por pedestres e o incentivo dos modais alternativos de transporte de pessoas, como as bicicletas, são exemplos das qualidades das cidades ocidentais antigas e da visão humanista da paisagem que deveriam ser realocadas no planejamento dos centros urbanos. Além disso, no âmbito dessa visão humanista, Kohlsdorf (1996, pg. 19) propõe a tratativa da arquitetura como intenção: espaço arquitetônico é aquele intencionalmente produzido de forma consciente, ou seja, aquele que é uma construção social, não importando se é legalmente planejado, ou inserido nos ditames “formais”. Essa abordagem tem extrema importância, pois passa a incluir nos debates os espaços ditos espontâneos, como as favelas, constantemente consideradas como não-arquitetura e historicamente negligenciadas pelo poder público.

⁷ Fachadas destinadas ao comércio, prestação de serviços e tudo aquilo que incentiva o movimento de pessoas nas ruas.

1.1 IMAGEM URBANA E TOPOCEPÇÃO

Kevin Lynch trata da imagem da cidade e do design urbano, enquanto Gordon Cullen, autor inserido no estudo da contemplação, trata da paisagem urbana. Estes procuram analisar a cidade não só por meio de seus atributos físicos, mas no efeito que eles possuem na nossa maneira de ver a cidade e de se relacionar com ela, permitindo a proposições de soluções e princípio para a construção de lugares. Em ampla medida, ambos exploram em suas obras o desenho e a observação direta das cidades como um meio de percebê-las e valorizá-las, utilizando-se de estudos onde um observador a pé e consciente poderá apreciar o ambiente urbano como se fazia nas antigas cidades ocidentais. Enquanto Kevin Lynch se vale da cartografia e de elementos urbanos e arquitetônicos como caminhos, marcos, pontos nodais, bairros, barreiras e limites, Cullen explora a ótica, o local e o conteúdo, focando em uma experiência chamada visão serial, uma sucessão cinematográfica de paisagens urbanas percebidas. No Brasil, a estudiosa Maria Elaine Kohlsdorf explora o termo topocepção, estudo do desempenho informativo dos lugares por meio da orientabilidade e identidade, que deriva, entre outros, dos estudos de Lynch e Cullen. Dessa forma, em seguida serão apresentadas as contribuições específicas de cada um dos estudiosos citados para o entendimento e o projeto das cidades.

- GORDON CULLEN

Entre os referenciais teóricos aqui abordado, o relativo a Gordon Cullen explora o conceito de paisagem urbana, a relação entre os edifícios que, individualmente, são considerados como arquitetura (1983, pg. 135). O estudo dessa relação é cada vez mais necessário, tendo em vista o crescimento das cidades e a diminuição da vida comunitária no campo, resultando em paisagens cada vez menos caracterizadas por elementos naturais. O autor é um grande defensor da cidade antiga e de todo o deleite que advém da exploração de seus contornos, cores, traçados e texturas. Sua obra *Paisagem Urbana* gira em torno da satisfação pessoal em apreciar o desenho urbano, e ele afirma que essa satisfação pessoal é condição imprescindível para o bom planejamento dos centros urbanos e à concepção da arquitetura:

Uma arquitetura verdadeiramente expressiva e viril só poderá florescer quando, na prática, os imperativos de ordem social se conjugarem com a satisfação pessoal, com o prazer suscitado pelo próprio processo criativo, para além da consideração do objetivo em vista. Não há qualquer motivo para que essa alegria espontânea seja tida como permeiosa, já que sem o prazer sensual a prática da arquitetura degenera inevitavelmente numa rotina sem sentido, ou, quando muito, num exercício de mera agilidade intelectual (CULLEN, 1983, pg. 94)

O estudo da paisagem urbana por ele apresentado está diretamente relacionado à leitura do ambiente urbano e ao impacto emocional e poético que a cidade tem sob o observador, possibilitando análises sequenciais e dinâmicas da paisagem. O observador é o sujeito passivo que caminha pela cidade e explora texturas, cores, cheiros, formas, sons, ou seja, a experiência sensorial/sinestésica que a cidade proporciona. Assim, Cullen se afirma como um grande entusiasta da antiga cidade ocidental, com suas diversas texturas e escalas, criando lugares com atmosferas espaciais distintas, o que ele não enxergava propriamente nas novas cidades propostas pelo movimento modernista. De outra parte, ele propõe que o observador, por meio da abordagem direta da cidade, recolha e analise a realidade urbana e os aspectos a serem utilizados, realçados, corrigidos e eliminados, ou seja, ele propõe que se aprenda com o espaço urbano.

A paisagem urbana, segundo o autor (pg. 11), é abordada segundo três premissas: a ótica, o local e o objeto. A ótica, própria da visão serial, é a exploração visual dos espaços como uma sucessão de cenas que vão se formando conforme o observador se desloca no ambiente. Neste exercício, um espaço suficientemente rico proporciona mistério, uma “sucessão de surpresas e revelações súbitas” (pg. 11, 1983). O local é a própria consciência espacial produzida quando o observador se vê em determinada situação, ambientes baixos, altos, amplos, abertos ou fechados, definida por Cullen como sentido de localização, como por exemplo, sensações de “estou aqui fora”, ou “estou cá dentro”, e “vou entrar em um novo espaço”. Por último, o objeto, significa a própria forma como a arquitetura se apresenta, segundo suas cores, texturas e formas.

Entre os elementos que compõe a paisagem urbana estão os caminhos para pedestres, que são as vias, calçadas e caminhos que conferem à cidade uma dimensão humana e a continuidade entre espaços, sendo, portanto, essenciais à

percepção. Nesse contexto, o pavimento que os compõe tem vida e identidade próprias, podendo ser explorado de diferentes maneiras: para delimitar, informar, direcionar fluxos, segregar ou unir usos, trazer contrastes, texturas e formas, enriquecendo visualmente o ambiente. Do mesmo modo, a arborização inserida no espaço urbano também tem essas funções, além de fornecer conforto ambiental. As vias para automóveis, no entanto, contribuem para o desaparecimento da diversidade e da personalidade das superfícies pavimentadas.

Além das características físicas em si, o autor (1983, pg. 113) chama atenção para fatores que influenciam a vivência de um espaço e a forma como ele se constrói. As linhas de força são características de uma cidade (físicas ou não) que revelam sua função e têm forte ligação com suas origens. Cidades com funções vivas, em regra, são morfologicamente caracterizadas e inteligíveis (forte identidade). Um exemplo notório são as cidades costeiras, cuja linha de força geralmente está relacionada ao mar, o que faz com que a sua personalidade tenda a permanecer por mais tempo.

Cullen (1983, pg. 25) também se vale da apropriação do espaço como forma de estudo da paisagem urbana. De acordo com os atributos oferecidos pelo espaço urbano (o mobiliário e a qualidade visual dos ambientes que convidam à permanência e aos usos comerciais e sociais), o autor determina tipos de apropriação: a estática ocorre, por exemplo, por meio da presença de bancos em praças; já a que se dá pelo movimento ocorre mais facilmente em locais de passagem, como escadas, passeios, e pontes. A apropriação do espaço, segundo características que permitam essa apropriação, confere identidade ao mesmo.

Por meio de um conteúdo extremamente visual e autoexplicativo, a obra *Paisagem Urbana* explora a subjetividade do observador com relação à cidade, e incentiva o uso de sentidos, emoções e memórias na abordagem da paisagem urbana e oferece diversas ferramentas para o uso dessa abordagem. O estudo de Cullen tem grande relevância para a análise de propostas urbanísticas do espaço urbano: o autor afirma (1983, pg. 10) que se uma cidade é monótona, amorfa e incharacterística (falta-lhe identidade), ela falha. Uma das razões apontadas pelo autor para a falta de espaços humanos e agradáveis é que o poder público, numa tentativa de conciliar a governabilidade e o atendimento de pressões políticas, aplica uma regra geral no

urbanismo que custa a qualidade da paisagem urbana (pg. 142). A arte da paisagem urbana, segundo o autor, é um importante aliado na construção de lugares:

A paisagem urbana não é vista como decoração nem como estilo, ou como uma estratégia para preenchimento de espaços vazios com calçadas, e sim como a arte de utilizar materiais brutos (casas, árvores e ruas) para criar um ambiente vivo e humano, ou seja, um lugar (Cullen, 1983, pg. 169).

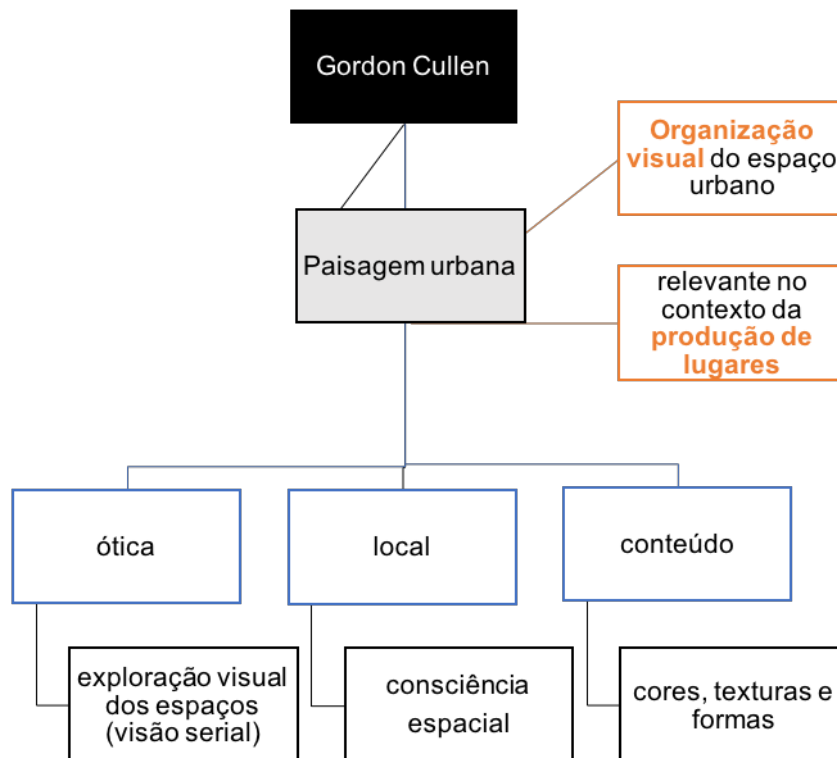


Diagrama 1: síntese dos ideais de Cullen. FONTE: Elaborado pela autora

- KEVIN LYNCH

Kevin Lynch trabalha com o design urbano por meio de sua imagem. Esta, na verdade, é uma representação de um objeto e não se confunde com ele. Dessa forma, a imagem urbana que os indivíduos possuem de sua cidade é o resultado individual da percepção que possuem dela, variando de acordo com fatores subjetivos, como memória, preferências e valores próprios. Entretanto, os habitantes de uma cidade, por dividirem o mesmo ambiente, com características históricas e culturais similares, tendem a ter uma imagem pública, ou seja, partilhada. É sobre essa imagem que o autor se debruça para fazer inferências que se poderiam se

aplicar às cidades atuais. Os planejadores urbanos também se interessam pela imagem pública de suas cidades como forma de elaborar projetos que potencializem seus efeitos visuais e turísticos (Lynch, 1982, pg. 17).

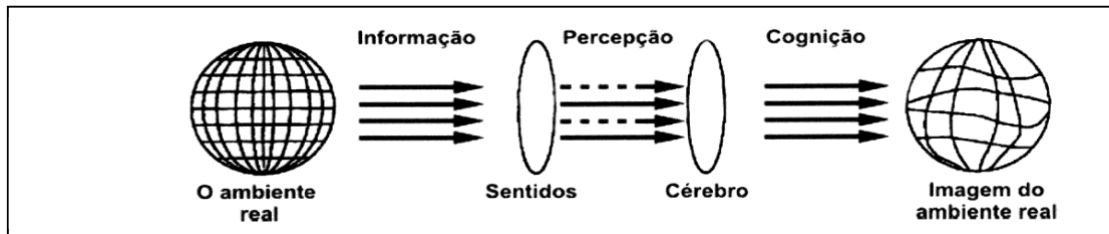


Figura 6: A formação de imagens. FONTE: Haydes, 1980:2, apud Golledge & Stimson, 1997, apud Rodrigues, 2010,

A imagem se divide em três aspectos (pg. 18): identidade, estrutura e significado. A identidade é a facilidade que um determinado sujeito possui em distinguir aquele ambiente e de separá-lo de outros. A estrutura é a relação estrutural, ou espacial, entre o objeto e o observador. O significado é o valor que se atribui ao ambiente, podendo ser prático (função que o mesmo exerce, por exemplo) ou emocional. A imagem da cidade está diretamente relacionada à capacidade das pessoas de se orientar e de identificar o espaço circundante; portanto, uma cidade cuja imagem é forte, ou seja, imaginável, é capaz de intensificar a experiência humana e de fornecer matéria prima para simbologias, memórias e segurança emocional. A imaginabilidade, segundo o autor, se define da seguinte forma:

Qualidade de um objeto físico que lhe dá uma alta probabilidade de evocar uma imagem forte em qualquer observador. Refere-se à forma, cor ou arranjo que facilitam a formação de imagens mentais do ambiente fortemente identificadas, poderosamente estruturadas e altamente úteis (LYNCH, 1982, pg. 20).

O autor chama atenção (1982, pg. 51) para o fato de que cidades pouco imagináveis geralmente são descritas por meio de adjetivos abstratos, como “suja”, “feia”, “caótica”, ao invés de serem descritas pelos seus elementos físicos. Ao mesmo tempo, segundo o autor, imaginabilidade se relaciona com a qualidade do objeto físico que lhe garante grande chance de evocar uma imagem forte num dado observador, e isso se deve ao fato de todo cidadão possuir numerosas relações com certas partes da sua cidade e a sua imagem está impregnada de memórias e significações. Dessa forma, uma imagem coerente requer a identificação de um

objeto, devendo ter identidade e proporcionar àqueles relacionados à mesma segurança e satisfação emocional:

No processo de orientação, o elo estratégico é a imagem do meio ambiente, a imagem mental generalizada do mundo exterior que o indivíduo retém. Esta imagem é o produto da percepção imediata e da memória da experiência passada e ela está habituada a interpretar informações e a comandar ações. A necessidade de conhecer e estruturar o nosso meio é tão importante e tão enraizada no passado que esta imagem tem uma grande relevância prática e emocional no indivíduo (LYNCH, 1960, pg. 14).

A segurança e a satisfação emocional estão diretamente ligadas a outro conceito elaborado pelo estudioso: a legibilidade, ou visibilidade, que representa a facilidade com que cada uma das partes da cidade pode ser reconhecida e organizada em um padrão coerente (LYNCH, 1982, pg. 13). A legibilidade também é característica de uma cidade imaginável, pois estruturar e identificar o ambiente é uma habilidade essencial para todos aqueles que utilizam o espaço público. Quanto mais legível é uma cidade, menor a sensação de desorientação e maior a identidade do local. Esse atributo oferece segurança e possibilita que a experiência urbana seja mais intensa, de forma a explorar o potencial visual e expressar toda a sua complexidade. Ou seja, a cidade legível é aquela que apresenta uma pauta especial facilmente compreensível/inteligível para aqueles que a percorrem.

Lynch cita cinco elementos, constantes em todas as cidades do mundo ocidental, que são capazes de oferecer um panorama do que seria a imagem: vias, limites/barreiras, bairros, cruzamentos, pontos marcantes. Pode-se dizer que estes elementos são aspectos objetivos, concretos da imagem urbana, pois dão forma ao espaço urbano. Estes são apenas a matéria-prima da imagem do meio ambiente à escala urbana, e devem ser trabalhados em conjunto de modo a que se consiga uma forma satisfatória. A cidade deve atender às necessidades de diversas pessoas, as quais possuem diferentes antecedentes, humores, classes sociais e ocupações. Assim, o planejamento urbano deve privilegiar uma riqueza de vias, cruzamentos, limites, elementos marcantes e bairros, ou seja, uma cidade que possibilite que diferentes observadores encontrarão material de percepção adaptado ao seu modo individual de olhar para o mundo (1982, pg. 123).

Vias

- **caminhos por onde o observador se desloca. Exemplos: ruas, calçadas, passeios, linhas de ferro.**
- Nelas a capacidade topoceptiva se associa a largura, as características das fachadas que a compõe, vegetação, entre outros
- ruas com origens e fins claros e bem conhecidos tem identidade mais fortes (pg. 65)
- a graduação das vias e a capacidade de se orientar nelas geralmente se relaciona com a existência de pontos marcantes e cruzamentos (pg. 65)

Limites

- **fronteiras entre duas partes. Podem também ser barreiras físicas, como rios, praias, muros, caminhos de ferro.**
- Cidades com limites bem visíveis, como costas marítimas, fornecem grande clareza visual e geralmente tem imagens fortes

Bairros

- **porções da cidade bidimensionais onde o observador penetra e identifica características em comum. Devem ser identificáveis tanto do lado de dentro como do lado de fora.**
- a delimitação de bairros e regiões, além de suas características físicas e temáticas (cores, fachadas, esquadrías), também está relacionada a conotação social (classe social) a que estão relacionadas. (pg. 80)

Cruzamentos

- **focos centralizadores de pessoas e de atividades. São pontos estratégicos convergentes que podem ser penetrados pelo observador. Exemplo: uma esquina comercial movimentada**
- Cruzamentos podem ser tanto junções como concentrações, como centros comerciais, locais de grande reunião de pessoas (pg. 87)

Pontos marcantes

- **são referências externas, que podem ser vistas a certa distancia. Não são penetráveis. Exemplo: edifícios marcantes**
- em regra, o elemento caracterizador dos pontos marcantes é o seu contraste com outros elementos, que permita ao observador se orientar no espaço. Não necessariamente é um elemento agradável do ponto de vista arquitetônico. No entanto, a atividade e a função a que ele está relacionado, excepcionalmente, também pode fazer um ponto marcante. (pg. 91)
- a partir do momento em que uma história, um sinal ou um significado se ligam a um objeto, o seu valor como elemento marcante aumenta (pg. 91)
- sons e cheiros reforçam, por vezes, elementos marcantes visuais, embora por si próprios não constituam qualquer elemento marcante (pg. 94)

Diagrama 2: Elementos estruturantes de Lynch para a imagem urbana. FONTE: Lynch (1982)

O autor cita diversas formas de melhorar a imaginalidade de uma cidade. As ruas são os elementos da paisagem com maior potencial de orientação e de mudanças na percepção. Elas têm o poder de concentrar atividades e a forma como são desenhadas, as cores e texturas do pavimento suscitam reações imediatas do observador (1982, pg. 108). Dessa forma, podem ser potencializadas com mudanças nas cores e texturas das fachadas, de forma a criar uma unidade e com paisagismo, por exemplo. Já o aumento na visibilidade de um limite pode ser atingido com o desenvolvimento de acessos e usos, a exemplo de projetos urbanos em zonas costeiras que criam áreas de lazer, uso exclusivo para pedestres, esportes (1982, pg. 113). Além disso, segundo o autor, as pessoas tendem a apreciar e a atentar para ambientes com cobertura vegetal rica e presença de água.

Da mesma forma, o autor descreve (1982, pg. 117) qualidades formais das cidades que as tornam imagináveis. Entre estas estão a singularidade (associada a um limite bem delimitado, identidade e distinção); simplicidade; continuidade (de uma via, de um limite); predominância (contraste) de certas partes com relação a outras; clareza de ligação (tal como acontece, por exemplo, em uma costa marítima); alcance visual (transparência, sobreposições, vistas panorâmicas, exposição visual); consciência do movimento (sentidos visuais, efeitos sinestésicos); séries temporais (visão serial de Cullen, sequência que leva a um ponto máximo, um clímax a ser atingido); nomes e significados (atributos que não são físicos, mas históricos, culturais, sociais e funcionais). Essas características, no entanto, para que possam atribuir imaginabilidade a um certo objeto ou ambiente não podem ser isoladas, sendo necessária uma combinação de algumas delas para que a imagem possa ser forte e o ambiente bem estruturado. Além disso, Lynch afirma que a qualidade da forma das cidades não é o único elemento para a construção de sua imagem, existindo a necessidade da educação visual do observador.

Cidades imagináveis não são apenas uma expressão da facilidade de orientação e identificação, mas também um meio de integrar realidades e facilitar a conexão entre diversos grupos. É justamente esse deleite em percorrer ambientes distintos e agradáveis que faz com que pessoas de diversas partes tenham a curiosidade de conhecê-los, fomentando o aparecimento de ligações estratégicas de comunicação (como museus, bibliotecas ou locais de encontro). Nesse sentido, o estudo feito por

Lynch é um ponto de partida para a definição de um plano de design urbano, com princípios gerais do que seria uma cidade imaginável, e também se direciona ao contexto da construção de lugares:

[...] as esperanças e satisfações comuns podem ser humanizadas. Sobretudo se o meio ambiente está visivelmente organizado e nitidamente identificado, poderá então o habitante dá-lo a conhecer, por meio dos seus próprios significados e relações. Nesse momento tornar-se-á um verdadeiro lugar notável e inconfundível (Lynch, 1982, pg. 103).

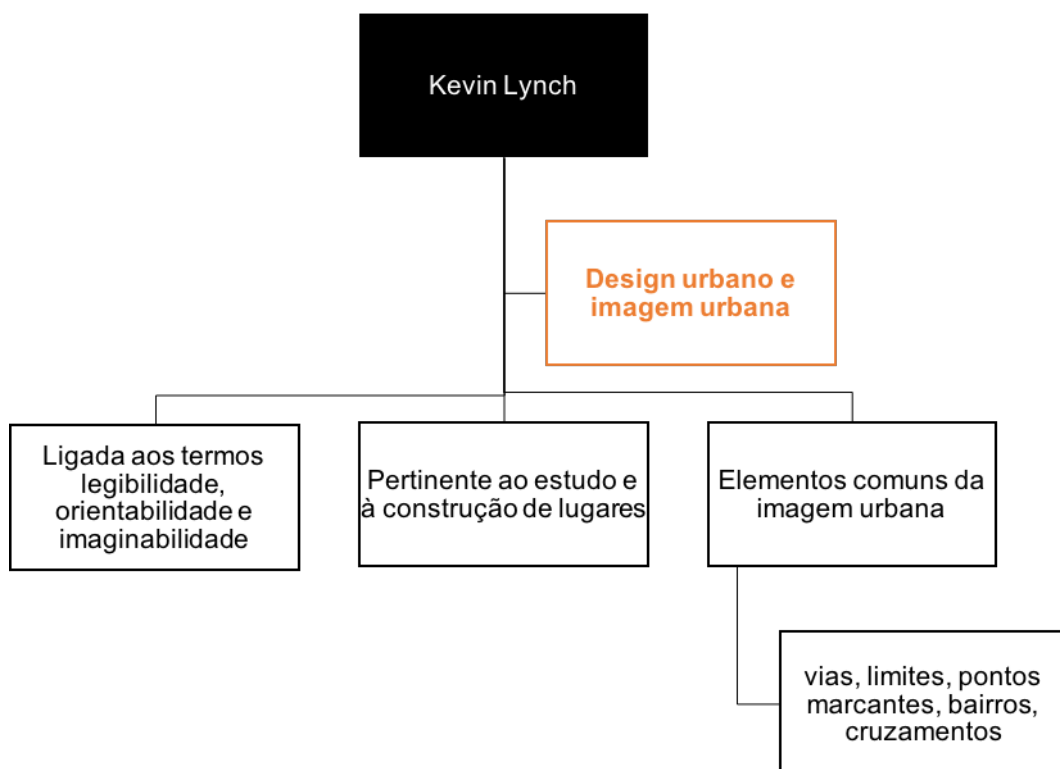


Diagrama 3: Síntese das exposições de Lynch. FONTE: Elaborado pela autora

- MARIA ELAINE KOHLSDORF

A apreensão da forma física das cidades por meio do estudo da topocepção é o principal foco da obra *Apreensão da Forma da Cidade*. Segundo Kohlsdorf (2003)⁸, topocepção é a “noção de lugar”, relacionada à habilidade que os lugares possuem de nos orientar e de serem distintos (identidade). A topocepção está diretamente associada à percepção do ambiente, que é a nossa capacidade de interpretar o espaço, realizada principalmente pela visão. Além disso, a percepção (e conseqüentemente as qualidades topoceptivas) dos ambientes está atrelada aos atributos físicos (arquitetura e urbanismo), o que faz com que certos locais auxiliem ou piorem nossa capacidade de orientação e identificação. A orientabilidade, segundo Kohlsdorf (1996, pg.207), é à capacidade de “informar às pessoas onde elas estão e como podem deslocar-se de um lugar para outro” e a identificabilidade é um “conjunto de predicados que compõem a configuração dos espaços, no sentido de sua maneira única de ser”(1996, pg. 208). Portanto, a topocepção é um parâmetro de medição do nível de informação que um dado lugar em função da orientabilidade e identidade:

O desempenho topoceptivo da área considerada na percepção depende de adequação do nível informativo dos eventos seqüenciais para a orientação espacial e a identificação do lugar onde se está. Para boa orientação, os níveis de informação visual, observáveis por meio dos diversos eventos seqüenciais, devem ter equilíbrio, e jamais escassez ou excesso informativo. Para boa identificação, os referidos níveis devem ter clareza: serem francamente altos, equilibrados ou baixos. Porém, o desempenho topoceptivo global de cada seqüência é dado pela integração dos desempenhos parciais de cada grupo de eventos, própria a diferentes tipos mórficos ou mesmo específica para certas áreas consideradas (Kohlsdorf, 2005, Kohlsdorf, 2005)⁹.

A análise da forma física das cidades no âmbito do contexto topoceptivo vai além da informação a respeito da orientabilidade e identidade, fornecendo uma base para

⁸ KOHLSDORF, M.E:“Ensaio sobre a Capacidade Topoceptiva de três Centros Antigos”. *Olam – Ciência e Tecnologia*, vol.3, nº1. Rio Claro: ALEPH – Engenharia e Consultoria Ambiental, 2003.

⁹ KOHLSDORF, Maria Elaine; KOHLSDORF, Gunter. *Dimensões Morfológicas dos Lugares: Dimensão Topoceptiva*. Brasília, março de 2005. Disponível em: < <http://www.ufscar.br/~cec/arquivos/referencias/Texto%20Maria%20Elaine.doc>>. Acesso em: 25 de fevereiro de 2019.

averiguar o desempenho do espaço no que diz respeito às expectativas nele colocadas pelos que o frequentam (Kohlsdorf, 1996, pg. 22). Essas expectativas podem ser de cunho funcional (atender, por exemplo, a expectativa de conectar um lugar a outro), simbólico (atender a expectativas afetivas, de memória), entre outros. É nesse sentido que um espaço urbano pode falhar em um aspecto, enquanto pode ter sucesso em outro, a depender do objetivo ao qual foi projetado e das pessoas que o analisam. A apreensão é um processo, que deriva principalmente da visão e dos mecanismos cognitivos de percepção do indivíduo:

A apreensão dos lugares dá-se, necessariamente, a partir de sua forma física, conforme diversas abordagens arquitetônicas e geográficas da cidade, e também nos estudos centrados nos mecanismos cognitivos. Esse fato requer análise do espaço como forma física e resultado da ordenação de elementos morfológicos segundo certas leis. Em outras palavras, é preciso que se observe os lugares como composições plásticas, isto é, elementos relacionados em conjuntos, ou ainda, totalidades (KOHLSDORF, 1996, pg. 31).

A forma dos lugares, conforme a autora, deve ser percebida como uma noção de conjunto/totalidade, como conexões de diferentes níveis de complexidade do real. O espaço urbano real, como ela define, se caracteriza por uma totalidade complexa formada por atividades, formas, significados e práticas sociais, que é sensivelmente captável, e consiste no ponto inicial de aprendizado da cidade (KOHLSDORF, 1996, pg. 50). É nesse sentido que a apreensão da forma urbana das cidades é importante para o planejamento urbano. Arquitetos, urbanistas e planejadores geralmente tem uma visão do espaço urbano que não corresponde ao senso comum, o que muitas vezes leva a discrepâncias e intervenções fora de contexto. A análise da forma urbana como uma maneira de interpretar as expectativas sociais é imprescindível para que as cidades sejam potenciais lugares, onde os projetos urbanos não se limitem a questões funcionais e legais. Do mesmo modo, a topoccepção permite o desenvolvimento das práticas sociais no uso do espaço, pois aquelas somente se tornam possíveis se este fornece informações suficientes de identificação e orientação (KOHLSDORF, 1996, pg. 70).

É necessário pontuar, no entanto, que o desempenho topocetivo dos lugares requer níveis distintos de estímulos visuais de orientação e identificação. Um espaço com boa orientabilidade não quer dizer que seja identificável, nem aquele distinto significa que fornece boas informações ao deslocamento. Enquanto um ambiente

orientável deve fornecer um equilíbrio de informações visuais para não confundir o sujeito, a identidade pode significar um ambiente informativamente equilibrado ou caótico (KOHLSDORF, 1996, pg. 205). Dessa forma, a análise física dos ambientes não necessariamente tem afirmações positivas e negativas nos dois sentidos, podendo eles ser segregados.

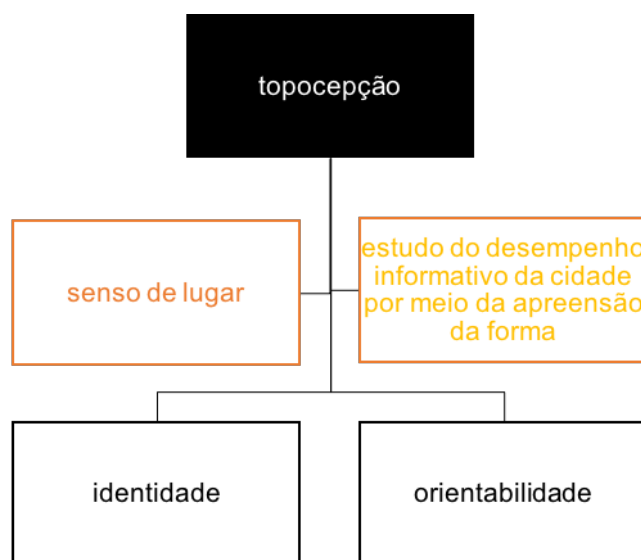


Diagrama 4: Síntese das exposições de Kohlsdorf. FONTE: Elaborado pela autora

1.2 IMAGEM URBANA E TOPOCEPÇÃO NO CONTEXTO DAS OCUPAÇÕES INFORMAIS

O Grande Pirambu, definido pelo IGBE como aglomerado subnormal, assim como na maioria das ocupações informais em cidades brasileiras, possui um processo de formação e um resultado estético particulares, o que, conseqüentemente, levam a características de identidade e orientabilidade distintas do restante da cidade dita “formal” (ou seja, aquela situada dentro dos padrões urbanísticos de uso e ocupação do solo).

Como dito anteriormente, no que diz respeito a esses locais, o trabalho de pesquisadores é mais voltado para os aspectos sociais e econômicos (índices de

criminalidade, desenvolvimento humano, desemprego, entre outros). A arquitetura e o urbanismo são tratados de forma a resolver déficits habitacionais e tornar essas ocupações mais próximas dos preceitos da legislação de uso e ocupação do solo. Questões relacionadas a construções de lugares, atrelados a fatores humanísticos de pertencimento, identidade e valores desses grupos são frequentemente deixados de lado nos processos de planejamento urbano.

Essas ocupações (geralmente chamadas de favelas) se desenvolveram considerando apenas a questão habitacional de forma quantitativa: o adensamento excessivo é resultado de uma tentativa de otimizar o espaço e inserir a maior quantidade de pessoas. Isso resulta em lotes com 100% de ocupação ou mais, sem recuos, falta de arborização e de calçadas, e conseqüentemente, falta de espaços públicos de qualidade. Dessa forma, a sua arquitetura é difícil de ser apreendida e lida (Jacques, 2001, pg. 13). No entanto, Lynch (1982, pg. 146), aponta que por mais indistinguível que um ambiente possa ser, o ser humano sempre irá encontrar mecanismos de adaptação à percepção, atribuindo significados a esses lugares e encontrando meios de se orientar. Assim, por mais que transitar pelos labirintos de uma favela possa ser uma experiência confusa para sujeitos externos, os moradores conseguem facilmente se orientar. Nesse sentido, Lynch (1982) aponta que, por mais que um objeto real tenha pouco a ordenar ou observar, a sua figura mental pode experimentar um incremento de identidade e organização através de uma longa familiaridade.

No contexto da topocepção, enquanto a orientabilidade é prejudicada, a identidade, no entanto, nem sempre é escassa. Isso se deve ao fato de que muitas delas constituem lugares. É fácil perceber a interação entre habitantes, que ocupam os espaços: crianças brincando nas ruas, idosos com suas cadeiras em frente às suas casas, comércio vivo, bares e pequenos restaurantes sempre ocupados por moradores, entre outros aspectos. Essa identidade é o que torna essas parcelas das cidades brasileiras tão únicas, o que, segundo Jacques (2001) as caracteriza como patrimônio cultural e artístico:

[...] além de fazerem parte do nosso patrimônio cultural e artístico, as favelas vão se formando através de um processo arquitetônico e urbanístico vernáculo singular, que não somente difere do dispositivo projetual tradicional da arquitetura e do urbanismo eruditos – seria mesmo seu oposto – mas também se investe de

um estética própria, com características peculiares, completamente diferente da estética dita formal (Jacques, 2001, pg. 13).



