



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ  
CENTRO DE CIÊNCIAS  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**BARUQUE AMARO DE OLIVEIRA PINHEIRO**

**A REFUNCIONALIZAÇÃO DA ESTAÇÃO JOÃO FELIPE EM COMPLEXO  
CULTURAL ESTAÇÃO DAS ARTES: UMA ANÁLISE DA TRANSFORMAÇÃO  
ESPACIAL SOB A GEOGRAFIA POLÍTICA URBANA.**

**FORTALEZA**

**2025**

**BARUQUE AMARO DE OLIVEIRA PINHEIRO**

**A REFUNCIONALIZAÇÃO DA ESTAÇÃO JOÃO FELIPE EM COMPLEXO CULTURAL  
ESTAÇÃO DAS ARTES: UMA ANÁLISE DA TRANSFORMAÇÃO ESPACIAL SOB A  
GEOGRAFIA POLÍTICA URBANA.**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao  
Curso de Graduação em Geografia do Centro de  
Ciências da Universidade Federal do Ceará,  
como requisito parcial à obtenção do grau de  
Licenciado em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Dirceu Rogério Cadena de  
Melo Filho

**FORTALEZA**

**2025**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação  
Universidade Federal do Ceará  
Sistema de Bibliotecas  
Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

---

P718r Pinheiro, Baruque Amaro de Oliveira.

A refuncionalização da estação João Felipe em Complexo Cultural Estação das Artes : uma análise da transformação espacial sob a geografia política urbana / Baruque Amaro de Oliveira Pinheiro. – 2025.  
63 f. : il. color.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Ciências, Curso de Geografia, Fortaleza, 2025.

Orientação: Prof. Dr. Dirceu Rogério Cadena de Melo Filho.

1. Estação João Felipe. 2. Refuncionalização urbana. 3. Geografia política urbana. I. Título.  
CDD 910

---

BARUQUE AMARO DE OLIVEIRA PINHEIRO

A REFUNCIONALIZAÇÃO DA ESTAÇÃO JOÃO FELIPE EM COMPLEXO CULTURAL  
ESTAÇÃO DAS ARTES: UMA ANÁLISE DA TRANSFORMAÇÃO ESPACIAL SOB A  
GEOGRAFIA POLÍTICA URBANA.

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao  
Curso de Graduação em Geografia do Centro de  
Ciências da Universidade Federal do Ceará,  
como requisito parcial à obtenção do grau de  
Licenciado em Geografia.

Aprovada em: 25/02/2025

BANCA EXAMINADORA

---

Prof. Dr. Dirceu Rogério Cadena de Melo Filho (Orientador)  
Universidade Federal do Ceará (UFC)

---

Ms. Guilherme Esteves Gomes de Oliveira

---

Ms. Léon Denis Ferreira Xavier

Aos meus pais e irmão.

## **AGRADECIMENTOS**

Ao Prof. Dr. Dirceu Rogério Cadena de Melo Filho, por sua excelente orientação que me guiou no desenvolvimento deste trabalho e da minha formação acadêmica.

Aos participantes da banca, pelo tempo e contribuições.

## **RESUMO**

Esse trabalho investiga o fenômeno de refuncionalização responsável pela criação do Complexo Cultural Estação das Artes, analisando sob a perspectiva da Geografia Política Urbana. Busca compreender a governamentalidade e a representação empreendida pelo Estado que possibilitaram as transformações espaciais ocorridas na área. O estudo foi desenvolvido a partir da perspectiva da geografia política urbana, através de uma análise do processo estabelecido durante a formação da cidade e da apreensão das esferas de governo e representação, as ações do poder institucionalizado. Assim, traz contribuições sobre as motivações e a jornada da política empreendida pelos governos em seus diversos níveis.

Palavras-chaves: estação João Felipe; refuncionalização urbana; geografia política urbana.

## **RESUMEN**

Este trabajo investiga el fenómeno de refuncionalización responsable de la creación del Complexo Cultural Estação das Artes, analizándolo desde la perspectiva de la Geografía Política Urbana. Se busca comprender la gubernamentalidad y representación asumida por el Estado que posibilitó las transformaciones espaciales ocurridas en la zona. El estudio se desarrolló desde la perspectiva de la geografía política urbana, a través de un análisis del proceso establecido durante la formación de la ciudad y la aprehensión de las esferas de gobierno y representación, las acciones del poder institucionalizado. Así, trae aportes sobre las motivaciones y el recorrido de la política emprendida por los gobiernos en sus distintos niveles.

Palabras clave: estação João Felipe; refuncionalización urbana; Geografía política urbana.

## **LISTA DE TABELA**

Tabela 1 - Documentos e planos governamentais tomados como base para a análise da Governamentalidade .....	46
---	----

## **LISTA DE FIGURAS**

Figura 1 - Mapa de localização da Estação das Artes e outras formas próximas .....	14
Figura 2 - Localização do Cemitério São Casemiro, longe das principais edificações da cidade, em 1856 .....	28
Figura 3 - Exercício de reconstituição cartográfica - Fortaleza 1890: Especialização do perímetro urbano em Fortaleza, segundo a décima urbana de 1890 .....	30
Figura 4 - Obras para execução através do programa Juntos por Fortaleza .....	47
Figura 5 - Corredor Cultural com a introdução da Estação das Artes.....	48

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

AERVC	Associação dos Engenheiros da RVC
CPHF	Centro de Preservação da História Ferroviária
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPLANFOR	Instituto de Planejamento Estratégico de Fortaleza
RECE	Rede Pública de Espaços e Equipamentos Culturais do Estado do Ceará
RFFSA	Rede Ferroviária Nacional
PIB	Produto Interno Bruto

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>13</b>
<b>2</b>	<b>DISCUSSÃO TEÓRICO-METODOLÓGICA .....</b>	<b>16</b>
<b>2.1</b>	<b>Geografia Política Urbana.....</b>	<b>19</b>
<b>2.2</b>	<b>Refuncionalização de áreas urbanas .....</b>	<b>22</b>
<b>3</b>	<b>A ESTAÇÃO JOÃO FELIPE .....</b>	<b>24</b>
<b>3.1</b>	<b>Do cemitério à Estação Central .....</b>	<b>24</b>
<b>3.2</b>	<b>Da Estação Central a Estação Professor João Felipe .....</b>	<b>30</b>
<b>3.3</b>	<b>Da patrimonialização à Estação João Felipe .....</b>	<b>33</b>
<b>4</b>	<b>A GOVERNAMENTALIDADE E REPRESENTAÇÃO NA REFUNCIONALIZAÇÃO DA ESTAÇÃO JOÃO FELIPE .....</b>	<b>37</b>
<b>4.1</b>	<b>A Governamentalidade.....</b>	<b>37</b>
<b>4.2</b>	<b>A representação .....</b>	<b>49</b>
<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>55</b>
	<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>59</b>

## 1 INTRODUÇÃO

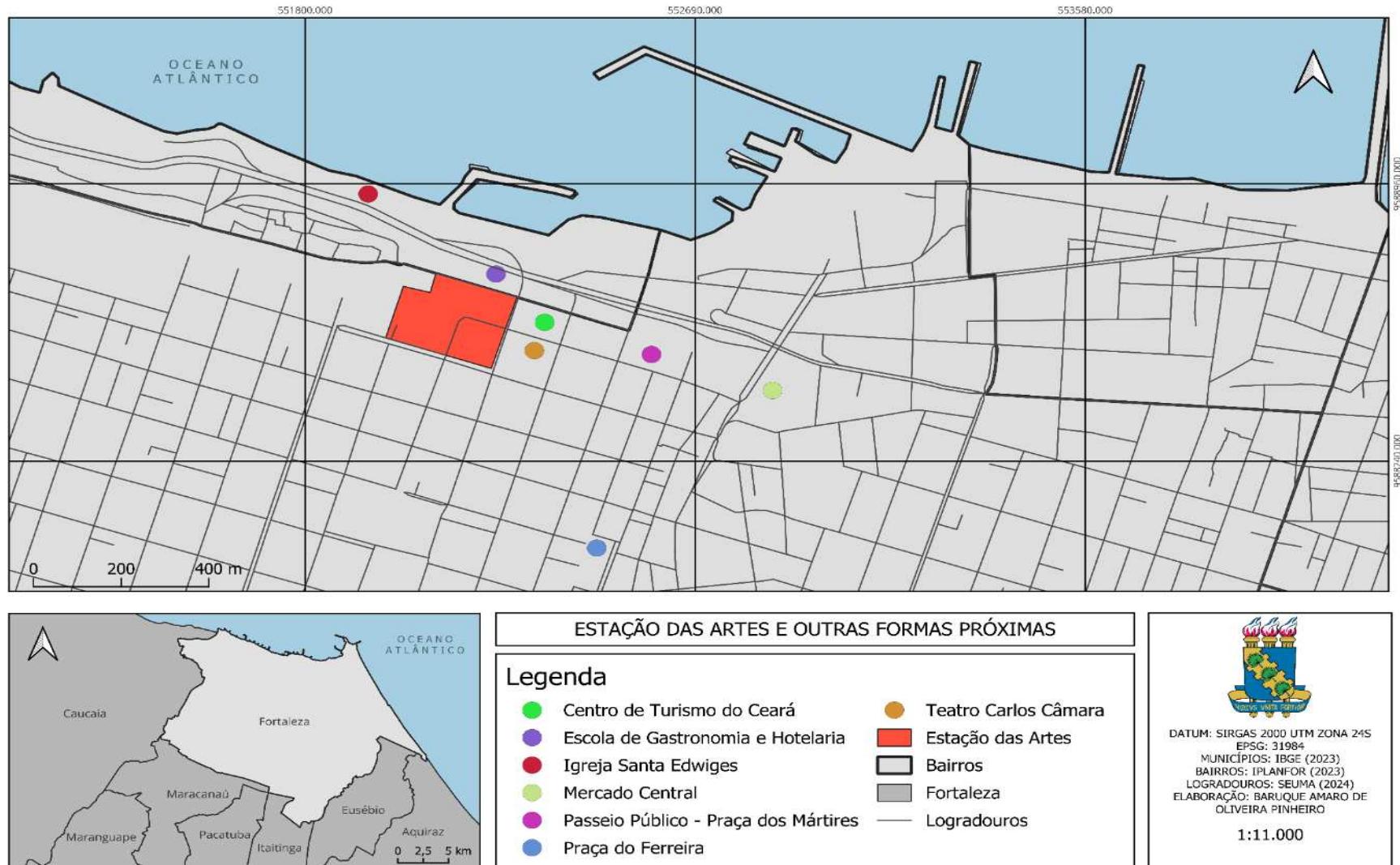
A Geografia Política, em tempos anteriores, se ocupava em entender as transformações espaciais executadas pelas instituições representativas da governança, focadas principalmente na escala do Estado-Nação. Após críticas a esse modelo que limitam as análises a uma única escala do exercício de poder, surge um novo entendimento a respeito das análises políticas “entendidas como relações históricas e sociais multidimensionais e, portanto, não restritas ao aparato político-jurídico do Estado” (Rodrigues, J.N.; Monteiro, L.C., 2020, p.12). Esse movimento ficou atrelado a um contexto mundial de transição urbana, entendido por Véron (2006) como um momento em que a população altera o seu perfil, passando a ser mais urbana, saindo de baixos para altos níveis de urbanização.

Sob essa nova perspectiva que atua a Geografia Política Urbana, direcionada para um modelo de sociedade que se desenvolve dentro das cidades, focada na atuação política de seus diversos atores, de entes institucionalizados ou não. Por se tratar de uma análise da Geografia Política Urbana preocupada em apreender as transformações ocorridas a partir do poder estatal, aqui será trabalhada as Esferas de representação e governo, não abordando contestações de outros grupos políticos.

Dessa forma, o presente trabalho foca em verificar a dinâmica política empreendida para a refuncionalização responsável por fundar o Complexo Cultural Estação das Artes (Figura 1) onde se localizava a Estação João Felipe, no Centro de Fortaleza. Assim, a análise se apossa das dimensões discursivas e não-discursivas do exercício de poder governamental para explicar as transformações ocorridas naquele espaço devido ao fazer político ao longo do tempo.

O objetivo geral do trabalho é compreender o processo de refuncionalização da Estação João Felipe. Para isso, busca analisar o processo de formação espacial da cidade de Fortaleza com foco no Centro da cidade; descrever o percurso político traçado até a efetivação da Estação das Artes e evidenciar os discursos que foram empregados nos documentos oficiais pelos governos para guiar as políticas efetivadas.

Figura 1 - Mapa de localização da Estação das Artes e outras formas próximas



Fonte: Elaborado pelo autor.

Assim, o trabalho está organizado em cinco capítulos: o primeiro é introdutório e faz um panorama geral; o segundo para dar conta de discutir a questão teórica-metodológica que embasa o trabalho; o terceiro capítulo faz uma análise da transformação espacial ao longo do processo, explicando motivos que elucidam a valoração crescente da memória ferroviária; o quarto capítulo traz a análise política, considerando os discursos e as execuções do Estado; e o último aponta as considerações finais para concluir os diversos pontos tratados ao longo do trabalho.

## 2 DISCUSSÃO TEÓRICO-METODOLÓGICA

Como base teórica-metodológica da presente discussão se fez necessário visitar alguns conceitos; entender a metodologia de pesquisa aplicada sobre outros trabalhos científicos e suas contribuições informativas; além de analisar os documentos governamentais que guiaram a política aplicada na refuncionalização do Complexo Cultural Estação das Artes.

Dessa maneira, se torna essencial o entendimento sobre o campo da Geografia Política Urbana para analisar a dinâmica urbana, utilizando de conceitos como Refuncionalização, Governamentalidade e Representação. Ao mesmo tempo, a investigação se apropria das categorias de Forma, Função, Processo e Estrutura, essenciais na compreensão da dinâmica do espaço urbano.

Na análise geográfica de Roberto Lobato Corrêa (2004), ao explicar sobre o Estado como agente produtor do espaço urbano, o autor explicita que o mesmo atua a nível federal, estadual e municipal, portanto, se faz necessário analisar a atuação da figura Estatal em todos os níveis político-administrativos e espaciais.

Ao mesmo tempo, afirma que “É no nível municipal, no entanto, que estes interesses se tornam mais evidentes e o discurso menos eficaz” (Corrêa, 2004, p. 26), ou seja, ao olhar para dentro das municipalidades, é possível observar de forma mais clara os reais resultados do que é realmente implementado politicamente.

O geógrafo reitera que “a legislação garante à municipalidade muitos poderes sobre o espaço urbano” (Corrêa, 2004, p. 26). São esses poderes que garantem a execução de projetos políticos de outros níveis (federal e estadual) que resultam na criação de fixos dentro das municipalidades. No caso da presente análise, é possível observar uma ação política que explicita o Estado como um produtor espacial, através do estabelecimento de políticas públicas em nível estadual, a ser, em particular do caso da criação do Complexo Cultural Estação das Artes, desenvolvido junto ao município de Fortaleza, capital do Estado.

Por isso, o presente trabalho foi estruturado em cinco capítulos, e este será dedicado a explicar a metodologia utilizada em cada um dos mesmos. Além disso, este capítulo conta com dois subtópicos para o entendimento do campo da Geografia Política Urbana e do Conceito de refuncionalização aplicado ao espaço urbano.

No capítulo introdutório há o esforço de contextualização do trabalho, com informações pertinentes para tratar dos assuntos aqui abordados, responsável por localizar o leitor através

do mapa introduzido, além disso, discute de forma prévia o conteúdo de cada um dos capítulos seguintes.

O terceiro capítulo nomeado “A Estação João Felipe” trata do desenvolvimento espacial da cidade de Fortaleza, com foco voltado para onde hoje se localiza o Complexo Cultural Estação das Artes. O seu decorrer ocorre a partir de períodos caracterizados por transformações nas funções e formas, além de no último subtópico realçar os motivos culturais da permanência da figura ferroviária.

Essas transformações tratadas ao longo do capítulo citado foram baseadas em transformações políticas internas e externas, marcos legais, influências culturais e uma forte dinâmica social de lutas entre classes ocorridas ao longo da história de formação de Fortaleza.

As informações foram retiradas de publicações científicas, como livros, revistas, dissertações e teses, além de decretos do Brasil Império e República, Leis, Notícias oficiais do Estado e Canais de Comunicação do Governo.

Assim, o subcapítulo 3.1 intitulado “Do cemitério a Estação Central” parte do momento de elevação da Vila à categoria de Cidade, devido a importância Política que ganha e a consequente progressão de formação espacial ocorrida após o fato de 1823. Dessa maneira, demarca a criação de uma forma voltada para o espaço de morte, no caso do Cemitério São Casemiro que acaba sendo fechado e o espaço refuncionalizado pela primeira vez, originando a Estação Central de Fortaleza.

No subcapítulo 3.2, nomeado “Da Estação Central a Estação Professor João Felipe”, se faz análise da transformação espacial considerando o contexto histórico, cultural e político como consequência singular de um movimento multiescalar. Este resultando em intensas transformações urbanas e urbanísticas na cidade, que se vê cada vez mais voltada a uma dinâmica global, demarcadas ao longo do século XX.

O processo investigado demonstrou alterações de ordem política na forma da estação que se vê alvo por duas vezes de decisões Federais. Considerando as intervenções políticas e o contexto social de transformação da estrutura da cidade e a cultura dos habitantes associada ao uso dos transportes, se busca explicar a conformação em Estação João Felipe, com a sua função já mais aproximada encontrada no momento de refuncionalização mais atual.

Na última parte do terceiro capítulo, denominado “Da patrimonialização à Estação João Felipe”, é feito um esforço para entender o processo de valorização da função cultural na Estação das Artes. Para isso foi buscado o entendimento sobre o fenômeno de Patrimonialização global que origina o movimento responsável pelo tombamento de diversas formas no Brasil. E ainda como isto resulta em transformações do tecido urbano na busca pela preservação do valor

histórico através da criação de um espaço funcional para a cultura e o mercado global, chegando em seu último estágio como forma antes de sua refuncionalização.

O Capítulo quatro traz a construção do espaço através das decisões políticas, buscando identificar os agentes que agiram a partir da demanda do poder institucionalizado. Isto é, a partir das ações do Estado e dos agentes legitimados durante esse processo. Para isso foi apossado da visão de Foucault (1979) sobre o funcionamento do exercício de poder, se apropriando dos conceitos de Governamentalidade, e outros associados como: dispositivos de segurança, procedimentos e instituições.

Para dar conta do âmbito político que conformou o espaço urbano, foi associado a estes os conceitos de Política como Governo para entender como se deu a governamentalidade na execução de poder, e Política como Representação como meio para apreender o viés discursivo do exercício de poder. Ambos priorizando a visão do poder estatal e o percurso traçado por ele ao longo do processo.

Por isso, o capítulo nomeado de “a governamentalidade na esfera de governo e a representação na refuncionalização da estação João Felipe” se divide em dois subcapítulos, sendo o primeiro “A Governamentalidade” e o segundo “A representação”, como forma de entender de que modo houve o processo político para a refuncionalização da Estação João Felipe para conformar em Complexo Cultural Estação das Artes.

A base teórica supracitada foi associada a uma produção geográfica brasileira sobre o entendimento do Espaço urbano de Roberto Lobato Corrêa (2004). O geógrafo entende o Estado como um agente produtor do espaço e este, no caso do Brasil, atua em três níveis fundamentais: municipal, estadual e federal. Portanto, para a análise política dada se fez necessário unir o entendimento do Estado sobre o espaço e suas intenções de atuação nos seus diferentes níveis.

Por isso se buscou em diversas bases de dados do Estado, como arquivos disponibilizados nos sites de secretarias do governo estadual e municipal, e publicações de notícias dos portais estatais. Para mais, também foi necessário solicitação direta ao Governo por documentos não publicizados por meio da LEI N° 12.527, DE 18 DE NOVEMBRO DE 2011. Assim foi possível a construção de todo o capítulo mencionado.

Dessa forma, o subcapítulo 4.1 parte do momento que há proposição de execução da obra em documentos governamentais, em 2014. A partir disso, foi traçado em análise a concretude ou não das propostas e como se deu o prosseguimento das proposições e promessas de execuções políticas até a consumação das intervenções no tecido urbano.

Com isso, foi possível a construção de uma linha lógica de como se deu a execução das obras de refuncionalização, focado no que estava sendo feito, e como foi se dando isso, através dos dispositivos de poder.

Associado a esses dispositivos, agora focado na análise das ferramentas discursivas, o subcapítulo 4.2 explicita como as ações foram respaldadas na construção de uma esfera de Política como Representação, a partir do estudo dos documentos utilizados pelo Estado para efetivar a intervenção urbana e os discursos empregados nos mesmos. Desse jeito foi compreendido como no exercício de poder as ações tomadas foram promovidas e possibilitadas discursivamente.

## 2.1 Geografia Política Urbana

Sabendo que a Geografia Política constituiu a Geografia Política Urbana, é importante compreender que em tempos anteriores esta primeira estava ocupada em entender as transformações espaciais executadas pelas instituições representativas da governança, focadas principalmente na escala do Estado-Nação. Com as críticas a esse modelo que limitam as análises a uma única escala do exercício de poder, surge um novo entendimento a respeito das análises políticas “entendidas como relações históricas e sociais multidimensionais e, portanto, não restritas ao aparato político-jurídico do Estado” (RODRIGUES, J.N.; MONTEIRO, L.C., 2020, p.12), portanto, emergem novas perspectivas a serem investigadas sobre as ações e intervenções no processo político, oriundas do Estado e de outros entes sociais, com destaque para o poder público.

Esse movimento ficou atrelado a um contexto mundial de transição urbana, entendido por Véron (2006) como um momento em que a população altera o seu perfil, saindo de baixos para altos níveis de urbanização. O mundo experimentou esse fenômeno na maioria dos Estados-Nações, sendo estritamente divulgado por diversos aparatos transnacionais. “A ONU repete constantemente que atualmente mais da metade da população do mundo vive em ambientes urbanos, num processo que segue se acelerando” (Mamadouh, 2020, p. 135).

A atenção em cima do urbano, agora globalizado como destacado por Rossi e Vanolo (2012), mudaram a forma de pensar e executar as políticas. Assim, todo um escopo metodológico e filosófico recente se forma para analisar a política no espaço urbano, considerando seus múltiplos atores capazes de influenciar e exercer poder.

Retornando ao que foi dito, a partir dos anos 1960 comprehende-se que as ações políticas podem ser realizadas por diversos atores, ao mesmo tempo podem também assumir diversas formas. Como dito anteriormente, esse escopo metodológico da Geografia Política Urbana surge a partir de estudos sobre Políticas de Desenvolvimento Urbano, produzidos por geógrafos e planejadores urbanos, dentro de um contexto ocidental, em principal dos Estados Unidos da América, do Reino Unido e da Itália, se desenvolvendo assim até o fim da década de 1970 (Rossi e Vanolo, 2012).

A partir da constituição cidadã em 1988 no Brasil, com a institucionalização da participação social, abre-se espaço em âmbito nacional para a introdução das discussões citadas. É nessa década que, no advento da globalização, se foi gerando efeito sobre uma internacionalização da economia sobre as cidades e regiões, tornando-as mais autônomas.

A atenção voltada para uma conjuntura mais focada nas cidades favoreceu os estudos sobre o desenvolvimento urbano. Se o olhar anterior sobre esses espaços focava mais em questões exclusivamente econômica e de ordenamento espacial, agora vemos visões interessadas na compreensão de como as contradições originadas das relações entre as elites (política e/ou econômica) e os cidadãos urbanos; a transformações pelas lutas ao direito à cidade; as políticas sobre sustentabilidade; e o papel da cultura em regenerar os espaços urbanos, dentres vários outros debates que se apropriam dos diversos atores políticos (Rossi e Vanolo, 2012).

Ugo Rossi e Alberto Vanolo (2012) identificam uma '*triad of urban politics*' ("tríade de políticas urbanas") como forma metodológica de observar a dinâmica da vida urbana. Essa maneira de observar os processos a partir do entendimento analítico das esferas que se formam no exercício político é adotada por alguns pesquisadores (Cadena, 2021; Souza, 2024) como forma de analisar a política no espaço urbano sob a visão da Geografia Política Urbana. Esse método busca identificar as esferas políticas que se formam, sendo essas a política como representação, como governo e como contestação. Neste trabalho será apreendido as esferas de política como representação e política como governo, de forma a captar o processo político dominante sobre o espaço da cidade.

Baseado nas ideias de ordem do discurso de Foucault e de Jacques Derrida sobre a linguagem, a "Política como Representação" pode ser compreendida como um instrumento atuante na percepção cultural e na mentalidade da sociedade diante os fenômenos e questões sociais; ela dita como as cidades devem agir, influenciando a reprodução das desigualdades sociais. A esfera da representação se consolida através dessas ferramentas discursivas, diferenciando os lugares, classificando bairros como positivos, bons e, portanto, modelos a

serem seguidos, e bairros inferiorizados, tido como perigosos, visto de forma negativa, estigmatizados, sendo assim, ameaças à vida urbana. Essa visão da Esfera Política de Representação tem efeito sobre a geração de atividades a respeito dos fenômenos sociais, em vista disso, a representação se expressa como uma política do espaço, sendo elemento presente no exercício de governo.

Nessa prática de governar é que se desenvolve a “Política como governo”, essa política atua sobre o espaço a partir de dois elementos: Instrumentos técnicos e intelectuais, sendo esses os estudos, dados coletados, relatórios que abordam temáticas socioterritoriais; e Regulamentos e ferramentas políticas, como zoneamentos, leis municipais, projetos urbanos e planejamentos (Rossi e Vanolo, 2012). Com esses elementos, se conhece o território e se implementam as ações sobre ele, impondo à população os seus objetivos e realizando o controle da conduta das pessoas. Ao associar a manipulação do indivíduo, com as ferramentas do Estado sobre os aspectos administrativos e a gama de implicações morais e de conhecimento, se dá a esfera Política como governo.

Por sua vez, este entendimento sobre governo é baseado no conceito foucaultiano de governamentalidade, definido como

“o conjunto constituído pelas instituições, procedimentos, análises e reflexões, cálculos e táticas que permitem exercer esta forma bastante específica e complexa de poder, que tem por alvo a população, por forma principal de saber a economia política e por instrumentos técnicos essenciais os dispositivos de segurança.” (FOUCAULT, 1979, p. 171).

Sendo assim, a governamentalidade é executada por meio de técnicas governamentais, os processos administrativos implementados e todo o aparato ideológico empregado no discurso (Rossi e Vanolo, 2012).

A partir da apreensão dessas esferas políticas é possível delinear a Geografia Política Urbana empreendida pelos entes sociais institucionalizados, e como o exercício de poder dos mesmos alteram o espaço urbano a partir do fazer político. Dentre as possibilidades de atuação no ambiente urbano, algumas delas implicam processos que alteram de maneira sutil ou mesmo significativa as formas. Essas transformações ou renovações urbanas podem passar por alterações também na função exercida naquele espaço, esse foi o caso do que está sendo aqui analisado.

Por último, a terceira esfera chamada de “Política como Contestação” está associada às práticas que surgem de grupos não institucionalizados, em reação à política empreendida pelos governantes. Visto que não possuem o poder de legitimar no espaço as suas demandas, essa dinâmica pode assumir diferentes formas dentro da paisagem política, partindo do corpo

manifestante até a implementação de elementos na paisagem que contestem a ordem pré-estabelecida, como pixos e placas (Brito; Cadena, 2022).

É durante a contestação que os grupos de não governantes manifestam no espaço as suas demandas, em outras palavras, buscam a alteração da ordem destinada pelo poder estatal. Assim, é no fazer da contestação que se busca alterar a Política (Rossi e Vanolo, 2012) e se mostram o poder social na designação da ordem espacial.

## **2.2 Refuncionalização de áreas urbanas**

Os espaços urbanos são uma parcela do espaço geográfico como um todo, e pela característica de ser formado pela construção social, de um todo ou apenas um ou mais entes, mostra a dinâmica da própria sociedade que não pode funcionar se não posta em determinado espaço. Portanto, os espaços são produzidos pela sociedade ao mesmo tempo que dão condições para ela funcionar. Sendo assim, quando o corpo social passa por transformações, o espaço também sofre influência dessas mudanças (Santos, 2012, p. 67).