Figura 7: Movimento Integrado de Saúde Mental Comunitária-MISMEC 4 Varas, localizado no Vila do Mar. Fornece serviços gratuitos de mediação jurídica, sociais e de saúde para a comunidade. Com 33 anos de existência, integra a história e a memória da população, sendo símbolo da união da comunidade. FONTE: MONTEIRO, 2018, p. 58



Figura 8: Pedra dos arpoadores, no Vila do Mar. Em uma das praças localizadas no Vila do Mar, esta pedra representa os primeiros aterros realizados na praia, como uma forma de contar a história da região do Grande Pirambu. Na foto, dona Ana, uma das líderes comunitárias dos pescadores, junto à pedra. FONTE: Arquivo Pessoal

Os planejadores urbanos, muitas vezes negligenciando a identidade local, em razão unicamente da tentativa de enquadrar as periferias nos ditames da cidade “legal” e formal, acabam criando projetos sem conexão com a comunidade, que acabam abandonados e degradados. É necessário dizer que isso não significa que as condições degradantes de moradia devam ser mantidas em função da manutenção de uma suposta identidade. A identidade desses locais não está no romancear dessa precariedade, mas no modo de vida do seu povo e na maneira que ele tem de enxergar a arquitetura e o urbanismo. Nesse sentido, a preservação da identidade se encontra na conexão dos projetos urbanos com a comunidade, pois nem sempre a visão dos planejadores do que seria a boa arquitetura se encaixa na visão de mundo da população favelada. É preciso entender os seus valores culturais, antropológicos e estéticos e, principalmente, sua constituição como arquitetura e forte característica de lugar, para que a análise do seu contexto não se dê de forma arbitrária.

Segundo Jacques (2001, pg. 15), a estética das favelas é definida por fragmentos, labirintos e rizomas. Os fragmentos são os materiais provisórios encontrados que são utilizados na construção dos barracos. Estes não são moradias propriamente ditas, e sim abrigos, construídos com materiais provisórios e substituíveis ao longo do tempo. Não há projeto, a forma final é uma surpresa e ela se altera conforme a família cresce e as condições financeiras mudam. O último estágio do barraco é a sua substituição pela alvenaria (Jacques 2001, pg. 23).



Figura 9: Barracos existentes na orla marítima do Grande Pirambu, antes da implementação do projeto Vila do Mar. É possível perceber a heterogeneidade de materiais utilizados, caracterizando-os como fragmentos. FONTE: Arquivo Júnior Pirão

Os labirintos são os caminhos que se formam em meio aos barracos da favela. Na favela, são espaços urbanos intermediários entre interior e exterior, entre público e privado. Para um desconhecido, é fácil se perder, o que não se aplica para um morador da favela: *os favelados nunca se perdem numa favela. Quem se perde é sempre o que não a conhece, o não habituado, o estrangeiro, o que precisa de mapas para se guiar. Os mapas oferecem uma visão não fragmentária, totalizante, porque são feitos por quem olha do alto. Visto do alto, o labirinto deixa de ser labirinto, pois as saídas são facilmente identificáveis, o mistério acaba* (Jacques, 2001, pg. 66). É impossível apreender formalmente a totalidade dos labirintos nem captá-los em um só olhar (Jacques, 2001, pg. 66). Eles não possuem imagem fixa, pois estão em movimento: são o percurso, o fio que, percorrendo-o o tece (2001 pg. 91). A autora também pontua que antes de ser forma, o labirinto é estado sensorial e antes de espaço, é caminho (2001, pg. 84)

Lynch aponta para o caráter problemático da perda da orientabilidade caracterizada pelos labirintos, quando estes ocasionam a total carência do referencial da forma do espaço. Nesse sentido, ele aponta que o caráter labiríntico dos centros históricos das cidades europeias é considerado agradável pelos turistas porque não há uma perda total da orientabilidade, da forma urbana:

Temos que admitir que há algum valor na mistificação, no labirinto ou surpresa no meio ambiente: muitos de nós divertimo-nos na sala dos espelhos e há um certo encanto nas ruas sinuosas de Boston. Contudo, estes factos verificam-se sob duas condições. Primeiramente, não deve existir perigo de se perder a forma básica, a orientação, ou de não encontrar uma saída. A surpresa deve ocorrer num trabalho de organização absoluta; as confusões devem traduzir-se em pequenas áreas num todo visível. Para além disso, o labirinto ou mistério deve encerrar em si alguma forma que pode ser analisada e, a seu tempo, apreendida. O caos completo sem insinuações de revelações nunca pode ser agradável (Lynch, 1982, pg. 15).

Assim, os labirintos que constituem as favelas, como não podem ser apreendidos e lidos, são um problema do ponto de vista do design urbano. No entanto, deve-se proceder com cautela quanto aos projetos urbanos, pois estes labirintos são uma extensão dos abrigos, o que faz com que os moradores ocupem o exterior,

conferindo a eles essa característica de meio termo entre público e privado. Eles não são desejáveis pelos planejadores urbanos, pois são uma forte expressão da cidade informal e da falta de respeito aos padrões urbanísticos legais:

A arquitetura e, sobretudo, o urbanismo são antilabirínticos; existem para evitar o labirinto, a desordem e o caos espacial. Os arquitetos inventaram a linha reta, o ângulo reto, o quadriculado, a cidade reticulada (desde Mileto). O arquiteto e, sobretudo, o urbanista, criam marcos, planos, mapas, transformam continuamente os labirintos em pirâmides. A pirâmide é um espaço seguro; a estrutura piramidal, ao contrário da labiríntica, sempre faz cortes nítidos. O verdadeiro labirinto não é arquitetônico, é musical, toca diretamente nos ouvidos (Jacques, 2001, pg. 91)



Figura 10: Labirinto em um dos inúmeros becos existentes no Grande Pirambu. Não é possível enxergar o final desse caminho, pois sua totalidade não pode ser apreendida de uma vez. FONTE: Júnior Pirão

O rizoma é a característica de formação e desenvolvimento das favelas. Sua formação muitas vezes está atrelada à ocupação de espaços marginais, negligenciados pelos defensores da cidade formal e seu crescimento aos poucos vai ocupando a totalidade desses espaços, em constante movimento e transformação, nunca terminando seu desenvolvimento. Dessa forma, não tem uma imagem precisa, ou seja, uma imagem final:

O “sistema erva/rizoma é o pensamento da multiplicidade, em oposição ao pensamento binário; é uma cultura centrada e instável, em oposição à cultura

arborescente e enraizada. Por outro lado, o sistema erva/rizoma não tem modelo; e não se trata simplesmente de substituir a imagem da árvore pela imagem do mato no espírito das pessoas ou de substituir a busca das raízes e das origens pela busca do rizoma e do meio. O rizoma não tem imagem precisa. O que importa é mais o processo que a imagem formal, é o próprio movimento, o germinar, o crescimento, o ímpeto (Jacques, 2001, pg. 108).

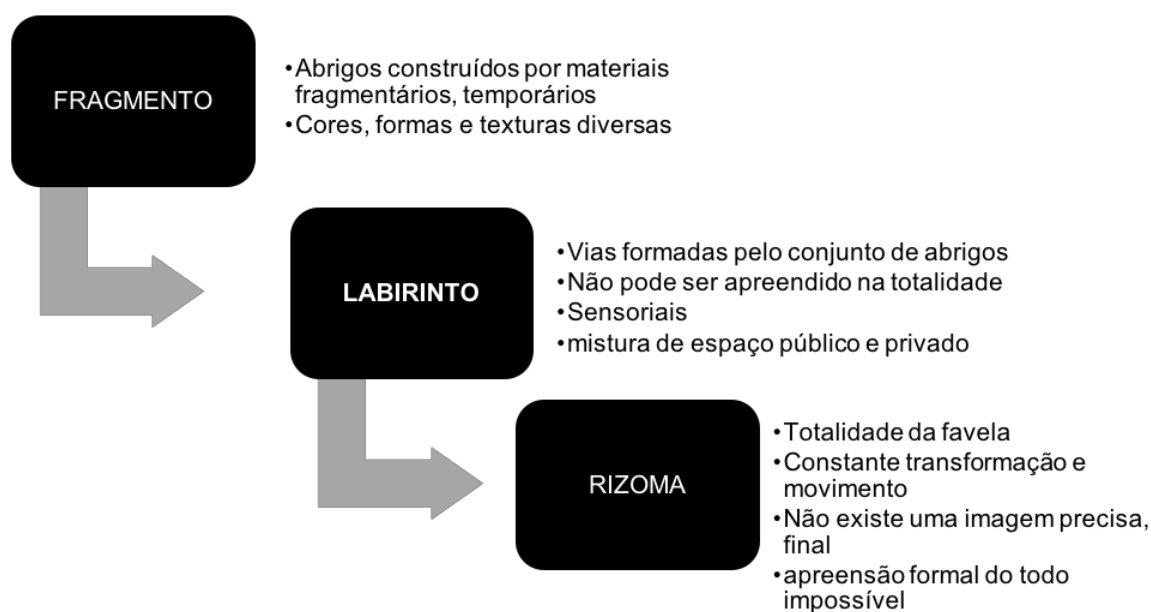


Diagrama 5: Síntese dos elementos estruturantes da favela, segundo Jacques. FONTE: Elaborado pela autora

Pode-se concluir, portanto, que as características estéticas da favela (fragmentos, labirintos e rizomas) conferem a ela constante mutação, movimento e dificuldade de apreensão formal da totalidade, o que dificulta a formação de uma imagem fixa e precisa, nas palavras de Kevin Lynch. Entretanto, a identidade e a vivacidade desses locais os tornam exemplos natos do que seria um lugar, no contexto da geografia humanista. A atividade comunitária ativa torna a utilização dos espaços públicos criados pelos labirintos cheios de vida. Nesse sentido, os projetos urbanos aplicados nas favelas precisam trazer aspectos de design urbano que tornem sua imagem forte, mas considerando os valores essenciais de seu povo.

1.3 IMAGEM URBANA E TOPOCEPÇÃO NO CONTEXTO PATRIMONIAL

O patrimônio cultural material e imaterial tem extrema relevância no âmbito das discussões de imagem, paisagem urbana e topocepção, tendo forte relação com a identidade, memória e simbologia dos lugares, o que, expresso na arquitetura e no urbanismo, transparece a cultura, história e modos de vida, ou seja, contribui diretamente para a formação de lugares e de paisagens distintas. Segundo Lynch (apud Rodrigues, 2010, pg. 25), alterações na paisagem e a destruição do patrimônio cultural edificado trazem consequências na percepção do indivíduo, de forma que mudanças rápidas e prejudiciais à paisagem são emocionalmente perturbadoras e desorganizam sua imagem perceptiva. Segundo Kohlsdorf (2003), já existem estudos relacionando a topocepção e o patrimônio, apesar de não haver ainda, uma total incorporação. No Brasil, um exemplo da inserção da topocepção na questão patrimonial é o “dossiê” de Brasília realizado em 1987, documento apoiado em categorias morfológicas vinculadas à percepção do espaço. Além disso, o Inventário Nacional de Bens Imóveis – Sítios Urbanos / INBI – SU, 1998, do IPHAN, demonstra a preocupação com a configuração dos espaços das cidades históricas e a percepção destes no cotidiano dos indivíduos.¹⁰

O patrimônio cultural se divide em duas vertentes, material e imaterial, ambas inter-relacionadas, e recentemente uma nova figura patrimonial, a paisagem cultural, foi criada para dar conta das manifestações que congregam as vertentes do patrimônio cultural e o patrimônio natural. O patrimônio material, de acordo com o Iphan, é composto por um conjunto de bens culturais classificados segundo sua natureza, conforme os quatro Livros do Tombo arqueológico, paisagístico e etnográfico; histórico; belas artes; e das artes aplicadas. Os bens tombados de natureza material podem ser imóveis como as cidades históricas, sítios arqueológicos e paisagísticos e bens individuais; ou móveis, como coleções arqueológicas, acervos museológicos,

¹⁰ KOHLSDORF, M.E:“Ensaio sobre a Capacidade Topoceptiva de três Centros Antigos”. *Olam – Ciência e Tecnologia*, vol.3, nº1. Rio Claro: ALEPH – Engenharia e Consultoria Ambiental, 2003.

documentais, bibliográficos, arquivísticos, videográficos, fotográficos e cinematográficos.¹¹ Já o patrimônio imaterial se refere às práticas e domínios da vida social que se manifestam em saberes, ofícios e modos de fazer; celebrações; formas de expressão cênicas, plásticas, musicais ou lúdicas. O decreto nº 3.551 de 2000, que trata do patrimônio imaterial, dispõe especificamente dos lugares, no seu Art. 1º, inciso IV: “Livro de Registro dos Lugares, onde serão inscritos mercados, feiras, santuários, praças e demais espaços onde se concentram e reproduzem práticas culturais coletivas”.¹²

A paisagem cultural, integrante do patrimônio cultural, se refere a porções territoriais, transformadas pelo homem ao longo do tempo, imbuídas de significados históricos, culturais e paisagísticos, sendo, portanto, a união entre a paisagem natural e a modificada. Em 2012 a cidade do Rio de Janeiro passou a integrar essa categoria, na porção que vai de Copacabana, na zona sul, ao extremo oeste de Niterói, estando incluídos o Corcovado, o Pão de Açúcar, a Floresta da Tijuca, o Jardim Botânico, o Aterro do Flamengo e a totalidade da paisagem construída e natural desta região. É no âmbito dessa categoria do patrimônio que as favelas brasileiras ganham relevância, sendo partes da paisagem urbana dotadas de significado construtivo, histórico e cultural único:

Nada mais forte nesta paisagem que a presença das favelas, espaço de autoprodução da vida cotidiana de milhares de cariocas e migrantes, que, na contingência de uma cidade que os excluiu e diante da absoluta precariedade dos meios, construíram um espaço de resistência e inserção, contraditório e complexo como é sua relação com a cidade. Agora este lugar está protegido — internacionalmente — e sua geografia de puxadinhos e pequenos lotes deve ser inscrita e consolidada em uma legislação que reconheça direitos, protegendo o lugar da arbitrariedade de remoções e projetos factóides (Rolnik, 2012)¹³.

Dentro desse contexto, o Rio de Janeiro criou o Museu da Providência, um museu a céu aberto localizado no Morro da Providência, a primeira favela carioca a se formar,

¹¹ Disponível em <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/276>

¹² Disponível em <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/234>

¹³ Disponível em <https://raquelrolnik.wordpress.com/2012/07/02/favelas-cariocas-entre-a-montanha-e-o-mar-sao-patrimonio-da-humanidade/>

uma comunidade cheia de história e cultura. Aproveitando o potencial turístico que as favelas cariocas representam, o poder público investiu em infraestrutura urbana, equipamentos públicos e recuperação de pontos históricos da comunidade (Medeiros, 2006). As intervenções foram feitas de maneira a que o turista, ao percorrer a favela, tivesse sua atenção desviada para os “pontos de interesse”:

A paisagem substitui a galeria, mas continuam existindo estratégias de visibilidade que organizam a exposição das edificações e artefatos que serão alvo do olhar do turista. Placas estreitas de metal, intercaladas por pedacinhos de mármore preto, compõem, junto com os blocos de cimento do chão, uma espécie de trilho que marca todo o trajeto. Emoldura-se a pluralidade empírica que constitui a favela e direciona-se o olhar do turista para aquilo que é previamente selecionado como "atrativo". No processo, uma nova lógica hierárquica é estabelecida: as construções supostamente relevantes são "etiquetadas" com uma placa indicativa da Prefeitura; as casas mais antigas não recebem placas, mas são "apresentadas" aos turistas pelos guias; as demais construções, cujo potencial turístico é aparentemente nulo, são ignoradas e convivem com o lixo e o esgoto não tratado. (Medeiros, 2006, pg. 53)¹⁴

Entretanto, o projeto previa “congelar” barracos, vias e becos, numa tentativa de demonstrar o modo de vida nas favelas cariocas. Isso caracteriza uma museificação, problemática, pois ao mesmo tempo que impede o livre movimento da favela defendido por Jacques (2001), impede que projetos públicos de qualidade sejam implementados e promove a remoção dos moradores para que essas estruturas sejam expostas como em “vitrines”. Como dito anteriormente, preservação da identidade não significa expor a miséria e mantê-la às custas do turismo, se fazendo necessário diferenciar patrimonialização das favelas no contexto da paisagem cultural da museificação. A patrimonialização das favelas defendida por Rolnik (2012) visa a garantir direitos a seus moradores, como evitar evicções e a implementação de projetos urbanos sem conexão com a comunidade, e não uma forma de engessar, romantizar a pobreza e a falta de acessibilidade a infraestrutura urbana básica. O poder público e os planejadores urbanos devem continuar investindo na melhora da qualidade de vida dos habitantes da favela, mas de forma

14

a que a identidade e o modo de vida dessas comunidades sejam levados em consideração.



Figura 11: Morro da Providência. FONTE: Voz das comunidades. Disponível em: <https://www.vozdascomunidades.com.br/coronavirus/campanha-no-morro-da-providencia-cria-o-morador-monitor-no-combate-ao-coronavirus/>

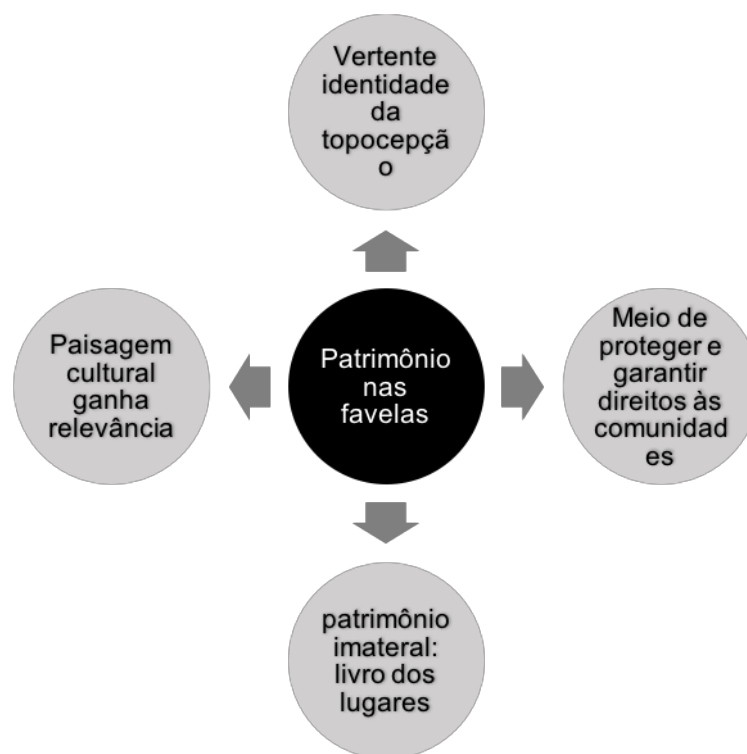


Diagrama 6: Síntese da relevância do patrimônio no contexto das favelas (e ocupações informais) e na construção de lugares. FONTE: Elaborado pela autora.

O Grande Pirambu, dentro do contexto da paisagem cultural e do sentido de lugar, tem grande relevância para o município de Fortaleza: nele, se localiza o marco zero da cidade, as ruínas do primeiro forte, São Thiago, onde a ocupação do município teve início, apesar de ter sido transferida posteriormente para a área onde hoje está o Centro da cidade. Além disso, sua paisagem exuberante tem grande significado para a comunidade e elevado potencial turístico, o que pode, ao mesmo tempo, contribuir para a economia local ou expulsar os moradores tradicionais (por isso a chancela da paisagem cultural seria importante para garantir seus direitos). No quesito patrimônio imaterial do Grande Pirambu existem diversas manifestações: a presença da atividade pesqueira, que apesar de decadente, ainda se faz presente no bairro e influenciou diversas práticas culturais e econômicas dos seus moradores, como a relação com o mar, as atividades de convívio e lazer na areia. Outras expressões importantes são a dança folclórica bumba-meu-boi, a arte primitivista de Chico da Silva (artista reconhecido internacionalmente) e as manifestações religiosas. O patrimônio do Grande Pirambu, portanto, é (ou deveria ter sido) um ponto essencial a ser investigado pelos planejadores urbanos no contexto da proposição de projetos para a região, de forma a que se preserve a identidade local, que direitos sejam garantidos e que a vertente humanística do design urbano seja garantida.



Figura 12: Celebração do bumba-meu-boi pelo grupo Boi Juventude, do Pirambu. A dança é expressão do folclore brasileiro e em 2012 foi incluída na lista de Patrimônio Cultural do Brasil pelo

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). No Grande Pirambu, a prática é antiga e tem como representante principal o intitulado Mestre da Cultura Zé Pio. Surgiu como brincadeira de crianças e hoje é uma das expressões culturais mais fortes ali presentes. FONTE: Governo do Estado do Ceará. Disponível em: <https://www.ceara.gov.br/2017/08/25/cearadeatitude-paixao-do-mestre-ze-pio-em-ensinar-magia-do-bumba-meu-boi/>



Figura 13: Quadrilha junina Cai Cai balão, originária do Pirambu. Os grupos de quadrilha junina do Grande Pirambu têm relevância nacional, participando de diversas competições. FONTE: Mapa Cultural de Fortaleza. Disponível em: <https://mapacultural.fortaleza.ce.gov.br/agente/29682/>



Figura 1: Arte Primitivista de Chico da Silva. FONTE: Fortaleza em Fotos. Disponível em <http://www.fortalezaemfotos.com.br/2018/06/chico-da-silva-rei-das-artes-da-cachaca.html>. O Primitivismo, inspirado na arte feita por povos e tribos primitivos, foi uma tendência vanguardista na

arte moderna e se caracterizava como uma arte realizada por aqueles com pouco conhecimento técnico (INFOESCOLA. Disponível em: <https://www.infoescola.com/movimentos-artisticos/primitivismo/>). Chico da Silva, morador do bairro Pirambu, é um artista desta modalidade que ganhou reconhecimento internacional por volta da metade do século XX. (FORTALEZA EM FOTOS, 2018). Atualmente suas contribuições estão presentes no Centro Cultural Chico da Silva, localizado no bairro Pirambu.

1.4 POTENCIAL IMAGÉTICO E TOPOCEPTIVO DAS FRENTES DE ÁGUA

O potencial imagético e topoceptivo das frentes de água (orlas marítimas, fluviais, lacustres) é tão grande que esses locais acabam virando cartão postal de diversas cidades ao redor do mundo, não poupando esforços o poder público com o objetivo de atrair turistas e investimentos. Sua importância é tanta que por vezes uma orla é tratada como uma ferramenta de transformação da metrópole inteira:

Os territórios das frentes d'água são uma das principais oportunidades para as cidades contemporâneas se reinventarem e se expandirem internamente (4). Contando com a mais valia da paisagem, devido à presença de água, essas áreas representam um potencial relativo à capacidade de dinamizar cidades, surgindo como tendência global e emergindo como oportunidades para reconexão e reequilíbrio entre as águas e as cidades do século 21 (ALVIM, COSTA, ALVES, 2018)¹⁵.

As razões que levam a investimentos de transformação dessas áreas são diversos, sendo os mais comuns os seguintes: recuperação ambiental, requalificação urbana e atração turística. Independentemente do objetivo da intervenção, a paisagem natural é fator predominante, sendo muitas vezes o ponto de partida definidor da forma resultante. É importante destacar que essas paisagens hidrográficas também têm forte influência na questão do patrimônio cultural. Essa análise está diretamente relacionada ao objeto de estudo dessa pesquisa, pois o Vila do Mar é um projeto de

¹⁵ ALVIM, Angélica Benatti; COSTA, Rodrigo Ramos e; ALVES, Karina Dominici. Projetos urbanos em frentes d'água. Diretrizes e o potencial de transformação das orlas fluviais na cidade contemporânea. *Arquitextos*, São Paulo, ano 19, n. 222.01, Vitruvius, nov. 2018 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/19.222/7170>>.

requalificação urbana na orla marítima oeste de Fortaleza. Nesse sentido, a seguir serão apresentados alguns exemplos de projetos em frentes de água, no intuito de demonstrar como o design urbano (associado sempre ao contexto local) e o desenho do arquiteto têm grande potencial na qualidade formal, na criação de ambientes distintos e imagináveis e, conseqüentemente, na construção de lugares. Não há, no entanto, a intenção de definir um conceito ideal de design urbano para enriquecer a experiência imagética e topoceptiva, até porque elas devem se adaptar ao contexto social, cultural e ecológico em que se inserem. O design urbano é uma premissa para a construção de lugares, não sendo vertente única de análise da qualidade de um projeto.

- CHICAGO RIVERWALK

O projeto *Chicago Riverwalk* incorporado ao rio Chicago, na cidade de Chicago, nos Estados Unidos, é um exemplo de como a recuperação de uma frente de água não precisa ser necessariamente um trajeto linear monótono. Dessa forma, os arquitetos da equipe de Sasaki, Ross Barney Architects, Alfred Benesch Engineers, e Jacobs / Ryan Associates pensaram um projeto dividido em setores, onde cada quadra possuiria um programa de uso distinto, pensando na riqueza de experiências que o pedestre poderia ter. Os setores foram denominados da seguinte maneira: *Marina, Cove, River Theater, Water Plaza, Jetty e Boardwalk*. O *Marina* é um espaço constituído por restaurantes e mesas ao ar livre, com vista para embarcações, patrulhas, táxis aquáticos e passeios de barco. O *Cove* é reservado para o aluguel de caiaques, ancoragem de embarcações e atividades de recreação aquática. O *River Theater* é um espaço dedicado a um grande anfiteatro ao ar livre, com uma grande escadaria que permite que o pedestre no nível elevado da orla fluvial acesse o nível mais baixo, além de arborização sombreadora. A *Water Plaza* é uma fonte recreativa para crianças e famílias se envolverem com a água na beira do rio. O *Jetty* é um espaço composto por uma série de píeres e jardins pantanosos flutuantes, dedicados à conscientização interativa sobre a ecologia fluvial, abrangendo atividades de pesca e informações sobre a flora local. Por fim, o *Boardwalk* é uma passagem acessível e um novo limite para a marinha cria um

acesso contínuo à Rua Lake e estabelece o cenário para o futuro desenvolvimento neste espaço crítico na confluência (Archdaily, 2016)¹⁶.

A diversidade de usos e o rico design urbano oferecem experiências distintas ao usuário. O projeto foi pensado para fornecer uma continuidade e uma coesão visual, mesmo contemplando atividades distintas. Isso é conseguido por meio do material utilizado na pavimentação, que contrasta com o viaduto *Beaux-Arts Wacker* e a arquitetura da *Bridgehouse* (Archdaily, 2016). Como preceitua Kohlsdorf (1996), para que um ambiente seja distinto e o mesmo tempo orientável, deve haver um equilíbrio entre continuidade, repetição, surpresa e efeitos visuais. É exatamente isso que ocorre no Chicago River Walk: a repetição dos viadutos contrasta com as propostas de desenho distintas em cada espaço, as quais se conectam por meio da unidade de materiais no pavimento. Outro aspecto que enriquece a experiência é o fato de que o pedestre pode caminhar tanto na orla do rio, no nível mais baixo, quanto no nível mais alto, ao nível da rua, estabelecendo uma hierarquia. Os desníveis, segundo Cullen (1983, pg. 177), são recursos importantes na percepção do ambiente, fornecendo diversos efeitos psicológicos distintos. Portanto, esse projeto tem como ponto alto o desenho urbano propriamente dito: não existindo uma ampla diversidade de mobiliário, materiais e texturas, a solução se concentra no traço do arquiteto e isso demonstra a sua importância na qualidade e distinção dos ambientes.

¹⁶ "Chicago Riverwalk / Departamento de Transporte de Chicago" [Chicago Riverwalk / Chicago Department of Transportation] 11 Set 2016. ArchDaily Brasil. Acessado 18 Jan 2021. <<https://www.archdaily.com.br/br/794654/chicago-riverwalk-departamento-de-transporte-de-chicago>> ISSN 0719-8906



Figura 2: Planta-baixa do projeto Chicago River Walk indicando os espaços a serem transformados. FONTE: Archdaily, 2016. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/794654/chicago-riverwalk-departamento-de-transporte-de-chicago>

CHICAGO RIVERWALK CONCEPT TYPOLOGIES

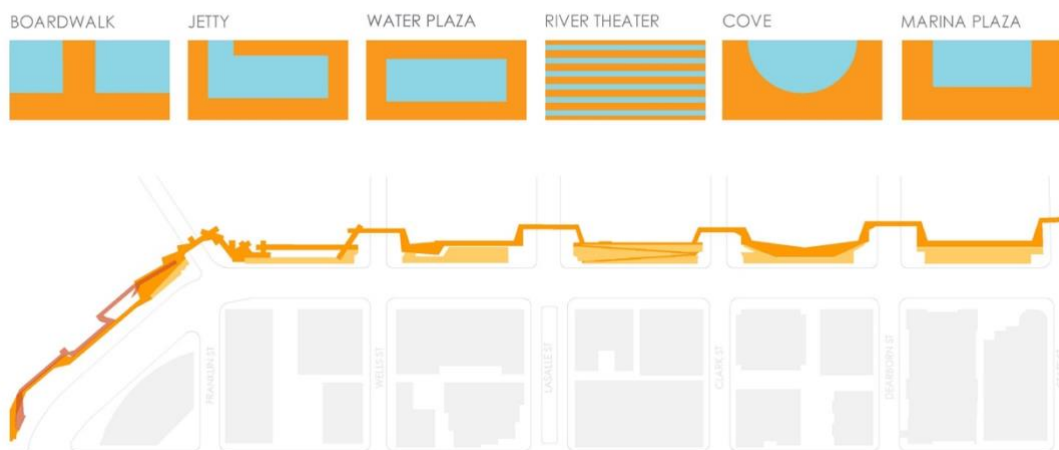


Figura 3: Desenho abstrato do projeto conceituando a forma de cada espaço. FONTE: Archdaily, 2016. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/794654/chicago-riverwalk-departamento-de-transporte-de-chicago>



Figura 4: Marina Plaza: local contemplado por restaurantes e mesas ao ar livre. FONTE: Archdaily, 2016. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/794654/chicago-riverwalk-departamento-de-transporte-de-chicago>



Figura 5: River Theater: espaço contemplado por uma grande escadaria que funciona tanto como ambiente de permanência quanto para acessar o nível da rua, acima. FONTE: Archdaily, 2016. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/794654/chicago-riverwalk-departamento-de-transporte-de-chicago>



Figura 19: The Cove: aluguel de caiaques, ancoragem de embarcações e atividades de recreação aquática. FONTE: Archdaily, 2016. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/794654/chicago-riverwalk-departamento-de-transporte-de-chicago>

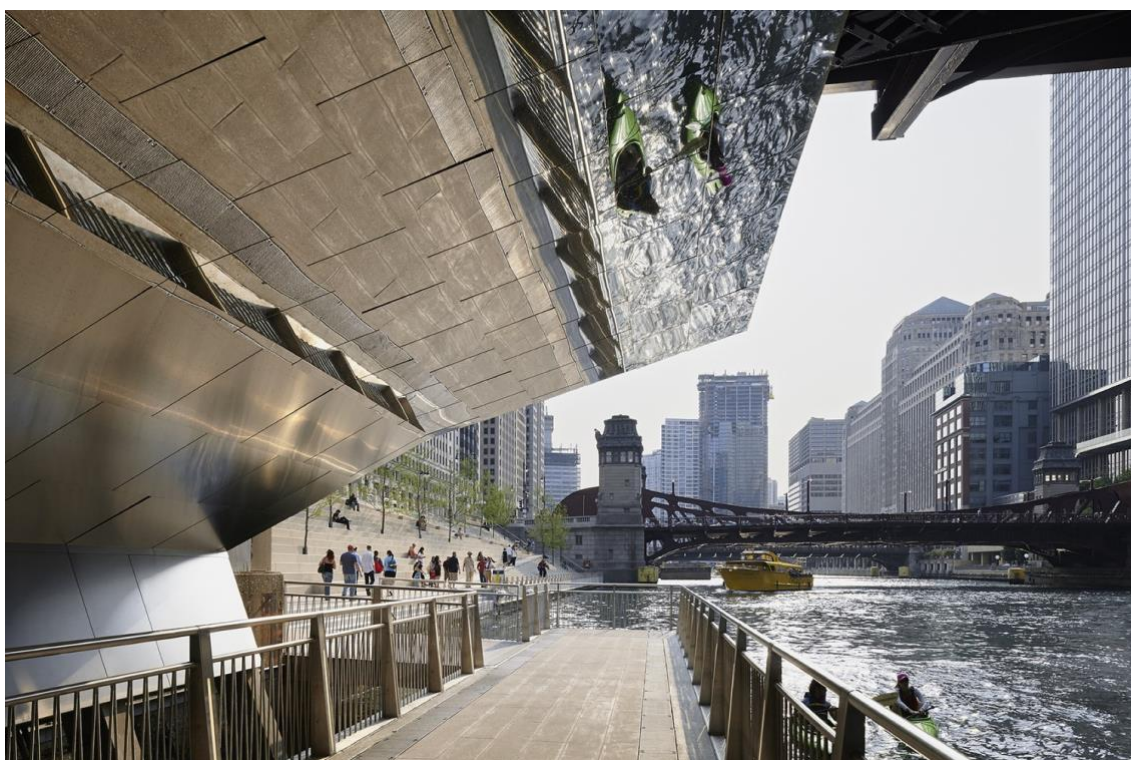


Figura 20: Painéis metálicos refletores abaixo dos viadutos, criando uma experiência adicional para quem passa abaixo deles. FONTE: Archdaily, 2016. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/794654/chicago-riverwalk-departamento-de-transporte-de-chicago>

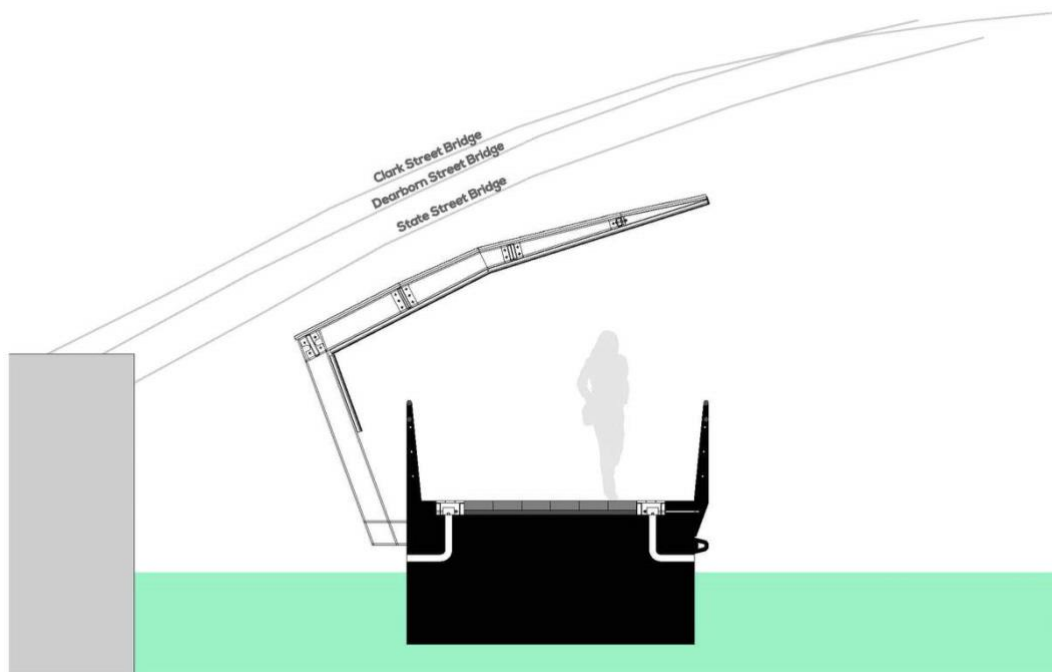


Figura 21: Corte esquemático dos painéis metálicos. FONTE: Archdaily 2016. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/794654/chicago-riverwalk-departamento-de-transporte-de-chicago>

- PARQUE URBANO DA ORLA DO GUAÍBA

O projeto desenvolvido pelo escritório Jaime Lerner Associados denominado Parque Urbano da Orla do Guaíba se localiza em Porto Alegre/RS e teve como objetivo recuperar essa frente de água, patrimônio natural da cidade, a qual sofria problemas de degradação, abandono e falta de segurança. O projeto contou com audiência pública para discutir a proposta com a população (IAB-RS, 2013)¹⁷. O projeto consiste em uma intervenção de 56,7ha ao longo de 1,5km da margem do Lago Guaíba. O partido se origina da integração do programa de necessidades à paisagem e à topografia, acomodando a infraestrutura necessária e criar passeios de contemplação do cenário. Os diversos percursos são curvos, baseados na plasticidade do concreto e no movimento das águas. Os autores revelam que a

¹⁷ Disponível em: <http://www.iab.org.br/noticias/iab-rs-defendeu-concursos-e-participacao-popular-em-audiencia-sobre-orka-do-guaiba>

dimensão cênica do estuário será revalorizada pela implantação de arquibancadas que correm ao longo de todo o parque, oferecendo os melhores assentos para se apreciar o “pôr do sol mais bonito do mundo”. O ambiente também possui percepções distintas durante o dia (focado no Guaíba) e à noite (focado na arquitetura e luminotécnica). Também é colocada como intenção a ocupação e utilização do ambiente resultante por formas de expressão cultural e artística. Os autores tinham a intenção de criar um fluxo de pessoas do parque para o Centro da cidade, nas imediações do projeto, convidando as pessoas a apreciar o patrimônio construído da região. Além disso, a recuperação da área degradada seria uma maneira de aumentar o senso de pertencimento da população com relação à paisagem (Archdaily,2018)¹⁸.