Na compreensão do espaço, algumas categorias precisam ser consideradas para que se possa ter uma compreensão real. Milton Santos (2012) discutindo a metodologia para apreender a realidade espacial aponta Forma, Função, Estrutura e Processo como categorias analíticas do espaço geográfico. Essas não podem estar dissociadas umas das outras na análise, em outras palavras precisam essencialmente estarem presente na compreensão espacial para que não haja resultados deficitários, por mais que Milton Santos aponte a possibilidade dos estudiosos em suas análises se utilizarem e/ou focarem mais em um conceito do que em outro. Portanto, se faz necessário apontar no espaço ao longo do tempo (processo) as alterações das formas e as funções, orientados pela estrutura vigente para chegar a uma análise que compreenda o contexto de sua formação.

Como dito, os espaços imbricados nessa dinâmica de produção social adquirem certos valores de acordo com o tempo em que está inserido. Quer dizer, uma forma pode ter um valor central e exercer funções vitais para o funcionamento do corpo social em determinada época e noutra não possuir o *glamour* que tivera quando implementada. Dentro desse modelo capitalista, em que a produção espacial segue o viés político que busca beneficiar as classes dominantes, a política costuma atuar implementando estruturas que o (re)produzem. Sendo assim, o processo se revela nas formas, essas submetidas a uma estrutura, são uma manifestação da sociedade e, nela se desenvolve a dinâmica social que explicita as funções que lhes são agregadas (Santos, 2012, p. 68).

Ao tratar do entendimento do ocorrido, o conceito de refuncionalização torna-se importante. Associado diretamente ao conceito de função (Santos, 2012), refuncionalização trata da mudança da função exercida em determinada forma. Amplamente discutido entre teóricos que dão conta de entender as mudanças nas formas urbanas, o estudo das mudanças das funções tem sido articulado a outros conceitos como gentrificação, revitalização, etc. Contudo, como destaca Paes-Luchiari (2006) o processo de refuncionalização perpassa por todos os conceitos que tentam tratar das renovações urbanísticas.

Em mesma linhagem com o entendimento de Paes-Luchiari, Sotratti (2015, s/p.) conceitua “A refuncionalização de espaços urbanos degradados consiste no processo de transformação de funções de elementos arquitetônicos de um determinado processo histórico pretérito.”. Ao passo que considera capaz dos múltiplos grupos sociais atuarem na refuncionalização, o conceito supracitado conforma com o campo da geografia política urbana.

Nesse sentido, consideramos que o fenômeno da refuncionalização ao fazer parte do cotidiano das cidades contemporâneas, torna-se de interesse da geografia política urbana.

Se confirma o que foi dito sobre a união da geografia política urbana atual e o conceito de refuncionalização com as palavras de Sotratti (2015, s/p.) ao afirmar que “A refuncionalização é uma consequência natural da própria reestruturação socioespacial de determinada cidade, liderada por alguns grupos sociais.”. Portanto, a análise sobre a cidade de Fortaleza considera o fenômeno da refuncionalização dentro do escopo da geografia política urbana, em que se observa o Centro da cidade e suas transformações a partir dos diversos atores capazes de agir dentro da política urbana.

Como destacado na composição de metodologia analítica do espaço, Milton Santos (2012) afirma que quanto mais formas são agregadas, se tornam menores as possibilidades futuras, visto que a estrutura se conforma a partir também da permanência de antigas formas.

Dessa maneira, a presente pesquisa analisa a refuncionalização da Estação Professor João Felipe, associada às mudanças nos usos e formas do Centro de Fortaleza. Assim, o terceiro capítulo se utiliza dos conceitos de Milton Santos: Forma, Estrutura, Função e Processo; bem como o conceito de Refuncionalização para traçar a formação do espaço urbano em questão. E o quarto capítulo considerando o foco na refuncionalização, mostra a formação das esferas políticas como governo e como representação delineando a dinâmica política urbana na alteração espacial dentro da escala escolhida.

### **3 A ESTAÇÃO JOÃO FELIPE**

Uma estação de trens metropolitanos e Centro Cultural e Museu Ferroviário, como reconhecido pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN, 2008), a Estação Professor João Felipe, ou simplesmente João Felipe, era uma estação de trens interurbanos, construída devido a diversos fatores ao longo da história de formação da cidade de Fortaleza.

Esse processo se dá após o espaço passar por um primeiro fenômeno de refuncionalização e se estabelecer como uma forma chave na estrutura urbana, consolidando antigas formas da cidade de Fortaleza, responsáveis por influenciar a dinâmica socioespacial. Sua história perpassa assim pelo desenvolvimento da cidade e as transformações que ocorrem nas mais variadas escalas, desde tendências globais a alterações locais.

Foi com uma dinâmica de influência mútua entre as formas e as suas funções exercidas na estrutura citadina, em que a estação por muito tempo propiciou o desenvolvimento da cidade, ao mesmo tempo em que a cidade e os variados movimentos influenciaram a estação, na sua estrutura e no âmbito do significado e da importância. Hoje dado o processo, se dão novas formas que interagem com a estrutura da cidade e assume nova função. Essa já tendenciada devido ao desenvolvimento espacial próprio, evidenciando o fenômeno de refuncionalização à extinta Estação João Felipe.

Este movimento, resultado singular da influência do sistema capitalista mundial na produção de espaços e da valorização cultural de nível nacional, bem como as práticas políticas atuais no território, resulta na mais recente transformação desse espaço ferroviário configurando em um espaço complexo de formas voltadas à função cultural.

#### **3.1 Do cemitério à Estação Central**

Se hoje o bairro do Centro é uma parte do município de Fortaleza, em um passado secular foi a própria cidade. Marcada pela presença do forte construído no litoral por holandeses, e posteriormente tomado pelos portugueses que o cunharam como “Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção”.

Enquanto Vila, possuía estrutura menos complexa, com poucas formas. Ao se tornar cidade, não implicou transformações automáticas, mas trouxe maior realce administrativo. Silva (2019) destaca uma série de obras estruturais efetuadas a partir da década de 1820 na cidade, como o alargamento de vias, reformas de praças como equipamentos de lazer e

construção de prédios do poder público, que fortaleceram ainda mais a função administrativa. Fortaleza experimenta com isso uma considerável transformação, chegando no final da primeira metade do século XIX com maior dinamismo e complexidade.

As novas formas vão permitir também a expansão das funções exercidas dentro da cidade. Assim, Fortaleza se firma cada vez mais no seu exercício administrativo, mas também comercial com a construção do Mercado; o fortalecimento da religião com função cultural, representado por igrejas; e a função militar, representada pelo forte.

Se a primeira metade do século XIX parecia agitada e transformadora do contexto citadino, muito mais intensa foi a segunda metade. A cidade passa por mudanças urbanísticas, sociais e culturais, além de um grande crescimento econômico, propiciando o fortalecimento e destaque da função comercial. É a partir da segunda metade do século XIX que Fortaleza se estabelece em um período denominado de “*Fortaleza Belle Époque*” (Vasconcelos, 2008). A era teve uma duração de cerca de oitenta anos, e foi diretamente ocorrida pela influência europeia em contato com as camadas locais mais elitistas, tempo que a cidade passa por renovações no processo, tendo sua estrutura e formas alteradas, bem como uma transformação social ocasionada pelas migrações intensas da época.

Silva (2019) aponta um grande crescimento econômico na cidade devido às boas produções no campo, permitidas por uma pausa de secas, atrelada ao crescimento das exportações de algodão do Ceará para a Europa. A geração de riqueza levou as autoridades a investirem em medidas que tornassem Fortaleza competitiva como um espaço de escoamento, assim, foram sendo produzidas novas formas urbanas para o exercício das diversas atividades econômicas surgidas, inclusive nas estruturas de transporte.

A respeito das transformações ocorridas em Fortaleza, essas estão ligadas também a interesses políticos de escala Imperial e Provincial. Reis (2015) salienta que a vontade de unificação nacional do Império trouxe investimentos em por vias férreas no território de todo o País. No contexto cearense, isso se articula ao objetivo da província de ampliar a produção no campo, fazendo com que a construção da Estrada de Ferro de Baturité seja planejada e executada.

Nesse contexto, Baturité e Crato são cidades centrais para os rumos da execução das obras, por serem centros agrícolas. Para mais, Fortaleza assume protagonismo econômico e comercial, em benefício do título de Capital, com a utilização do porto como ponto de convergência e escoamento dos produtos,

“Nesse caso, o Ceará, dentro do plano de integração Imperial, era constituído naquilo que o tornava parte desse projeto, em suas vias de comunicação: a Estrada de Ferro de Baturité. Dentro desse contexto, o referido engenheiro, em continuidade ao relatório, ainda inferiu que, a via férrea de Baturité deveria passar pelas cidades de Baturité e Crato, o que sugere os interesses implícitos e interiores da Província, que também se constituíram em objetos de disputa e negociação. Nesse plano, seria interligado no Ceará o que era considerado como principais centros agrícolas do território – o maciço de Baturité e a região do Cariri – ao porto de Fortaleza.” (Reis, 2015, p. 94).

As riquezas adquiridas pela acumulação de capital durante esse momento de glória econômica dos grandes fazendeiros de algodão permitiram, segundo Silva (2015), a inserção do Ceará à Divisão Internacional do Trabalho, demarcando um novo momento no tempo histórico (processo) pela mudança na posição em relação ao trabalho internacionalmente (Santos, 2012).

Em consequência disso, na segunda metade do século XIX a cidade de Fortaleza “adquiriu feições urbanas compatíveis com estatuto de cidade do século XIX, com o advento do mercado algodoeiro quando se transformou em centro de coleta e exportação daquele produto.” (Silva, 2015, p. 76).

Esse cenário de otimismo da classe elitista começa a mudar com o fim da Guerra de Secesão (1861-1865), pois houve diminuição da demanda algodoeira cearense, gerando assim uma desaceleração regional e local (Silva, 2015). Além disso, a Província do Ceará foi assolada por graves secas, como a seca de 1877, responsável por gerar uma grande massa de pessoas que não poderiam mais se ocupar de seus serviços, pois essas viviam da produção do campo.

Essas pessoas passaram a buscar no espaço urbano ocupação para sobreviver. Nesse sentido, a cidade de Fortaleza se torna destino visado, fazendo com que o número de habitantes cresça. A realidade da cidade passa pela observação das elites que se veem incomodadas com a presença de uma população pobre nos espaços urbanos pensados para os mais abastados.

“Foi, portanto, a ocupação desses retirantes em obras públicas a principal estratégia do governo a fim de satisfazer não só as elites, mas também os próprios flagelados, que em troca de roupas, ração diária e, por vezes, pagamentos em dinheiro, transmutavam-se em trabalhadores, sem especialização, sem conhecimento do que seriam levados a fazer. Mas, preocupados em sobreviver, ocupavam-se nos mais diversos afazeres oferecidos e seguiam aprendendo, no contexto da seca de 1877, o ofício que lhes era ensinado.” (Silva, 2013, p. 15).

Nesse contexto da economia voltada ao comércio internacional, mesmo que de forma menos intensa, e ótimos recursos econômicos para as elites, a cidade cresce a sua mancha urbana em todas as direções. A dificuldade em transpor a barreira natural do Pajeú contribuiu para uma expansão mais acelerada para o oeste de Fortaleza, contudo a sua superação e o ordenamento pensado por Adolphe Herbster durante o século XIX faz com que Fortaleza espalhe de forma mais distribuída o tecido urbano. Como destacado por Costa (2014, p. 107),

a maior parte da população estava dentro do traçado imaginado por Herbster, distribuídos em diferentes edificações de acordo com a classe social, e a concentração de serviços permaneceu à época nas áreas mais abastadas, direcionando a ampliação urbana.

Ao pensar em termos de funções executadas na cidade, o conjunto ainda era executado justamente na porção privilegiada em que hoje compreende o bairro do Centro, onde residiam as elites. Nesse sentido, até o final do século XIX o Centro de Fortaleza ainda “Era polo administrativo, comercial e de serviços. Possuía sede do governo de todos os poderes e de empresas ligadas aos setores comercial e financeiro.” (Silva, 2015, p. 78).

Como dito anteriormente, houve diversos motivos para mudanças espaciais da capital cearense e do próprio Ceará com a introdução ferroviária, em especial da linha férrea de Baturité. Em função da influência cultural durante a dita *Fortaleza Belle Époque*, foi inaugurado como medida higienista (amplamente influenciadora no processo de produção e transformação espacial na capital por conta das várias epidemias que assolaram o Ceará naquele século) em 1849 o cemitério São Casemiro. Na época fora do perímetro da cidade, devido a sua insalubridade, contemplando parte do que hoje se tem como Centro Histórico (Costa, 2005), como apontado na Figura 2.

Figura 2 - Localização do Cemitério São Casemiro, longe das principais edificações da cidade, em 1856



Fonte: Redesenho de reconstituição do “Levantamento Cadastral”, executado pelo Padre Manoel Rêgo Medeiros. Elaborado por: Andrade, 2016. Adaptado pelo autor.

Contudo, segundo Silva (2021, p. 18) “os ventos que chegavam do litoral espalhavam o odor para a cidade e os enterros de vítimas da epidemia de cólera tornaram-no cada vez mais insalubre resultando em seu abandono.”. Com o desuso da necroespacialidade por envelhecimento social (Santos, 1988), e as vontades estatais supracitadas de adaptar o Ceará e a cidade Fortaleza ao mercado capitalista mundial através do comércio internacional, se teve no processo um momento político propício à transformação na estrutura que se tinha. Assim o cemitério foi desativado em 1865 e em seu lugar foi construído um novo equipamento como parte dos novos aparatos de transporte de modal ferroviário, demarcando introdução de uma nova função a ser exercida naquele espaço.

O movimento de transformação espacial ocorrido na área onde se localizava o cemitério começa com sua desativação e dá continuidade com o início da construção da Estrada de Ferro de Baturité em 1872 logo ao lado do Cemitério São Casemiro (Ceará, 2018). Esta, por mais que já funcionasse com viagens de trem desde 1873, não estava completa ainda, sendo as obras interrompidas em 1875 por falta de verba.

Silva (2013) registra 1870 como uma década de transformação dessa ligação do modal, necessária para transportar os mais diversos tipos de mercadorias, mas principalmente o café produzido no maciço que dá nome a estrada. Segundo o autor, com a decadência da demanda do algodão cearense e ocorrência da seca, foi tomado como medida a efetivação de obras públicas como forma de empregar parte da massa de flagelados que incomodavam as elites com a mendicância.

Essa estratégia foi tomada pelo então presidente da província do Ceará, Caetano Estellita Cavalcante Pessoa, com o entendimento elitista de que o povo pobre não poderia ser ajudado se não pagasse o Estado com trabalho. O político solicita e consegue verba ao governo imperial para obras de um conjunto de formações para efetivação comercial, em que usaria a população vulnerável como mão de obra. São com esses trabalhadores que o Porto de Fortaleza e a via-férrea são construídos. Vale ressaltar que esse processo foi por muitas vezes banhado por abusos e violências à população necessitada que buscava no Estado a solução para os problemas sociais.

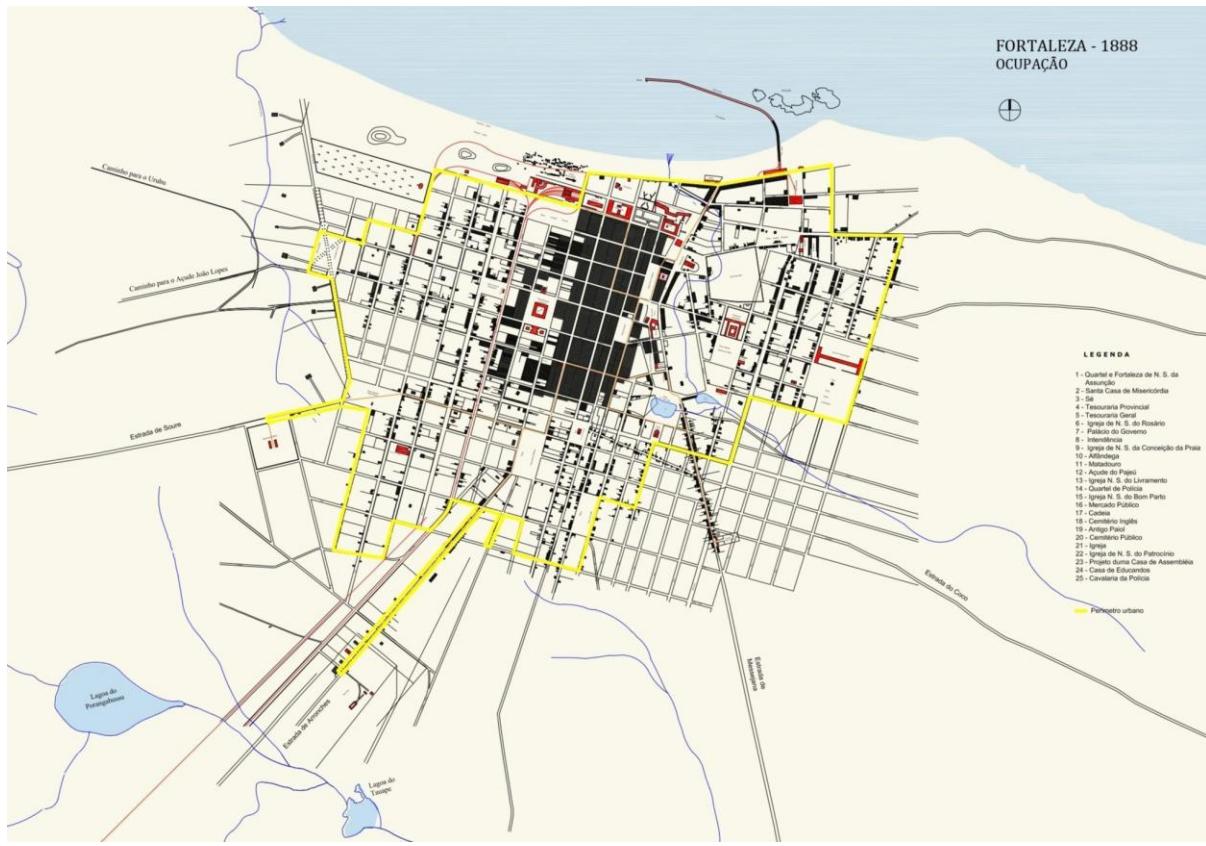
No ano de 1877, como destacado por Silva (2021), o cemitério desativado teve os restos mortais que abrigava transferidos e a sua construção demolida. Isso abriu espaço para o surgimento de novas formas na antiga necroespacialidade. O espaço ocupado pelo antigo cemitério deu lugar “para a construção das oficinas e prédios administrativos da Estrada de Ferro de Baturité.” (Ceará, 2018), marcando a volta da construção da estrutura da Estação Central de Fortaleza que funcionava sem ter sido de fato inaugurada.

Essa última parte da consolidação da Estação Central durou de 1878, quando José Júlio de Albuquerque Barros então Presidente da Província do Ceará e passou a negociar diretamente com o Império, pleiteando pela liberação de verbas para o retorno das obras da ferrovia (Silva, 2013), “constituída por estação de passageiros, oficinas, armazém, galpão de material rodante e casa de locomoção.” (Ceará, 2018). Até a inauguração oficial em 9 de junho de 1880 (Ceará, 2018). Demarcando a consolidação da primeira refuncionalização na área estudada.

### **3.2 Da Estação Central a Estação Professor João Felipe**

No fim do século XIX para meados da década de 1920 a cidade passou por intensas transformações em termos infraestruturais. Nesse sentido, as vias férreas (destacada com o tracejado em vermelho na Figura 3) que conectavam a antiga e pequena Fortaleza às demais vilas, como a de Parangaba e Messejana, foram fundamentais para ordenar a expansão da cidade, orientando os caminhos até as localidades futuramente incorporadas à capital.

Figura 3 - Exercício de reconstituição cartográfica - Fortaleza 1890: Especialização do perímetro urbano em Fortaleza, segundo a décima urbana de 1890



Em sua análise dos movimentos sociais em Fortaleza, José Borzacchiello da Silva (1992) relata que de 1880 até meados da década de 1920 a cidade recebeu dentre os acréscimos em infraestrutura o primeiro meio de transporte coletivo: bondes com tração animal e posteriormente elétricos. As transformações de escala intraurbana atingiram diretamente o cotidiano dos moradores que passaram a ter a disposição mais de um meio de locomoção, facilitando os fluxos. Portanto, o geógrafo aponta a transição dos séculos XIX para o XX como de intensas transformações do tecido urbano, bem como o direcionamento desses em

conformidade com o sistema capitalista mundial, isto é, a estrutura vigente em sua manifestação moldando o espaço, introduzindo novas formas e funções.

Conforme o avanço do modelo, bem como o contexto do inchamento da cidade com intensas migrações devido à seca de 1877, as populações foram se distribuindo e se organizando ao longo dos trechos próximos de estruturas que dessem suporte mínimo de sobrevivência, como as proximidades dos equipamentos de serviços, ou para as zonas periféricas da cidade, afastado do Centro dos abastados. Essas pessoas, em grande maioria, foram as mesmas que haviam trabalhado nas obras públicas como a da construção da Estação Central. Como resultado do mal trato com a população e o não atendimento integral das necessidades desses habitantes que chegaram, “correspondem a rebatimentos territoriais dos fluxos migratórios convergentes para Fortaleza” (Pequeno, 2023, p. 285) resultando no surgimento de favelas.

A década de 1930 é um marco para a cidade, sua ocupação e dinâmica, pois é a partir de então que ela se expande, e as ocupações tradicionais vão dando espaço para novas funções e usos do território. É assim que o Centro da cidade vai despossuindo a sua imagem de um espaço da elite, “perdendo o atrativo de área de fixação de residências da burguesia comercial e financeira nas suas imediações” (Silva, 1992, p. 45), e, portanto, perdendo a atenção do poder público, se metamorfoseando para um espaço de circulação das pessoas mais pobres e da ocorrência da função comercial popular. Devido a isso, o prestígio estatal começa a se transmutar, passando a se concentrar em outras partes da cidade.

Segundo Dantas (2020), o mercado fundiário com seu poder de persuasão ao acesso e o uso do solo, orientou a classe abastada para a periferia da cidade, até então ocupada pelas classes mais pobres. A ordem citadina que integrou partes da cidade atrelado à introdução do automóvel para as classes abastadas, permitiu a alteração de ocupação dos espaços entre as classes. Os já privilegiados continuaram a ter acesso aos serviços mesmo que mais distantes e ainda tiveram suas ânsias por lazer atendidas em novas localidades. Fica de herança desse processo as favelas para os pobres, e para as elites os bairros de lazer e de habitação.

A partir da década de 1970, na proporção do crescimento urbano, o Centro vai perdendo parte das suas funções antes lá executadas com o surgimento de novos núcleos que Silva (1992) aponta como sub-centros. Assim, essas localidades foram assumindo demandas da população para as funções antes exclusivas do bairro central. Nesse sentido, a função administrativa foi se concentrando novamente em bairros privilegiados à época, como a Aldeota, e o Meireles em função residencial. Pelo fato da cidade se desenvolver dessa forma, selecionando zonas de expansão com divisão entre classes, e de acordo com o uso, ocorre

“Uma cidade que se divide em duas: parte leste e parte oeste. A primeira caracteriza-se como zona de habitação nobre, na qual se concentram, cada vez mais, as atividades comerciais e administrativas. A segunda se reforça como lugar de habitação das classes menos abastadas (acompanhando a estrada de ferro e se concentrando ao lado das indústrias) e permanece completamente dependente do Centro.” (Dantas, 2020, p. 44).

Durante o século XX, a Estação Central mantém seu papel ao passo que vai perdendo público em vistas da implementação técnica de novos modais, em principal dos automóveis que passaram a ser atualmente o principal meio de transporte. Em meio a esse dinamismo, mesmo que em menor demanda, a Estação Central ainda exercia importância nos fluxos, sendo alvo de alterações políticas como a do ano de 1941, em que por meio de “um decreto do presidente Getúlio Vargas renomeou a estação como Estação Fortaleza.” (Ceará, 2018).

É possível observar esse não abandono considerando a inauguração do Ramal do Mucuripe que ocorreu também em 1941, marcando o potencial atrativo de edificações e serviços urbanos para a área implementada (Almeida, 2009). Assim, a Estação Fortaleza ainda manteve seu posto central na rede ferroviária, levando agora o nome da cidade, ao mesmo tempo em que se conectou com mais formas que agregam fluxos de outras partes da cidade.

Na referida ocorreu cinco anos mais tarde mais uma alteração topográfica. Dessa vez a Estação assume o nome pelo qual se tornou conhecida até a sua refuncionalização atual. A mando presidencial, sob o DECRETO-LEI Nº 8.836 DE 24 DE JANEIRO DE 1946, renomeou a antiga Estação Central, e então Estação Fortaleza para Estação “Professor João Felipe”, em homenagem ao insigne homem público do mesmo nome” (Brasil, 1946).

Em suma, foi no século XX que Fortaleza alçou novos patamares urbanísticos. A cidade deixou de ser o perímetro do Centro e a população toma os novos espaços de acordo com as suas realidades, bem como os usos empregados nas formas, que definem as funções de determinadas regiões da cidade. Todo o movimento registrado trouxe efeitos diretos ao Centro, que antes era o espaço das funções como um todo.

Significou que essa porção da cidade foi passando por um processo de refuncionalização como um todo. Antigas praças voltadas para o lazer se tornam fixos para os fluxos de transporte público e/ou abrem espaço para um comércio informal que tomou grande parte da área. Dessa forma, “o centro tradicional da cidade vai se convertendo em centro da periferia” (Silva, 1992, p. 46) dotado de uma forte função comercial e de serviços essenciais para as classes mais pobres da população.

A mutação nos usos provocou consequências nas formas e vice-versa. Assim, das décadas finais do século XX em diante, o Centro teve consequências como “redução da

diversidade de atividades, aumento do comércio informal, perda de população residente e desqualificação do ambiente construído.” (Lopes, 2015, p. 22).

O abandono público sobre a área de formação da cidade permitiu uma crescente de problemas urbanos e sociais como a violência e os esvaziamentos das partes antes ocupadas. Somado às condições fundiárias e estruturais que trouxeram esvaziamento do bairro e desconforto nas estruturas existentes, Dantas (2009) ressalta o bairro como um local dos fluxos e refluxos dos mais pobres. Esse grande grupo ocupou os espaços do bairro e buscam seus objetivos durante suas passagens, geralmente associados ao comércio, predominante na região, mas também de serviços associados à vida do trabalhador urbano.

Em face disso e seus efeitos, a partir da segunda metade do século XX, como afirmado por Dantas (2009), não houve o esvaziamento do bairro, mas sim uma alteração dinâmica, com na verdade a prevalência de intensos fluxos de demanda para os novos serviços e funções ofertadas. Ao mesmo tempo se consolida como uma centralidade para as demais periferias da cidade, sendo dentro desse contexto espacial que a Estação João Felipe se molda ao longo dos anos seguintes.

### **3.3 Da patrimonialização à Estação João Felipe**

O processo leva em conta o tempo histórico, que por sua vez, é notadamente alterado pela divisão do trabalho e como ela se dá nas possíveis escalas (Santos, 2012). Sendo assim, com o avanço da globalização, o trabalho passa a ser dividido de maneira cada vez mais intensa globalmente, revelando um avanço do sistema capitalista sobre todas as partes.

Segundo Lopes (2015), movimentos do Capital em escala global de (re)apropriação dos espaços públicos de valor histórico (notadamente os centros históricos de núcleos urbanos), tem feito com que muitas cidades invistam em maneiras diferentes de se beneficiar dos lucros oriundos desse novo mercado.

Nesse sentido, surgem estratégias adotadas em diversas localidades com a finalidade mercadológica de direcionar o espaço para a produção de formas para função cultural junto a estratégias de mercado. A movimentação do setor privado na busca do lucro desenvolveu uma “corrida mundial das governanças urbanas e dos Estados para a inserção dos bens culturais e naturais ou cidades antigas e modernas espalhadas pelo planeta, na rede internacional do turismo” (Costa, 2014, p. 244).

A inserção dessas localizações no circuito global tem seu ápice quando se alcança uma lista que primazia certas localidades cunhadas pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO - Agência Especializada da Organização das Nações Unidas) como Patrimônio Mundial. “Todo esse esforço serve ainda à produção de “bens culturais” visto que funciona como valor de uso à mercadoria-cidade.” (Lopes, 2015, p. 26). Outrossim, a patrimonialização incentivou a criação de imagens sobre o espaço e, ao mesmo tempo, pode ser ferramenta estratégica do ordenamento espacial.