O projeto também incorpora os desníveis como forma de criar hierarquias visuais e de usos. Diversos caminhos podem ser percorridos: no nível da rua, abaixo do nível da rua e ainda em alguns trechos, dentro do Guaíba, por meio de caminhos suspensos. As arquibancadas são tanto espaço de permanência como de acessibilidade, dinamizando o ambiente. O sombreamento é garantido pelas marquises dos espaços culturais e restaurantes. Mais uma vez, o traço simples do arquiteto foi capaz de promover um espaço altamente distinto e agradável.

¹⁸ "Parque Urbano da Orla do Guaíba / Jaime Lerner Arquitetos Associados" 27 Dez 2018. ArchDaily Brasil. Acessado 18 Jan 2021. <<https://www.archdaily.com.br/br/907892/parque-urbano-da-orla-do-guaiba-jaime-lerner-arquitetos-associados>> ISSN 0719-8906

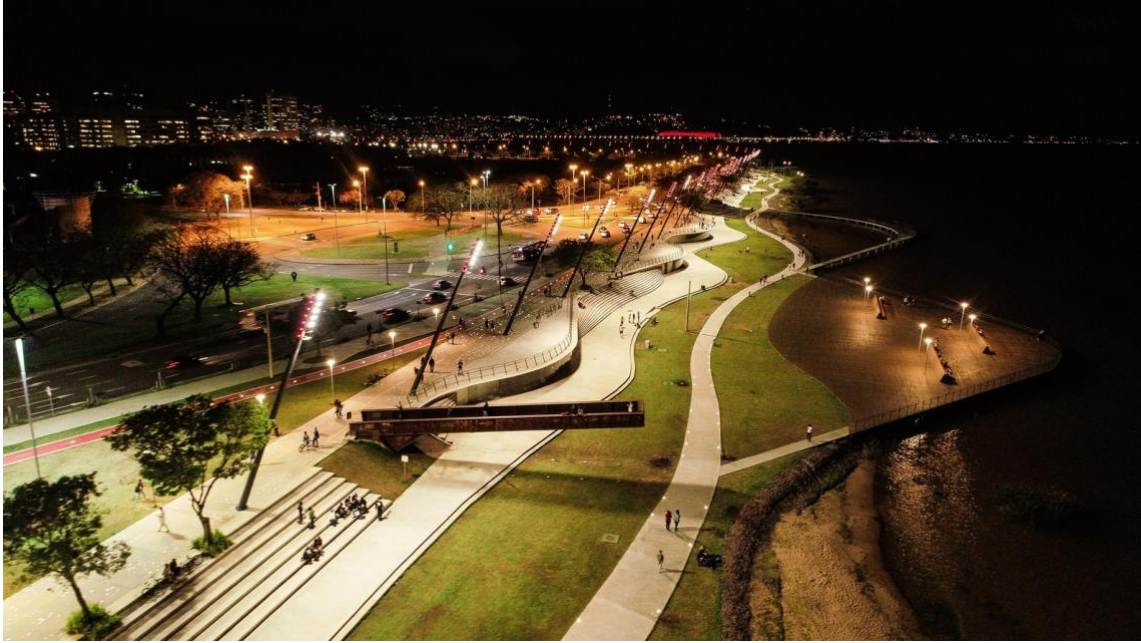


Figura 22: Orla do Guaíba, vista à noite. FONTE: Archdaily, 2018. Disponível em: <https://www.archdaily.com/907900/guaiba-orla-urban-park-jaime-lerner-arquitetos-associados>

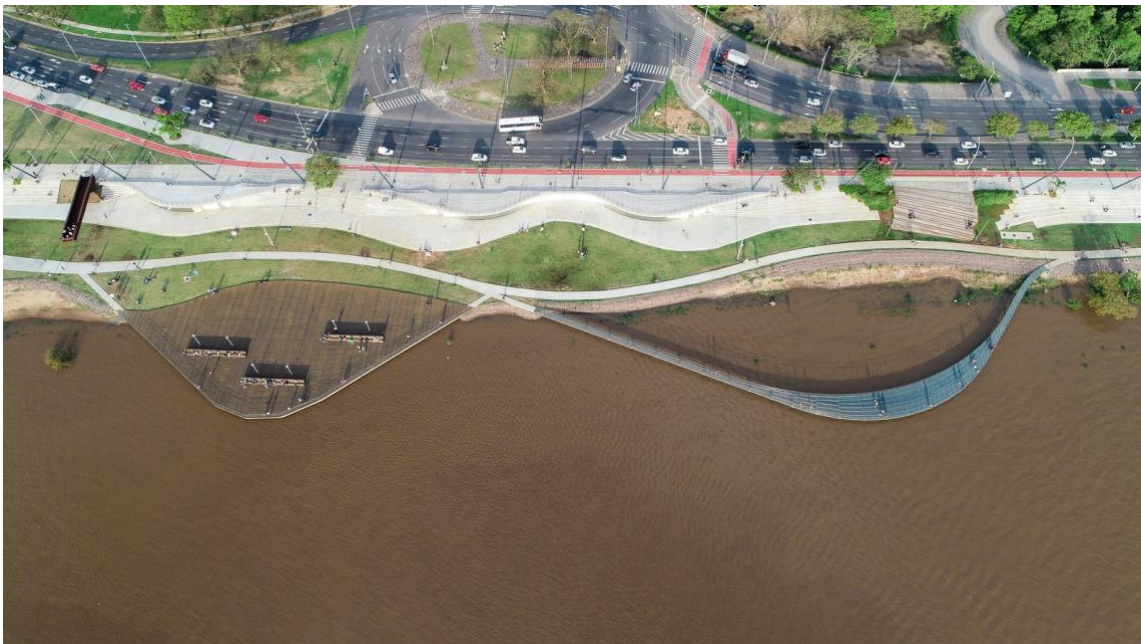


Figura 23: Vista de cima da Orla do Guaíba, revelando a diversidade de caminhos, que pelo seu desenho, evitam a monotonia e criam possibilidades de deslocamento. FONTE: Archdaily, 2018. Disponível em: <https://www.archdaily.com/907900/guaiba-orla-urban-park-jaime-lerner-arquitetos-associados>



Figura 24: Níveis das vias, acima (rua) e abaixo, no nível do Guaíba. As marquises fornecem o sombreamento que falta na arborização. FONTE: Archdaily, 2018. Disponível em: <https://www.archdaily.com/907900/guaiba-oria-urban-park-jaimelerner-arquitetos-associados>



Figura 25: caminhos suspensos dentro do Guaíba. FONTE: Archdaily, 2018. Disponível em: <https://www.archdaily.com/907900/guaiba-oria-urban-park-jaimelerner-arquitetos-associados>



Figura 26: Restaurante flutuante dentro do Guaíba. O projeto não é somente vias e pavimentação, mas contempla equipamentos culturais e gastronômicos. FONTE: Archdaily, 2018. Disponível em: <https://www.archdaily.com/907900/guaiba-orla-urban-park-jaime-lerner-arquitetos-associados>

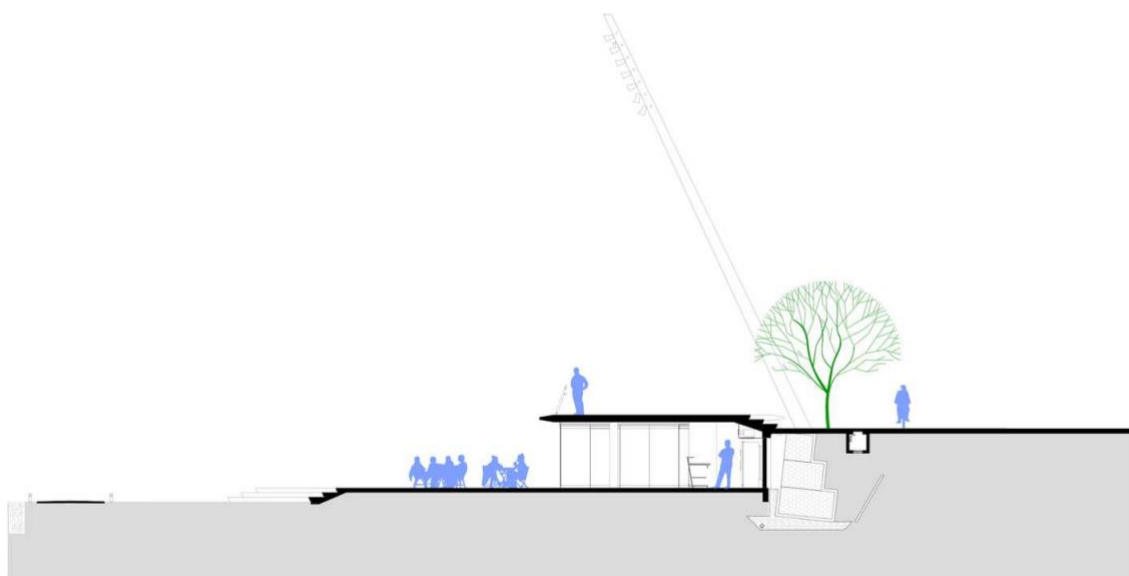


Figura 27: Corte esquemático demonstrando a diferença de níveis. FONTE: Archdaily, 2018. Disponível em: <https://www.archdaily.com/907900/guaiba-orla-urban-park-jaime-lerner-arquitetos-associados>

- LAGOA DO TABAPUÁ

A Lagoa do Tabapuá se situa no município de Caucaia, no Ceará, e sofreu uma requalificação como parte do Programa de Infraestrutura Integrada de Caucaia, financiado pela CAF. O objetivo principal do projeto foi estimular a aproximação da comunidade local e o entorno da Lagoa. As duas premissas de projeto foram as seguintes: usos diversos para públicos variados e a valorização do potencial paisagístico do recurso hídrico local. O desenvolvimento do projeto partiu da sequencia de usos pretendidos para o espaço: pista de skate, dois restaurantes, playground, espaço lúdico com paginação de piso remetendo a uma amarelinha, areninha, arena de vôlei, academia ao ar livre e outro espaço lúdico com brinquedo remetendo à prática do arvorismo. O resultado do projeto também compõe mobiliário urbano integrado às áreas de estar e convivência e placas indicativas com desenho gráfico elaborado especificamente para o contexto do projeto (Archdaily, 2021)¹⁹.

Os dois restaurantes elaborados para o projeto integram uma edificação de aspecto monolítico, devido à simetria e à cobertura única. Esta última foi imaginada para aproveitar os recursos naturais (ventilação e iluminação) e garantir maior eficiência energética. A coberta se compõe em tesoura mista feita de maçaranduba e aço e funciona como conexão entre os restaurantes, dando unidade ao conjunto. A fachada leste é composta por um painel de *brises-soleil* em alumínio e vidro, o que permite a interação visual entre os que estão dentro do restaurante e a paisagem externa. A fachada oeste é composta por cobogós, pensada para proteção solar sem que haja comprometimento da permeabilidade visual e da ventilação natural (Archdaily, 2021).

¹⁹ "Requalificação Urbana da Lagoa do Tabapuá / CERTARE Engenharia e Consultoria" 22 Jan 2021. ArchDaily Brasil. Acessado 25 Jan 2021. <<https://www.archdaily.com.br/br/955351/requalificacao-urbana-da-lagoa-do-tabapua-certare-engenharia-e-consultoria>> ISSN 0719-8906

O projeto contempla um grande corredor central que conecta aqueles que chegam à praça à parte superior do píer flutuante, passando entre os dois blocos de restaurantes. O píer é o elemento de transição entre o espaço proposto e a lagoa, suportado por fundações em concreto e revestido em fulget. Isso facilita a interação dos usuários e a separação da lagoa e do espaço transformado. Com o objetivo de não criar uma barreira visual entre o público e a Lagoa, bem como evidenciar um traço minimalista, o guarda-corpo é composto por elementos esbeltos de aço galvanizado e cabos de aço (Archdaily 2021).

Os materiais que revestem o espaço são o fulget e o piso intertravado. O primeiro possui quatro cores e o segundo, duas tonalidades de cinza, com a intenção de criar paginações atrativas, que despertem o interesse dos usuários e também diferenciar os usos. Já o paisagismo preconizou a manutenção das árvores existentes e a inserção de mudas de espécies nativas (ipê, jucá, oiti e flamboyanzinho) como complementação da existente, principalmente nas áreas de permanência e de mobiliário urbano (Archdaily, 2021).

A principal premissa topoceptiva e imagética desse projeto é a valorização do potencial paisagístico do recurso hídrico local. Somam-se a isso premissas de projeto que visam a não criar barreira visual entre os usuários e a lagoa: vidros, cobogós, guarda-corpo minimalista e esbelto. Além disso, cita-se o uso de cores distintas e do desenho da pavimentação para estimular a percepção do transeunte e definir usos. As placas informativas também têm influência topoceptiva principalmente, na medida em que ajuda o usuário a se orientar e o insere no contexto do lugar, potencializando sua distinção.



Figura 28: Imagem área da Lagoa do Tabapuá após a intervenção. FONTE: Archdaily, 2021. Disponível em <https://www.archdaily.com.br/br/955351/requalificacao-urbana-da-lagoa-do-tabapua-certare-engenharia-e-consultoria>



Figura 29: mobiliário urbano e ao fundo os restaurantes. FONTE: Archdaily, 2021. Disponível em <https://www.archdaily.com.br/br/955351/requalificacao-urbana-da-lagoa-do-tabapua-certare-engenharia-e-consultoria>



Figura 30: Ciclovía, passeio para pedestres e placa informativa. FONTE: Archdaily, 2021. Disponível em <https://www.archdaily.com.br/br/955351/requalificacao-urbana-da-lagoa-do-tabapua-certare-engenharia-e-consultoria>



Figura 31: Áreas de permanência. FONTE: Archdaily, 2021. Disponível em <https://www.archdaily.com.br/br/955351/requalificacao-urbana-da-lagoa-do-tabapua-certare-engenharia-e-consultoria>

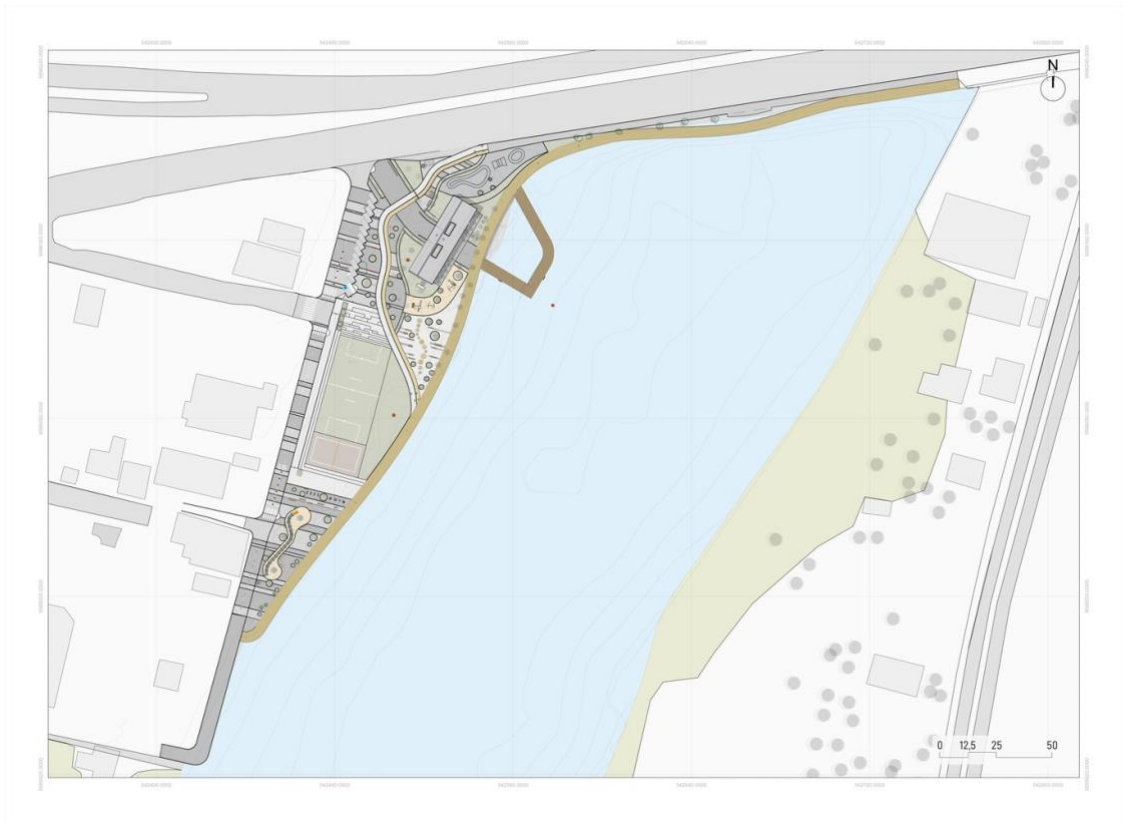


Figura 32: planta baixa do projeto de intervenção. FONTE: Archdaily, 2021. Disponível em <https://www.archdaily.com.br/br/955351/requalificacao-urbana-da-lagoa-do-tabapua-certare-engenharia-e-consultoria>

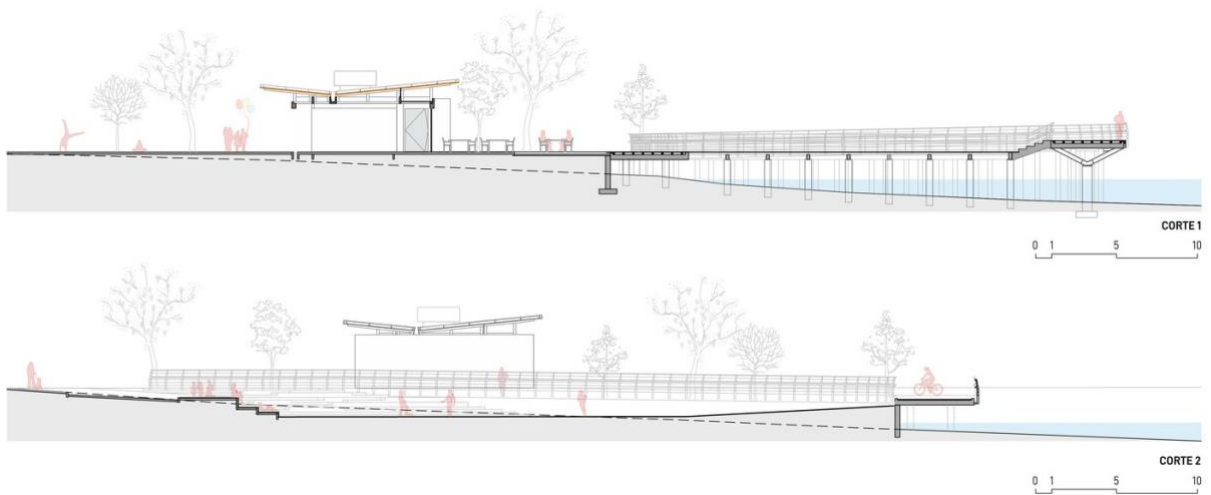


Figura 33: Cortes esquemáticos. FONTE: Archdaily, 2021. Disponível em <https://www.archdaily.com.br/br/955351/requalificacao-urbana-da-lagoa-do-tabapua-certare-engenharia-e-consultoria>

1.5 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

Todos os autores do referencial teórico aqui apresentado indicam a importância da qualidade do desenho urbano na valorização de lugares e no desenvolvimento de práticas sociais nos espaços analisados. No entanto, esse desenho urbano não pode mais ser pensado apenas nos moldes racionalistas e funcionalistas frequentemente empregados, sendo necessário incluir questões humanas de pertencimento, memórias, cultura e simbologias.

Gordon Cullen insere a interpretação da paisagem urbana por meio da sua contemplação e das sensações que o design urbano oferece, utilizando a ótica (visão serial), o local (consciência espacial) e o objeto (texturas, cores, arquitetura em si). Kevin Lynch foca no conceito de imagem e imaginabilidade, ou seja, quais seriam os atributos arquitetônicos e urbanísticos da cidade que a tornam fortemente distinta e fixada na mente no observador. A imagem das cidades possuem cinco elementos: vias, limites, marcos, bairros, cruzamentos. Esses componentes seriam pontos de estruturação da imagem em qualquer lugar e que os atributos de sua articulação condicionariam a própria qualidade imagética dos espaços existentes. Por fim, Maria Elaine Kohlsdorf, também teórica da topocepção, é quem traz a definição de termo, traduzindo a apreensão da forma da cidade como um processo de leitura da sua forma física, que tem como último estágio a internalização da imagem. A topocepção, que abrange os conceitos de orientabilidade e identidade, é um meio de interpretação do espaço urbano. Toda paisagem urbana possui atributos físicos que ajudam a facilitar ou confundir o observador no seu deslocamento e também a capacidade de expressar a cultura e história que tornam únicos cada local, incluindo o contexto patrimonial (identidade). Portanto, esse estudo não considera apenas a qualidade física do espaço urbano, mas também é um parâmetro medidor da noção de lugar que ele oferece. A topocepção, como forma de leitura do espaço urbano, interfere diretamente na capacidade de se rejeitar ou de se conectar com a arquitetura e o urbanismo. Dessa forma, ela é extremamente importante não só para compreender o espaço urbano, mas também para melhorar a qualidade deste e preservá-lo a partir de um viés patrimonial.

As favelas passam a se inserir nesse contexto humano da arquitetura, pois esta não

mais se limita à cidade formal. Nelas, a análise do referencial teórico aqui apresentado é mais importante do que nunca, pois é necessário que projetos urbanos proporcionem uma imagem forte e ao mesmo tempo decorrentes de um forte senso de lugar que nelas já existe. Isso faz com que pesquisadores e certos estudiosos da arquitetura e do urbanismo defendam sua preservação como paisagem cultural. Soma-se a isso o fato de o objeto de estudo aqui analisado, o Vila do Mar, estar inserido na orla marítima, região de forte simbolismo imagético e potencial topoceptivo. Dessa forma, a inserção dos conceitos de topocepção e imagem, aliados à preservação patrimonial no contexto das favelas têm grande relevância para o planejamento urbano e para a implementação de projetos arquitetônicos e urbanísticos. É nesse contexto que o projeto Vila do Mar, implementado pelo poder público no Grande Pirambu, será analisado oportunamente.

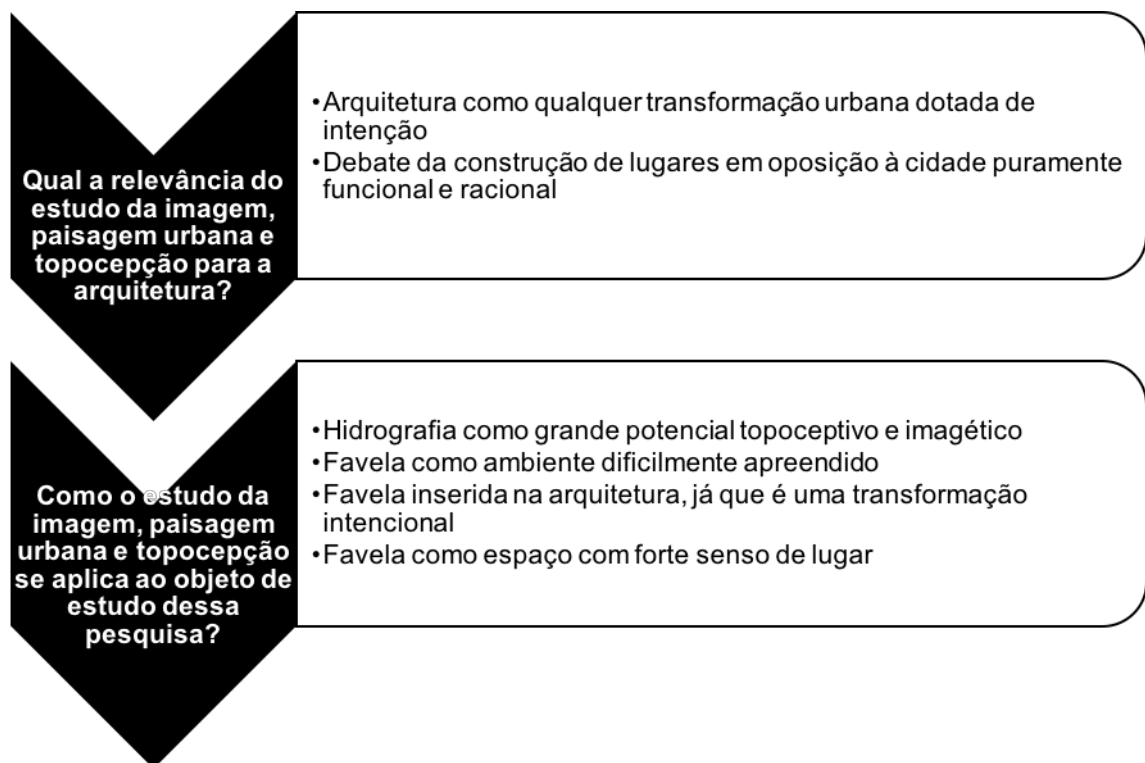


Diagrama 7: relevância do estudo do Projeto Vila do Mar sob a perspectiva da imagem e da topocepção. FONTE: Elaborado pela autora

2. O GRANDE PIRAMBU

Antes de tratar da análise do projeto Vila do Mar propriamente dito, se faz necessário apresentar uma breve contextualização histórica, social e cultural do Grande Pirambu, com vistas a justificar a importância desses parâmetros de análise na proposição de projetos de arquitetura e urbanismo que visem a criação de lugares, bem como entender as premissas do objeto de estudo aqui analisado.

2.1 OCUPAÇÃO DA COSTA OESTE

A costa oeste do município de Fortaleza, onde se encontra o Grande Pirambu, se consolidou como região marcada pela ocupação da população de baixa renda, pela pobreza de infraestrutura urbana e pela histórica negligência de investimentos públicos. Enquanto ali se instalaram pessoas em situação de exclusão social, na costa leste houve o inverso. No século XX, a valorização das vistas litorâneas a nível nacional e a saída das moradias da classe social mais abastada do Centro de Fortaleza e adjacências fez com que bairros à beira-mar na costa leste, como o Meireles e a Praia de Iracema, se consolidassem como locais de moradias de luxo. O cartão postal da cidade, que atrai turistas para a capital cearense, se encontra na Avenida Beira-Mar (costa leste), símbolo da imagem que Fortaleza quer passar para seus visitantes.

É na costa leste que a maior parte dos projetos de infraestrutura urbana litorânea, promovidos pelo poder público, ocorre, como o novo calçadão da Avenida Beira Mar, iniciado em 2019, que prevê a instalação de novos equipamentos públicos de lazer, ciclovia e paisagismo renovado. A costa oeste da cidade não teve grandes intervenções públicas até meados de 1970. O primeiro grande projeto de

infraestrutura urbana de saneamento básico no Grande Pirambu somente ocorreu em 1990, o Projeto Sanear, que visava à ampliação da rede de esgotamento sanitário, drenagem urbana e aterros sanitários para a coleta de resíduos (Santos, 2006, pg. 35)¹. Vale ressaltar que antes do projeto SANEAR, em 1978, foi inaugurado o interceptor oceânico, que realizou a interligação do esgoto entre a costa leste (Av. Beira Mar) e a costa oeste (Avenida Presidente Castelo Branco), e cujos despejos foram todos concentrados na praia da costa oeste, gerando mau cheiro até os dias atuais. Entender essa disparidade entre as costas leste e oeste do município de Fortaleza é importante, pois no final do século XX isso é utilizado para justificar os projetos públicos realizados na costa oeste por parte do poder público, com o objetivo de diminuir essa diferença de urbanização e atrair o turismo. Nesse contexto, estão a construção da Avenida Leste-Oeste (1970), o Projeto Costa Oeste (1996) e o projeto Vila do Mar (2006), que perdura até o presente momento (2021).

¹ SANTOS, Maria Francineila Pinheiro dos. Para onde sopram os ventos: políticas públicas de turismo no Grande Pirambu/Fortaleza/CE. 2006. 168f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2006.