No Brasil, esse caminho foi tomado em algumas cidades, a partir do tombamento de centros históricos, em consonância a um movimento mundial. Assim, o poder público incentivou a criação de espaços de cultura, associados à atração do setor privado, onde há valor histórico na cidade em seu processo de formação. Ainda no século XX, a partir da década de 1980, em âmbito nacional houve uma crescente da valorização cultural do meio Ferroviário, que teve oportunidade através do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico (Preserve), criado pelo governo Federal, sob a tutela do Ministério dos Transportes (Matos, 2020).

O programa, que seguia os valores da ONU, favoreceu a manutenção das formas e da Cultura imaterial. Isso trouxe elementos culturais que beneficiaram as estruturas ferroviárias. Uma dessas estruturas foi a Estação Professor João Felipe que passou a ser tombada “[...] no dia 24 de abril de 1980 pelo Programa de Preservação do Patrimônio.” (Ceará, 2018) e três anos mais tarde também foi reconhecido pelo governo Estadual, propiciando a manutenção de antigas formas.

Esse movimento de preservação patrimonial com o olhar voltado ao meio ferroviário buscou agregar elementos que valorizassem os espaços, promovendo uma contemplação no local. Para isso, a Rede Ferroviária Federal S. (empresa responsável pela gestão da esplanada ferroviária) “implantou sete Centros de Preservação da História Ferroviária (CPHF): São João del-Rei, MG; Recife, PE; Fortaleza, CE; Curitiba, PR; Rio de Janeiro, RJ; São Leopoldo, RS; Paranapiacaba, SP” (Matos, 2020, p. 6).

Em Fortaleza, a implementação do CPHF significou a abertura na Avenida Francisco Sá, antigo polo industrial da cidade, do Museu do Centro de Preservação da História Ferroviária do Ceará, em 1982. Foi executado com o trabalho em conjunto do Estado, liderado por figura técnica em associação com a sociedade civil (representado no caso pela Associação dos Engenheiros da RVC - AERVC).

Assim o antigo espaço da cidade que se desenvolveu e assumiu protagonismo histórico e cultural foi sendo influenciado por tendências de múltiplas escalas, desde a global com a culturalização dos antigos centros de formação das grandes cidades, e em escala nacional que

visava preservar o patrimônio ferroviário, e isso fez com que Fortaleza se voltasse por caminhos similares.

Com o Decreto nº 3.277 de 7 de Dezembro de 1999, que dissolveu, liquidou e extinguiu a Rede Ferroviária Federal S., sob mando do Presidente Fernando Henrique Cardoso, algumas atribuições do Estado foram realocadas, assim “Após a extinção da RFFSA e desativação do Museu do Centro de Preservação da História Ferroviária do Ceará em 1998, a AERVC assume seu acervo” (Cabral, 2023, s/p.).

A extinção da RFFSA, apesar de se iniciar na última década do século XX, teve seus trâmites legais finalizados já na primeira década do século XXI. Foi sancionado pelo então presidente do Brasil Luiz Inácio Lula da Silva, a Lei nº 11.483 de 31 de Maio de 2007, atuando sobre os bens ferroviários. Assim algumas propriedades da empresa que ficam em operação são destinados ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT (Nizzola e Carneiro, 2010), enquanto no artigo nono consta que “Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.” (BRASIL, 2007, p.3), o IPHAN recebe também os bens que vieram do PRESERVE.

Como relatado por Cabral (2023), no ano de 2004 o museu foi realocado, passando a ficar de forma definitiva no espaço das estruturas da Estação Professor João Felipe. Desse jeito, a estação assume funções culturais concomitante a sua função de proporcionar os fluxos dos usuários da rede ferroviária. Naquele ano, o museu foi reaberto onde ficava o Centro de Controle Operacional da antiga gestora ferroviária, permanecendo em funcionamento até 2007 quando foi encerrado por falta de verba. No ano seguinte o IPHAN publica seu inventário com os patrimônios recebidos da RFFSA no Ceará.

Logo, em 2008 a estação passou a ser catalogada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional oficialmente denominada como “Estação João Felipe”, exercendo papel de estação de trens metropolitanos, sob a tutela da Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos - METROFOR, da Secretaria de Infraestrutura do Estado do Ceará. No documento consta sua importância cultural, ressaltando parte de sua história e lhe atribuindo oficialmente o bem como de valor cultural, utilizando o tombamento como argumento para sua proteção de sua área, explicitando os aparatos legais e detalhando as estruturas existentes, além de trazer fotos que mostram diferentes pontos da antiga estação e sua esplanada em diversas décadas.

Como se pode notar, ao longo do tempo foram sendo agregados a forma, por todos os aspectos citados, uma grande potencialidade criada em exercer função cultural. Mais tarde, em 2015 o museu retornou a funcionar na dependência da estação que funcionava como antiga casa do Engenheiro, permanecendo assim até 2018. Nessa época já estava em vigor o Programa Juntos por Fortaleza, lançado em parceria do governo estadual e municipal focado em obras a serem efetuadas na capital cearense.

Assim, sob mando da Superintendência de Obras Públicas (SOP) do Governo do Estado do Ceará se iniciam, em 2019, as obras para transformar as partes que compunham a praça da estação, os antigos galpões da RFFSA e o prédio principal para passar a integrar parte da rede de equipamentos da Secretaria de Cultura do Estado do Ceará como o novo Complexo Cultural Estação das Artes (Gomes, 2019).

Essas obras evidenciam no tempo um momento do emprego da culturalização no espaço, notadamente em conformação com um movimento mundial atrelado aos centros históricos como espaços úteis para essa designação, dessa forma através de estratégias como a patrimonialização se mostram como uma alternativa para o Estado a execução das obras. Para mais, as alterações na Estação João Felipe a designando como “coração do complexo Estação das Artes” (Gomes, 2019, s/p) no conjunto de todas as formas que compõem a Estação das Artes revelam o segundo momento de refuncionalização naquele espaço, antes cemitério, depois estação, em seguida espaço de cultura.

## **4 A GOVERNAMENTALIDADE E REPRESENTAÇÃO NA REFUNCIONALIZAÇÃO DA ESTAÇÃO JOÃO FELIPE**

A partir do século XVIII como descrito por Foucault (1979), se desenvolve no ocidente uma nova forma de exercício de poder, realizadas por “instituições, procedimentos, análises e reflexões, cálculos e táticas” (Foucault (1979, p. 171). Todo esse conjunto, com esses escopos e características indicam o que Foucault chamou de governamentalidade. Portanto a governamentalidade está intimamente ligada à forma de exercício de governo, porque é através da mesma que se constituem nos espaços urbanos a Esfera Política do Governo.

De forma não dissociada à esfera política de governo está a política como representação que traduz os espaços, através do discurso e da comunicação, selecionando áreas de acordo com as ideias a eles atribuídas, orientando as políticas empreendidas nos espaços. Desta maneira, as representações baseiam as performances de poder que reproduzem as desigualdades socioespaciais (Rossi e Vanolo, 2012) beneficiando o modelo capitalista vigente.

Mesmo não sendo possível desmembrar na governamentalidade as esferas de governo e representação, no campo das ideias é possível entender como o exercício de poder se desenvolveu observando, como destacado por Rossi e Vanolo (2012), às esferas políticas de governo, entendido aqui através da apreensão da governamentalidade, e a representação, compreendida através dos discursos formados e empreendidos sobre os espaços. Assim, analisaremos esses aspectos sobre a Estação João Felipe.

### **4.1 A Governamentalidade**

Após a eleição para governo do Estado em 2014 foi entregue o documento com Propostas para um Plano de Governo nomeado de “Os 7 Cearás” (Ceará, 2014). Nesse documento é regido uma série de proposições mais urgentes para o primeiro ano de governo, atrelado a outras propostas a serem implementadas pelo Estado em médio prazo.

Esse documento está dividido em sete capítulos, que formam frentes voltadas para as questões de gestão democrática, construção de conhecimento, bases de pacificação do Estado, questões ambientais, para a saúde pública, mitigação de problemas sociais e as possibilidades de investimentos. Estes capítulos se subdividem em tópicos para tratar de questões específicas, como cultura e educação.

No capítulo 5, intitulado “Ceará do Conhecimento”, as questões relacionadas à construção de bases de conhecimento na sociedade são tratadas. Visando a implementação de

uma lógica econômica do atual século, o programa defende “lançar bases sólidas para a construção de uma sociedade do conhecimento no Ceará. E, tal medida, introduz de forma efetiva no Estado os pilares de uma economia moderna, de uma economia do Século XXI” (Ceará, 2014, p. 179).

Essa seria uma estratégia voltada para a construção de um perfil social e econômico capaz de se desenvolver de forma a tornar o Estado mais relevante no contexto da riqueza nacional. Em outras palavras, aumentar a importância na conjuntura do PIB brasileiro. “um projeto para o Ceará baseado na educação e capacitação do seu povo, em todos os níveis do conhecimento e da utilização decisiva do conhecimento no processo de geração de riquezas.” (Ceará, 2014, p. 180).

Por sua vez, essa base foi pensada para ser construída utilizando as áreas de Políticas Públicas da Educação, Ciência, Tecnologia e Inovação, Ensino Superior, Educação Profissional e Cultura. Cada um desses quatro segmentos é composto por uma Apresentação temática, os Avanços a serem feitos, os Desafios, as Diretrizes e as Propostas.

No subtópico 4, destinado a desenvolver sobre a Cultura, já consta como objetivo a “Captação de recursos para criação da Pinacoteca do Estado do Ceará.” (Ceará, 2014, p. 207). Pensar isso mostra o início da composição de condições básicas para fundar a estrutura da Pinacoteca, hoje, um elemento que integra o Complexo Cultural Estação das Artes.

Em sentido paralelo, no mesmo subtópico, se tem a parte destinada para novas propostas. Voltado para a área institucional e de gestão do Estado, defende-se como estratégia a efetivação das políticas públicas que visam “Elaborar e implantar os Planos Setoriais de Cultura no Ceará” (Ceará, 2014, p. 209), através da utilização desse instrumento para o planejamento estratégico para a organização das políticas públicas.

Nesse mesmo plano, aparece como uma proposta real de Cultura e Desenvolvimento “Implantar o Complexo Cultural Estação das Artes, que será um espaço de múltiplas ações na área cultural, no local onde funcionava a Estação Ferroviária Engenheiro João Felipe, no Centro de Fortaleza” (Ceará, 2014, p. 212). É possível perceber a primeira aparição como uma proposta de política pública para a ampliação da divulgação cultural, e desenvolver o cenário da cultura local e seu espaço de atuação social em meio a um movimento em que Fortaleza se encaixa cada vez mais em uma lógica internacional, devido ao seu crescente papel como centralidade logístico e de recepção-distribuição de pessoas.

No ano de 2016 é lançada a Lei 16.026, de 01 de Junho de 2016, baseada no documento “Os 7 Cearás”. Na prática, funcionando como “uma ferramenta de planejamento estratégico, de duração decenal, que organiza, regula e norteia a execução da política estadual de cultura”

(Ceará, 2016, p.3). Intitulada como “Plano Estadual de Cultura”, vem como um marco legal de implantação para médio e longo prazo, isto é, no tempo de um mandato governamental, e mais seis anos, totalizando uma duração decenal.

O instrumento supracitado vem como uma forma estratégica de “garantir a diversidade étnica, artística e cultural e democratizar o acesso aos bens e serviços culturais” (Ceará, 2016, p.3). Neste momento, não se pode deixar de citar que o planejamento do governo procura alcançar base sólida na área de conhecimento, para enfim desenvolver uma economia do século XXI, se mostrando como a efetivação de uma tática da governamentalidade. Dessa forma, a Lei conta com diretrizes que buscam aumentar a força da figura do Estado como instaurador de políticas públicas.

Como conteúdo da Lei, seguida por Princípios, Objetivos, Diretrizes, Competências do Poder Público, foram estabelecidas 24 metas, de acordo com objetivos práticos: Institucionalização das políticas culturais e da participação popular, Diversidade étnica, artística e cultural, Acesso à arte e à cultura, e Desenvolvimento sustentável e economia da cultura. Contudo, o que se tem ao longo dos anos, em médio prazo, é a consolidação de outras ações nas políticas públicas voltadas para a cultura. Como herança, fica o Plano Estadual de Cultura.

Para entender a real dimensão do que significa as políticas de cultura empregadas na cidade de Fortaleza e como o processo posto alterou as formas através de um processo de refuncionalização, é necessário observar a partir de uma escala mais abrangente os contextos em que essa prática se insere. No caso, em 2018, o Brasil se estabeleceu em um contexto político de liderança a partir de uma perspectiva neoliberal com a eleição de novos representantes para o governo. Em outras palavras, a partir do início de 2019 em todo o nível Federal é reforçada uma orientação Estatal que esvazia políticas públicas sociais, como as voltadas para a pasta da cultura.

Essa “onda” neoliberal afeta as Unidades Federativas e as municipalidades. Com isso se tem dificultado a execução de políticas públicas não prioritárias para o Governo. Contudo, os entes federativos funcionando como organismos independentes dotados de autonomia, mesmo que ainda sob a tutela Federal, podem se articular para executar as políticas públicas que almejam, trabalhando junto com a federação e com os municípios.

Para isso, cada área se molda para conseguir executar estrategicamente as ações planejadas pelo executivo. É o que acontece no ano de 2019. Com a eleição de 2018, no Ceará houve a continuidade de governo, que se usou do planejamento iniciado ainda na proposta de governo anterior “Os 7 Cearás” e da Lei 16.026 de 01 de Junho de 2016, que institui o Plano

Estadual de Cultura. Com essa base, eles lançam o plano de gestão da própria Secretaria de Cultura intitulado “CEARÁ ESTADO DA CULTURA PLANO DE GESTÃO 2019 - 2022”.

Esse documento traz a motivação do Estado por trás da implantação das políticas públicas voltadas para a Cultura logo no início, com uma fala do então eleito Governador do Estado do Ceará “Trazemos aqui a compreensão da Cultura como vetor importante de formação, de desenvolvimento, impulsionadora da Economia, das Ciências, da Educação, das liberdades. Uma pasta estratégica para o Governo, para o cidadão, para a sociedade por seu poder de transformação social” (Ceará, 2019). Apresentar o documento dessa forma é simbólico, primeiro em demonstrar a população como o alvo do governo, e em segundo para o que ele irá representar no fazer político, quer dizer, atrelar a cultura como uma forma de progredir no desenvolvimento.

Como observado, para esse novo governo a Cultura se trata de um objeto que pode ser manipulado estrategicamente para se desenvolver de forma intrínseca ao desenvolvimento populacional. Contribuindo assim para a formação dos cidadãos, com o objetivo final de alocar o Ceará como um representante de maior peso na economia nacional, se utilizando do impulsionamento econômico almejado e programado na pasta cultural.

O documento discutido aqui é uma base para a consolidação de todas as políticas públicas culturais desenvolvidas a nível Estadual, de 2019 a 2022. Com isso, é possível entender a importância de se estabelecer qual o posicionamento político a ser seguido, visto que este se encaixa em um contexto diferente do nacional. Nesse sentido, face ao avanço neoliberal na política brasileira, o Governo do Estado opta por um posicionamento contrário para seguir com sua política de desenvolvimento para a economia e a cultura, enrougado do discurso de atuação pela resistência política ao se apresentar como “decididamente um plano de resistência por meio das artes e da cultura.” (Ceará, 2019, p.5).

Ou seja, o Ceará se utiliza de sua autonomia no planejamento e execução de políticas públicas para que possa continuar o trabalho iniciado há pelo menos quatro anos, antes de utilizar a bandeira da Cultura e das Artes como motor do desenvolvimento e transformação do espaço, ao mesmo tempo que faz oposição à crescente da Extrema-direita nacional.

“com o esvaziamento das políticas culturais e com a redução drástica do orçamento do Governo Federal e a extinção do Ministério da Cultura, que interrompeu os repasses de recursos aos estados e municípios. De maneira distinta de outros entes da federação, o Governo do Estado ampliou o orçamento e investimento para as políticas culturais.” (Ceará, 2019, p.7-8).

O Plano de Gestão reafirma sua força e busca por apoio político ao se colocar como uma política de relevância Regional, em alinhar com as demais Unidades Federativas do Nordeste, compreendidas no contexto nacional como uma região mais progressista em função dos

resultados das eleições de 2018. Nesse contexto, o Plano estabelece como proposta a execução de uma política conjunta da cultura, seguindo um viés mais orientado às políticas de Centro-esquerda.

É possível entender que o Estado percebe o investimento em Cultura como uma oportunidade de assumir o protagonismo regional, ao se posicionar como uma alternativa ao contexto nacional: “temos uma percepção de que o Nordeste – e o Ceará em relevo – é uma luz acesa no e para o Brasil com suas políticas de culturas” (Ceará, 2019, p.5). Abre espaço para refletir sobre como seria prejudicial a nível regional e principalmente Estadual, relativo ao desenvolvimento - nesse caso, de objetivo econômico -, seguir os rumos que tomavam o Brasil de forma mais abrangente, pois seria o retrocesso do que já estava sendo construído em termos de gestão pública. O resultado da eleição para o governo do Estado implicou em um seguimento lógico das políticas iniciadas a partir do plano de 2014.

A discussão feita acima se reforça nos próprios pareceres do Plano de Gestão da Secretaria da Cultura do Governo do Estado do Ceará (2019). Que se utilizou do nome do então eleito Governador Camilo Santana para destacar a forma como se deu a gestão, mostrando que há uma expansão do orçamento destinado para a Cultura, expondo certa valorização da pasta cultural e do que ela representa para o Estado:

“O Governador Camilo Santana vem inserindo a cultura na agenda política, social e institucional do Governo, estabelecendo um papel e lugar das políticas culturais para o desenvolvimento social, econômico, humano e sustentável do Ceará. Parte dessa afirmação se expressa na ampliação real do orçamento da Secretaria da Cultura e numa atenção centrada nos processos de construção de uma política de estado que extrapola o tempo de governo.” (Ceará, 2019, p. 7).

Como a Política de Cultura é propositalmente posta de forma sistêmica junto ao desenvolvimento da sociedade cearense, o plano das ações políticas, denominadas “Cultura mais”, que permeia por ações não somente desenvolvidas pela Secretaria da Cultura, mas também por outras Secretarias, de modo a desenvolver um trabalho transversal, em que algumas políticas públicas são executadas em parcerias entre instituições, que se mostram como elementos da manutenção de poder, segundo o entendimento da governamentalidade, da esfera política de governo.

Um dos empreendimentos citados é o “Cultura mais turismo”, que compõe ações integradas entre as Secretarias da Cultura e do Turismo. Dentre essas ações, podemos citar as políticas relacionadas à promoção de um Turismo Cultural em determinadas rotas em parcerias com outras municipalidades; a promoção de circuitos de festivais artísticos, das casas dos mestres e mestras da cultura; e das redes dos equipamentos culturais.

Esse último se refere à Rede Pública de Espaços e Equipamentos Culturais do Estado do Ceará (RECE), que se trata de um conjunto de Equipamentos que funcionam de forma integrada e objetivam “fomentar e fazer circular as artes no Ceará, além de proporcionar a formação e a profissionalização para diversas áreas” (Ceará, 2024).

Essa intenção do Estado se evidencia também no seu próprio plano estratégico de longo prazo a nível estadual, denominado Ceará 2050. Esse conta com dez programas estratégicos voltados para diversas áreas, dentre esses há o “Programa Estratégico Orla do Entretenimento”, constando duas frentes dissolvidas em sete grupos. São um documento de projetos e ações a serem desenvolvidas na Orla cearense para determinados objetivos diversos. Na seção que trata do seu escopo, explicita que as propostas estão “destinados a potencializar as atividades econômicas, culturais, turísticas e marítimas ao longo da costa do estado do Ceará” (Ceará, 2017, p. 4).

Dos grupos citados, quatro são voltados para projetos para a população local e o fortalecimento da cadeia produtiva do turismo, e três são “propostas de projetos e ações de organização da costa para sustentação das atividades econômicas a serem exploradas” (Ceará, 2017, p. 4).

Os projetos desse último grupo que se divide efetivamente em “Estudo de Vocações”, “Organização do Território” e “Organização da Infraestrutura”. Chamo atenção para o último, nele há nove propostas, dessas, em seis se explicita a junção dos níveis estaduais e municipais em que, como parte dos projetos e ações, constam projetos que também fazem parte do Fortaleza 2040. A partir dessa parte citada, destaco o tópico “Centro (Jacarecanga e Pajeú)” que cita diversas obras a serem executadas na área designada pelo título, dentro dessas está a construção da Estação das Artes, evidenciando que ela faz parte do conjunto de intervenções infraestruturais da cidade, voltadas para a atração populacional para a orla de Fortaleza. Se trata, na verdade de “Projetos e Obras de infraestrutura de requalificação de áreas estratégicas de Fortaleza constantes do amplo Plano Mestre Urbanístico e de Mobilidade Fortaleza 2040, promovido pela Prefeitura Municipal de Fortaleza” (Ceará, 2017, p. 4), dessa forma os níveis passam a atuar em conjunto em função dos seus interesses.

Com isso é posto que a partir do estabelecimento do Plano de Gestão 2019-2022, foi tido como meta a execução de Política Pública transversal, entre a Secretaria de Cultura e a Secretaria de Turismo para a criação de dois novos Equipamentos Culturais no Estado: a Estação das Artes em Fortaleza e o Centro Cultural do Cariri na cidade do Crato. Se tratando do Plano de Gestão da Secretaria de Cultura, significa que é o documento base a ser seguido

durante toda a gestão daquele mandato. Portanto, demonstra sua relevância nas decisões políticas.

Para a construção do Equipamento da Estação das Artes foram propostas sete estruturas, sendo “a Pinacoteca, os Mercados das Artes e da Gastronomia, o Centro de Design de Fortaleza, o Museu Ferroviário e as instalações administrativas da Secult e da Superintendência do Iphan.” (Ceará, 2019, p. 15). Seriam, portanto, duas estruturas voltadas para a divulgação artística e histórica; um espaço de pensar e de produção do design; dois espaços para exercer função econômica; e duas estruturas administrativas centrais para a gestão das Políticas Públicas da pasta da Cultura e de manutenção de equipamentos culturais.

Apoiado por uma lógica de gestão integrada entre estruturas voltadas para a cultura, como o RECE, o Estado mostra o seu poder sobre espaço, confirmando seu papel de agente produtor do Espaço Urbano, conforme delimitado por Corrêa (2004). O Estado atua “fundamentalmente e em última análise, visando criar condições de realização e reprodução da sociedade capitalista, isto é, condições que viabilizem o processo de acumulação e a reprodução das classes sociais e suas frações” (Corrêa, 2004, p. 26), dessa forma, o aparelho Estatal age a partir das políticas públicas, como as aqui apontadas, para alcançar os objetivos econômicos estabelecidos ao começar o projeto político para a Cultura no Estado.

Quando o espaço urbano é produzido, ele obedece lógicas que partem de acordo com objetivos estabelecidos pelos seus agentes produtores. A forma no espaço resulta de processos que aconteceram de forma singular e dinâmica.

“A transformação do todo, que é uma integral, em suas partes - que são as suas diferenciais, dá-se, também, por uma distribuição ordenada, no espaço, dos impactos do Todo, por meio de suas variáveis. As ações não se localizam de forma cega. Os homens também não. O mesmo se dá com as instituições e infra-estruturas. É esse o próprio princípio da diferenciação entre lugares, produzindo combinações específicas em que as variáveis do todo se encontram de forma particular.” (Santos, 2006, p. 81).

No fazer político do Estado, por mais que haja interferência de outros agentes produtores do espaço, como os donos dos meios de produção, os proprietários fundiários e os promotores imobiliários, há características próprias, que facilitam sua identificação, como as identificadas por Corrêa (2004).

O Plano de Gestão 2019-2022 mostra a obra do Complexo Cultural Estação das Artes como uma política pública a ser executada ainda durante o mandato em questão e expõe o mesmo como “um complexo cultural de qualificação do centro da cidade e do convívio social, além de um ambiente potente da economia criativa do Ceará.”(Ceará, 2019, p. 15).

Há alguns apontamentos importantes a serem feitos em relação a isso. O primeiro diz respeito à maneira como é pensada e classificada essa obra: um complexo cultural. Isto é, um

conjunto de intervenções que alteram o espaço fundando formas que atuam de maneira conjunta, com propósito de exercer funções distintas (cada edifício para finalidades diferentes), mas com um mesmo objetivo de se estabelecer como equipamentos voltados para o funcionamento de políticas públicas culturais.

Em segundo, das suas finalidades: potencializar a economia cearense e qualificar o centro. Ao afirmar o centro da cidade como o espaço da transformação espacial, implica em política pública atrelada transversalmente com a municipalidade de Fortaleza. Com isso, para entender como o Estado atuou através de suas políticas públicas, se faz necessário entender também a atuação do nível municipal.

É imprescindível que haja vista do contexto político de Fortaleza e da lógica que baseia a execução de suas políticas públicas (portanto, entender no processo as interferências implementadas no espaço) no momento que é proposto em nível estadual a efetivação de um complexo cultural, que concretizado, modificou consideravelmente a paisagem urbana local, com as novas formas e funções que abrem possibilidades de usos e fluxos de pessoas.

O município, em termos de gestão pública, tem seguido há muitos anos uma mesma lógica de execução devido a certa semelhança de posicionamento político entre os representantes eleitos. Com o prosseguimento do trabalho, se tem mais tempo para buscar compreender a realidade para buscar alternativas em prol do desenvolvimento citadino.

Em 2012 ocorreu eleição para o cargo de prefeito do município de Fortaleza, resultando na eleição do candidato Roberto Cláudio pelo Partido Socialista Brasileiro, efetivamente um partido atuante no espectro político de Centro-esquerda. No ano seguinte foi fundado o Instituto de Planejamento de Fortaleza (Iplanfor), uma autarquia municipal designada a realizar pesquisas e estudos sobre a cidade e sua região metropolitana para desenvolver um planejamento estratégico e urbano da cidade; também responsável pela efetivação de políticas públicas que devem visar o desenvolvimento equilibrado da sociedade, sua economia e natureza.

Dentre os trabalhos realizados pelo Iplanfor, está o “Fortaleza 2040” que aparece como uma ferramenta de gestão pública, se tratando de um plano de desenvolvimento da cidade, com implementações de curto, médio e longo prazo. O Plano aborda de forma paralela um Plano Mestre Urbanístico, um Plano de Mobilidade e um Plano de Desenvolvimento Econômico e Social.

Esse órgão foi responsável pela elaboração de uma série de “planos estratégicos” desenvolvidos para cada uma das áreas dos “eixos estratégicos” de atuação da Gestão Municipal. Ao todo, foram escolhidos sete eixos: eixo 0: Equidade territorial, social e

econômico; eixo 1: Cidade conectada, acessível e justa; eixo 2: Vida comunitária, acolhimento e bem estar; eixo 3: Desenvolvimento da cultura e do conhecimento; eixo 4: Qualidade do meio ambiente e dos recursos naturais; eixo 5: Dinamização econômica e inclusão produtiva; e eixo 6: Governança municipal.

O eixo 3 intitulado “Desenvolvimento da cultura e do conhecimento” dispõe de três planos, sendo eles: o Plano Estratégico de Educação Pública; o Plano Estratégico de Cultura e Patrimônio; e o Plano Estratégico de Ciência, Tecnologia e Inovação. Por foco no presente trabalho, resguardo atenção agora para o Plano Estratégico de Cultura e Patrimônio.

O documento traz uma contextualização de sua produção. Para o entender é preciso saber que o Iplanfor objetivou com o conjunto de planos a montagem de um trabalho final que contemplasse o “desenvolvimento urbanístico, cultural, social e econômico que oriente as ações públicas e privadas, pelos próximos 24 anos, visando à construção de uma cidade com alta qualidade de vida e ampla oportunidade de negócios.” (Fortaleza, 2016, p. 2). Em virtude disso, no mesmo é apontado a Cultura como um “elemento transversal”, um agente nas elaborações e efetivação das políticas públicas.

O projeto de política cultural é entendido no plano de uma forma parecida com “Os 7 Cearás” citado anteriormente. Porque eles contemplam a possibilidade de construção de pactos sociais, voltados para políticas respaldadas na diminuição da desigualdade, no efetivo funcionamento de uma mentalidade conjunta dos cidadãos, isso é, a partir da constituição de uma nova mentalidade cultural dos fortalezenses porque “naturalmente, é no campo da cultura que essas mudanças podem e devem acontecer.” (Fortaleza, 2016, p.2).