Figura 34: Imagem da Avenida Beira-Mar de Fortaleza, no bairro Meireles. FONTE: Governo do Estado do Ceará. Disponível em <https://www.ceara.gov.br/2019/04/12/avenida-beira-mar-ganha-reformulacao-com-novo-aterro/>



Figura 35: Orla do Vila do Mar, no Grande Pirambu. Ao fundo, é possível ver o bairro Meireles, na costa leste FONTE: Prefeitura de Fortaleza. Disponível em: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeitura-entrega-mais-de-1-000-intervencoes-na-area-do-piramb>

Apesar de a ocupação do município de Fortaleza ter se iniciado pela Barra do Ceará (que integra em parte o Grande Pirambu), o desenvolvimento da capital se deu no Centro da Cidade, mais a leste. O primeiro forte foi erguido onde hoje se encontra o Marco Zero do município (Barra do Ceará), na foz do Rio Ceará, chamado de Lusitana de São Thiago, em meados de 1600. Entretanto, ele é destruído em 1644 devido a uma série de ataques indígenas e a sua tomada por holandeses em 1640. O abandono do forte, o assoreamento na foz do Rio Ceará como fator impeditivo para o desembarque de embarcações e a busca por um local próximo às missões holandesas para a Serra de Maranguape (em busca de metais preciosos) fizeram com que um novo forte fosse erguido pelos holandeses em 1649, o forte Schoonenborch, na foz do Riacho Pajeú. Assim, o povoado iniciado na Barra do Ceará foi realocado para a área que hoje é o Centro de Fortaleza (Matos, 2009, pg. 83)².



Figura 16: Cruz que assinala a localização do Forte São Thiago, erguido no início do século XVII, na Barra do Ceará. Fonte: Fortaleza em Fotos. Disponível em: <http://www.fortalezaemfotos.com.br/2015/04/411-366-314-289-afinal-quantos-anos-tem.html>

² MATOS, Fábio de Oliveira. A cidade de papel: fotografia e cartografia na formação do espaço litorâneo de Fortaleza-Ceará.



Figura 37: Monumento presente no Marco Zero de Fortaleza, na Barra do Ceará. Cruzeiro com as imagens de São Thiago, Cristo Crucificado, Nossa Senhora de Assunção, e São José. FONTE: Fortaleza em Fotos. Disponível em: <http://www.fortalezaemfotos.com.br/2015/04/411-366-314-289-afinal-quantos-anos-tem.html>

Até meados do século XIX, o litoral da capital cearense era ignorado, porque, entre outros aspectos, mesmo existindo um porto, a economia do Estado estava concentrada nas cidades interioranas. Com a dinamização do porto da Praia de Iracema (costa leste) e posteriormente contando com a ferrovia que levava a Baturité, no interior no Estado, criam-se condições para atividades de exportação e importação de produtos. Ao mesmo tempo, a zona litorânea, dedicada a atividades portuárias e alfandegárias, passa a ser considerada insalubre (Matos, 2009, pg.98):

Este subespaço foi planejado como espaço da troca, reduzindo e justificando os contatos efêmeros que as classes abastadas mantinham com as zonas de praia: deslocando-se para esses espaços com o objetivo de partir para a

Europa ou para outros pontos do território brasileiro, e em sentido inverso. Fora destes momentos, o porto era desaconselhado às “pessoas de bem”, principalmente nas horas de transporte de mercadorias, quando se notava fluxo intenso de trabalhadores vestindo simples tangas (PAIVA, 1971, APUD DANTAS, 2002, pg. 32) ³

É nesse contexto que surgem as ocupações da população de baixa renda nas zonas de praia, como as comunidades do Poço da Draga e do Arraial Moura Brasil, que eram constituídas inicialmente por trabalhadores do porto. Devido às secas e à procura por melhores condições de vida, ocorreram diversas migrações do interior do estado para a capital, no final do século XIX até a metade do século XX. Dessa forma, essas ocupações litorâneas foram intensificadas, principalmente na zona oeste do município, como a região do Pirambu (Grande Pirambu), acompanhando as linhas férreas e as comunidades ali já existentes, como pontua Dantas (2002, pg. 53):

No litoral oeste, usos e atores diversos apresentam-se: o Arraial Moura Brasil, próximo do Centro da cidade, o Poço das Dragas, antiga zona portuária, e a praia do Pirambu, no extremo oeste, cuja dinâmica de ocupação testemunha lógicas diferenciadas, resultantes, respectivamente, de políticas de controle social, de políticas de transferência de atividades e do fluxo migratório do sertão para o litoral (DANTAS,2002, pg. 53).

A expansão da ocupação e a urbanização da zona litorânea a oeste de Fortaleza foi dificultada pela instalação de diversos equipamentos ao redor do forte Nossa Senhora de Assunção que acabaram formando uma barreira entre a cidade e o mar, como o Largo da Misericórdia (atual Passeio Público), a Santa Casa de Misericórdia, a Penitenciária e a Estação da Estrada de Ferro. Isso tornou o acesso à praia difícil, pois apenas o Passeio Público tinha sua parte frontal voltada para o mar (Matos, 2009, pg. 122). Ainda, o descaso pelo litoral era tão evidente no século XIX que

³ DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. Mar à vista: estudo da maritimidade em Fortaleza. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria de Cultura e Desporto do Ceará, 2002.

diversos equipamentos ditos “insalubres” foram instalados perto da costa:

Para Rocha Júnior (1984) o desinteresse dado pela zona costeira fortalezense era tão marcante que os serviços mais insalubres eram ali instalados: o velho Paiol da Pólvora, por muito esteve localizado no Largo da Misericórdia até o seu remanejamento para local próximo ao Cacimbão da Lagoinha; o Gasômetro, dos tempos da iluminação a gás (1867), ampla câmara situada entre as ruas Amélia (atual Senador Pompeu) e Formosa (atual Barão do Rio Branco); na encosta que separava a Santa Casa de Misericórdia do mar, a descida da rua era conhecida como rampa para ali se depositar o lixo da cidade; posteriormente a Companhia de Energia Elétrica do Ceará esteve localizada na área em questão. (MATOS, 2009, pg. 122)

No final do século XIX, se intensificam as migrações de sertanejos que fugiam das secas, processo que dura até a metade do século XX (1877-79, 1915, 1919 e 1932, principalmente). Esse processo adensa as ocupações nos bairros já ocupados pela população de baixa renda de Fortaleza e pescadores, como Arraial Moura Brasil, Poço da Draga e inicia o processo de adensamento da ocupação do bairro Pirambu, que até então era ocupado apenas por pescadores. Esses migrantes, quando chegavam à capital, iam ocupando as margens das vias férreas e as regiões esquecidas pela população de alta renda e pelo poder público:

Os comboios despejavam os flagelados na parte da cidade que ficava mais próxima do mar, onde se localizavam as últimas estações férreas de Fortaleza. Muitos retirantes erguiam seus casebres na proximidades da praia. Esse aspecto ajuda a entender o processo de constituição das primeiras favelas de Fortaleza (RIOS, 2001, p. 18)⁴

O poder público, ao invés de oferecer suporte para essas pessoas, as isolou em campos de concentração, que buscavam conter a ocupação e o espalhamento de doenças. Em Fortaleza, o campo do Urubu (1932) era localizado no bairro Pirambu, pertencente à região do Grande Pirambu:

Visitar uma cidade, buscar os lugares mais atrativos e ser conduzido a uma espécie de campo aprisionamento de pessoas. Foi esta situação vivida há 87 anos em Fortaleza por um grupo de brasileiros advindos do Sul do país. A comitiva, em junho de 1932, percorria Fortaleza em um dos primeiros grandes cruzeiros interestaduais vindos da Sul para o Nordeste, quando foi levada por

⁴ RIOS, Kênia Sousa. Campos de concentração no Ceará: isolamento e poder na seca de 1932. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria da Cultura e Desporto do Ceará, 2001.

figuras públicas a um dos campos de concentração de retirantes da seca que existiu em Fortaleza, na década de 1930. O grupo, composto por jornalistas e famílias excursionistas, foi apresentada a um “mostruário dos efeitos da seca”, conforme noticiou a imprensa da época. Os visitantes estavam de passagem pela Capital em uma viagem que percorreria outras importantes cidades do país. Um dos “atrativos” da visita foi o Campo de Concentração do Uburu, na atual área do Pirambu. [...] Na visita ao Pirambu, os turistas deixaram cinco contos de réis em benefício dos flagelados expostos e encurralados pelas cercas e vigiados, registrou a imprensa da época. A miséria era o espetáculo e os dilemas do Ceará, que passava por um ciclo de seca intensa, era apreciado sob o discurso do exercício da caridade da população do Sul do país. (DIÁRIO DO NORDESTE, 2019)⁵

A detenção dos migrantes nos campos de concentração servia para evitar que ocupassem o Centro e as áreas nobres, bem como para evitar que as doenças se espalhassem pela cidade. A ocupação dos migrantes nas praias do Pirambu foi incentivada como um meio de higienização das doenças, pois se acreditava que o sol, a amplitão, a ventilação marítima e o escoamento dos dejetos diretamente para o mar resolveriam, por si sós, os problemas gerados pela insalubridade. Não existia no Pirambu infraestrutura urbana alguma (ruas pavimentadas, iluminação). As casas estavam sujeitas a intempéries como os fortes ventos, as ressacas do mar e a movimentação das dunas. Além disso, eram construídas com materiais rudimentares, presentes na região, o que muitas vezes resultava em residências precárias:

As paredes, de pau a pique entaipadas de ramo e palha. Na coberta leve e jungida com cipós, os caibros formavam xadrez com o envaramento - onde mordiam as cabeças das palhas de carnaúba, semelhante a leques fechados, e apertadinhos a não deixar sair um pingo de chuva. No interior desse prisma oco, em constante equilíbrio com a atmosfera, arranchavam marido, mulher, filhos e mais que houvesse. A abertura da frente cerrava-se por uma porta de talos de palmas de carnaúba, e a de trás vedava-se com uma cortina de lona, pedaços de vela de barçaça. Dois compartimentos havia; um que servia de sala de visita, de sala de jantar, cozinha e também de dormitório, e outro, com as prerrogativas de camarinha. Recendia a fumaça e maresia (PAIVA, 1971, APUD DANTAS, 2002, pg. 37).⁶

⁵ Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/ha-87-anos-campo-de-concentracao-em-fortaleza-foi-atracao-para-visitantes-de-outros-estados-1.2125607>

⁶ DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. **Mar à vista**: estudo da maritimidade em Fortaleza. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria de Cultura e Desporto do Ceará, 2002.

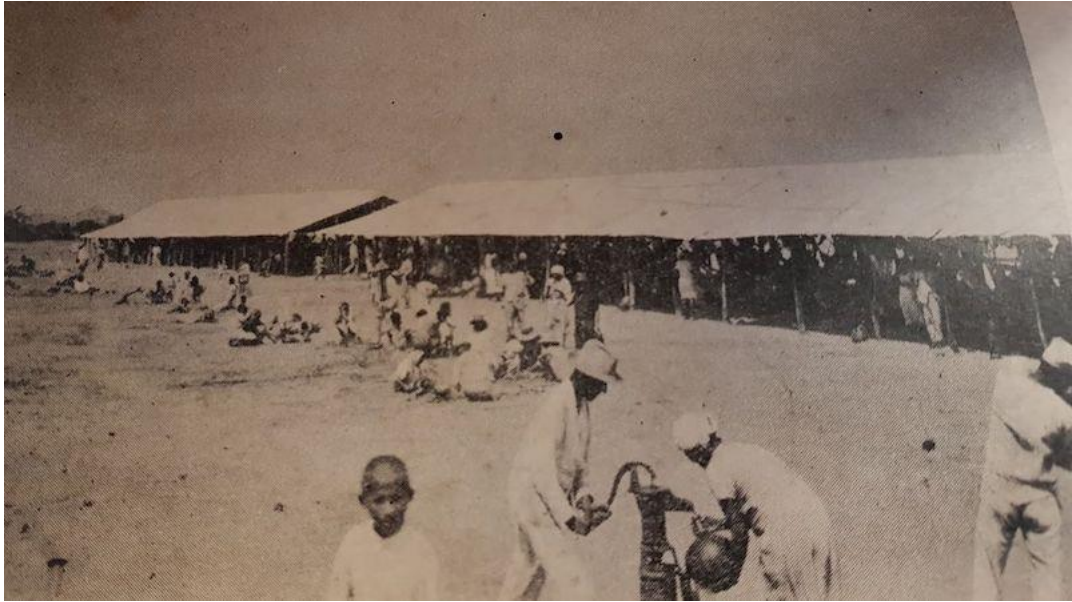


Figura 38: Campo de concentração do Urubu, nos arredores do Grande Pirambu. FONTE: Diário do Nordeste. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/ha-87-anos-campo-de-concentracao-em-fortaleza-foi-atracao-para-visitantes-de-outros-estados-1.2125607>



Figura 39: Casas de isolamento durante epidemia da rubéola, do Grande Pirambu. Data desconhecida. FONTE: Arquivo Nirez



Figura 40: Ocupação do Pirambu na década de 1940. FONTE: Arquivo Nirez



Figura 41: Ocupações ao longo da linha férrea, no Bairro Moura Brasil, ao lado do Pirambu. FONTE: Fortaleza Nobre. Disponível em: <http://www.fortalezanobre.com.br/search?q=ocupação+oeste>

De 1900 até 1940, a construção de uma nova linha férrea a oeste do município de Fortaleza iniciou um processo de industrialização da região da Avenida Francisco Sá (adjacências do Grande Pirambu) tendo importante participação dos migrantes e intensificando as ocupações ao longo de seus trilhos. Isso possibilitou o fornecimento de mão de obra para a instalação do polo industrial ali desenvolvido:

A via férrea, aliás, foi uma das razões do despertar daquela região para a atividade industrial. Em segundo lugar, os custos logísticos caíam expressivamente com um número maior de companhias localizadas em uma mesma rota de entrega, além, é claro, de abundância de mão de obra na região. (DIÁRIO DO NORDESTE, 2012).⁷

A industrialização da zona da Avenida Francisco Sá possibilitou, graças à via férrea, a intensificação do processo de ocupação da costa oeste do município (Grande Pirambu). Em um momento posterior, com a transferência do polo industrial para outras áreas da cidade e municípios limítrofes, as antigas fábricas instaladas na Francisco Sá foram tomadas pelos antigos operários, adensando ainda mais essa região da cidade pela população de baixa renda, tendo rebatimento direto no crescimento da população do Grande Pirambu.



Figura 42: avenida Francisco Sá, no bairro Jacarecanga, em 1939. FONTE: Fortaleza Nobre. Disponível em: <http://www.fortalezanobre.com.br/2016/09/reminiscencias-da-avenida-francisco-sa.html>

⁷ Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/negocios/parque-fabril-demorou-a-chegar-e-a-se-estabelecer-1.499750>

A indústria, além de intensificar as ocupações ao redor da zona da Avenida Francisco Sá e no Grande Pirambu, inicia um contexto social e político responsável pela efervescência dos movimentos sociais, principalmente após a segunda metade do século XX, exigindo do poder público melhores condições de habitação, o que culminou na Marcha do Pirambu em 1962. Esse movimento tem grande relevância na história da região, pois forçou o poder público a instituir a desapropriação das terras do Pirambu (pois a região até então ocupada pela população de baixa renda pertencia à Marinha), fato que se deu por meio do Decreto No 1058/62, assinado no dia 25 de maio de 1962. Este diploma legal determinou que os lotes ocupados pelos moradores não fossem mais desapropriados com base no argumento de que estes não eram os donos das terras e designou o seu uso exclusivamente para fins residenciais e essenciais correlatos, como comércios e serviços, para sustentação da economia local.



Figura 43: Marcha do Pirambu, em frente à Catedral de Fortaleza, no Centro. 01/01/1962. FONTE: Bairro Cristo Redentor Fortaleza(Facebook).



Mapa 5: Área cedida pela união por meio do Decreto no 1058/62. Abrange apenas o Cristo Redentor e Pirambu, não a Barra do Ceará. FONTE: MONTEIRO, pg. 95

Nesse contexto, destaca-se a importância das lideranças religiosas na formação de movimentos sociais que possuíam relação direta com diversas transformações urbanas: construção de moradias, escolas, postos de saúde e infraestrutura da região do Grande Pirambu. Entre os líderes religiosos consagrados na memória dos bairros Pirambu e Cristo Redentor, o destaque vai para o padre Hélio Campos, cujo trabalho é materializado na Igreja de Nossa Senhora das Graças, e para o Padre Caetano di Tillesse, cuja missão é simbolizada por meio da Igreja do Cristo Redentor. Também têm grande importância na formação urbana e social da região as associações comunitárias de moradores, que ainda hoje são locais de encontro, troca de ideias e propostas de melhorias para a comunidade. Os diversos espaços religiosos e comunitários são tanto expressão da cultura e do patrimônio local, constituindo marcos históricos, quanto locais que permitem o que Gordon Cullen chama de “apropriação do espaço”, devido aos encontros e festas ali ocorridos.



Figura 44: Igreja Nossa Senhora das Graças em 2018. FONTE: Secult Ceará. Disponível em <https://mapacultural.secult.ce.gov.br/espaco/252/>



Figura 45: Igreja Cristo Redentor nos dias atuais. FONTE: Arquivo Narcélio Lima.



Figura 46: Diário do Nordeste, 20/09/1983, página não identificada. FONTE: Bairro Cristo Redentor (Facebook)



Figura 47: Jornal MEIO DIA, 30/04/1980, p. 1. FONTE: Bairro Cristo Redentor (Facebook)

Portanto, entende-se que a ocupação da costa oeste pela população de baixa renda, onde se encontra o objeto de estudo desta pesquisa, está diretamente relacionada à inicial negligência do poder público quanto ao litoral fortalezense, seguida pelas migrações sertanejas para a capital. Essas pessoas passam a se instalar ao longo da via férrea, próxima ao litoral, locais rejeitados pela população de alta renda. A situação de exclusão piora quando os sertanejos são alocados em campos de concentração, aumentando o estigma de que a costa oeste era um local de miséria e

doenças. Além disso, a alocação de equipamentos públicos (insalubres) perto da praia e a via férrea contribuíram para o esquecimento dessa região por muito tempo e pelo isolamento da população pobre. Por fim, o desenvolvimento da indústria, ocorrido na metade do século XX nas adjacências do Grande Pirambu, contribuiu para o adensamento da região e a formação do forte engajamento social e religioso responsáveis por diversas transformações ali ocorridas.

Esse histórico de exclusão social, seguido de uma cultura marcada por lutas e pela religiosidade, interfere diretamente nos princípios e na memória da comunidade, que conseqüentemente se materializa na arquitetura e no urbanismo. Entender isso é importante, pois esses fatores têm relação direta com a forma como as intervenções arquitetônicas e urbanísticas se deram no Grande Pirambu.



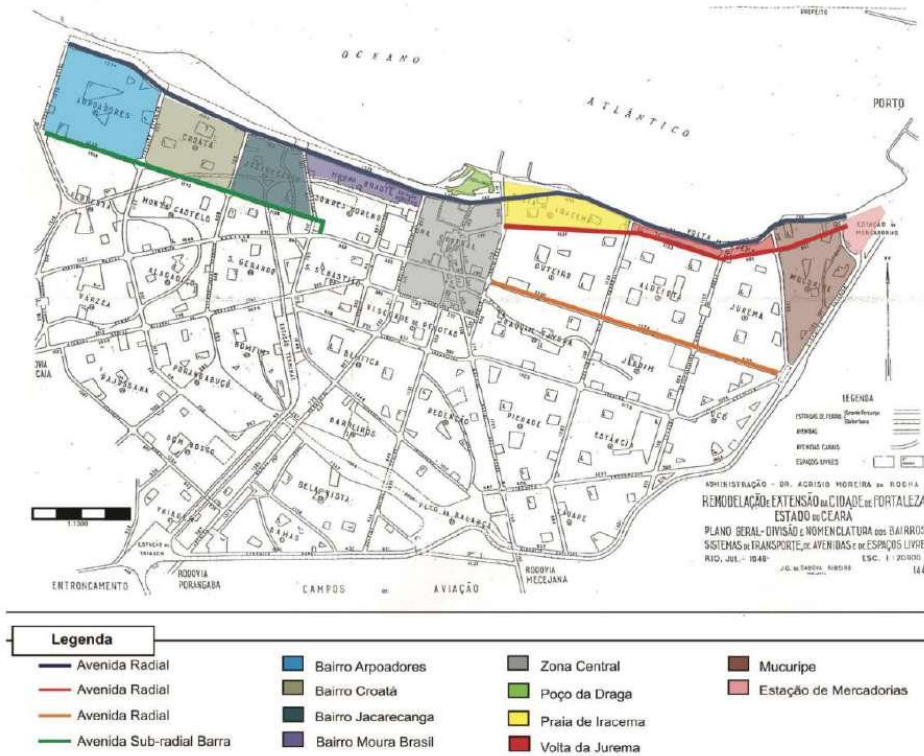
Diagrama 8: síntese da formação do Grande Pirambu. FONTE: Elaborado pela autora

2.2 PROJETOS URBANOS QUE ANTECEDEM O VILA DO MAR

É apenas em 1945, com o plano de Saboya Ribeiro, que os bairros ocupados pela população de baixa renda no litoral oeste aparecem como foco de alguma urbanização. Tencionava-se com o plano realizar uma via costeira que cruzasse todo o litoral de Fortaleza (onde mais tarde seria construída a Avenida Presidente Castelo Branco, ou Leste-Oeste). Ainda assim, a urbanização proposta era precária no bairro Arpoadores, atual Pirambu, e adjacências, estratégia para impedir a acessibilidade destes locais com o restante da cidade, uma verdadeira segregação programada, como é notado por Matos e Vasconcelos:

Percebemos na planta de Ribeiro a quase total ausência de arruamento ligando àquela região da Barra do Ceará ao restante da Cidade. A esse desinteresse residia o não intento de oferecer acessibilidade, ao restante da cidade, àqueles que ali residiam, além da quase inexistência de atividades naquela zona à exceção das pontuais práticas dos banhos de mar, marcando presença apenas a pesca e o desembarque de hidroaviões da Condor, com uma frequência que era diminuta (CONDOR, 1933, APUD MATOS, VASCONCELOS, 2012)⁸

⁸ MATOS, Fábio de Oliveira; VASCONCELOS, Fábio Perdigão. CARTOGRAFIA DO LITORAL DE FORTALEZA NA DÉCADA DE 1940 (cartography of the coastline from Fortaleza in the 1940s). *Mercator*, Fortaleza, v. 11, n. 24, p. 89 a 100, mar. 2012. ISSN 1984-2201. Disponível em: <<http://www.mercator.ufc.br/mercator/article/view/646>>. Acesso em: 05 jan. 2021.



Mapa 6: Plano Diretor de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza, realizado por Saboya Ribeiro em 1947, ressaltando o projeto de elaboração de novos bairros e vias de circulação na zona costeira de Fortaleza. FONTE: Matos, Vasconcelos, 2012



Figura 48: Aerofotogrametria da região do Grande Pirambu em 1945, revelando o início de alguma urbanização, ainda precária, na zona próxima à praia. FONTE: Arquivo Nirez

Após esse período, se sucedem três importantes projetos urbanísticos promovidos pelo poder público e que transformaram a paisagem urbana do Grande Pirambu: Avenida Leste-Oeste (meados de 1970); Projeto Costa Oeste (final da década de 1990) e Projeto Vila do Mar (iniciado em 2006).

- O PROJETO DA AVENIDA LESTE-OESTE

A construção da Avenida Presidente Castelo Branco (Avenida Leste-Oeste, como é mais conhecida) na década de 1970 foi um grande projeto de ampliação do sistema viário da cidade, com passagem pelo Grande Pirambu. Como pontuado anteriormente, era um desejo antigo, já expressado nos planos urbanísticos de 1945, que houvesse vias de acesso ao litoral da cidade e ao litoral interiorano. Esse desejo é intensificado na década de 1970 pela valorização das zonas de praia como lugar de residência das classes abastadas e da intenção turística:

Como consequência, tem-se, nos anos 1970, a ocupação da totalidade das praias da zona urbana de Fortaleza. Do farol do Mucuripe à praia da Barra do Ceará, os atores transformam a zona em lugar privilegiado de veraneio, de lazer, de trabalho, de habitação, aproveitando-se das características físicas e marcando-o conforme seus hábitos, valores e costumes. (DANTAS, 2002, pg. 56)

Entretanto, o poder público tinha também outras intenções com a construção da avenida Leste-Oeste. Dantas (2002, pg. 57) pontua que a intervenção resulta da adoção de política de controle social (visando erradicar a zona de prostituição próxima do Centro) e de política de ampliação das vias de circulação e de integração leste-oeste (com construção de via permitindo geração de fluxos entre o porto do Mucuripe e a zona industrial da avenida Francisco Sá). Tal política ocasionou a quase extinção do Arraial Moura Brasil e a divisão do Pirambu em duas partes, fato cujos impactos explicitam a política de erradicação das favelas. A região do Grande Pirambu nasce dessa divisão que a avenida causou, formado pelos bairros Pirambu, Barra do Ceará e Cristo Redentor do lado da praia. Isso teve consequência direta na forma como a população que ali morava era vista pela sociedade:

Essa divisão é testemunho de tentativa de diferenciação em face dos habitantes da zona de praia. O lado oposto busca distanciar-se de imagem associada aos lugares tradicionalmente ocupados pelas populações pobres,

território da prostituição, da droga. Em suma, território dos excluídos da sociedade. (DANTAS, 2002, pg. 58)



Figura 49: Avenida Leste Oeste em 25/10/1974. É possível identificar que ainda em 1974, a maior parte da região não possuía ruas pavimentadas. Além disso, as residências já ocupavam 100% dos lotes, sem recuos. FONTE: Bairro Cristo Redentor (Facebook)



Figura 50: Avenida Leste Oeste. Década provável de 1970. O antigo Kartódromo era um elemento marcante na paisagem marcada pela ocupação da população de baixa renda. É uma contradição, um equipamento de lazer das classes abastadas presente na região de classes pobres. FONTE: Arquivo Nirez



Figura 51: Kartódromo de Fortaleza, na Avenida Leste-Oeste, data desconhecida. FONTE: Arquivo Nirez.

A construção da Avenida Leste-Oeste antecede a construção dos calçadões litorâneos e dos polos de lazer em Fortaleza (1980). O calçadão da Avenida Beira-

Mar é o primeiro a ficar pronto, no final da década de 1970. Posteriormente, o município tem todas as suas áreas litorâneas como foco de políticas de incentivo ao turismo, o que inclui a Avenida Leste- Oeste:

Após os anos 1980, a construção de calçadões não se reduz a uma política pontual de ação do poder público, representando política mais ampla de construção de vias interligando as zonas de praia. Ante essa perspectiva, a Prefeitura prioriza calçadão para assegurar a ligação entre os calçadões da avenida Beira-Mar e da praia de Iracema e calçadão na parte oeste, acompanhando a avenida Leste-Oeste do Marina Park até a praia da Leste-Oeste. (DANTAS, 2002, pg. 65)

Na mesma linha de pensamento, surgem polos de lazer para a população de baixa renda, como o instalado na Barra do Ceará, Grande Pirambu. Esse processo passa a mudar a dinâmica urbana e econômica existente na região, com a instalação de barracas de praia, restaurantes e pousadas, alterando a região que anteriormente possuía apenas residências:

Para responder à demanda das classes menos abastadas, por espaços de lazer na praia, a Prefeitura constrói, nos anos 1980, polos de lazer nas praias do Futuro e Barra do Ceará. A atração exercida por esses polos sobre referidas classes, em seu entorno e bairros populares, conduz à constituição de paisagem peculiar. Nos polos mencionados, são construídas barracas populares, especializadas na venda de bebidas e ocupando toda a zona de praia. O comércio ambulante também tem presença marcante, com contingente de homens, de mulheres e de crianças que oferecem seus produtos aos consumidores potenciais. (DANTAS, 2002, pg. 66)

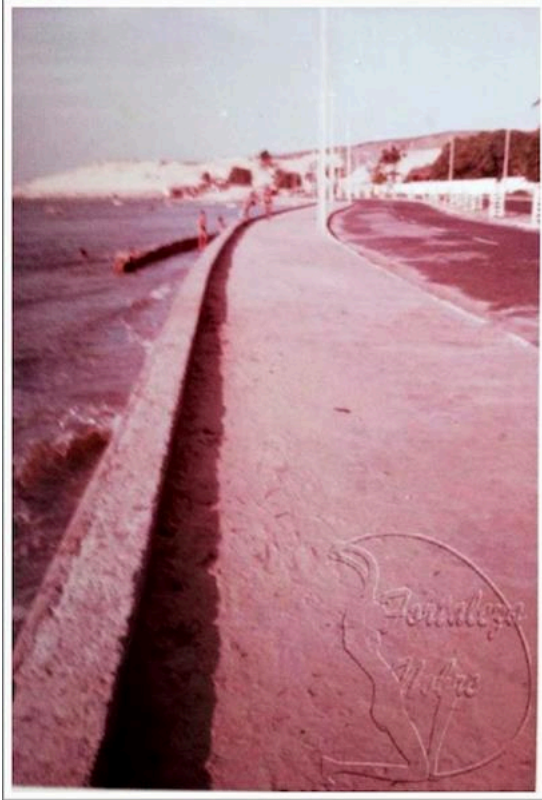


Figura 52: Calçadão na Barra do Ceará, na década de 1980. FONTE: Fortaleza Nobre. Disponível em <http://www.fortalezanobre.com.br/2011/03/barra-do-ceara-406-anos.html>

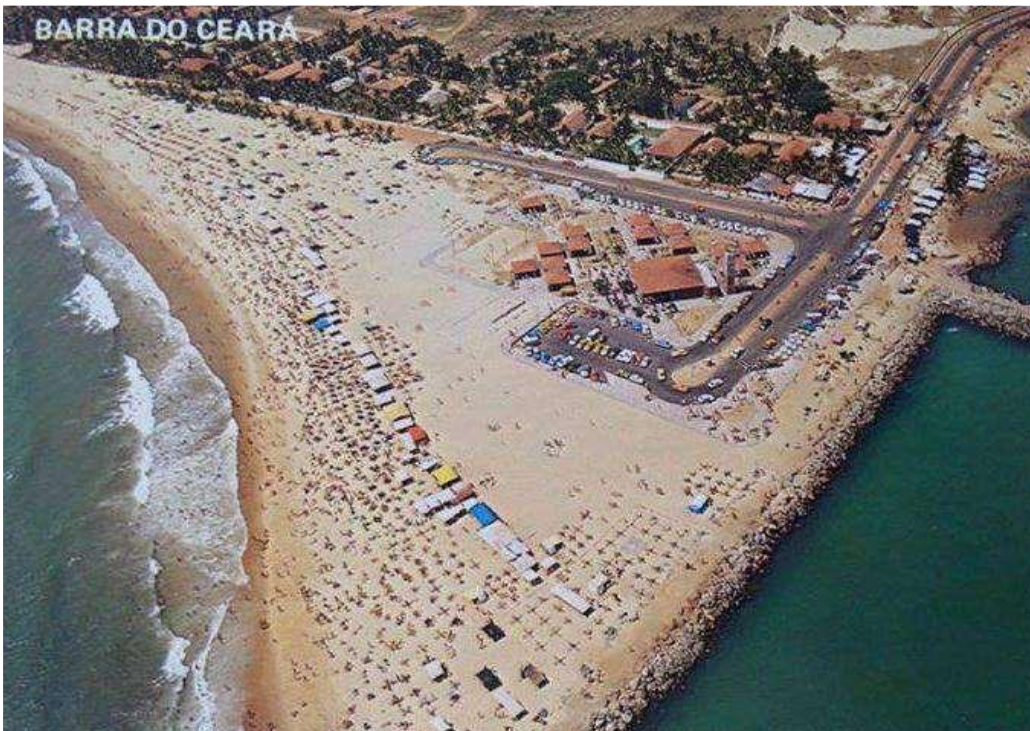
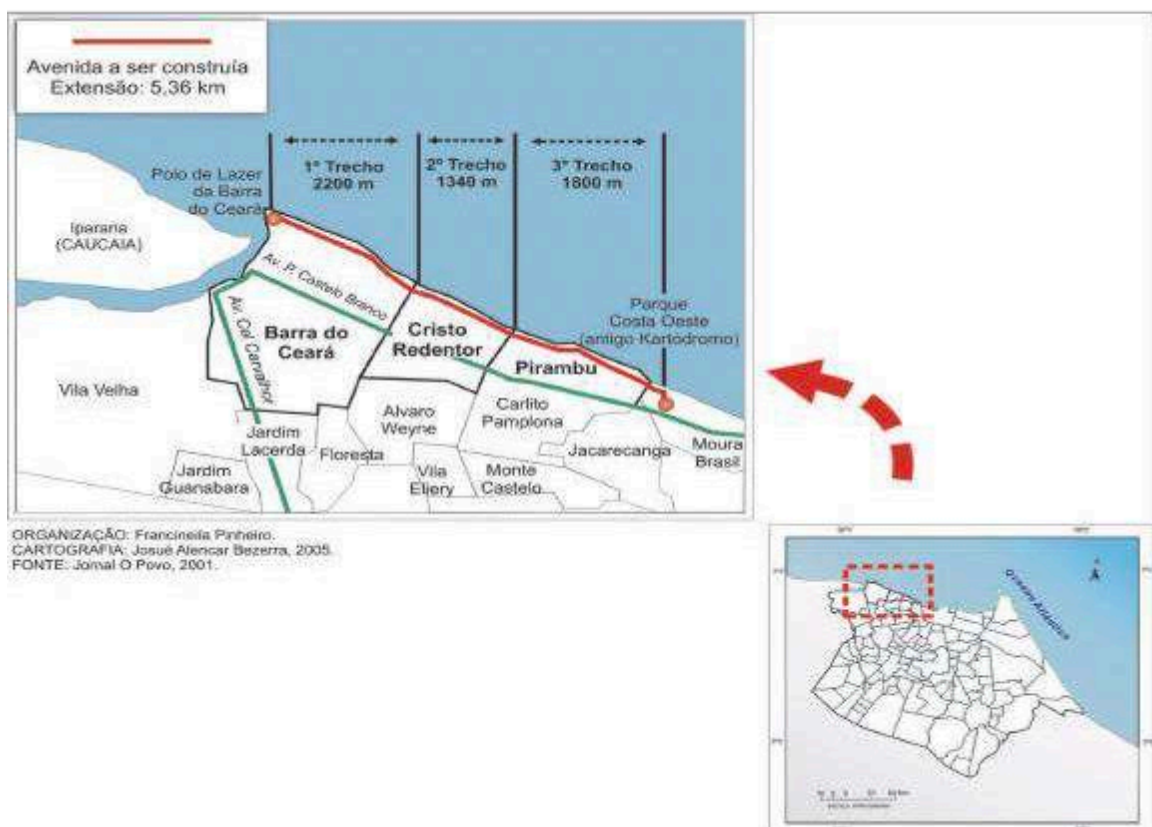


Figura 53: Polo de Lazer da Barra do Ceará. FONTE: Monteiro, 2018, pg. 37

•O PROJETO COSTA-OESTE

O projeto Costa-Oeste continua a linha de pensamento do poder público iniciado em 1970 em tentar colocar o litoral da costa oeste na rota turística da capital e de tentar trazer a especulação imobiliária para a região. Então, em 1996, a requalificação viária no Grande Pirambu é retomada, sob o nome de Projeto Costa-Oeste, que objetivava a criação de uma via na orla que possibilitasse um acesso mais rápido entre os extremos do Grande Pirambu por meio da recém construída Ponte José Martins Rodrigues sobre o Rio Ceará. A via teria 5,36 km de extensão, dividida em três trechos. O trecho I (Avenida Radialista José Lima Verde até à Rua Francisco Calaça); trecho II (Rua Francisco Calaça até a Av. Pasteur) e trecho III (Pasteur até o antigo kartódromo). O projeto previa o tratamento de 18 vias de acesso transversal à praia, o que não se concretizou inteiramente (SANTOS, 2006, pg.47).



Mapa 8: Trechos da Avenida Costa-Oeste. FONTE: SANTOS, 2006, pg. 47

O projeto previa, além da construção da via, uma reestruturação da orla com calçadões largos, ciclovias, equipamentos de lazer, praças, estacionamentos,

quiosques e barracas de praia. O Projeto Costa-Oeste apresentava uma forte intenção de melhorar a estética da região litorânea da região oeste de Fortaleza, aproveitando o potencial paisagístico da orla para a promoção do turismo e a atração de pessoas de outras partes da cidade (Santos, 2006, pg.47), como confirma o Estudo de Impacto Ambiental do projeto:

[...] o setor econômico, montado com base na indústria turística da própria cidade de Fortaleza, e especificamente do setor hoteleiro das praias do município de Caucaia, objetiva poder contar com a melhoria dessas condições de infraestrutura, para manter, adaptar, ou ainda ampliar sua atuação no segmento, consequentemente ampliando seus lucros, e ainda favorecendo a chegada de novos empreendedores, tanto no campo receptivo, como no de serviços, voltados ao atendimento do luxo turístico, como os setores de bares, restaurantes, artes e artesanatos, etc.” (ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL PROJETO COSTA OESTE, 1997, p. 6)

A implantação da via também contou com um projeto de desapropriação, abrangendo remoções, realocações e indenizações. O projeto não previa o reassentamento da população nas localidades próximas à comunidade, dando ênfase às indenizações. Os moradores eram removidos de suas casas com compensações financeiras muito precárias, que não possibilitavam a compra de outra residência em um lugar digno. Quando realocadas para outros bairros, as pessoas não eram consultadas e não era feita uma avaliação das condições de mobilidade e distância dos locais de trabalho à nova moradia. A série de desavenças entre o poder público e a população, além de problemas legais na realização do projeto, fez com que este fosse definitivamente embargado em 2005 (Santos, 2006, pg. 47).

Para Santos (2006, pg. 55), os projetos até então realizados no Grande Pirambu ao longo do tempo, principalmente após 1970, quando se percebe uma real intenção de valorizar a área litorânea de Fortaleza, revelam na verdade uma vontade em adicionar a essa região a especulação imobiliária. Além disso, como trataremos no próximo capítulo, o projeto é retomado sob outras diretrizes e sob outro nome, Projeto Vila do Mar:

A intervenção pública por meio dos projetos implantados na área em questão, como: a ponte sobre o rio Ceará, o Projeto Sanear, a reforma do Pólo de Lazer da Barra do Ceará, e atualmente o Projeto Costa Oeste, demonstram que o Grande Pirambu vem sendo preparado para uma requalificação urbana, a qual poderá concretizar-se através da especulação imobiliária, algo ocorrido em outras áreas da cidade, a exemplo do Mucuripe com a Avenida Beira Mar [...](SANTOS, 2006, pg. 55)



Mapa 9: Projeto Avenida Costa-Oeste. FONTE: SANTOS, 2006, pg. 47

- A MODIFICAÇÃO DA PAISAGEM LITORÂNEA

As ocupações de migrantes e as obras públicas, principalmente após 1970, alteraram profundamente a paisagem litorânea da região oeste da cidade. Inicialmente, esta era formada por dunas ocupadas por pescadores em suas casas de taipa, como é possível ver pelas fotos abaixo. Com o êxodo rural de migrantes fugitivos da seca no sertão, no final do século XIX e no século XX, a ocupação começa a se dar de forma desorganizada e massiva, iniciando um processo de adensamento que alterou significativamente seu desenho urbano até se tornar o que hoje conhecemos por uma das maiores e mais densamente povoadas localidades do Brasil. Os jornais documentaram os inúmeros aterramentos que foram feitos ao longo dos anos para possibilitar a expansão da região, o que transformou a paisagem natural praiana do Grande Pirambu, praticamente extinguindo as dunas e as grandes faixas de areia à beira-mar. Aos poucos, as antigas casas de taipa, representativas dos pescadores foram dando lugar a outros tipos de moradia, o que não necessariamente representou um avanço construtivo de suas técnicas.



Figura 54: Praia no Pirambu. Data desconhecida. FONTE: IBGE. Disponível em <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=435501&view=detalhes>



Figura 55: Aterros sanitários realizados no Grande Pirambu. Diário do Nordeste, 21/09/1983. FONTE: Bairro Cristo Redentor (Facebook)



Figura 2: Jornal O POVO denunciando a destruição das dunas do Pirambu, 30/10/1982, p. 9. FONTE: Bairro Cristo Redentor (Facebook)

As sucessivas obras de requalificação viária iniciadas em 1970 com construção da Avenida Presidente Castelo Branco, conhecida como Leste-Oeste, também contribuíram para a modificação da paisagem e para a intensificação dos aterros. Como veremos adiante, a Avenida Leste-Oeste foi projetada, entre outros objetivos, com o intuito de ligar o município de Fortaleza às regiões turísticas a oeste. O projeto Costa-Oeste iniciou a construção de uma avenida litorânea, a Avenida Costa-Oeste, continuada pelo Projeto Vila do Mar (discutido no capítulo 3), o qual promoveu a redução da aglomeração humana da faixa de praia com remoções. A grande quantidade de aterros ao longo dos anos e o desaparecimento das dunas decorrente do adensamento da região contribuíram para uma profunda transformação da paisagem litorânea ao longo dos anos.

2.3 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

Até a implementação do projeto Vila do Mar, vê-se a predominância de princípios racionalistas e funcionalistas nos projetos urbanos inseridos no Grande Pirambu. Objetivou-se com a construção da Avenida Leste-Oeste conectar o município com as cidades do litoral oeste e, por outro lado, tentar erradicar as comunidades que ali viviam. Já o Projeto Costa-Oeste, de forma semelhante, continha o objetivo de trazer uma via de trecho rápido na orla marítima oeste para melhorar ainda mais o fluxo de pessoas para essa direção. Do mesmo modo, os sucessivos aterros e retiradas de areia que contribuíram para a destruição das dunas do Grande Pirambu se deram decorrentes do adensamento do bairro, visando, entre outras razões, permitir sua expansão. As obras de infraestrutura, na sua grande maioria, foram de ordem sanitária, além da pavimentação e expansão das ruas. A construção da Avenida Leste-Oeste e o desmonte das dunas, por somente considerarem aspectos funcionalistas, ocasionaram enormes perdas: a primeira segregou a região em duas partes, enquanto a segunda ocasionou degradação paisagística e ambiental. O projeto Costa-Oeste, “mascarado” de intenções turísticas, que supostamente melhorariam a economia local, também continha premissas predominantemente racionalistas e funcionalistas, que, por essa razão, levaram ao seu embargo pelas sucessivas críticas da população. Curiosamente (ou não), a negligência pública com relação ao Grande Pirambu ao longo da sua existência apenas tornou o povo mais unido e extremamente enraizado, lugar de diversas memórias, pertencimento e cultura. Assim, o último projeto ali inserido será analisado com o intuito de averiguar se a perspectiva humanista da arquitetura foi inserida nas suas premissas, juntamente com o referencial teórico da imagem, paisagem urbana e topocepção.



Mapa 10: Evolução urbana no Grande Pirambu. Sua ocupação se originou do fato de o litoral da capital cearense ser por muito tempo negligenciado, deixado para atividades portuárias e “insalubres”. Sua expansão, em certo momento (final do século XX), deu lugar ao adensamento, devido a barreiras. A primeira delas é natural, o mar, ao norte e oeste do Grande Pirambu. A segunda foi a construção da Avenida Leste-Oeste que dividiu a região e originou o nome Grande Pirambu.

1. Nos primórdios da existência do Grande Pirambu, a região era ocupada por dunas e um pequeno número de casas de taipa, habitadas por pescadores. FONTE: IBGE, data desconhecida.
2. Na década de 1930, com o grande êxodo rural de migrantes procurando melhores condições de vida na capital cearense devido às secas, essa população foi isolada em campos de concentração, localizados em diversas partes de Fortaleza. A imagem mostra o campo de concentração do Urubu, no Pirambu. Na época, essa região adquiriu forte estigma negativo: miséria e doenças. FONTE: Diário do Nordeste. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/ha-87-anos-campo-de-concentracao-em-fortaleza-foi-atracao-para-visitantes-de-outros-estados-1.2125607>
3. Na década de 1970, uma grande obra interferiu diretamente na região: a construção da Avenida Leste-Oeste. Esta contribuiu para dividir a comunidade e a zona de orla ficou

conhecida como Grande Pirambu, o lado mais pobre. Na imagem é possível perceber que as ruas ainda não possuíam calçamento, e o adensamento ainda não era extremo. FONTE: Arquivo Nirez.

4. Casas localizadas na orla do bairro Pirambu na década de 1980. A região de orla sempre foi marcada pelas piores condições de moradia da região. FONTE: Júnior Pirão
5. Barracos localizados na orla do Grande Pirambu, antes da implementação do projeto Vila do Mar, no início dos anos 2000. FONTE: Júnior Pirão
6. Orla do Grande Pirambu depois da implementação de parte do Vila do Mar (meados de 2018). Na imagem é possível perceber o extremo adensamento da região nos dias atuais. FONTE: Secretaria de Infraestrutura de Fortaleza (SEINF)

3. O PROJETO VILA DO MAR

3.1 VILA DO MAR, ESTATUTO DA CIDADE E PROJETO ORLA

A implementação do projeto Vila do Mar se iniciou em 2006 pela Prefeitura Municipal de Fortaleza, por meio da Fundação de Desenvolvimento Habitacional de Fortaleza – HABITAFOR. O projeto visava a dar continuidade aos trabalhos inacabados do Costa Oeste, porém, prevendo atender aos anseios da comunidade. O Vila do Mar seria uma maneira de tentar reverter a imagem negativa que o último havia deixado, caracterizada pelos diversos embargos e protestos dos moradores por conta das evicções. Nesse contexto, além do fracasso do projeto anterior, dois fatores têm grande importância no surgimento do Projeto Vila do Mar: o Estatuto da cidade e o Projeto Orla.

O Estatuto da Cidade, lei 10.257/2001, estabelece diversas diretrizes de política urbana, tratando de assuntos tais como o uso e a ocupação do solo, o plano diretor participativo, e a preservação patrimonial, paisagística e ambiental. O que justificou a criação dessa norma foi o crescimento populacional exacerbado nos centros urbanos brasileiros nas últimas décadas do século XX de forma desordenada. Isso ocasionou, entre outros problemas, a explosão ocupacional de diversos aglomerados subnormais (ocupação característica de boa parte do Grande Pirambu), sem que houvesse infraestrutura urbana suficiente para garantir o bem-estar da população de baixa renda, o que é um direito constitucionalmente garantido:

A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (BRASIL, 1988, Art. 182)

Além disso, o Art. 182, § 2º, da Constituição Federal de 1988 diz que a propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor. Portanto, o crescimento desordenado das cidades impacta diretamente na função social da propriedade. Como veremos a seguir, diversos comandos do Estatuto da Cidade nortearam as premissas do Projeto Vila do Mar, com destaque para a participação popular

(referenciada na pg. 145 do Estudo de Impacto Ambiental do Vila do Mar), a regularização fundiária (referenciada na pg. 162 do Estudo de Impacto Ambiental do Vila do Mar), oferta de infraestrutura e equipamentos públicos (referenciada na pg. 2 do Estudo de Impacto Ambiental do Vila do Mar), proteção patrimonial e ambiental (referenciada na pg. 2 do Estudo de Impacto Ambiental do Vila do Mar), entre outros.

Art. 1o [...]

Parágrafo único. Para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que **regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.** (grifo nosso)

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à **infraestrutura urbana**, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações; (grifo nosso)

II – gestão democrática por meio da **participação da população** e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano; (grifo nosso)

IV – planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e **corrigir as distorções do crescimento urbano** e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente; (grifo nosso)

V – **oferta de equipamentos urbanos e comunitários**, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais; (grifo nosso)

VI – **ordenação e controle do uso do solo**, de forma a evitar: (grifo nosso)

g) a poluição e a degradação ambiental;

h) a exposição da população a riscos de desastres.

XIV – **regularização fundiária e urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda** mediante o estabelecimento de normas especiais de urbanização, uso e ocupação do solo e edificação, consideradas a situação socioeconômica da população e as normas ambientais; (BRASIL, 2001, Art. 1,grifo nosso)

Art. 4o Para os fins desta Lei, serão utilizados, entre outros instrumentos:

III – planejamento **municipal**, em especial:

a) plano diretor;

b) disciplina do parcelamento, do uso e da ocupação do solo;

f) gestão orçamentária participativa;

f) instituição de zonas especiais de interesse social;

(BRASIL, 2001, Art. 4)

Um dos instrumentos de planejamento urbano presentes no Estatuto da Cidade é o Estudo de Impacto Ambiental (EIA), o qual aborda, entre outros assuntos, os efeitos positivos e negativos de projetos públicos, como o Vila do Mar, na paisagem urbana e no patrimônio natural e cultural. No caso deste projeto, esse é o documento o qual a que servirá à análise de suas premissas, justificativas e ações previstas será realizada a seguir.

Art. 4^o Para os fins desta Lei, serão utilizados, entre outros instrumentos:

VI – **estudo prévio de impacto ambiental (EIA)** e estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV).

(BRASIL, 2001, Art. 4 ,grifo nosso)

Art. 37. O EIV será executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões:

I – adensamento populacional;

II – equipamentos urbanos e comunitários;

III – uso e ocupação do solo;

IV – valorização imobiliária;

V – geração de tráfego e demanda por transporte público;

VI – ventilação e iluminação;

VII – paisagem urbana e patrimônio natural e cultural.

(BRASIL, 2001, Art. 37 ,grifo nosso)

O segundo fator que influenciou o Vila do Mar foi o Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima – Projeto Orla, uma iniciativa do Ministério do Meio Ambiente - MMA, por meio da Secretaria de Qualidade Ambiental nos Assentamentos Humanos, e da Secretaria do Patrimônio da União do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – SPU/MPOG (referenciado na pg. 162 do Estudo de Impacto Ambiental do Vila do Mar). A proposta buscava aplicar as diretrizes gerais de ordenamento do uso e ocupação da orla marítima em escala nacional (EIA Vila do Mar, 2007, pg. 162). No âmbito do município de Fortaleza, um documento específico foi criado em 2006,

com uma série de ações, diagnósticos e previsões para diversos setores da orla marítima local.

No trecho de orla do Grande Pirambu, o Projeto Orla definiu três situações, a atual (2006), a tendencial e a desejada. A situação atual era caracterizada por ocupações irregulares da população de baixa renda na faixa de praia, o que contribuiu para a descaracterização da paisagem e a falta de acessibilidade à praia. A situação tendencial seria a ocupação da praia por barracas, restaurantes e hotéis, como consequência da especulação imobiliária, a partir da verticalização da região decorrente da construção da Avenida Costa-Oeste (projeto Costa-Oeste), da intensificação dos danos ambientais e da expulsão (“branca”/forçada) dos moradores tradicionais. Já a situação desejada seria a revisão do projeto anterior (Costa-Oeste), a participação popular, a reordenação do território com base na preservação ambiental e na inibição de usos inadequados e a regularização fundiária, garantindo a posse da terra pelos habitantes tradicionais, que como veremos são premissas do projeto Vila do Mar (Projeto Orla, 2006, pg. 46 a 49).

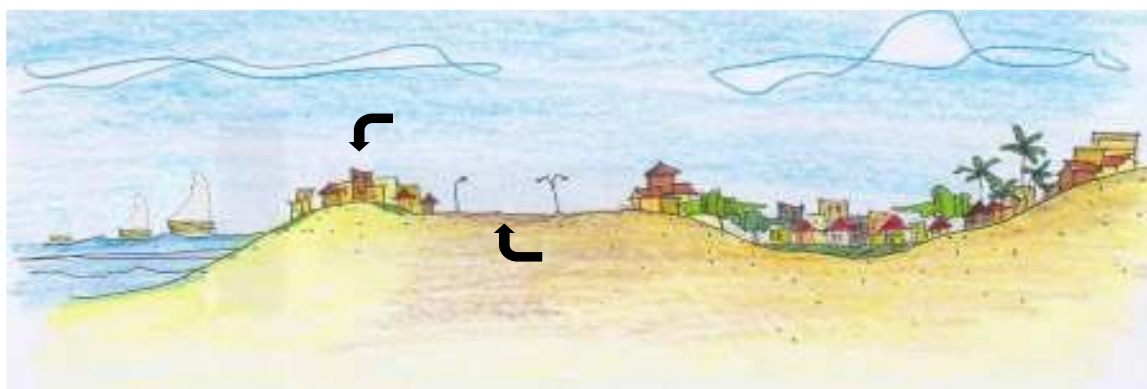


Figura 57: Situação atual (2006) da faixa litorânea do Grande Pirambu: ocupações irregulares de baixa renda na faixa de praia, degradação da paisagem natural e habitações predominantemente horizontais. (Projeto Orla, 2006, pg. 46)

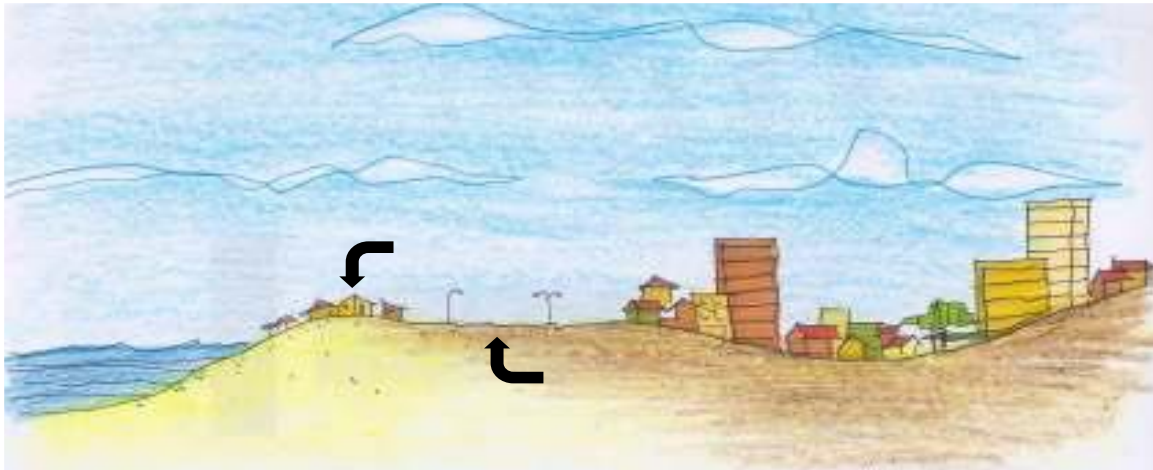


Figura 58: Situação tendencial da faixa litorânea do Grande Pirambu: ocupações irregulares na faixa de praia, mas decorrentes da especulação imobiliária (barracas, comércios, hotéis) e verticalização. (Projeto Orla, 2006, pg. 48)

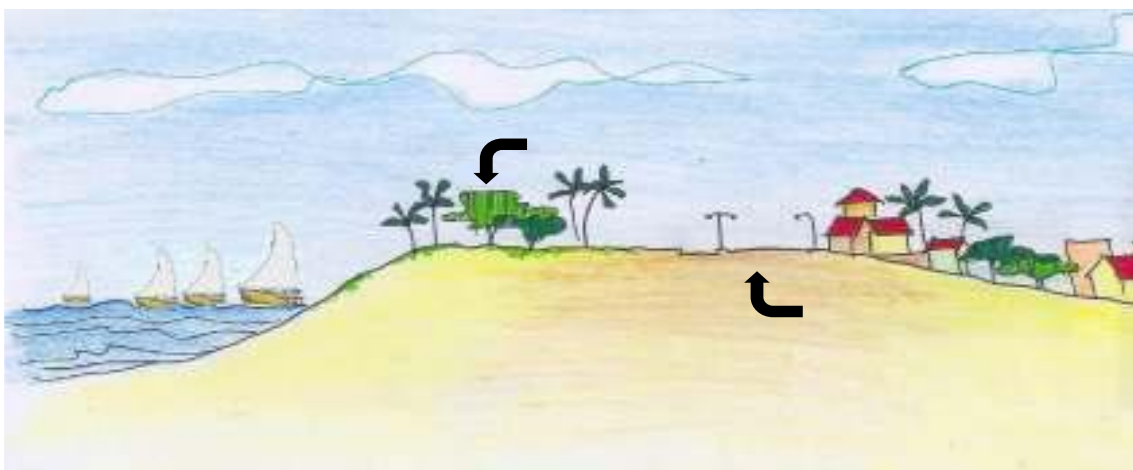


Figura 59: Situação desejada da faixa litorânea do Grande Pirambu: reordenamento, retirada de usos e ocupações irregulares na faixa de praia, regularização fundiária. (Projeto Orla, 2006, pg. 49)

Além disso, o Projeto Orla previu uma linha de ação diretamente ligada ao patrimônio imaterial da orla marítima de Fortaleza, qual seja, a preservação da memória dos povos do mar. Nisto se inclui a inclusão dessas pessoas na definição do que seria importante levar em consideração nas ações públicas, com destaque para os saberes e fazeres. Essas ações estariam nas mãos da prefeitura de Fortaleza (PMF) e do Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e, como veremos, também serão incluídas nas premissas de projeto do Projeto Vila do Mar.

<p align="center">TABELA VII Problema 1: "Possível perda do patrimônio cultural e material". Linha de Ação: Preservação da memória dos povos do mar.</p>			
<p>3- Elaboração participativa de projeto social, econômico e urbanístico de incentivo à preservação da identidade e das atividades dos grupos ligados ao ambiente costeiro.</p>	<p>Incentivar a sociedade à valorizar a cultura e as atividades características da área costeira. Desenvolver projetos concordantes com a realidade e com a necessidade do local. Preservar o patrimônio material (formas de construir barcos, redes, cestos, etc.) e o cultural (culinária, artesanato, feiras, etc.)</p>	<p>Médio prazo</p>	<p>PMF IPHAN</p>

Tabela 1: Linha de ação relacionada ao patrimônio. FONTE: Projeto Orla, 2006, pg. 33)

Portanto, pode-se dizer que o Estatuto da Cidade e o Projeto Orla indicaram o caminho, quanto à legislação, para um projeto mais adequado ao contexto social vigente no início do novo século e às necessidades de comunidades de baixa renda como o Grande Pirambu, moldando o Projeto Vila do Mar. Pelo que foi exposto, é possível dizer que tanto o Estatuto da Cidade quanto o Projeto Orla são documentos que não expressam qualquer preocupação quanto ao ordenamento territorial e à inserção da cidade nos parâmetros formais de ocupação, apesar de esses fatores serem uma premissa forte. A preocupação com questões como participação popular, patrimônio e paisagem são essenciais na construção de lugares.

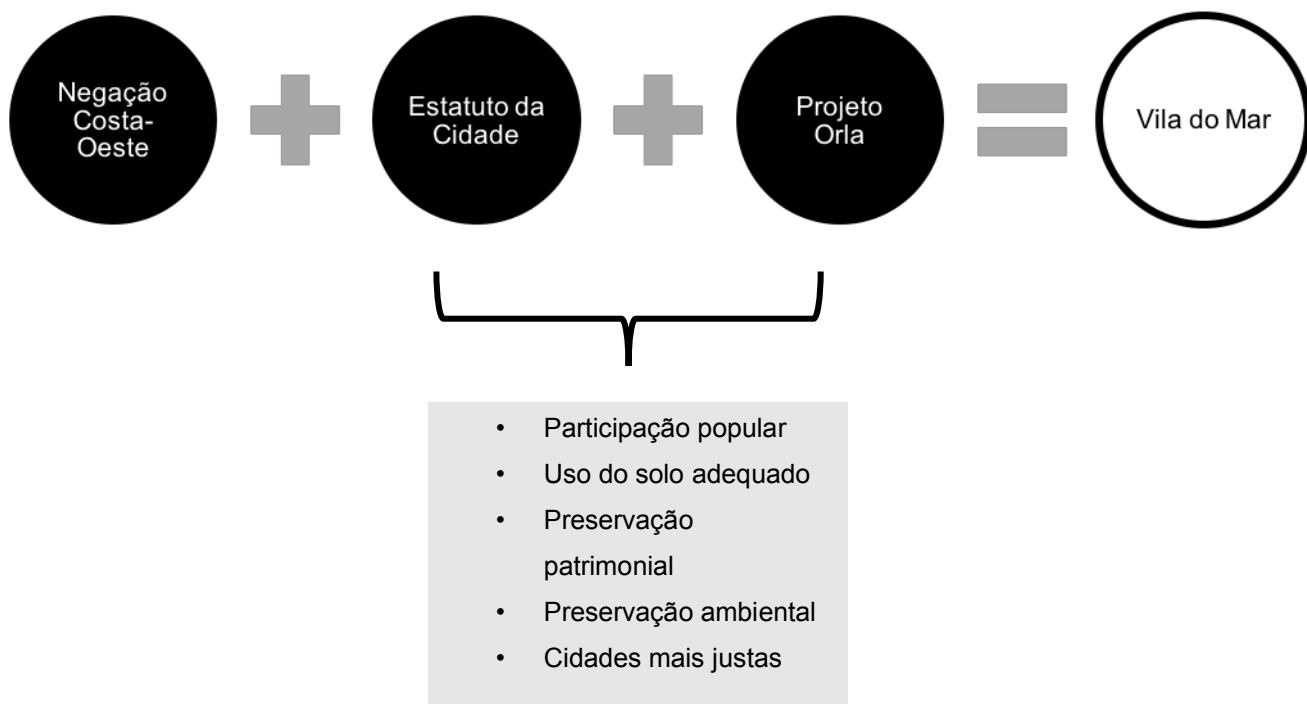


Diagrama 9: Premissas do Projeto Vila do Mar. FONTE: Elaborado pela autora

3.2 O PROJETO

• PREMISSAS E JUSTIFICATIVAS

Como mencionado no capítulo 1, a orla marítima para a qual foi proposta o Projeto Vila do Mar possui relevância e potencial imagético e topoceptiva por si só, já que os corpos d'água possuem essas características, o que explica os grandes esforços do poder público no Brasil e no mundo em revitalizar e reurbanizar tais áreas nas últimas décadas (Alvim, Costa, Alves, 2018) ¹. Segundo Silva (2012, pg. 52)², os

¹ ALVIM, Angélica Benatti; COSTA, Rodrigo Ramos e; ALVES, Karina Dominici. Projetos urbanos em frentes d'água. Diretrizes e o potencial de transformação das orlas fluviais na cidade contemporânea. *Arquitextos*, São Paulo, ano 19, n. 222.01, Vitruvius, nov. 2018 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/19.222/7170>>.

² SILVA, Poliana Risso da. Fatores de influência na urbanização em APPs – áreas de preservação permanente : O caso da APP do córrego do Gregório - São Carlos / SP / Poliana Risso da Silva. São Carlos : UFSCar, 2012.

corpos d'água admitem as propriedades de orientabilidade e identificabilidade: rios e lagos são ricos elementos para orientação de indivíduos na cidade (Mello, 2008, p. 153 apud Silva, 2012, pg. 52) e são capazes de marcar a identidade de um lugar:

Dessa maneira, a identificação de elevado potencial topoceptivo de um corpo d'água urbano promove a valorização do mesmo, junto às suas faixas marginais de preservação. O corpo hídrico passa, então, a assumir o valor de instrumento de orientação na cidade, podendo ser considerado, também, parte integrante da identidade do local. Este fator exerce assim, grande influência nos processos de urbanização envolvendo Áreas de Preservação Permanente. (SILVA, 2012, pg. 52)

Dito isso, passemos para as justificativas do Projeto Vila do Mar propriamente dito. O projeto antecessor, Costa-Oeste, havia causado diversos embates entre a população do Grande Pirambu e o poder público, devido, principalmente, à falta de empatia da proposta quanto aos anseios da comunidade ao incentivo ao turismo sem a preocupação em proteger a população dos efeitos negativos decorrentes da especulação imobiliária. Esses efeitos referem-se prioritariamente à perda de identidade local com a expulsão dos moradores originais:

O projeto Costa Oeste, que consta na construção de uma avenida de mais de cinco quilômetros de extensão (via litorânea), para fins econômicos de aceleração da circulação de mercadorias, numa área onde moram operários e pescadores, os quais teriam suas casas retiradas para que seja cedido espaço para a construção da via.

O resultado foi a constatação que as implicações sub-esapciais no litoral oeste referiam-se a retirada da população local e a futura implementação de equipamentos de lazer e turismo, os quais apontavam para um possível remodelamento do litoral oeste, através da requalificação urbana e turísticas da área. O grande fato era a transformação desta área do litoral oeste para a possível especulação imobiliária, em detrimento as principais reivindicações dos moradores e comunidade afetada. (ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL VILA DO MAR, 2007, pg. 15).

Dessa forma, a primeira premissa do projeto seria construir uma via paisagística e de contemplação, ao invés de uma via de trecho rápido, como previa o Costa-Oeste, e efetivar uma abordagem próxima aos interesses da comunidade, com o incentivo de um turismo diferenciado e a preservação da identidade local. (EIA Vila do Mar, 2007, pg. 17). O documento deixa claro que o turismo na região tem importância na

geração de renda e trabalho para a comunidade (pg. 339) e o uso do termo “turismo diferente” deixa subentendido que não se praticaria um turismo predatório. Para que se executasse a via paisagística, o EIA previa a recuperação e organização de toda a orla marítima da área do Grande Pirambu, juntamente com a preservação e recuperação de suas belezas naturais, levando em consideração o resgate de todo o patrimônio histórico material e cultural dos bairros objeto do projeto (EIA Vila do Mar, 2007, pg. 2).

O estudo coloca como um dos objetivos do projeto a reintegração do Grande Pirambu à cidade de Fortaleza (EIA Vila do Mar, 2007, pg. 2). Isso demonstra que se pretendia diminuir, com o projeto, as diferenças de qualidade infraestrutural e urbanística entre a região objeto do projeto e o restante da cidade, principalmente a orla leste do município de Fortaleza. No projeto inicial, reconhece-se que essa diferença decorre de anos de negligência de investimentos públicos, da qual resultou uma ocupação desordenada e prejudicial para a população do Grande Pirambu (pg. 304):

Embora tenha ocorrido a valorização do litoral leste de Fortaleza nos anos de 1970, com as praias do Meireles e a praia do Futuro, o mesmo não ocorreu com as praias do litoral oeste, o Grande Pirambu, pois este continuava esquecido até o início dos anos 1990 pelo governo local, caracterizando-se enquanto aglomerado de população favelada, fator limitador de sua apropriação pelo lazer e turismo. (EIA VILA DO MAR, 2007, pg. 14).