O documento do eixo três “Cultura e Patrimônio” justifica o que foi dito acima ao explicitar que a atual sociedade está submetida a uma mentalidade que a faz a cidade funcionar de forma que “legitimam a condenação de amplas camadas da população à pobreza extrema e à exclusão econômica e social. [...] que incita à todos indiscriminadamente ao consumo exacerbado sem a devida responsabilidade com o meio ambiente e com a cidade.” (Fortaleza, 2016, p.2), necessitando de mudanças nas perspectivas sociais de mundo do cidadino para a instauração de um novo espaço urbano. É interessante pensar que o plano aborda essas problemáticas sociais para a constituição de políticas públicas de longo prazo se apropriando do conhecimento construído sobre a sociedade capitalista, entendida como causa das mentalidades atuais, pois “essa que tem origem na formação cultural do povo brasileiro, baseada em uma sociedade de classe fomentada por fatores ideológicos” (Fortaleza, 2016, p. 2).

Tabela 1 - Documentos e planos governamentais tomados como base para a análise da Governamentalidade

<b>Nome</b>	<b>Ano de Lançamento</b>	<b>Nível do Governo Responsável</b>
Os 7 Cearás	2014	Estadual
Plano Estadual de Cultura	2016	Estadual
CEARÁ ESTADO DA CULTURA PLANO DE GESTÃO 2019 - 2022	2019	Estadual
Programa Estratégico Orla do Entretenimento	2017	Estadual
Fortaleza 2040	2016	Municipal

Fonte: De autoria própria (2025).

De fato, como afirma Corrêa (2004), as ações não são postas sem serem calculadas, e essas repercutem socialmente baseado e em prol de objetivos ideológicos. Contradicoriatamente, o plano sugere a construção de mentalidade que mitigue as desigualdades sociais, ao mesmo tempo que o Estado capitalista “Tende a privilegiar os interesses daquele segmento ou segmentos da classe dominante que, a cada momento estão no poder” (Corrêa, 2004, p. 26).

O plano de desenvolvimento da Cultura e Patrimônio, como associado às ideias de um plano urbanístico, cultural e social, entende a cidade como uma construção cultural, que deve ser empreendida visando todo o acesso populacional às estruturas de cultura, ou em outras palavras à própria cidade, assumindo o acesso populacional deficitário e não totalmente democrático. Portanto preconiza que “Essa política não pode prescindir de estratégias para ampliar o acesso da população à produção e fruição da cultura em todo o território de forma descentralizada e igualitária” (Fortaleza, 2016, p. 3), demonstra assim a intenção sobre atuar no espaço urbano de forma a qualificar e aumentar os fixos de função cultural no tecido urbano.

Sob essa aspiração, baseado na ferramenta do Fortaleza 2040 como um todo, os níveis estadual e municipal se articulam e lançam no ano de 2017, o programa “Juntos por Fortaleza” que se tratou de um plano de ações conjuntas que visam intervenções no município, dentro das ações já previstas para o estado do Ceará e para a cidade de Fortaleza em que “A ideia é acelerar

os planos em andamento e desenvolver novas obras, reformas e planejamentos na Capital.” (Ceará, 2017).

O programa publicou um Folder (Figura 4) mostrando as intervenções que seriam efetuadas, sendo “um pacote de investimentos para Fortaleza nas áreas de Mobilidade Urbana, Meio Ambiente e Infraestrutura.” (Fortaleza, 2017). Neste documento é possível observar a presença das propostas das obras da Estação das Artes a serem executada:

**Figura 4 - Obras para execução através do programa Juntos por Fortaleza**

<b>Urbanização de Lagoas</b> Para melhorar a qualidade de vida da população que vive próximas às lagoas de Fortaleza, serão realizadas no entorno ações de limpeza, urbanização com reforma de piso, mobiliário, equipamentos de lazer e nova iluminação.	<b>Urbanização de Comunidades e Área de Preservação Ambiental</b> Para garantir uma condição de vida mais digna para a população que vive em áreas de risco ou de vulnerabilidade social, buscando revitalizar prazeres com convívio maior, harmonia e com o meio ambiente, serão realizadas novas intervenções em urbanismo.	<b>Nova Avenida Beira-Mar</b> A Beira Mar de Fortaleza, entre os mares, tem sido o conhecido cartão postal da Cidade. É um espaço muito frequentado pelos moradores para lazer, esportes e atividades culturais, como também é um dos locais mais visitados pelos turistas. A requalificação vai trazer mais conforto, segurança e maior mobilidade urbana, mais atraente para turistas e moradores e para a economia de Fortaleza.
Lagoa da Parangaba Novo investimento: R\$ 10,1 milhões. Lagoa do São Francisco Investimento Iniciado: R\$ 15 milhões.	Lagoa da Maraponga Novo investimento: R\$ 4,5 milhões. Lagoa da Taperapaba Investimento Iniciado: R\$ 13 milhões.	<b>Nova Avenida Beira-Mar</b> A Beira Mar de Fortaleza, entre os mares, tem sido o conhecido cartão postal da Cidade. É um espaço muito frequentado pelos moradores para lazer, esportes e atividades culturais, como também é um dos locais mais visitados pelos turistas. A requalificação vai trazer mais conforto, segurança e maior mobilidade urbana, mais atraente para turistas e moradores e para a economia de Fortaleza.
<b>Áreas de Lazer e Esporte</b> As áreas de lazer são espaços para construção da cidadania e de qualidade de vida. As iniciativas desses espaços buscam promover maior interação entre os membros da comunidade, estimulando a participação da cidadãos e dos espíritos esportivos.	<b>Urbanização das Margens do Rio Cocó</b> Investimento Iniciado: R\$ 10 milhões. <b>Urbanização do Cocal - Reurbanização</b> Investimento Iniciado: R\$ 8 milhões. <b>Urbanização das Margens do Rio Cocó</b> Investimento Iniciado: R\$ 10 milhões. <b>Urbanização do Cocal - Reurbanização</b> Investimento Iniciado: R\$ 5,3 milhões. <b>Urbanismo, Paisagismo e Arquitetura do Parque do Cocal</b> Novo investimento: R\$ 48,7 milhões. Requalificação Urbanística Vila do Mar - 2ª etapa Investimento Iniciado: R\$ 14,2 milhões. Morro Santa Terezinha - Nova Etapa Investimento Iniciado: R\$ 1,9 milhões.	<b>25 Brinquedopraças</b> As brinquedopraças são espaços voltados para crianças de até dez anos. Elas integram o pilar “Terraço de Brincar” do Programa Mais Infância Ceará, que busca garantir direitos das crianças ao desenvolvimento de suas capacidades físicas, cognitivas e psicológicas através do uso de brincar.
<b>Reforma do Polo de Lazer</b> Novo investimento: R\$ 4,5 milhões. Refaria das Vilas Olímpicas Investimento Iniciado: R\$ 800 mil.	<b>Túneis e Viadutos</b> Os novos túneis e viadutos fornecem mais benefícios para a mobilidade urbana da Cidade. Têm como função a melhoria do movimento social e para a saúde física e mental de cidadãos, pessoas e adultos que normalmente vivem nas zonas mais vulneráveis da cidade. Esses equipamentos, além de facilitar a mobilidade urbana, também oferecem esporte, lazer e oportunidades de renda extra para as famílias.	<b>Novo investimento: R\$ 3,5 milhões</b> Novo projeto, nova pavimentação artística, iluminação, mobiliário urbano, iluminação e paisagismo.
<b>Biblioteca Pública Governador Menezes Pimentel e Integração com o Dragão do Mar</b> A Biblioteca PUC é totalmente reformada e equipada para oferecer informação, cultura, educação e lazer para toda a comunidade. O equipamento está integrado ao complexo cultural do Centro Cultural Dragão do Mar e conta com um acervo de aproximadamente 15 mil volumes.	<b>Túneis e Viadutos</b> Os novos túneis e viadutos fornecem mais benefícios para a mobilidade urbana da Cidade. Têm como função a melhoria do movimento social e para a saúde física e mental de cidadãos, pessoas e adultos que normalmente vivem nas zonas mais vulneráveis da cidade. Esses equipamentos, além de facilitar a mobilidade urbana, também oferecem esporte, lazer e oportunidades de renda extra para as famílias.	<b>Corredor da Av. Aguanambi – BR 116</b> O Corredor da Avenida é a principal artéria de entrada e saída de pessoas e cargas na Cidade. Os investimentos nesse corredor compõem a melhoria da infraestrutura de transporte coletivo da modalidade BRT (Belo Horizonte Transito), redefinindo a estrutura de sinalização e de pavimentação asfáltica para carros, motos e caminhões.
<b>Biblioteca Pública Governador Menezes Pimentel e Integração com o Dragão do Mar</b> A Biblioteca PUC é totalmente reformada e equipada para oferecer informação, cultura, educação e lazer para toda a comunidade. O equipamento está integrado ao complexo cultural do Centro Cultural Dragão do Mar e conta com um acervo de aproximadamente 15 mil volumes.	<b>Túneis e Viadutos</b> Os novos túneis e viadutos fornecem mais benefícios para a mobilidade urbana da Cidade. Têm como função a melhoria do movimento social e para a saúde física e mental de cidadãos, pessoas e adultos que normalmente vivem nas zonas mais vulneráveis da cidade. Esses equipamentos, além de facilitar a mobilidade urbana, também oferecem esporte, lazer e oportunidades de renda extra para as famílias.	<b>Investimento Iniciado: R\$ 125 milhões.</b>
<b>Novas Unidades da Rede Cucá</b> As unidades da Rede Cucá representam uma estrutura de proteção social e oportunidades para a juventude. Uma formação mais completa e diversificada de atitudes e competências, maior inserção social, além de proporcionar maiores possibilidades de desenvolvimento para os jovens mais vulneráveis de Fortaleza.	<b>Duplicação da Av. Sargento Hermínio</b> O projeto de duplicação tem como objetivo melhorar a fluidez viária e acessibilidade no corredor, por onde trafegam diariamente cerca de 15 mil veículos.	<b>Museu da Imagem e do Som</b> O Museu da Imagem e do Som do Ceará, que passará por obras de reforma e ampliação, é responsável pela preservação, difusão e pregação da memória audiovisual do Estado. É um projeto de grande importância para a preservação da cultura e da memória cearense.
Cucá Pici Novo investimento: R\$ 30,1 milhões Plataforma e quadras poliesportivas, teatro e salas mutubas.	<b>Túneis e Viadutos</b> Os novos túneis e viadutos fornecem mais benefícios para a mobilidade urbana da Cidade. Têm como função a melhoria do movimento social e para a saúde física e mental de cidadãos, pessoas e adultos que normalmente vivem nas zonas mais vulneráveis da cidade. Esses equipamentos, além de facilitar a mobilidade urbana, também oferecem esporte, lazer e oportunidades de renda extra para as famílias.	<b>Novo investimento: R\$ 157,2 milhões.</b>
<b>Praças</b> A revitalização de praças oferece novos espaços de lazer, com mais conforto para interações das pessoas com a cidade. Os novos equipamentos traçam rotação e renovação e uso de áreas desobrigadas para outras funções.	<b>Túneis e Viadutos</b> Os novos túneis e viadutos fornecem mais benefícios para a mobilidade urbana da Cidade. Têm como função a melhoria do movimento social e para a saúde física e mental de cidadãos, pessoas e adultos que normalmente vivem nas zonas mais vulneráveis da cidade. Esses equipamentos, além de facilitar a mobilidade urbana, também oferecem esporte, lazer e oportunidades de renda extra para as famílias.	<b>50 Academias da Saúde</b> As academias, que são instaladas em praças públicas, têm o objetivo de contribuir para a promoção da saúde e hábitos de vida mais saudáveis da população.
Praca do Curió (Itaú)   Novo investimento: R\$ 2,1 milhões. Reforma a 2º piso com academia, iluminação e arborização.	<b>Túneis e Viadutos</b> Os novos túneis e viadutos fornecem mais benefícios para a mobilidade urbana da Cidade. Têm como função a melhoria do movimento social e para a saúde física e mental de cidadãos, pessoas e adultos que normalmente vivem nas zonas mais vulneráveis da cidade. Esses equipamentos, além de facilitar a mobilidade urbana, também oferecem esporte, lazer e oportunidades de renda extra para as famílias.	<b>Novo investimento: R\$ 1,1 milhão.</b>
Reforma de 50 praças   Novo investimento: R\$ 10,2 milhões. Reforma de piso, mobiliário, paisagismo, parquinhos, academia de saúde e iluminação.	<b>Túneis e Viadutos</b> Os novos túneis e viadutos fornecem mais benefícios para a mobilidade urbana da Cidade. Têm como função a melhoria do movimento social e para a saúde física e mental de cidadãos, pessoas e adultos que normalmente vivem nas zonas mais vulneráveis da cidade. Esses equipamentos, além de facilitar a mobilidade urbana, também oferecem esporte, lazer e oportunidades de renda extra para as famílias.	
Reforma da Praça do Cidade 2000   Novo investimento: R\$ 3,1 milhões. Reabilitação: áreas de lazer, pista de内心的和 reforma de iluminação.	<b>Túneis e Viadutos</b> Os novos túneis e viadutos fornecem mais benefícios para a mobilidade urbana da Cidade. Têm como função a melhoria do movimento social e para a saúde física e mental de cidadãos, pessoas e adultos que normalmente vivem nas zonas mais vulneráveis da cidade. Esses equipamentos, além de facilitar a mobilidade urbana, também oferecem esporte, lazer e oportunidades de renda extra para as famílias.	
<b>Terminal da Messesjaua</b> A reforma do Terminal da Messesjaua tem o objetivo de oferecer maior conforto e acessibilidade aos usuários do serviço público de transporte. O projeto prevê ainda a urbanização da área externa, que é uma área de grande valor histórico, tornando-se mais uma opção de lazer para os moradores da região.	<b>Túneis e Viadutos</b> Os novos túneis e viadutos fornecem mais benefícios para a mobilidade urbana da Cidade. Têm como função a melhoria do movimento social e para a saúde física e mental de cidadãos, pessoas e adultos que normalmente vivem nas zonas mais vulneráveis da cidade. Esses equipamentos, além de facilitar a mobilidade urbana, também oferecem esporte, lazer e oportunidades de renda extra para as famílias.	
Investimento Iniciado: R\$ 21 milhões.		
<b>Plaforma de logística urbana no Bairro Avelino</b> A ampliação de 77% das áreas existentes do terminal de logística urbana para atender a demanda de empresas e serviços de logística, além de proporcionar mais conforto e segurança.	<b>Mercado das Flores</b> O Mercado das Flores, que é o nome da Praça Joaquim Távora, deverá beneficiar produtoras, comerciantes e consumidores de flores de todo o Estado, estimulando a cadeia produtiva, gerando empregos e novas oportunidades de renda para as pessoas.	<b>Drenagem, Sinalização e Manutenção da Malha Viária</b> O Instituto de Ferrovias vai ganhar vias bem sinalizadas e urbanizadas. A manutenção da malha viária é fundamental para a qualidade de vida e o desenvolvimento econômico.
Investimento Iniciado: R\$ 21 milhões.	<b>Investimento Iniciado: R\$ 2,1 milhões.</b>	<b>Novo investimento: R\$ 40 milhões.</b>
<b>Fonte: Prefeitura de Fortaleza, 2017.</b>	<b>Abastecimento de Água e Esgotamento Sanitário</b> Ampliação do Abastecimento de Água: • Ampliação do Sistema de Abastecimento e Reversão do Macrorredentor de Fortaleza - Reservatório Tanguá e Adutora.	<b>Binário da Av. Santos Dumont - Etapa 2</b> A ampliação do binário da Santos Dumont vai estender o percurso deste sistema de drenagem e esgotamento sanitário e deixar de proporcionar um trecho mais rústico, especialmente para a população das favelas vizinhas.
	 • Melhorias no sistema de abastecimento.	<b>Novo investimento: R\$ 7,5 milhões.</b>
	<b>Investimento Realizado: R\$ 90,6 milhões.</b> Investimento Iniciado: R\$ 49,6 milhões.	<b>Corredor Fernandes Távora</b> Este corredor expresso de ônibus liga o Terminal do Caruaru Centro ao Centro de Fortaleza, passando pelo Terminal da Parangaba e a Avenida das Expedições. Os trabalhos vão ganhar mais tempo e segurança no trânsito.
	<b>Investimento Realizado: R\$ 91,2 milhões.</b> Investimento Iniciado: R\$ 76,3 milhões.	<b>Novo investimento: R\$ 25 milhões.</b>
	<b>Investimento Realizado: R\$ 2 milhões.</b> Investimento Iniciado: R\$ 14 milhões.	<b>Implantação das 3ª e 4ª etapas do VLT Parangaba – Mucuripe</b> O veículo leve sobre trilhos (VLT) é um sistema de transporte ferroviário que opera sobre um resto de superfície, transportando passageiros com conforto e segurança. A Linha Parangaba-Mucuripe, que está em fase de finalização, vai atender a 22 bairros numa área que concentra mais de 300 mil moradores de Fortaleza.
	<b>Investimento Iniciado: R\$ 31,6 milhões.</b>	<b>Investimento Iniciado: R\$ 283 milhões.</b>