No entanto, previu-se uma tentativa de “homogeneização” da paisagem litorânea de Fortaleza. Isso sugere uma intenção de “igualar”, em termos de tratamento paisagístico, a faixa litorânea leste e oeste de Fortaleza, o que seria absurdo, pelo fato do mesmo se constituir em um desencadeador de alterações na paisagem que poderiam descaracterizar a identidade do local e a sua capacidade de se constituir como um lugar. Os litorais leste e oeste tiveram processos de urbanização e ocupação diferentes, o que tornaria improvável que qualquer intervenção urbana que se realizasse no Grande Pirambu o tornasse “homogêneo” quanto ao litoral leste da cidade (Praia de Iracema e a Beira-Mar). Realizar um projeto como o Vila do Mar para que se trouxessem melhorias para a qualidade de vida da população, por meio de infraestrutura, equipamentos e da valorização do litoral que ali se encontra, seria muito diferente de “homogeneizar” a paisagem litorânea. Outro ponto é que esse

trecho citado do projeto, nas suas intenções, propunha mudar a imagem do Grande Pirambu. Essa conotação, no entanto, não se refere à imagem urbana, e sim à associação dessa região à pobreza, falta de infraestrutura e criminalidade:

Nessa tentativa de homogeneização da paisagem litorânea de Fortaleza, o poder público volta-se para o litoral oeste com a implementação de políticas públicas, destacando-se o Projeto Costa Oeste, o qual poderia ser vislumbrado como principal instrumento de transformação da imagem do Grande Pirambu. O projeto demonstra a implantação de diversos equipamentos voltados para o lazer e turismo ao longo da Avenida Costa Oeste, dentre eles, barracas padronizadas, quiosques, estacionamentos e playgrounds, comprovando assim uma possível turistificação da área. (EIA VILA DO MAR, 2007, pag. 15)

O desenho do projeto procuraria “sublinhar as características culturais, históricas e as práticas sociais da comunidade”, corrigindo e disciplinando distorções e oferecendo à população possibilidade real de promoção social, emprego e renda. O projeto seria diferente dos anteriores, pois agora não haveria a intenção de produzir um desenho cenográfico que escondesse a miséria da população no interesse de um turismo predatório (EIA Vila do Mar, 2007, pag. 21)

No momento de realização da pesquisa que definiria os contornos do projeto, identificou-se que os assentamentos no Grande Pirambu se encontravam consolidados, sendo utilizada, na grande maioria das construções (barracos), taipa de sopapo, tapumes e papelão, caracterizando o que Jacques (2001, pg. 15) chama de “fragmento”. As ruas, em sua maioria, já estavam pavimentadas, tendo sido alvo de projetos anteriores de infraestrutura. A área contava com serviços de água, luz, esgoto, iluminação pública e transporte público. A região caracterizava-se pela heterogeneidade de realidades urbanísticas encontradas: à margem da Avenida Presidente Castelo Branco (Leste-Oeste), os espaços possuíam melhor oferta dos equipamentos urbanos, melhor nível de acessibilidade e maior qualidade das construções. Em trecho intermediário, as condições arquitetônica, urbanística e socioeconômica eram agravadas, sendo marca constante o grande adensamento (EIA Vila do Mar, 2007, pg. 164). A intervenção do projeto localizou-se justamente na zona de orla, onde as moradias eram de extrema precariedade.

A valorização das visuais do mar era uma preocupação dos autores do projeto, evitando-se a ocupação da faixa de areia com barracas, bares e estabelecimentos privados num flagrante desrespeito ao caráter público das áreas litorâneas (EIA Vila do Mar, 2007, pg. 45). De acordo com este documento (pg. 25), a área de

implantação do Projeto Vila do Mar seria representada basicamente por uma superfície de terrapleno, constituída por um platô com qualidades paisagísticas incomuns na cidade de Fortaleza e dotado de beleza cênica de grande importância, o qual se encontrava inacessível a grande parte da população local devido à urbanização não planejada (favelas), que invadiu a área e privatizou o espaço. O abandono pelo poder público e as diversas invasões nas áreas não edificáveis, como a zona da faixa de praia, ocasionaram a perda do seu grande efeito turístico ao longo dos anos. O documento traz os principais problemas que foram identificados na zona do projeto:

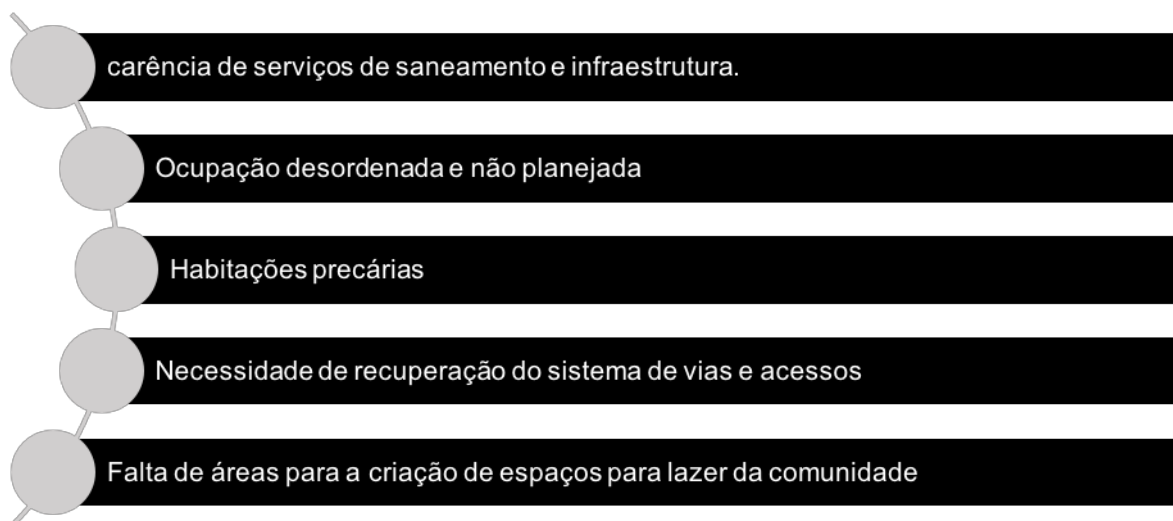


Diagrama 10: problemas encontrados na zona de impacto do projeto Vila do Mar. FONTE: EIA VILA DO MAR, 2007, pg. 41)



Figura 60: Habitações precárias na faixa de praia antes da requalificação feita pelo projeto Vila do Mar. FONTE: Júnior Pirão



Figura 61: Orla do Grande Pirambu vista de um dos espigões, antes da requalificação feita pelo projeto Vila do Mar. Ao fundo, é possível visualizar as habitações precárias e a falta de acessibilidade à praia. FONTE: Júnior Pirão



Figura 62: Orla do Grande Pirambu antes da requalificação feita pelo projeto Vila do Mar. FONTE: Júnior Pirão



Figura 63: Avenida Santa Elisa, onde futuramente passaria a via litorânea do Vila do Mar. Todas as casas que se encontram de costas para o mar foram removidas com o projeto. Em diversos trechos da antiga avenida não era possível visualizar o mar, devido à ocupação da faixa de praia pelas habitações. FONTE: Júnior Pirão

Em vários momentos, o memorial descritivo do Projeto Vila do Mar de 2007 fala em preservação do patrimônio material e imaterial da região (pg. 45). Entre as expressões do patrimônio imaterial citadas, estão a pesca, o bordado, a tapeçaria, o artesanato de palha, o bumba meu boi, o maracatu e a arte de Chico da Silva (pg.

283). Entretanto, não há em nenhum momento a citação do que seria o patrimônio material da região, que poderia estar expresso pelos locais religiosos, de celebração e de lazer da população do Grande Pirambu. Além disso, não há no documento ações de preservação do patrimônio material além da recuperação da paisagem litorânea e do antigo hidroporto Condor e Panan.

Por fim, ressalta-se que o Projeto Vila do Mar se encontra restrito à orla marítima, apesar de o EIA prever que sua influência abrange todo o Grande Pirambu de forma direta (pg. 244), até mesmo a cidade de Fortaleza, de forma indireta (pg. 241). Em um segundo momento, existia a intenção de urbanizar o trecho que vai da Avenida Leste Oeste até a linha de praia, ou seja, o interior do Grande Pirambu (pg. 17).

JUSTIFICATIVAS

Negação do projeto Costa-Oeste

Degradação ambiental

Ocupações precárias e em área de risco

Perda do uso da praia com as ocupações

Região carente de infraestrutura e equipamentos de lazer

Assegurar as premissas do estatuto da cidade e do projeto orla

OBJETIVOS PRINCIPAIS

Ordenamento territorial

Recuperação da paisagem

Impedir novas ocupações irregulares

Participação popular

Regularização fundiária

Reintegração do Grande Pirambu à Fortaleza

Incentivo ao turismo

Preservação patrimonial

Reordenamento do Vila do Mar até a Leste-Oeste (interior do Grande Pirambu)

Tabela 2: Justificativas e Objetivos do projeto Vila do Mar. FONTE: Elaborado pela autora

• O PROJETO DE URBANIZAÇÃO E ARQUITETURA

Em que consiste o Projeto Vila do Mar, do ponto de vista arquitetônico e urbanístico? Em resumo, é uma via paisagística, que percorre os bairros Pirambu, Cristo Redentor e Barra do Ceará (Grande Pirambu), e que também pode ser definida como um grande espaço público à beira-mar com equipamentos de lazer. O Estudo de Impacto Ambiental (2007, pg. 44) a define da seguinte forma:

Via Paisagística, com extensão de 5400 metros, com a seguinte seção transversal:

Quadras residenciais, comerciais e de uso misto anexas ao calçadão
Pista de tráfego leve e um sentido;
Ciclovia com tráfego nos dois sentidos
Calçadão ao lado da praia
Marina pública, com vigilância noturna

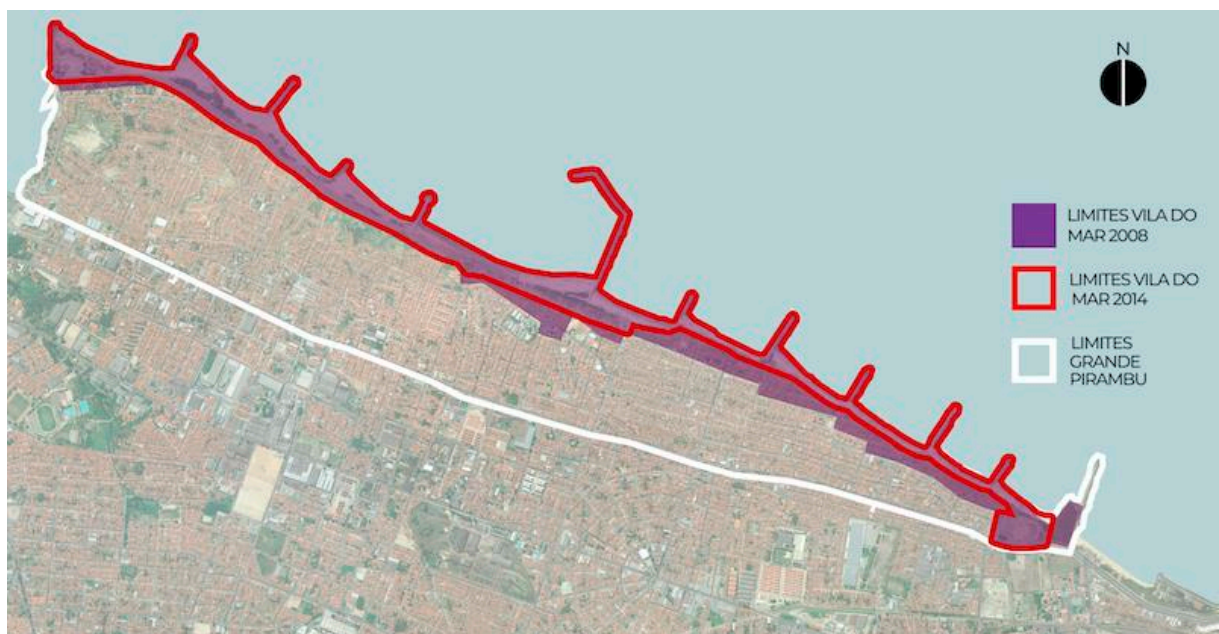
Tabela 3: Programa de necessidades projeto Vila do Mar. FONTE: EIA Vila do Mar, 2007, pg. 44

O mapa da área de intervenção total do projeto revela um amplo tratamento da faixa de praia, criando um parque linear ao longo do Grande Pirambu, com uma grande quantidade de equipamentos espalhados na orla, paisagismo e passeios. É possível ver que a urbanização procurava abranger uma grande faixa da via litorânea, existindo um reordenamento de diversas quadras (mapa 11). Para que a urbanização fosse realizada, remoções das ocupações irregulares na faixa de praia seriam necessárias, tanto para oferecer uma melhor qualidade de vida para a população que morava em assentamentos precários na faixa da orla quanto para promover uma transformação total na paisagem, com novas casas, melhoramentos habitacionais e reforma das fachadas (EIA Vila do Mar, 2007, pg. 146). As remoções estavam concentradas principalmente nos bairros Pirambu e Cristo Redentor, onde existia uma grande concentração de habitações de baixa renda na faixa de praia. A orla da Barra do Ceará, desde o final dos anos 1980, com a instalação do polo de lazer, tinha ocupação predominante de barracas de praia, restaurantes e hotéis. Próximo ao Marco Zero, também foram previstas remoções desses

estabelecimentos, como forma de reordenar a ocupação dentro da lei. A delimitação do projeto em 2007 era diferente, abrangendo uma quantidade maior de quadras nos bairros Cristo Redentor e Barra do Ceará. No entanto, isso mudou em 2014. (mapa 12).



Mapa 11: planta do projeto Vila do Mar em 2007 com as áreas de intervenção e as áreas de influência. FONTE: EIA Vila do Mar, 2007, pg. 24.



Mapa 12: Delimitação da área de intervenção do Vila do Mar em dois momentos, 2008 e 2014. FONTE: MONTEIRO, 2018, pg. 79



Mapa 13: Melhoramentos e remoções Vila do Mar em 2008. FONTE: MONTEIRO, 2018, pg. 81

A via paisagística, o principal produto do Projeto Vila do Mar, permitiria a criação de um espaço público de qualidade, com equipamentos comunitários diversos e paisagismo. Segundo a LUOS/FOR 2006, uma via paisagística tem limitado padrão de fluidez, com o objetivo de valorizar e integrar áreas especiais, preservação e proteção das faixas de praia, recursos hídricos, dunas e orla marítima. Dessa maneira, a via paisagística do Vila do Mar não teria a função estrutural de absorver o fluxo de passagem, tendo esta função a Avenida Leste-Oeste:

A análise de tráfego do projeto Vila do Mar compreende a urbanização da orla marítima de Fortaleza limítrofe aos bairros Barra do Ceará, Cristo Redentor, Pirambu e Jacarecanga, mais precisamente entre o Rio Ceará e o antigo kartódromo de Fortaleza. Para essa análise foram aplicados os conceitos de engenharia de tráfego, considerando-se, principalmente, a classificação viária prevista pela Lei de Uso de Ocupação do Solo – LUOS/FOR, a macro e micro circulação viária da região, e a infraestrutura que já se encontra parcialmente implantada. (EIA Vila do Mar, 2007, pg. 28)

O EIA (pg. 46 e 47) ressalta que a via paisagística foi elaborada levando em consideração a estrutura urbana da área. Diferente de uma avenida, com duas pistas de rolamento, canteiro central e passeios, ela teria alguns diferenciais, como sonorizadores, utilizados para a diminuição de velocidade, e a sua elevação nas áreas de passagem até a altura dos calçadões, criando uma espécie de quebra-mola urbano, utilizado em equipamentos como hospitais, shoppings e aeroportos, o que também concorreria para a diminuição da velocidade dos veículos automotores.

Os parâmetros projetuais foram estabelecidos para apoiar o desenvolvimento de projetos de urbanização, paisagismo mobiliário urbano e comunicação visual ao longo da orla (EIA Vila do Mar, 2007, pg. 23).



Figura 64: Corte transversal da via litorânea. FONTE: EIA Vila do Mar, 2007, pg. 43

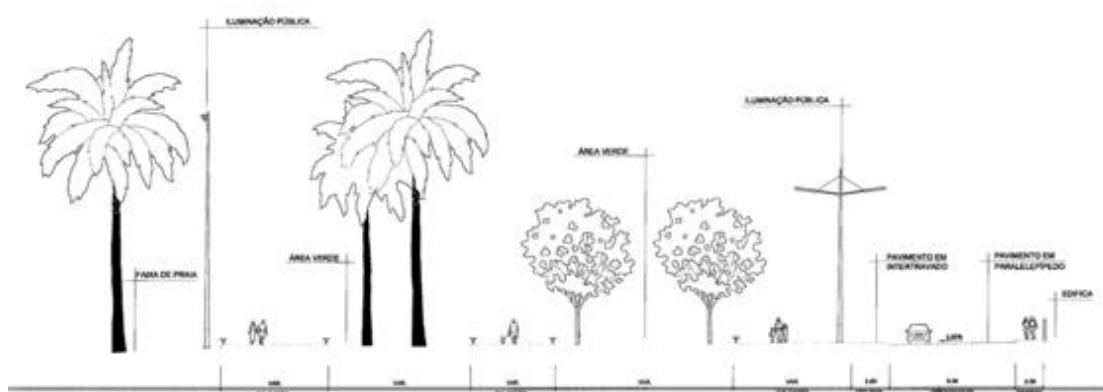
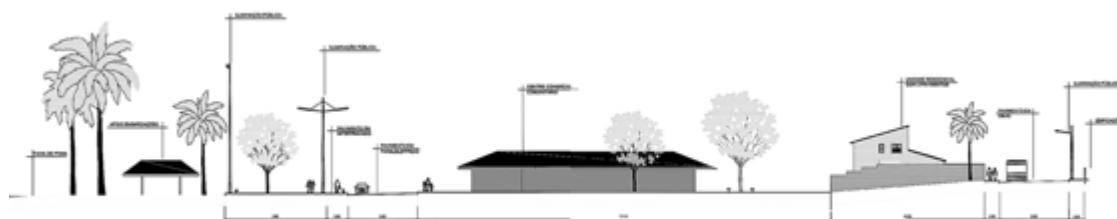


Figura 65: Corte transversal da via litorânea. FONTE: EIA Vila do Mar, 2007, pg. 125



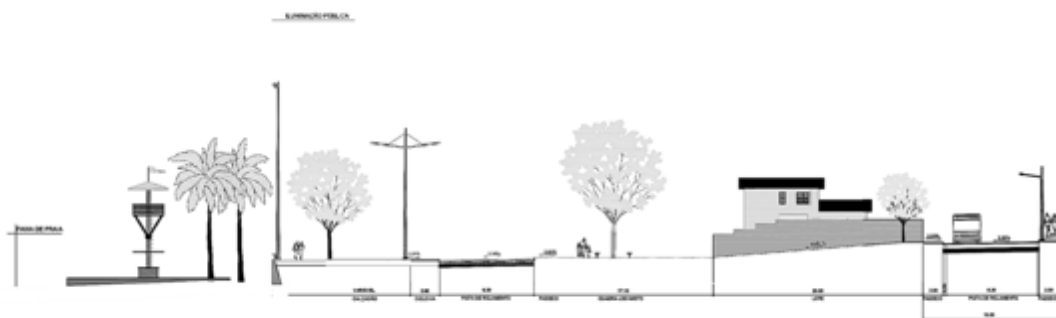


Figura 66: Corte transversal da via litorânea. FONTE: EIA Vila do Mar, 2007, pg. 142

As figuras 65 e 66 revelam informações importantes: o projeto inicial previa o reordenamento da quadra intermediária, de uso misto, com residências de pavimento duplo, comércios e equipamentos comunitários. Além disso, a primeira rua paralela à via litorânea seria de tráfego pesado, deixando a avenida litorânea como de tráfego leve. Era prevista a implantação de 2.860 metros de vias paralelas e perpendiculares à via litorânea, junto às habitações projetadas, aproveitando parcialmente as caixas das vias existentes, para acesso de veículos dos moradores e circulação de veículos de utilidade pública, como ambulâncias, corpo de bombeiros, caminhões de lixo e outros (EIA Vila do Mar, 2007, pg. 47)

As casas da orla teriam suas fachadas recuperadas e o projeto propunha a criação de uma vila de casas à beira-mar (destinadas principalmente aos pescadores), com tipologias variadas, e alcançadas por calçadões. As casas não teriam muros frontais e receberiam iluminação mais suave, diferente do passeio da praia. O acesso de veículos a essas casas seria realizado pelas vias laterais e locais que passariam pela parte posterior dos lotes. Por essas vias deveriam também circular os veículos de serviço, como ambulâncias, bombeiros, caminhões de coleta de lixo, entre outros. O objetivo desse formato seria diminuir ao máximo a interferência de veículos na leitura do cenário projetado. Dessa maneira, o Projeto Vila do Mar buscava preservar e incentivar as práticas de convivência e de interação entre os vizinhos, transformando as ruas como extensões das casas (EIA Vila do Mar, 2007, pg. 48 e 49)



Figura 67: Maquete de recuperação de fachadas na Avenida Litorânea. FONTE: EIA Vila do Mar, 2007, pg. 47

Entre os equipamentos previstos ao longo da orla, estariam o Centro de Artes e Ofícios e a Praça do Peixe. O Centro de Artes e Ofícios seria resultado da atividade cooperada da comunidade no sentido de escoar a produção artesanal de todo o bairro, além de abrigar oficina de produção de materiais, pinturas, artesanato e utensílios de pesca. Objetivava-se principalmente o convite à população de toda a cidade e ao segmento turístico a conhecer as particularidades dos grandes produtores de artes da região e da pesca artesanal, resgatando a importância cultural e econômica desse setor da cidade. Previu-se a Praça do Peixe como uma quadra de uso misto com residências e estabelecimentos comerciais voltados para o segmento de alimentação e lazer, tais como bares, restaurantes e lanchonetes, além de vários pontos de venda de pescados (EIA Vila do Mar, 2007, pg. 49 e 50)



Figura 68: Maquete do Centro de Artes e Ofício. FONTE: EIA Vila do Mar, 2007 pg. 49



Figura 69: Maquete da Praça do Peixe. FONTE: EIA Vila do Mar, 2007, pg. 51

O EIA Vila do Mar de 2007, à pg. 340, define impacto visual como qualquer tipo de agressão à sensibilidade humana, influenciando nossa mente e sobrepondo o

psicológico sobre o físico, causada pela alteração da paisagem natural ou urbana. O documento informa que as consequências desse problema vão desde um desconforto aos olhos da população à descaracterização da paisagem, deixando a comunidade sem referenciais espaciais, dificultando a absorção das informações úteis necessárias ao deslocamento. Na mesma linha, informa-se que inúmeros componentes da paisagem urbana, mal planejados, deixados ao azar ou introduzidos descuidadamente, podem comprometer sua beleza, como a má conservação das fachadas de imóveis, a falta de arborização e a depredação de prédios e monumentos. Deixa-se claro no projeto que essa foi uma questão topoceptiva (associada à leitura do espaço urbano), considerada como premissa, e que sua intenção não seria criar impacto visual nem ofender os padrões estéticos urbanos. Mesmo assim, não se define quais seriam esses padrões.

No entanto, essa definição de impacto visual proposta pelo EIA não está (explicitamente) baseada em nenhuma referência bibliográfica. O termo impacto visual, por si só, não necessariamente causa apenas consequências negativas. Uma mudança na paisagem causada por um projeto urbanístico da magnitude do Projeto Vila do Mar causaria, muito provavelmente, um grande impacto visual na região, podendo ser ele positivo ou negativo, a depender de quem o analisa, pois as sensações percebidas mudam de pessoa para pessoa, como já defendia Kevin Lynch (1982, pg. 12)

Além desses equipamentos, o projeto previa diversas ilhas de esporte, com torres de vigilância, salva-vidas, pontos de venda de água de coco e chuveiros públicos. Cita-se no memorial a recuperação e ampliação de cinco espigões, deixando-os em condições para permitir o acesso de pedestres para a contemplação do mar e da paisagem (pg. 52). Um espigão com 220 metros de comprimento e 9 metros de largura seria construído, com um mirante circular no final, o qual foi substituído pelo mirante Rosa dos Ventos (pg. 53).

O paisagismo é tratado em capítulo próprio (pg. 123) no projeto de 2007, prevendo-se o plantio de vegetação estabilizadora para evitar erosões/escorregamentos da encosta da praia e também para criar sombreamento para o desenvolvimento das atividades previstas na orla. No entanto, não é definida a área de cobertura vegetal e

nem existe um projeto paisagístico exposto em desenhos, somente a localização das árvores nos cortes esquemáticos.



Figura 70: Maquete Ilhas de Esporte. FONTE: EIA Vila do Mar, 2007, pg. 52

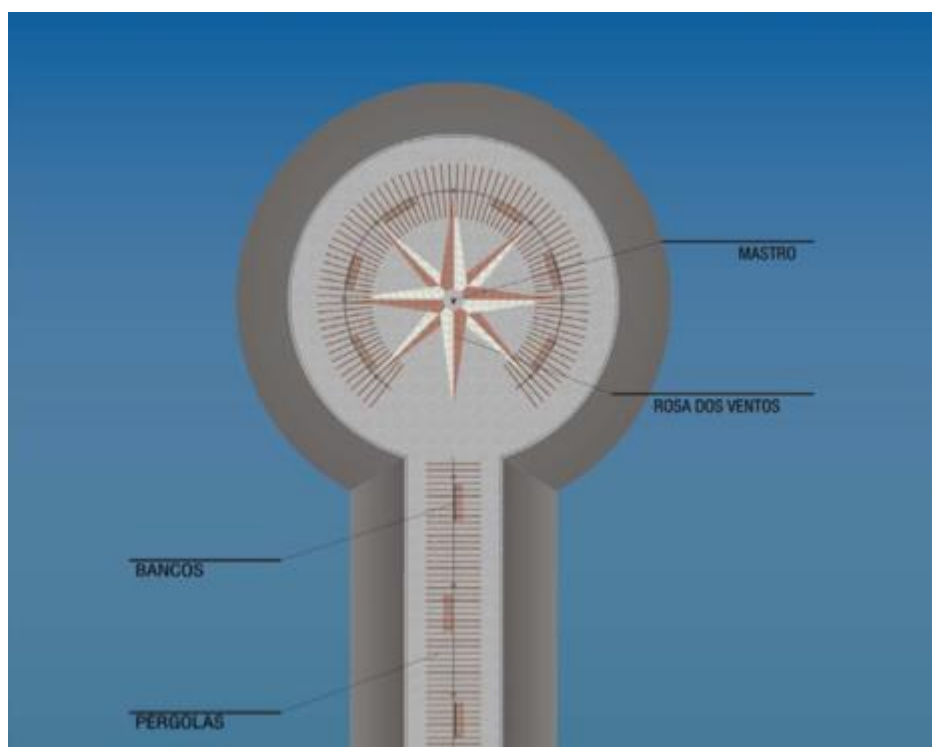


Figura 71: Maquete Mirante. FONTE: EIA Vila do Mar, 2007, pg. 53

O documento ressalta que as edificações e equipamentos públicos foram criteriosamente desenhados para oferecer imagens sempre parciais à medida que o observador se desloca nos seus espaços exteriores, com visadas à distância. Isso significaria uma enorme redução do impacto visual (termo controverso, pois um impacto visual não necessariamente é ruim) no desenho original da área (pg. 54). Vale ressaltar que o termo “imagem parcial” não é aprofundado além de “visadas à distância”. Além disso, em diversas vezes, o projeto tenta destacar que o turismo praiano, como foi e vem sendo estabelecido urbanisticamente na orla de Fortaleza, não seria a prioridade da intervenção, mas sim a promoção da comunidade e dos seus valores culturais num processo de equilíbrio entre as orlas leste e oeste e de soerguimento do nível de vida da comunidade do Grande Pirambu (o que vai de encontro com o que o documento afirma anteriormente quando previa a homogeneização das orlas leste e oeste).

Por fim, o projeto inicial foi dividido em três trechos, com o intuito de facilitar a execução e o planejamento da obra ao longo dos anos. O trecho 1 seria limitado pelo espigão da Barra do Ceará, na Rua Radialista José Lima Verde, até a Rua Francisco Calaça; o trecho 2 estaria entre a Rua Francisco Calaça e a Avenida Doutor Theberge e o trecho 3 entre a Avenida Doutor Theberge e o espigão existente no antigo kartódromo (atual Areninha Pirambu) (EIA Vila do Mar, 2007, pg. 19).

- OS REFERENCIAIS IMAGÉTICOS E TOPOCEPTIVOS

Sendo os corpos d’água fortes expressões imagéticas e topoceptivas, a tentativa de recompor a sua paisagem natural desses espaços é um indicativo dessas características. O projeto inicial, com diversas premissas baseadas no Estatuto da Cidade, sendo a principal o Estudo de Impacto Ambiental, demonstra preocupação com aspectos culturais, históricos e patrimoniais, correlatos ao estudo do senso de lugar.

Entre as estratégias de design urbano propriamente dito encontra-se a preocupação com o impacto visual, que pode gerar perda do referencial estético e dificuldade em absorver as informações úteis necessárias ao deslocamento, demonstrando a importância da legibilidade e orientabilidade, premissas defendidas por Lynch. No entanto, como comentado anteriormente, a definição do termo impacto visual não está necessariamente atrelada a aspectos negativos, e sim ao resultado de uma mudança visual suficientemente expressiva para causar essa percepção. Quem definirá se esse impacto será positivo ou negativo é o observador. Cabe aos planejadores urbanos proporem mudanças de maneira a que esse impacto não interfira na identidade local.

A preocupação em implantar os equipamentos públicos de forma a não criar grande impacto visual demonstra que os planejadores, ao menos no papel, tinham conhecimento a respeito dos efeitos visuais que a arquitetura pode ocasionar. A criação das ilhas de esportes e de lazer e a forma como os equipamentos estão espalhados ao longo da orla do projeto original, em “pontos estratégicos”, teriam contribuído, se tivessem sido implementados, para a experiência da visão serial e a ocorrência de pontos de observação, definidos por Maria Elaine Kohlsdorf como “estações”, locais onde os estímulos visuais são mais intensos, algo comparável com a proposição de paisagem urbana de Gordon Cullen. Esses aspectos também estão relacionados com a orientabilidade do observador no espaço, já que o posicionamento dos equipamentos tem influência no deslocamento e na apreensão do espaço urbano.

A via paisagística de tráfego lento foi outro aspecto de design urbano considerado, que é mais do que uma forma de preservar a segurança dos pedestres e ciclistas e de adequação ao uso local, coadunando-se com o argumento de Maria Elaine Kohlsdorf de que a velocidade do observador interfere na maneira como este percebe o espaço à sua volta. Em vários momentos, demonstra-se no projeto a intenção de criar um espaço de contemplação, por meio da via paisagística, dos passeios, da ciclovia, do paisagismo e dos equipamentos propostos. Por fim, a melhoria das fachadas, com novos tratamentos materiais, também se constitui em um aspecto considerável no resultado imagético final do projeto.

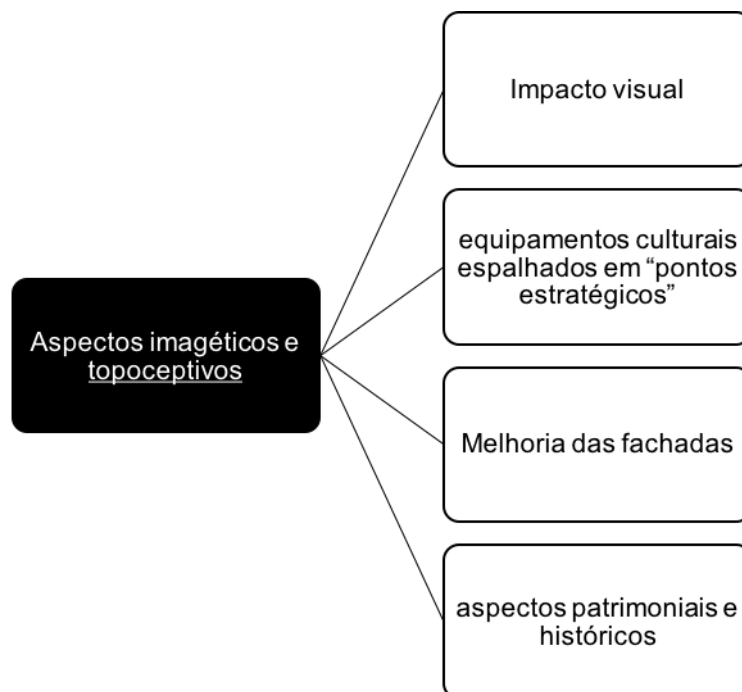


Diagrama 11: Síntese dos aspectos imagéticos e topoceptivos descritos no EIA Vila do Mar.
 FONTE: Elaborado pela autora

3.3 RESULTADOS DO PROJETO

- TOPOCEPÇÃO

Como na maioria das orlas marítimas, sua característica mais marcante é o limite, como preceitua Lynch. Antes do Vila do Mar, já existia essa condição distintiva, mas o projeto possibilitou a recuperação visual desta, tornando-a mais evidente. Isso foi alcançado pelo reordenamento da orla, principal produto do projeto. Após a instalação do calçadão, da via paisagística e da remoção das habitações precárias, a “devolução da paisagem natural”, prevista no EIA, se concretizou.

Anteriormente ao Projeto Vila do Mar, a continuidade visual da orla marítima ficava prejudicada pelas habitações precárias e pelos diversos labirintos que ocupavam a faixa de praia, que criavam interrupções no trajeto. O caminho era confuso e não havia calçamento, situação que obrigava os moradores a transitarem pela areia em

diversos trechos. Os labirintos, como preceitua Jacques (2001, pg. 66), dificultam a apreensão da forma da favela e a formação de uma imagem fixa. Depois do reordenamento da orla, com a remoção das habitações precárias, a paisagem urbana teve sua linearidade potencializada, o que, juntamente com a possibilidade de livre deslocamento do pedestre ao longo da faixa de praia, ocasionou uma melhora na apreensão visual do espaço. Analisando os resultados do projeto segundo Kohlsdorf, além da melhora na apreensão da forma urbana na orla marítima, criou-se um efeito topológico de amplidão, com a reabertura das vistas praianas, em contraste com os impedimentos causados pelos labirintos e becos.



Figura 72: Habitações precárias removidas pelo projeto Vila do Mar. FONTE: Prefeitura de Fortaleza. Disponível em: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/familias-do-projeto-vila-do-mar-ii-recebem-indenizacoes-e-aluguel-social>



Figura 73: Trechos impeditivos na orla. Alguns trechos inacabados da urbanização do vila do Mar ocasionavam uma espécie de impedimento (efeito perspectivo) no deslocamento. *Além do impedimento no deslocamento, não era possível ter uma continuidade visual da orla.* FONTE: Google Earth (2013)



Figura 74: Sensação de amplitude ao percorrer o Vila do Mar. FONTE: Google Earth

Se por um lado o novo calçadão melhorou a segurança de deslocamento, a semelhança das moradias que permaneceram na orla e a falta de mobiliário urbano distintivo podem fazer com que o pedestre que desconhece o Vila do Mar caminhe pelo calçadão sem saber exatamente onde se encontra. Um observador mais atento pode perceber sua localização se baseando na mudança de usos ao longo da orla, que vai desde o residencial ao misto, chegando próximo à Barra do Ceará. Nesse sentido, a implantação dos equipamentos culturais inicialmente previstos do projeto

contribuiria para melhorar a condição de orientabilidade.



Figura 75: Mobiliário urbano no Vila do Mar. FONTE: Google Earth

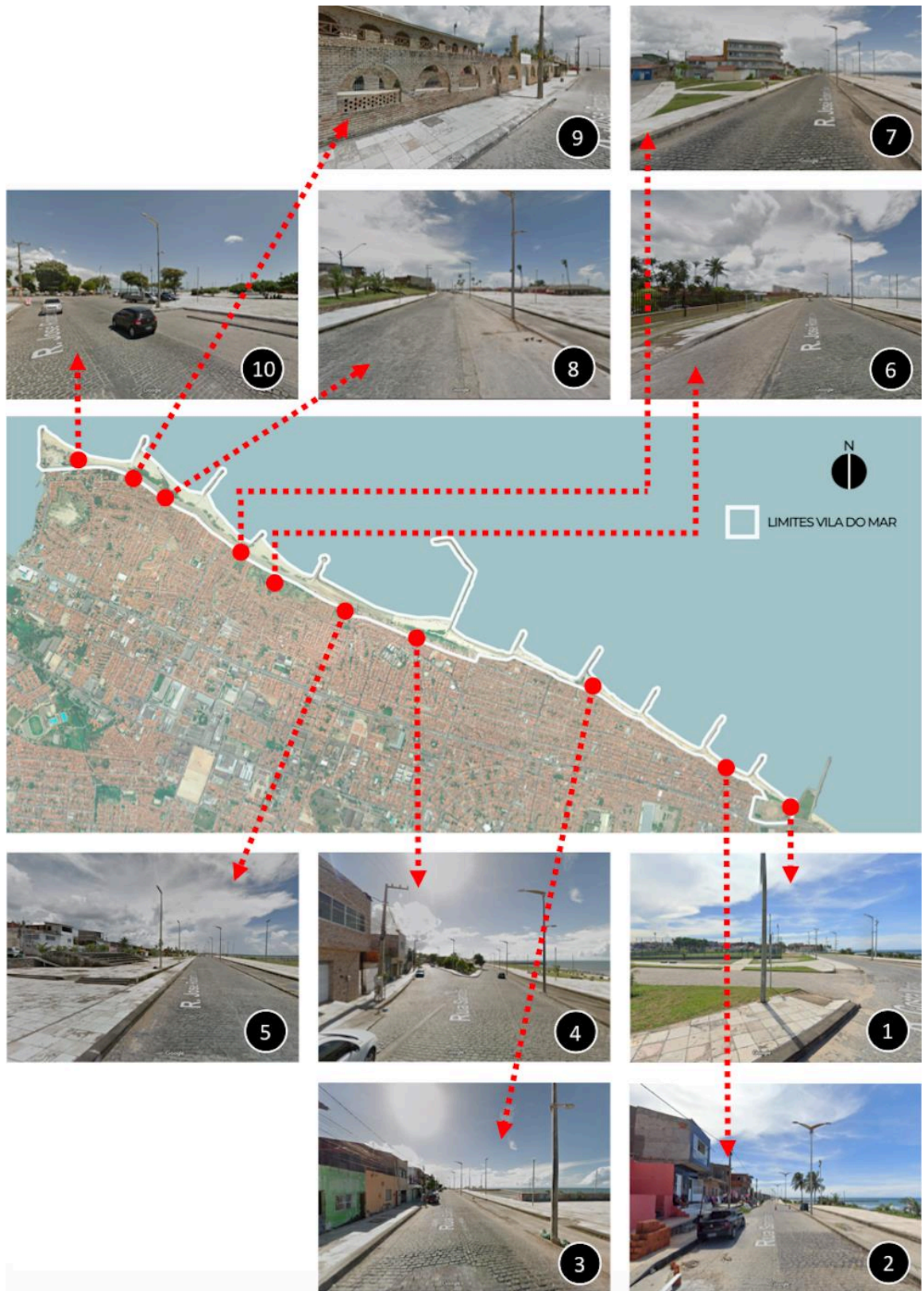
Fazendo uma análise das mudanças ocorridas sob o ponto de vista de Cullen, vale destacar o local (consciência espacial). Antes, existia uma sensação, mesmo próximo à orla, de “estou cá dentro”, devido ao impedimento visual da praia decorrente da ocupação pelas habitações precárias. Após o reordenamento, essa sensação passou a ser “estou aqui fora”. O objeto, citado pelo autor, não obteve grandes mudanças de texturas, cores e formas. Outro ponto relevante foi a mudança ocorrida na apropriação do espaço pelo movimento: após a implementação do calçadão, principalmente nos finais de tarde, a orla fica repleta de pessoas praticando aulas de dança, esportes e lazer. Isso não era possível anteriormente, devido à inexistência de um espaço público à beira-mar. Sob a perspectiva da ótica, o espaço resultante é extremamente homogêneo e linear, o qual só poderá ser percebido por um conhecedor da região e um observador atento aos poucos estímulos visuais existentes.



Figura 76: Sensação de “*estou cá dentro*”, à esquerda, antes da implementação do projeto Vila do Mar, e de “*estou aqui fora*”, depois do projeto. FONTE: Google Earth



Figura 77: Apropriação do espaço no Grande Pirambu (orla Vila do Mar) pelo movimento. FONTE: Facebook Atitude Atlética Vila do Mar



Mapa 14: Representação da ótica de Cullen por meio de um exercício de visão serial realizada ao longo do Vila do Mar, no Grande Pirambu. Ao longo do trajeto são marcados os pontos em que há estímulo visual e mudanças perceptíveis na paisagem urbana.

1. O trajeto se inicia na Areninha Pirambu, grande quadra esportiva que integra o projeto Vila do Mar. Esse é um importante polo concentrador de atividades esportivas, religiosas e culturais.
2. Esse é o padrão de arquitetura e urbanismo observado por grande parte do trajeto: à esquerda edificações residenciais de baixa renda de um ou dois pavimentos e à direita passeio, ciclovia e a orla marítima, requalificados pelo projeto Vila do Mar.
3. Alguns pontos do trajeto são marcados por equipamentos de lazer e esporte no calçadão, como quadras, bancos e playgrounds. Esses pontos servem como referência ao longo do trajeto, já que a paisagem é muito similar.
4. Outras características urbanas que servem como referência de localização são bifurcações que aparecem em alguns momentos
5. Alguns pontos contêm pequenas praças junto às residências, ao contrário da maior parte do trajeto em que equipamentos públicos estão presentes no lado do calçadão. Muitas dessas praças, no entanto, não convidam o observador a permanecer nelas, já que não oferecem sombra. Isso é algo observado durante todo o trajeto.
6. Em um certo momento, ao adentrar o bairro Barra do Ceará, é possível perceber a mudança de usos, sendo mais escasso o residencial. Passam a surgir hotéis, edifícios mais altos e barracas de praia no calçadão.
7. Percepção de verticalização. Este edifício é um ponto marcante, podendo ser identificado de longe
8. Percepção do aparecimento de barracas de praia ao longo do calçadão
9. Equipamento público que funciona como centro de permanência de idosos durante o dia. Sua arquitetura é singular, chamando atenção daqueles que por ali passam.
10. Chegada ao Marco Zero de Fortaleza e ao fim do Vila do Mar. Esse ponto também é um polo concentrador de diversas pessoas pelo seu caráter histórico e turístico.

FONTE: Google Earth

Sob o prisma dos cinco elementos de estruturação urbano-arquitetônica determinados por Kevin Lynch (caminhos, marcos, cruzamentos, limites e bairros), as transformações mais perceptíveis se dão nos aspectos dos caminhos e dos limites, como dito anteriormente. Previamente ao projeto, apenas uma parte da orla possuía calçamento, o que obrigava o deslocamento do pedestre ora pelos labirintos da favela, ora pela areia. Após a implantação do calçadão, criou-se uma via de deslocamento que percorre toda a orla. No que diz respeito aos pontos marcantes e cruzamentos, não se pode averiguar se novos foram formados após a concretização do projeto, pois os únicos equipamentos inseridos ao longo da orla foram quadras de esportes, bancos e playgrounds. Os cruzamentos e pontos marcantes observados existiam antes da implementação do Vila do Mar. Quanto à qualidade da forma, elemento composto por diversas características definidas por Lynch (1982, pg. 117), o novo projeto possibilitou a singularidade (limite bem delimitado), a continuidade, a clareza de ligação e o alcance visual (transparência, sobreposições, vistas panorâmicas, exposição visual). No entanto, não há predominância (contrastes arquitetônicos evidentes), nem séries temporais fortes, o que permite a progressão visual que leva de um mínimo a um máximo (o que Cullen chama de visão serial).

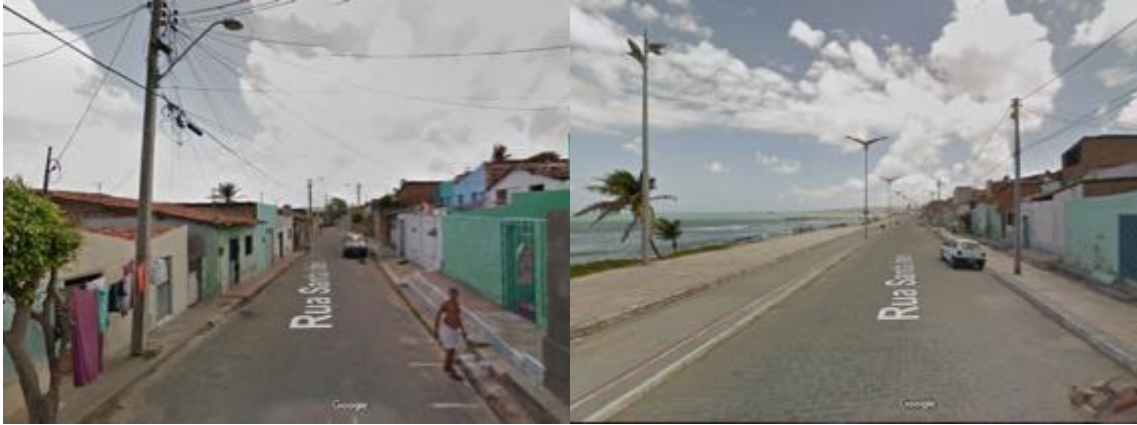
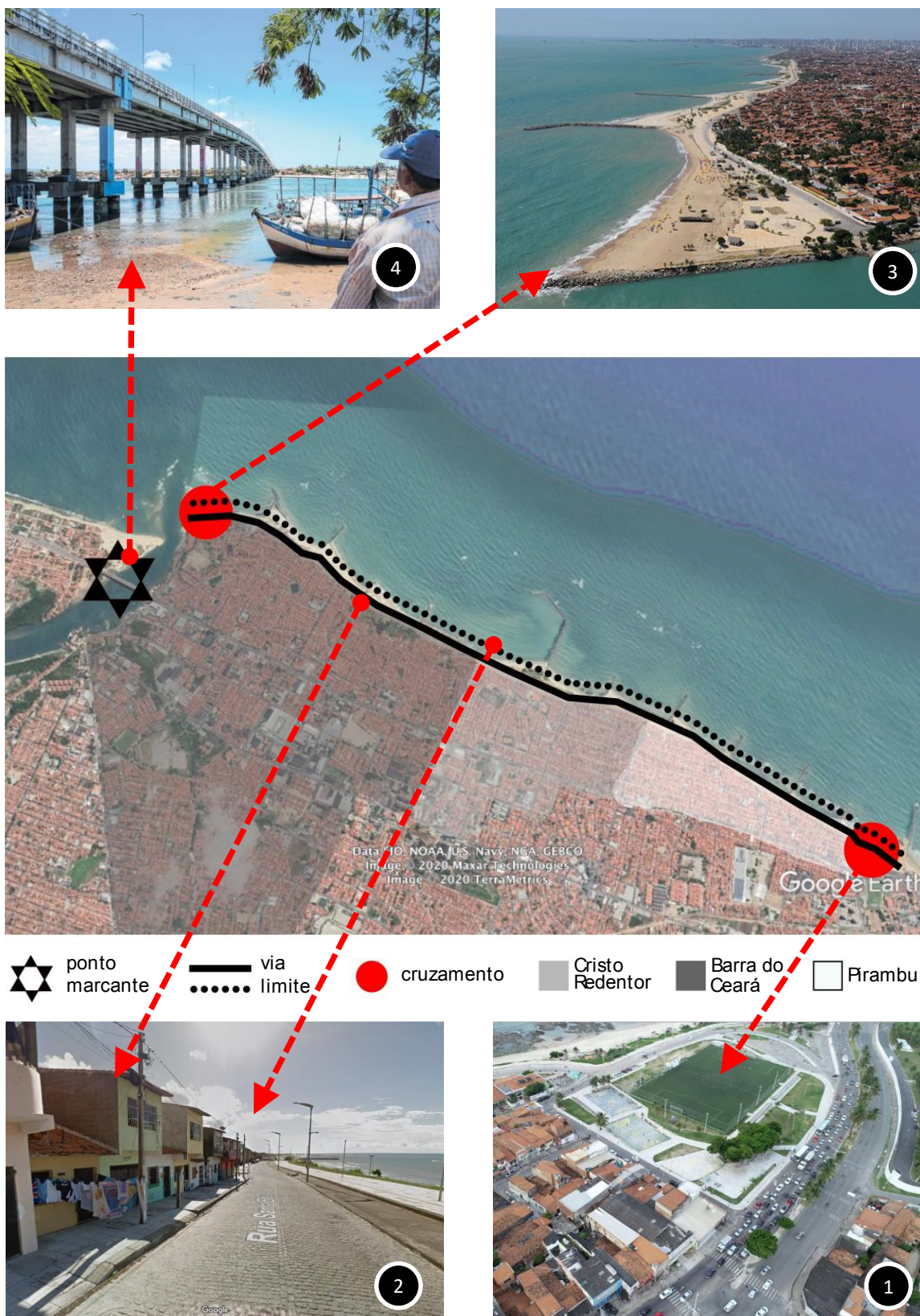


Figura 78: o reordenamento territorial e o calçadão criaram, ao mesmo tempo, em alguns trechos, uma nova via e um novo limite. Este último anteriormente eram as próprias casas e posteriormente se transformou na praia. FONTE: Google Earth



Mapa 15 : Mapa da imagem do Vila do Mar (Grande Pirambu) segundo os elementos de Kevin Lynch.

1. Areninha Pirambu, exemplo de cruzamento no início do Grande Pirambu. Nesse local, além da concentração de pessoas de diversos locais para a prática de esportes, há a celebração de festas juninas e outros eventos culturais e religiosos. FONTE: SEINF Fortaleza

2. Exemplo de via no Vila do Mar (Grande Pirambu). Ao mesmo tempo que a orla do Vila do Mar representa uma via, a praia representa um limite-barreira. FONTE: Google Earth
3. Foto aérea do Marco Zero de Fortaleza, na Barra do Ceará. Aí se encontram barracas de praia, restaurantes e um recém inaugurado Mercado dos Peixes. Ainda, é no marco zero que existem ruínas do Forte São Thiago, de valor patrimonial para todo o município. FONTE: Pirambu News
4. Ponte sobre o Rio Ceará, um ponto marcante que pode ser visto a certa distância. Ele divide os municípios de Fortaleza e Caucaia. Nesse local existem diversas embarcações, em que algumas oferecem passeios. FONTE: Diário do Nordeste

Analisando o resultado do projeto segundo a ótica de Jacques, vê-se que a proposta de reordenamento territorial, elaborada com o objetivo de conformar a orla do Grande Pirambu e corrigir distorções no uso e na ocupação do solo, alterou a sua “estética”. Os labirintos, formados pelos arranjos dos barracos removidos, deixaram de existir (na orla) em sua maior parte. Como consequência, o rizoma, ou seja, a formação espacial orgânica original, também desapareceu. As habitações mais precárias, os barracos, foram removidas na sua maioria, mas na orla ainda permanecem algumas habitações desse tipo. A remoção, entretanto, foi necessária, pois as condições de vida das moradias precárias eram degradantes. Essa mudança, entretanto, não significa que a estética própria da favela que um dia foi o Grande Pirambu tenha sumido, muito pelo contrário. O fragmento e o labirinto ainda existem em diversas partes do interior do seu território, e mesmo com o reordenamento da orla e a evicção de diversas famílias, essas formações estão aumentando no interior do bairro.

Fazendo um comparativo do Vila do Mar com o restante do Grande Pirambu, pode-se dizer que o projeto em comento é a parte mais apreensível e compreensível do contexto. Isso se deve, principalmente, pelo seu limite bem demarcado decorrente da paisagem marítima, recuperada, em contraste com o grande adensamento, ruas labirínticas e casas ocupando a totalidade dos lotes do restante da região. O projeto Vila do Mar pode ser descrito e imaginado como uma grande avenida à beira-mar, com uma faixa contínua de edificações de baixa-renda prioritariamente de uso residencial (as quais foram recuperadas com o projeto) ao longo de um largo calçadão. Não faltam, necessariamente, atributos de orientabilidade. No entanto, a falta de humanização do projeto é um grande problema, assim como a pobreza de elementos arquitetônicos e urbanísticos complementares e potencializadores da paisagem marítima. O quesito design urbano propriamente dito, é inexistente, na

medida em que ficou restrito a um ordenamento territorial. O calçadão poderia ter incorporado diversas técnicas de design que elevariam a experiência de transitar por ele a outra categoria. Na mesma linha, a exploração de caminhos criativos permeados por arborização, paradas programadas de descanso, sombreamento e atividades recreativas, tudo isso enfatizado por um mobiliário urbano pensado para (ou pela) população local, como meio de tornar esse espaço distinto. A história dos bairros poderia ser contada de maneira progressiva ao longo do calçadão por meio de paradas estratégicas, por meio de placas informativas, até a chegada ao final do Vila do Mar, onde o observador poderia contemplar o Marco Zero. Apesar de o projeto não ter descaracterizado a essência do Grande Pirambu, esta também não foi enfatizada, nem convidada a ser apreciada. É como se os autores do projeto pensassem que a orla marítima bastasse, não sendo necessário qualquer atributo de desenho urbano que a complementasse, atuando de forma extremamente burocrática. Como preceitua Cullen, as cidades atuais necessitam da paisagem externa e do paisagismo para serem completas, não bastando por si mesmas:

[...] atualmente os edifícios são cada vez mais reduzidos a unidades mínimas, diferentemente de antigamente, em que eles eram completos em si mesmos. Dessa forma, a paisagem externa adquiriu novo sentido, completando a existência da arquitetura e tendo sua composição extremamente relevante na maneira como olhamos o ambiente que nos circunda. É nesse contexto que o paisagismo adquire importância. [...] hoje em dia a arte de combinar edifício e árvore baseia-se numa relação em que a árvore cede sua riqueza ao edifício, e em que o edifício faz realçar as qualidades arquitetônicas da árvore, de modo a constituírem um conjunto. (CULLEN, 1983, pg. 170)

A Avenida Beira-Mar, orla leste do município de Fortaleza e recentemente requalificada (2021), possui uma diferença grande de equipamentos públicos e mobiliário (e de investimentos públicos) se comparada ao Vila do Mar. A diversidade de usos dessa porção da orla marítima do município permite que durante o dia sejam praticados esportes como caminhada, ciclismo, natação e durante a noite sejam exploradas a gastronomia local e o comércio, com a feira de artesanato. Recentemente também foi instalada uma unidade móvel do Museu da Fotografia.



Figura 79: Museu da Imagem e do Som instalado na orla da Avenida Beira-Mar. FONTE: Baladain. Disponível em: <https://www.baladain.com.br/notas/museu-da-fotografia-segue-com-exposicao-na-beira-mar-ate-a-proxima-semana/>



Figura 80: Mercado dos Peixes Avenida Beira-Mar. FONTE: Gran Marquise. Disponível em: http://www.granmarquise.com.br/post_concierge/novo-mercado-dos-peixes-de-fortaleza/



Figura 81: Ciclovía Avenida Beira-Mar. FONTE: O ESTADO. Disponível em: <https://www.oestadoce.com.br/sem-categoria/nova-beira-mar/>

- VERTICALIZAÇÃO, ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA E PERMANÊNCIA DOS MORADORES TRADICIONAIS

Fortaleza teve um processo tardio de valorização das praias pela população e vimos que onde o segmento abastado desta se interessou em se instalar ou explorar imobiliariamente, houve a expulsão de moradores, como os pescadores. Isso aconteceu na Praia de Iracema e no Meireles (Dantas, 2011, pg. 53), bairros hoje conhecidos pelo altíssimo valor da terra e vultosos investimentos urbanos por parte do poder público, como as obras na Avenida Beira-Mar. É comum que ocorra especulação imobiliária onde o este agente investe em obras de valorização da paisagem praiana, resultando na compra de imóveis por setores abonados e na expulsão dos moradores tradicionais. Entretanto, apesar de as obras do Vila do Mar terem causado especulação imobiliária na orla, não se pode dizer que houve uma mudança drástica no padrão de ocupação da região. Ali não foram construídos altos prédios residenciais, hotéis e restaurantes de luxo. Houve a remoção de parte dos ocupantes para outros bairros, mas a orla permanece predominantemente ocupada pelos moradores do Grande Pirambu. Ou seja, não houve uma homogeneização da paisagem da costa oeste e leste, como previsto no EIA Vila do Mar.



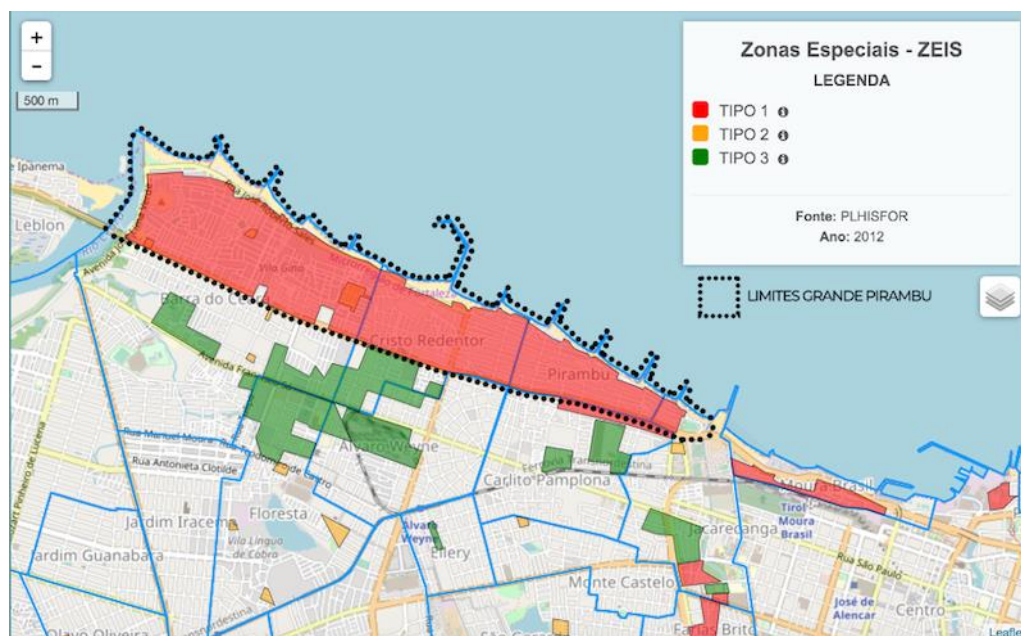
Figuras 82 e 83. Orla da Avenida Beira-Mar (Meireles) acima e Vila do Mar (Grande Pirambu) abaixo. FONTE: Governo do Estado do Ceará. Disponível em: <https://www.ceara.gov.br/2019/04/12/avenida-beira-mar-ganha-reformulacao-com-novo-aterro/>. Jornal O Povo. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2020/05/19/fortaleza-e-a-quinta-cidade-brasileira-com-maior-percentual-de-casas-em-favelas.html>

É preciso lembrar que as áreas onde se encontram o Pirambu e o Cristo Redentor (bairros integrantes do Grande Pirambu) foram desapropriadas pela União para interesses sociais, por meio do Decreto nº 1058/62, decorrente da Marcha do Pirambu em 1962. Portanto, em teoria, essa área somente pode ser usada para residência e atividades correlatas de manutenção da economia local. Segue-se a esse acontecimento o Decreto-Lei 2.398 de 1987, que no seu artigo 5º, parágrafo único, declara a área do Pirambu como de interesse do serviço público:

Artigo 5o (...)

Paragrafo único. **Considera-se de interesse do público todo o imóvel necessário ao desenvolvimento de projetos públicos, sociais ou econômicos** de interesse nacional, à preservação ambiental, à proteção dos ecossistemas naturais e a defesa nacional, independente de se encontrar situado em zona declarada de interesse do serviço público, mediante portaria do Secretário do Patrimônio da União Federal (DECRETO-LEI 2.398/1987) (grifo nosso).

Outro fator importante que impediu a mudança abrupta de usos e os efeitos perversos da especulação imobiliária no Grande Pirambu é o fato de a área toda ser classificada como uma Zona Especial de Interesse Social - ZEIS, tipo 1. Estas são compostas por assentamentos irregulares com ocupação desordenada, em áreas públicas ou particulares, constituídos por população de baixa renda, precários do ponto de vista urbanístico e habitacional, destinados à regularização fundiária, urbanística e ambiental (Lei de Uso e Ocupação do Solo, 2017, pg. 7). A LUOS (2017, Art. 136) determina que nas ZEIS tipo 1 seja elaborado um plano integrado de regularização fundiária, entendido como um conjunto de ações integradas que visam ao desenvolvimento global da área, em parceria entre o Município e os ocupantes da área, abrangendo aspectos urbanísticos, socioeconômicos, de infraestrutura, jurídicos, ambientais e de mobilidade e acessibilidade urbana. Além disso, o plano de regularização fundiária deve conter normatização especial de parcelamento, edificação, uso e ocupação do solo, de acordo com a realidade de cada assentamento (LUOS, 2017, Art. 137). Portanto, o fato de o Grande Pirambu estar classificado como ZEIS impede que a ocupação da região seja feita de acordo com interesses privados do mercado imobiliário, devendo seguir o interesse social. É preciso ressaltar que a regulamentação da ZEIS Pirambu ainda está em discussão com a comunidade.



Mapa 16: Delimitação da ZEIS Pirambu. FONTE: Fortaleza em Mapas

A especulação imobiliária decorrente do projeto Vila do Mar, apesar de não ter alterado abruptamente os usos e a ocupação da orla, ocorre no âmbito do próprio Grande Pirambu. Isso quer dizer que os próprios moradores da região (os mais abastados) administram o mercado imobiliário. Em entrevista, o morador Josué Lima Freitas afirma que apesar de as grandes corporações imobiliárias externas não adentrarem o bairro, os imóveis da orla de maior valor são negociados por donos de comércio, de pequenos hotéis e restaurantes locais:

As terras sendo da união, não faz sentido as grandes empresas virem com a especulação, pois por mais que elas comprem as casas (pois os donos, alguns na verdade, só têm o documento da casa, outro só de compra e venda), eles não terão as terras que permanecerá nas mãos da União. Logo nenhum grande empresário vai querer investir milhões para construir apartamento, se eles nunca terão a posse da terra. Moradores antigos como o José Maria Tabosa, já falavam nisso, que os moradores não eram para se contentar com o documento da casa, mas a posse da terra, pois a casa não vale nada, o que realmente vale é as terras que ainda estão com a União. Talvez isso seja o principal motivo para evitar a especulação imobiliária nessa região. Falo evitar especulação de grande porte, pois já acontece especulação de pequeno porte dos próprios moradores com condições melhores, como dono de mercantis, pizzarias que compram casas para alugar, porém de pequeno porte (DEPOIMENTO CONCEDIDO POR JOSUÉ LIMA FREITAS, 2020)

No que diz respeito à verticalização, é possível perceber que muitas residências no Vila do Mar (orla) passaram de um para dois pavimentos. Muitos residentes aproveitaram o aumento de valor das casas que tiveram suas fachadas melhoradas

para utilizar o segundo pavimento como aluguel.



Figura 84: Imagens da Avenida Litorânea após o Vila do Mar. É possível perceber que a maioria das casas possuem dois pavimentos. FONTE: Google Earth

Muitos moradores afirmam que o real motivo de a população ter permanecido no Grande Pirambu foi o fator resistência. A Marcha de 1962 e os eventos que a sucederam provam que essa população foi resiliente quanto às mudanças que ocorreram no restante da cidade ao longo dos anos. Com o envelhecimento dos antigos líderes populares e a mudança nos interesses das gerações mais jovens, pode ser que esse quadro mude nas décadas seguintes.

- ORDENAMENTO DA ORLA OU UM PROJETO URBANÍSTICO?

O resultado final do Projeto Vila do Mar é bem diferente do previsto pelo EIA de 2007, no que diz respeito às propostas arquitetônicas e urbanísticas. O grande “parque linear”, com ilhas de lazer, esportes, equipamentos públicos (Praça da Pesca e Centro de Artes e Ofícios) e paisagismo, inicialmente previsto, ficou restrito a um grande calçadão com ciclovia e escasso mobiliário urbano. O principal objetivo do projeto parece ter ficado limitado ao ordenamento da orla, com a retirada das

habitações irregulares, o que foi atingido com êxito, pois até o presente momento (2021) não houve o retorno dessas edificações na faixa de praia. A construção da via paisagística, do calçadão e dos muros de contenção impediram que isso acontecesse novamente. As fotos do resultado final do Vila do Mar reforçam essa ideia de um resultado baseado no ordenamento territorial, mais do que um projeto urbanístico de fato. A extrema aridez do local, em que árvores e sombreamento são praticamente inexistentes, parece expressar a ideia de que seres humanos não são bem-vindos ou não foram considerados como frequentadores do local (figura 85). Como dito anteriormente, ao mesmo tempo em que o projeto não trouxe causou transformações expressivas à identidade do local, esta também não foi enfatizada. Um projeto dessa magnitude tinha um considerável cabedal de inspirações e um grande potencial transformador nas mãos, com a possibilidade de resgatar e renovar práticas culturais e históricas, além de incentivar novos usos do espaço público à beira-mar.



Figura 85: Vila do Mar. FONTE: Secretaria de Infraestrutura de Fortaleza (SEINF)

Para Paulo Simões (2020), arquiteto que teve participação no projeto, a real intenção do projeto foi o reordenamento territorial, com a retirada dos moradores da zona de praia, evitando seu retorno por meio de uma faixa de praia urbanizada (via paisagística) e a regularização da posse das moradias (regularização fundiária). No

entanto, diferentemente do projeto anterior, Costa-Oeste, isso seria feito com base na participação popular e na lei (Estatuto da Cidade). O próprio EIA Vila do Mar expressa a importância da regularização fundiária:

Nesse contexto, a regularização fundiária surge como ferramenta fundamental de planejamento sustentável da orla marítima de Fortaleza, visando garantir a proteção jurídica da posse e a melhoria da qualidade de vida das famílias de baixa renda.

Entendida como processo integrado de ações urbanísticas, ambientais, jurídicas e sociais, a regularização fundiária, sendo um dos instrumentos da política urbana, conforme estabelece o Estatuto da Cidade (Lei Federal no 10.257/2001), tem por objetivo contribuir com o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana. A aplicação de seus instrumentos dá-se mediante o estabelecimento de normas especiais de urbanização, uso e ocupação do solo e edificação, assim como a titulação da posse das famílias, consideradas sua situação econômica e as normas ambientais. (EIA VILA DO MAR, 2007, pg.163)

A vila de casas à beira-mar não foi implementada, somente os melhoramentos de fachadas na orla, apesar de muitas residências ainda precisarem de reparos. Além disso, o memorial descritivo cita explicitamente que os melhoramentos somente seriam feitos nas casas voltadas para a via litorânea (pg. 46), negligenciando as residências no interior do Grande Pirambu e revelando uma intenção de “maquiar” a fachada dos bairros. Isso revela que os maiores beneficiados desse projeto foram os moradores que permaneceram na orla, os quais tiveram o aumento de valor das suas residências, devido à especulação imobiliária e ganharam a vista para o mar.



Figura 86: Via litorânea. Muitas residências ainda são precárias, e a heterogeneidade estética revela que não houve o “melhoramento” de fachadas inicialmente previsto. FONTE: Google Earth.

O tratamento que seria realizado nas vias de acesso à avenida litorânea aconteceu de forma singela, novamente, mais focado nas vias do que na urbanização em geral (calçadas, arborização). A intenção de uma via paisagística de tráfego lento se concretizou, verificada pelo material escolhido para a pavimentação, feito com paralelepípedos. No entanto, seria fundamental que uma via de tráfego lento tivesse faixas de pedestres elevadas como uma forma de diminuir a velocidade dos motoristas em intervalos constantes, e isso não foi implementado. A ciclovia fica resguardada por um meio fio, o que contribui para evitar acidentes, porém, inicialmente, foi previsto que ela teria a mesma altura dos passeios. O tratamento que seria realizado nas vias de acesso à avenida litorânea aconteceu de forma singela, novamente, mais focado nas vias do que na urbanização em geral (calçadas, arborização).



Figura 87: Via litorânea. Pela imagem podemos perceber a pavimentação feita em paralelepípedo, a faixa de pedestre não elevada e a ciclovia protegida pelo meio-fio. FONTE: Google Earth, imagens de 2018.

A Praça do Peixe, o Centro de Artes e Ofícios e o Memorial não foram implementados, mas foram entregues à comunidade do Projeto Vila do Mar, em 2019, um Mercado dos Peixes, próximo ao Marco Zero, com 15 boxes destinados à comercialização de pescados, mais uma área para degustação, e o Quiosque das Mulheres Empreendedoras, junto à Areninha Pirambu, com 10 boxes destinados ao fomento e à venda de produtos alimentícios e à exposição de artesanato local produzido por mulheres daquela comunidade (Prefeitura de Fortaleza). A dúvida que

fica é porque equipamentos que seriam tão importantes na preservação do patrimônio imaterial e para o estímulo cultural do Grande Pirambu não foram executados (Centro de Artes e Ofícios, Praça do peixe). Segundo Sandra Evaristo (2020), o projeto possuía verba autorizada suficiente para a sua construção, faltando, entretanto, vontade política e definição clara de prioridades. Para Josué Lima Freitas, autor do blog Pirambu Pensante e ativista de questões sociais do bairro, a pauta cultural e patrimonial na comunidade perdeu força depois que os antigos líderes comunitários foram envelhecendo. As antigas práticas estão se perdendo no seio das gerações mais jovens:

De fato, existe também a força popular que não "ajuda". Se pegamos o Pirambu e sua história, sempre existiram grupos de resistência. Porém os líderes morreram ou estão velhos e a juventude não pressiona as autoridades para essas áreas culturais. Um exemplo é o fim dos ABCs e da própria escola Marvin, logo, se não tem gente para cobrar e buscar construir um museu do Pirambu, centro cultural, etc, o Estado e a Prefeitura representados e guiados por políticos não vão se preocupar, pois não existe "demanda" popular forte. Nada se faz no âmbito público de obras sem pressão popular. Por mais que alguma obra seja técnica, a ordem vem por meio político, logo, sem pressão política popular e dos interessados, não faz sentido os órgãos públicos se preocuparem. Hoje a população deixa nas mãos das mídias quando querem reivindicar algo, e muitas são individualizadas, como desabamento de casa, incentivos, obras mal acabadas que prejudicam um comércio local. Não é mais pautado por pautas coletivas, pois não existe um grupo forte de pessoas organizadas que possam pressionar por reivindicações. (Depoimento concedido por Josué Lima Freitas, 2020)

Para Júnior Pirão (2020), ativista antigo do bairro Pirambu e participante do projeto Vila do Mar, as demandas por preservação do patrimônio material e imaterial (igrejas, locais de celebração, entre outros) estão no interior do Grande Pirambu e não na orla, uma das razões que explicam porque essa pauta não ter sido concretizada. Parece que a inclusão do assunto no EIA Vila do Mar significou apenas o cumprimento de uma exigência normativa (Estatuto da Cidade).



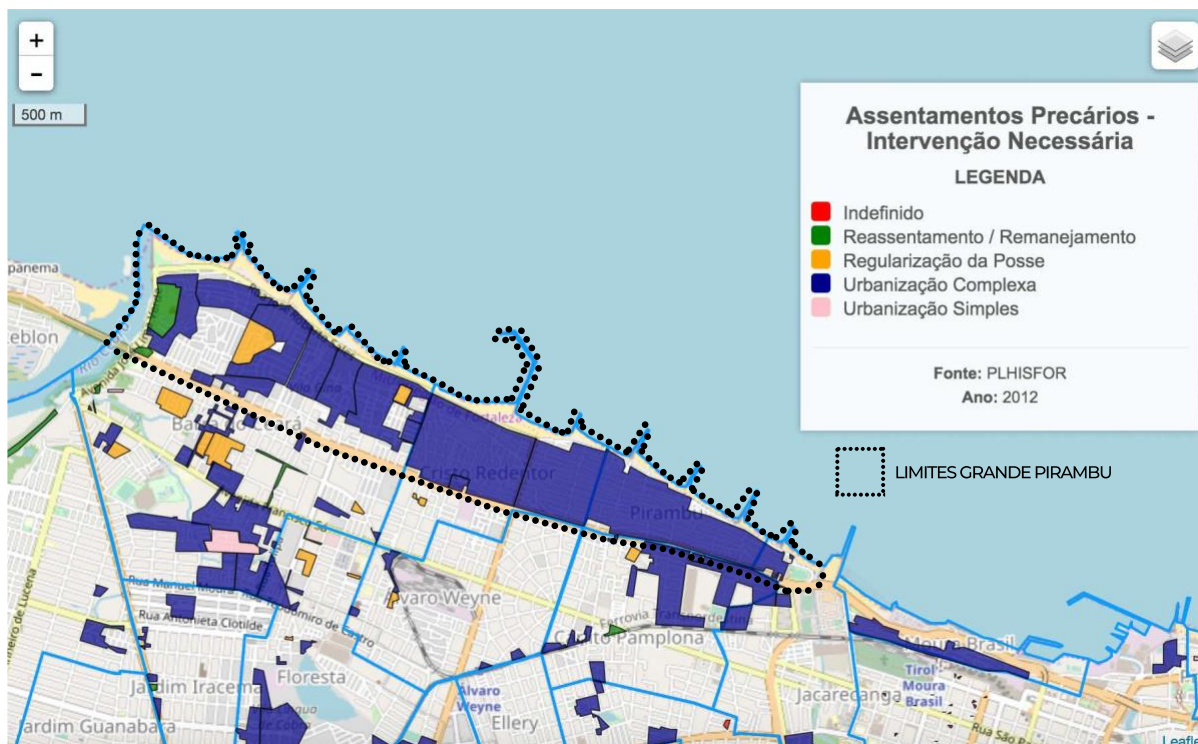
Figura 88: Novo Mercado dos Peixes. FONTE: Prefeitura de Fortaleza. Disponível em: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeitura-de-fortaleza-entrega-novo-mercado-dos-peixes-na-barra-do-ceara>

- UM PROJETO DE BORDA?

De acordo com levantamentos da PLHISFOR em 2012, o Grande Pirambu ainda possui uma grande área que necessitaria de intervenção, requerendo urbanização complexa. Essa área praticamente não consta da delimitação do Projeto Vila do Mar de 2014, que ficou restrito à zona de praia. Mesmo nos dias atuais (2021), os assentamentos precários permanecem no interior do bairro. Com a remoção na faixa de praia, o processo de favelização no interior do bairro aumentou, segundo Josué Lima Freitas (2020).

As melhorias habitacionais não só da zona de orla como da região como um todo são uma necessidade que precisariam ser implementadas. Além disso, muitas residências precisariam de intervenções maiores do que uma simples “reforma de fachada”. O ideal seria investir em uma mínima verticalização da região, para que o desadensamento fosse possível sem retirar os moradores do Grande Pirambu.

Reconhece-se, porém, que esta é uma empreitada expressiva em termos de viabilidade econômica e não se realizará num curto espaço de tempo.



Mapa 17: Assentamentos precários que necessitam de intervenção. FONTE: Fortaleza em Mapas

Os projetos implementados pelo poder público seguem uma definição de prioridades. O Grande Pirambu, região conhecida pela precariedade de infraestrutura e de atenção pública, se consolidou ao longo dos anos por meio de ações da própria comunidade. Disso resultou o grande adensamento populacional e a falta de planejamento urbano ocasionou problemas de ventilação natural, arborização, entre outros. Foram décadas de crescimento urbano desregulado e para que haja a correção dessa negligência por parte de obras públicas, são necessários anos de intervenções. Portanto, houve a definição de uma prioridade: a retirada das habitações de risco, ordenamento da zona de orla e regularização fundiária. A zona de orla era a região mais precária do Grande Pirambu, concentrando a maior parte dos problemas sociais e urbanos.

Nesse sentido, afirma-se que, do ponto de vista das intervenções urbanísticas, o Vila do Mar foi um projeto de borda, pois suas ações se concentraram somente na faixa

de praia. Isso demonstra a urgência em melhorar a “fachada” praiana da região, mal vista pela mídia e pelos habitantes da capital cearense, colocando-se em segundo plano a resolução dos problemas mais urgentes do Grande Pirambu. Essa é a visão dos moradores entrevistados, como o Josué Lima Freitas (2020), que afirma que, por conta de não terem um projeto de dentro para orla, só "embelezaram" as bordas, mas dentro continuam os problemas estruturais, sanitários e habitacionais.

- PROJETO CAMINHOS DA ESCOLA

Em 2019 o bairro Cristo Redentor teve a implementação de um projeto temporário que, embora não fizesse parte do projeto Vila do Mar, foi extremamente positivo em termos de metodologia de projeto. O nome do projeto é Caminhos da Escola, realizado pelo escritório Ladrilho em parceria com a iniciativa *Bloomberg* e a NACTO-GDCI, com o intuito de melhorar a segurança viária no entorno de escolas públicas e incentivar a comunidade a interferir no desenho espaço público criando novas perspectivas para o bairro onde vivem:

Para selecionar as áreas prioritárias de intervenção do programa, a equipe responsável realizou uma análise minuciosa de dados geoespaciais para identificar regiões com grande concentração de escolas públicas que tivessem condições críticas de segurança viária. Não por acaso, a grande maioria dos locais apontados ficam na periferia, em comunidades historicamente desfavorecidas, em muitos casos, assentamentos informais. Esse era o caso do bairro Cristo Redentor, uma área de alta densidade e baixa renda, 5 km a oeste do centro da cidade. A área de intervenção conta com três escolas que atendem mais de 3.000 alunos, além de outros equipamentos públicos utilizados por mais de 4.000 pessoas. (NACTO, 2019)³

O projeto foi implantado de forma temporária e aberta, com a intenção de permitir a participação da comunidade e ao mesmo tempo possibilitar o teste de soluções, a coleta de dados, para apenas em um momento futuro criar uma intervenção definitiva. Segundo os planejadores do projeto, a implantação temporária também foi uma forma de ganhar a confiança da população, que, devido a um histórico de negligência por parte do poder público, se mostra desconfiada com relação às iniciativas provenientes desta instância (NACTO, 2019).

³ Disponível em: <https://globaldesigningcities.org/2020/02/06/caminhos-da-escola-intervencoes-temporarias-como-ferramenta-para-participacao/>

O projeto basicamente consiste no tratamento das vias e cruzamentos com cores, faixas de pedestres vibrantes e mobiliário urbano móvel, com o intuito de melhorar a caminhabilidade e a forma como as crianças e as pessoas que transitam diariamente no local percebem o espaço. Apesar de temporária, essa intervenção interfere diretamente na imaginabilidade e na topocção urbana, pois uma região antes sem maiores atributos estéticos e físicos suficientes para despertar a atenção dos pedestres se transforma em um espaço alegre e ocupado:

A abordagem incremental de projeto foi especialmente importante por se tratar de um bairro informal, caracterizado por ruas e espaços livres de geometria irregular, que demandam maior flexibilidade e adaptabilidade do projeto. Com o objetivo de melhorar as condições de segurança e acesso às escolas e outros equipamentos do bairro, foram adotadas soluções comprovadamente eficazes, como ampliações de calçada, cruzamentos compactos com travessias mais curtas e estreitamento de faixas de tráfego. Além disso, uma vasta área livre pavimentada em asfalto foi convertida em um espaço público seguro para crianças brincarem e conviverem com outras crianças do bairro, mantendo, ainda, o acesso ao sistema de ônibus municipais e escolares. (NACTO, 2019)

Um projeto como esse, apesar de temporário, demonstra a importância da participação da comunidade na construção de seu espaço público, tendo grande potencial na construção de lugares, na medida em que incorpora as preferências das pessoas que ali vivem com princípios de design urbano (cores, texturas, mobiliário). Nesse sentido, essa intervenção demonstrou que pequenas mudanças na paisagem urbana tem alto poder imagético e topoceptivo, melhorando a experiência de quem frequenta o espaço transformado e ajudando a torná-lo distinto, de acordo com a própria comunidade. O Caminhos da Escola incorpora algo relevante na visão de Gordon Cullen: a apropriação do espaço, que se revela por meio de atributos do espaço urbano, como mobiliário, e pela qualidade visual dos ambientes que convidam à permanência e aos usos. Segundo este autor, atributos como abrigo, sombra, conveniência e um ambiente aprazível são as causas mais frequentes da apropriação do espaço, são condições que levam à ocupação de determinados locais. Vê-se pelas fotos a seguir, como a experiência sensorial do observador foi transformada com o projeto.



Figuras 89 e 90: Avenida Monsenhor Hélio Campos, antes e depois. FONTE: *Paulo Winz/NACTO-GDCI*. Disponível em: <https://globaldesigningcities.org/2020/02/06/caminhos-da-escola-intervencoes-temporarias-como-ferramenta-para-participacao/>



Figuras 91 e 92: Avenida Monsenhor Hélio Campos, antes e depois. FONTE: *Paulo Winz/NACTO-GDCI*. Disponível em: <https://globaldesigningcities.org/2020/02/06/caminhos-da-escola-intervencoes-temporarias-como-ferramenta-para-participacao/>



Figuras 93 e 94: Avenida Monsenhor Hélio Campos, antes e depois. FONTE: *Paulo Winz/NACTO-GDCI*. Disponível em: <https://globaldesigningcities.org/2020/02/06/caminhos-da-escola-intervencoes-temporarias-como-ferramenta-para-participacao/>



Figuras 95 e 96: Avenida Monsenhor Hélio Campos, antes e depois. FONTE: *Paulo Winz/NACTO-GDCI*. Disponível em: <https://globaldesigningcities.org/2020/02/06/caminhos-da-escola-intervencoes-temporarias-como-ferramenta-para-participacao/>

3.4 CONCLUSÃO

O propósito desse trabalho foi averiguar a transformação ocorrida na região da orla do Grande Pirambu promovida pelo Projeto Vila do Mar sob o prisma da topocepção, da imagem urbana e do potencial que esses instrumentos, se aplicados pelo design urbano, possuem na construção de lugares. Essa análise se justifica pela importância da compreensão do espaço urbano e para a proposição de projetos urbanos de qualidade no contexto da favela e das frentes de água, o que gera ao mesmo tempo uma dualidade. A topocepção e a imagem também são importantes no contexto do planejamento urbano pois defendem que o programa de necessidades comece pela paisagem, pelo patrimônio e pelo lugar. No contexto do Vila do Mar, estávamos diante de um espaço que era, ao mesmo tempo, de difícil apreensão e imaginabilidade fraca, pois era caracterizado como favela, e de enorme potencial imagético e topoceptivo, diante da condição de orla marítima e da forte identidade histórica e cultural local. É preciso deixar claro que não foi intenção dessa pesquisa definir a imagem urbana do Vila do Mar ou do Grande Pirambu, já que essa se dissocia do objeto em si, sendo uma representação, que varia de pessoa para pessoa. O objetivo foi mostrar as características formais do espaço urbano que contribuem para torná-lo distinto, imagético e potencializar a topocepção, e aplicar esses conceitos em uma análise específica do Vila do Mar.

Essa dimensão analisada se coaduna com a arquitetura e com a geografia humanista, derivadas da negação de projetos puramente funcionalistas e racionalistas, objetivando a construção de lugares. Lugares são espaços públicos dotados de memórias, sensação de pertencimento e cultura. Ao mesmo tempo, a visão humanista da arquitetura insere a favela e os bairros populares nas suas premissas, considerados por muitos como “não arquitetura”, pelo fato de não serem planejados e não serem dotados de características estéticas que os tomem agradáveis e apreensíveis ao senso comum. Entretanto, a favela e os bairros populares, onde espaços públicos e privados muitas vezes se confundem, possuem o que muitos espaços públicos ditos “formais” e planejados não têm: a característica de lugar. Essa característica, quando aproveitada e integrada a projetos de requalificação urbana desses lugares, tem grande potencial, inserindo os anseios da comunidade no desenho urbano. É nesse sentido que se procurou olhar para o

Projeto Vila do Mar e verificar se este contribuiu para potencializar a “noção de lugar” por meio de um desenho arquitetônico e urbanístico que incorpore aspectos topoceptivos e imagéticos.

O Projeto Vila do Mar trouxe transformações que influenciaram a topocepção e a imaginabilidade, decorrentes do reordenamento da orla, resultando na melhora da acessibilidade da praia e na criação de um espaço público, permitindo o acesso dos moradores da região e da cidade à orla oeste. Portanto, no aspecto da orientabilidade, houve melhora. Além disso, o projeto, amparado pela legislação e pela resistência da população local, permitiu que os usos e a orla não fossem afetados profundamente pela especulação imobiliária e pela exploração predatória do turismo. Entretanto, o projeto se encerra ali, no ordenamento da orla, não tendo explorado seu potencial em enfatizar a identidade e o patrimônio local por meio de uma arquitetura e urbanismo que explorassem a memória do Grande Pirambu, além de não ter enfrentado o desafio de qualificar o miolo do bairro, que permanece praticamente intocado. A participação popular, essencial na manutenção da identidade de qualquer comunidade, foi, de certa forma, colocada à margem do projeto, pois a execução deixou de lado muitos aspectos, como os equipamentos culturais. O projeto também não foi capaz, do ponto de vista arquitetônico e urbanístico, de transformar o espaço do bairro além da orla. Se antes esta se caracterizava como a região mais precária, com o Vila do Mar essa realidade se inverteu, pois ela é agora o espaço mais valorizado, permanecendo o interior cheio de problemas sociais e infraestruturais.

O Estatuto da Cidade, utilizado como base no contexto da elaboração do projeto, não é uma lei voltada exclusivamente a questões de ordenamento territorial, pois insere o patrimônio e a participação popular no planejamento urbano, extremamente necessários na construção de lugares. Entretanto, o resultado urbanístico que se vê é pouco distante da tradição racionalista e funcionalista do planejamento urbano e do urbanismo público cearense e fortalezense, pois é basicamente um ordenamento da orla, com a inserção de alguns equipamentos de esportes. O calçadão é árido, não define usos nem atividades, o que, segundo Cullen, é um problema, pois não basta a previsão de um espaço público, devendo haver mobiliário, paisagismo e o incentivo de atividades, para que sirva de âncora:

“[...] o objeto mais móvel numa cidade é o ser humano e, por razões possivelmente diferentes, ele próprio necessita de poder ancorar-se nas várias atividades exteriores, comerciais, recreativas e sociais. Prever unicamente espaços livres de modo a que estas atividades possam simplesmente existir não é em si suficiente. O espaço livre como elemento duma cidade é essencial, mas necessita também de ser povoado com objetos de modo a separar os fluxos dissociados de pessoas em grupos”. (Cullen, 1983, pg. 106)

Além disso, Cullen (1983, pg. 48) fala da pobreza de um projeto urbano que se limita à racionalização de espaços unicamente por ruas, o que no Vila do Mar se traduz pela grande avenida paisagística com calçada, pois isso é contrário à natureza humana, e fundamentalmente ilógico uma vez que parece não se basear no caráter intrínseco das cidades tal como as conhecemos. Nesse sentido, a urbanização temporária oferecida pelo projeto Caminhos da Escola teve um potencial de estímulo ao uso dos espaços públicos superior ao Vila do Mar, na medida em que incorporou a arquitetura e o urbanismo aos anseios e à participação da comunidade, sendo uma metodologia de projeto que demonstrou resultados muito positivos.

A análise o desempenho imagético e topoceptivo dos espaços, apesar de ter raízes na metade do século passado, ainda é muito experimental e não possui normatização específica, o que dificulta a incorporação desses conceitos nas premissas de projetos públicos. Isso complica a análise precisa desses aspectos, que não possuem bases consensuais. Entretanto, deixando de lado questões subjetivas como a estética pura, um arquiteto, e até mesmo um leigo, conseguem perceber quando faltam reais intenções de transformar um espaço público em algo que transborde memórias, cultura e a história de uma comunidade. Esse é o caso do Vila do Mar:

Precisamos de um meio ambiente que não seja simplesmente bem organizado, mas também poético e simbólico. Deveria falar dos indivíduos e da sua sociedade complicada, das suas aspirações e tradições históricas, do conjunto natural e das funções e movimentos complicados do mundo citadino.[...] um tal sentido de lugar reforça todas as atividades humanas aí desenvolvidas, encoraja a retenção na memória deste traço particular (Lynch, 1982, pg. 132).

O referencial imagético e topoceptivo tem, no entanto, uma importante contribuição para a metodologia de projeto arquitetônico e urbanístico: ela defende que o projeto deve partir da paisagem, da forma da cidade, do seu patrimônio material, imaterial e da paisagem cultural. Apenas assim nossas cidades terão fortes imagens simbólicas e construirão lugares. Apesar de tudo, o Vila do Mar se tornou exemplo de orgulho

de seus habitantes, acostumados com tão pouco, como uma forma de esquecer por um momento as mazelas que ainda assolam a região, principalmente no seu interior. As transformações arquitetônicas e urbanísticas decorrentes do projeto foram capazes de gerar consequências imagéticas e topoceptivas, mas isso não significa que tiveram um efeito forte na construção de um lugar. Esta última tarefa fica mais uma vez nas mãos da população, que por meio de suas lutas, de sua cultura e de sua história imprimem suas raízes nos locais onde habita, sejam eles construídos pela comunidade ou pelo poder público.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVIM, Angélica Benatti; COSTA, Rodrigo Ramos e; ALVES, Karina Dominici. Projetos urbanos em frentes d'água. Diretrizes e o potencial de transformação das orlas fluviais na cidade contemporânea. *Arquitextos*, São Paulo, ano 19, n. 222.01, Vitruvius, nov. 2018 <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/19.222/7170>

BIZZIO, Michele R.; ZUIN, João Carlos Soares. A apropriação do ideário cidade-jardim nos condomínios residenciais fechados brasileiros. *Arquitextos*, São Paulo, ano 17, n. 198.00, Vitruvius, nov. 2016 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.198/6300>>.

BRASIL. Decreto-Lei 2.398 de 1987.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

BRASIL. Lei 10.257, de 10.07.2001. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 2001.

CAVALCANTE, Raimundo. Pirambu. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2016

CEARAH PERIFERIA, Zonas Especiais de Interesse Social na luta por moradia em Fortaleza. Fortaleza: edições CEARAH Periferia, 2009.

"Chicago Riverwalk / Departamento de Transporte de Chicago" [Chicago Riverwalk / Chicago Department of Transportation] 11 Set 2016. ArchDaily Brasil. Acessado 18 Jan 2021. <<https://www.archdaily.com.br/br/794654/chicago-riverwalk-departamento-de-transporte-de-chicago>> ISSN 0719-8906

CULLEN, G. Paisagem urbana. São Paulo: Martins Fontes, 1983.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. Mar à vista: estudo da maritimidade em Fortaleza. 2. Ed. Fortaleza: Edições UFC, 2011.

ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL – EIA, Projeto Vila do Mar. Relatório de impacto ambiental – RIMA: manual de orientação. Fortaleza, 2007.

ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL – EIA, Projeto Costa-Oeste. Relatório de impacto ambiental – RIMA: manual de orientação. Fortaleza, 1996.

FACEBOOK. Atitude Atlético Vila do Mar. Fortaleza. Facebook: usuário Facebook

FACEBOOK. Bairro Cristo Redentor Fortaleza. Fortaleza. Facebook: usuário Facebook

FORTALEZA. Lei Complementar n° 236 de 11 de agosto de 2017: dispõe sobre o parcelamento, uso e ocupação do solo do Município e dá outras providências. Fortaleza: Prefeitura do Município de Fortaleza.

FREIRE-MEDEIROS, Bianca. "Favela como Patrimônio da Cidade? Reflexões e polemicas acerca de dois museus" IN Estudos Históricos (Rio de Janeiro), v. 38, 2006.

GOOGLE EARTH website. <http://earth.google.com/>

GOOGLE MAPS website. <http://maps.google.com/>

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA-IBGE

JACOBS, Jane. *Morte e Vida de Grandes Cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

JACQUES, Paola Berenstein. *Estética da ginga: a arquitetura das favelas através da obra de Hélio Oiticica/ Paola Berenstein Jacques*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra. 2001

KANASHIRO, M. A cidade e os sentidos: sentir a cidade. *Desenvolvimento e meio ambiente*, Curitiba, n.7, p. 159-164, jan/jul 2003.

KOHLSDORF, Maria Elaine. *A apreensão da forma da cidade*. Brasília: Editora Universidade de Brasília. 1996

KOHLSDORF, M.E. "Ensaio sobre a Capacidade Topoceptiva de três Centros Antigos". *Olam – Ciência e Tecnologia*, vol.3, nº1. Rio Claro: ALEPH – Engenharia e Consultoria Ambiental, 2003.

KOHLSDORF, Maria Elaine; KOHLSDORF, Gunter. *Dimensões Morfológicas dos Lugares: Dimensão Topoceptiva*. Brasília, março de 2005. Disponível em: <<http://www.ufscar.br/~cec/arquivos/referencias/Texto%20Maria%20Elaine.doc>>. Acesso em: 25 de fevereiro de 2019.

LYNCH, K. *A Imagem da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1982.

MATOS, Fábio de Oliveira. *A cidade de papel: fotografia e cartografia na formação do espaço litorâneo de Fortaleza-Ceará*.

MATOS, Fábio de Oliveira; VASCONCELOS, Fábio Perdigão. *CARTOGRAFIA DO LITORAL DE FORTALEZA NA DÉCADA DE 1940* (cartography of the coastline from Fortaleza in the 1940s). *Mercator, Fortaleza*, v. 11, n. 24, p. 89 a 100, mar. 2012. ISSN 1984-2201. Disponível em: <<http://www.mercator.ufc.br/mercator/article/view/646>>. Acesso em: 05 jan. 2021

MERIN, Gili. "AD Classics: Ville Radieuse / Le Corbusier" 11 Aug 2013. *ArchDaily*. Accessed 26 Feb 2021. <<https://www.archdaily.com/411878/ad-classics-ville-radieuse-le-corbusier>> ISSN 0719-8884

Moore, James. "Por que as cidades antigas ainda podem nos ensinar sobre planejamento urbano" [Why Ancient Cities Can Still Teach Us About Urban Planning] 17 Mai 2017. *ArchDaily Brasil*. (Trad. Souza, Eduardo) Acessado 26 Fev 2021. <<https://www.archdaily.com.br/br/871464/por-que-as-cidades-antigas-ainda-podem-nos-ensinar-sobre-planejamento-urbano>> ISSN 0719-8906

MONTEIRO, Sandra Paula Evaristo. "Projeto Vila do Mar no Grande Pirambu: avanços e retrocessos". Fortaleza, 2018

"Parque Urbano da Orla do Guaíba / Jaime Lerner Arquitetos Associados" 27 Dez 2018. *ArchDaily Brasil*. Acessado 18 Jan 2021. <<https://www.archdaily.com.br/br/907892/parque-urbano-da-orla-do-guaiba-jaime-lerner-arquitetos-associados>> ISSN 0719-8906

PMF – Prefeitura Municipal de Fortaleza. – *Plano de Gestão Integrada da Orla Marítima – Projeto ORLA*, Fortaleza, 2006

"Requalificação Urbana da Lagoa do Tabapuá / CERTARE Engenharia e Consultoria" 22 Jan 2021. ArchDaily Brasil. Acessado 25 Jan 2021. <<https://www.archdaily.com.br/br/955351/requalificacao-urbana-da-lagoa-do-tabapua-certare-engenharia-e-consultoria>> ISSN 0719-8906

RIOS, Kênia Souza. Campos de concentração no Ceará: isolamento e poder na seca de 1932. Fortaleza: Museu do Ceará – Secretária da Cultura e Desporto do Ceará, 2001.

RODRIGUES, Mirian Sartori. A contribuição do patrimônio cultural na qualidade visual da paisagem urbana. Dissertação (mestrado). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional, Porto Alegre, RS, 2010.

SANTOS, Maria Francineila Pinheiro dos. Para onde sopram os ventos: políticas públicas de turismo no grande Pirambu Fortaleza/CE. 2006. 169 f. Dissertação (Mestrado em geografia) – Pró - Reitoria de Pesquisa e Pós-graduação, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Rio Grande do Norte, 2006. Disponível em: <https://repositorio.ufrn.br/jspui/bitstream/123456789/18890/1/MaFrancineilaPS.pdf>. Acesso em: 12 de set. 2017.

Secretaria de Infraestrutura de Fortaleza (SEINF)

Silva, Poliana Rizzo da. Fatores de influência na urbanização em APPs – áreas de preservação permanente : O caso da APP do córrego do Gregório - São Carlos / SP / Poliana Rizzo da Silva. São Carlos : UFSCar, 2012.

<https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/familias-do-projeto-vila-do-mar-ii-recebem-indenizacoes-e-aluguel-social>

<https://www.baladain.com.br/notas/museu-da-fotografia-segue-com-exposicao-na-beira-mar-ate-a-proxima-semana/>

http://www.granmarquise.com.br/post_concierge/novo-mercado-dos-peixes-de-fortaleza/

<https://www.oestadoce.com.br/sem-categoria/nova-beira-mar/>

<https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2020/05/19/fortaleza-e-a-quinta-cidade-brasileira-com-maior-percentual-de-casas-em-favelas.html>

<https://mapas.fortaleza.ce.gov.br/#/>

<https://globaldesigningcities.org/2020/02/06/caminhos-da-escola-intervencoes-temporarias-como-ferramenta-para-participacao/>

<https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/tipologias-do-territorio/15788-aglomerados-subnormais.html?=&t=o-que-e>

<https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeitura-entrega-mais-de-1-000-intervencoes-na-area-do-pirambu>

<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/276>

<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/234>

<https://raquelrolnik.wordpress.com/2012/07/02/favelas-cariocas-entre-a-montanha-e-o-mar-sao>

patrimonio-da-humanidade/

<https://raquelrolnik.wordpress.com/2012/07/02/favelas-cariocas-entre-a-montanha-e-o-mar-sao-patrimonio-da-humanidade/>

<https://www.vozdascomunidades.com.br/coronavirus/campanha-no-morro-da-providencia-cria-o-morador-monitor-no-combate-ao-coronavirus/>

<https://www.ceara.gov.br/2017/08/25/cearadeatitude-paixao-do-mestre-ze-pio-em-ensinar-magia-do-bumba-meu-boi/>

<https://mapacultural.fortaleza.ce.gov.br/agente/29682/>

<https://www.infoescola.com/movimentos-artisticos/primitivismo/>

<http://www.fortalezaemfotos.com.br/2018/06/chico-da-silva-rei-das-artes-da-cachaca.htm>

<http://www.fortalezaemfotos.com.br/2015/04/411-366-314-289-afinal-quantos-anos-tem.html>

<https://www.ceara.gov.br/2019/04/12/avenida-beira-mar-ganha-reformulacao-com-novo-aterro/>

<https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeitura-entrega-mais-de-1-000-intervencoes-na-area-do-piramb>

<http://www.fortalezaemfotos.com.br/2015/04/411-366-314-289-afinal-quantos-anos-tem.html>

<https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/ha-87-anos-campo-de-concentracao-em-fortaleza-foi-atracao-para-visitantes-de-outros-estados-1.2125607>

<https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/ha-87-anos-campo-de-concentracao-em-fortaleza-foi-atracao-para-visitantes-de-outros-estados-1.2125607>

<http://www.fortalezanobre.com.br/search?q=ocupação+oeste>

<https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/negocios/parque-fabril-demorou-a-chegar-e-a-se-estabelecer-1.499750>

<http://www.fortalezanobre.com.br/2016/09/reminiscencias-da-avenida-francisco-sa.html>

<http://www.fortalezanobre.com.br/2011/03/barra-do-ceara-406-anos.html>

<https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=435501&view=detalhes>