Quando citado a Estação das Artes, a ação sobre o tecido urbano em que resulta na refuncionalização da Estação João Felipe é apontada como parte de uma estratégia voltada para requalificar o centro da cidade devido ao seu valor histórico, corrobora assim com Lopes (2015) ao mostrar a construção de bens culturais para exploração da cidade como mercadoria. Contudo, a parte mais interessante do apresentado é a explicação dada pelo poder público para a execução da obra.

O complexo cultural foi pensado como uma forma de interligar a parte histórica da cidade com a Praia de Iracema, um importante ponto de atração turística da cidade que conta com vários fixos com funções culturais ao longo do trajeto pensado. Essa proposta de selecionar

essa parte de Fortaleza forma um traçado na cidade em formato de um corredor cultural, influenciado de forma clara pelas diversas artes e manifestações culturais. Isso se evidencia com o documento “ESTAÇÃO DAS ARTES” (ARAÚJO, 2020a) de apresentação do projeto do complexo, cedido pela Coordenadoria de Patrimônio Cultural e Memória (COPAM) da Secretaria de Cultura (SECULT CE), em que mostra como deveria ser o corredor e a disposição das estruturas de função cultural após a consolidação da Estação das Artes (Figura 5).

Figura 5 - Corredor Cultural com a introdução da Estação das Artes



Fonte: COPAM / SECULT CE.

Portanto, em nível municipal, foi mostrado interesse por parte da gestão pública, em atuar numa requalificação do Centro da cidade de Fortaleza, introduzindo novas formas que se articulem com fixos existentes no centro ou de outras partes da cidade, ao mesmo tempo que para isso, se executa proposta de políticas públicas culturais de nível estadual. O Estado passa a atuar, nesse momento, de maneira conjunta e transversal entre seus níveis de estado e município.

Assim, é possível perceber a existência de um conjunto de interesses do Estado na sua atuação no espaço, através da execução ou não de políticas públicas. O poder público se mostra como a figura do Estado, mas atua por seus diversos aparatos, é possível observar isso na sua divisão entre os seus níveis, que demonstram nesse caso fortes diferenças.

No fim, o processo histórico que resulta na refuncionalização da estação João Felipe tem pouca ou nenhuma atuação Federal, que ignorou políticas Culturais com um abandono da pasta e extinção do antigo Ministério da Cultura; a nível estadual o governo toma suas decisões visando crescimento econômico a partir de políticas de cultura, sendo uma forma de ganhar mais volume na economia nacional, ao passo que busca produzir um novo perfil de cidadão que valoriza a sua cultura.

Após as eleições de 2018 e a confirmação da continuidade do governo estadual, sob competência da Superintendência de Obras Públicas (SOP) se inicia no ano de 2019 as obras de construção do Complexo Cultural Estação das Artes que “se insere no Plano Estadual de Cultura para qualificação do Centro da Cidade e do convívio social, no âmbito do ‘Fortaleza 2040’ e ‘Ceará 2050’ através das artes e da cultura.” (Campos, 2023, s/p.).

Por fim, em nível municipal se agiu sobre o espaço efetivamente o transformando, objetivando o ganho em requalificar a região do centro, e de modelar essa antiga forma da cidade a transformando em um Complexo Cultural, por sua vez, se metamorfoseia em novas funções para que este se articule com espaços já aclamados em Fortaleza, se utilizando da culturalização do Centro.

#### **4.2 A representação**

Associado ao Estado e seus dispositivos no exercício de poder estão as ferramentas que são não-discursivas e discursivas, como entendido pela visão Foucaultiana. Sob a luz das ferramentas discursivas que produzem a “ordem do discurso”, Rossi e Vanolo (2012) mostram como essas ferramentas têm influência direta na produção do espaço, através da criação de representações. Por isso, a geografia política urbana pode ser analisada através da representação.

No movimento da produção espacial, as cidades capitalistas utilizam da representação como forma de expandir as desigualdades socioespaciais para beneficiar as elites e a lógica mercadológica. Com a representação sobre os espaços, se impulsionam determinadas ações específicas. Dessa forma, a política como representação tem se mostrado como uma esfera cada vez mais importante por sua capacidade de alcançar a consciência social. É através da construção do que é imaginado sobre os espaços que se selecionam o que deve ser feito. Assim as representações têm eficiência performativa capaz de impulsionar a políticas públicas, e por

consequência da lógica capitalista sistemática, movimentar o setor privado. Sendo assim, as ferramentas discursivas também são parte dos dispositivos que compõem o exercício de poder.

Por isso, a representação na dimensão da política espacial, ao construir o consciente coletivo e guiar o trabalho sobre o espaço urbano, resulta na efetiva seleção e distinção de espaços na cidade, reconhecidos oficialmente e institucionalizados na vida social, demarcada pela distinção entre os bairros.

Nesse sentido, o Estado e diferentes ramos do setor privado trabalham na produção de espacialidades que se manifestam como bairros mais beneficiados com infraestruturas, atrativos para habitação e/ou alocação comercial, e bairros considerados em decadência, que não fornecem serviços que atendam as necessidades básicas da população, ou mesmo inseguros para a sociedade.

Como dito, a representação sobre entes geográficos se põe como uma ferramenta discursiva que orienta ações sobre os espaços ao longo do tempo. Por conseguinte, um território está sujeito a ser alvo dessa forma de exercer o poder, independente da escala, seja nacional, regional ou mesmo local, como a cidade de Fortaleza e sua divisão entre bairros.

Com base na LEI Nº 12.527, DE 18 DE NOVEMBRO DE 2011 a Lei de Acesso à Informação, foi disponibilizada por meio de um pedido ao Governo do Estado do Ceará o projeto arquitetônico executivo do Complexo Cultural Estação das Artes. Ao analisar o capítulo dois, nomeado de “MEMÓRIA DESCRIPTIVA E JUSTIFICATIVA”, é possível perceber a coesão do projeto com as ideias políticas municipais ao tratar o conjunto de obras como um “projeto de requalificação arquitectónica, urbana e de ampliação de instalações” (ARAÚJO, 2020b, p. 5).

Isso se explica ao retornar ao processo de desenvolvimento da cidade. Porque o afastamento do Centro como um espaço para as elites, acompanhou certo desprezo do poder público, tendo seu processo marcado por modificações em sua dinâmica de usos, assim foi associada ao declínio de suas funções atrativas e da decadência dos edifícios e a insegurança, em outras palavras, um ente estigmatizado.

Ainda nesse mesmo capítulo, Araújo (2020b) ao relembrar a desativação do conjunto no ano de 2014, afirma que os galpões, a estação ferroviária, a casa do engenheiro e a praça da estação entraram em processo de degradação. O documento traz um aspecto que remete a um processo que ocorreu ao longo do tempo na estrutura ferroviária, que Milton Santos chama de “envelhecimento das formas”. Sendo esse processo possibilitado de duas maneiras: envelhecimento físico ou social. O geógrafo explica que “As formas envelhecem por inadequação física, quando, por exemplo, ocorre desgaste dos materiais. Já o envelhecimento

social corresponde ao desuso ou desvalorização, pela preferência social a outras formas.” (Santos, 1988, p. 25). Quer dizer, o documento que se destinava ao Governo Estadual, responsável pela obra, se utilizou da sobreposição representativa de um ente geográfico, dando valor negativo a um espaço que foi ao longo do tempo se deteriorando.

Esse processo de envelhecimento das formas atingiu as ferrovias brasileiras em meados do século XX, isso se deve ao fato da decadência geral da rede ferroviária quando houve expansão significativa de outros modais de transporte. Se em outros tempos a malha ferroviária ditava o desenvolvimento pela sua importância, hoje as formas que permanecem acabam adquirindo outros rumos em vista da valorização do transporte rodoviário (Silva, 2024).

É essa antiga importância, ou seja, pelo seu valor histórico no desenvolvimento do país que se funda a necessidade de preservação da memória associada às formas, dessa maneira “as estruturas remanescentes da era ferroviária, como estações e armazéns, enfrentam destinos diversos, desde a reconversão em espaços culturais até a permanência em abandono” (Silva, 2024, p. 141).

Ao mesmo tempo que aplica uma representação depreciativa que evoca ações que busquem modificar o ente, atrela valores históricos positivos, dando assim razão e a direção para a transformação espacial, essa que vise usos que possam se aplicar a realidade atual da cidade, “a sua história, localização privilegiada e os novos planos de traçado do metrô renovaram o interesse sobre este conjunto como peça determinante na coesão do tecido urbano de Fortaleza” (ARAÚJO, 2020b, p. 5). Assim se mostra no discurso uma vocação quase natural daquele espaço devido seu valor histórico, sendo possível assim se conformar com a parte adjacente da cidade, essa voltada a uma economia global.

Ainda no capítulo dois, no subtópico destinado para a “Descrição do estado atual”, Araújo (2020b) descreve o espaço como quase completamente abandonado e arruinado, com partes descaracterizadas e comprometidas em todas as formas. Além disso, o arquiteto destaca a representação sobre o espaço do Centro partindo do arredor da Estação João Felipe, ao mostrar que pelo estado do prédio sob “Esta situação de abandono cria um ambiente de enorme insegurança quer no recinto quer na envolvente imediata” (ARAÚJO, 2020b, p. 7).

É dessa forma, alicerçando sob os discursos empregados em que se associou o espaço do Centro, em específico na Estação João Felipe e os seus arredores a ideia do defasado, resultado na verdade esperado, em consequência das ações tomadas. Assim, as ações políticas a serem tomadas se tornam possíveis, por sua vez direcionadas através de ferramentas discursivas, no caso, associar à representação sobre o ente geográfico com potencialidades no uso do espaço como o de seu valor histórico.

É portanto através da representação mostrada que se criaram as possibilidades de utilização de uso do espaço e das suas potencialidades, sob competência de uma execução das políticas pensadas. Essas destacam finalmente uma mudança na função pensada para ser exercida no espaço, em relação inclusive com outros espaços do tecido urbano ao “estabelecer a relação entre a cidade à cota baixa, na orla litoral, na relação com seus programas lúdicos-culturais, e a cidade à cota alta, em direção ao núcleo histórico” (ARAÚJO, 2020b, p. 8), buscando agregar funções relacionados a todos esses aspectos nas novas formas pensadas.

Isso confirma o pensamento de Rossi e Vanolo (2012) de as elites político-econômicas sustentarem estratégias para o ambiente citadino em que pensam o desenvolvimento urbano junto com a lógica de acumulação de capital, por buscar soluções que conformam o espaço do centro da cidade com outras áreas segundo as funções e potencialidades socioeconômicas dessas mesmas.

Dentro dessa realidade, em que o Governo do Estado do Ceará atuou sobre a Estação João Felipe como parte de ações da pasta cultural do quadriênio 2019 a 2022, a construção do Complexo Cultural Estação das Artes se viu apoiado no nível municipal. Assim, as políticas públicas a serem executadas na capital cearense durante a gestão tiveram seus embasamentos formados também pelo plano de longo prazo Fortaleza 2040.

Portanto, é no “Plano Mestre Urbanístico e de Mobilidade” (Fortaleza, 2015) que consta a representação enunciada pela elite política municipal para o Centro de Fortaleza, utilizada pelo Governo Estadual do Ceará com o objetivo de direcionar ações sobre o espaço. Assim, o documento traz no capítulo 15 o conteúdo derivado do seu nome “Razões para reabilitar o centro urbano de Fortaleza”, que comprova a associação de ideias entre o projeto arquitetônico e o documento governamental.

Nesse sentido, o texto lista motivos que justificam a atuação da chamada “reabilitação urbana de zonas centrais” (Fortaleza, 2015, p. 106). Dentre os defeitos apontados estão o predomínio de uma única função (o caso do comércio popular), perda da competitividade entre áreas urbanas, falta de fluxos populacionais noturnos, o envelhecimento físico das formas, baixa atratividade de uso público para equipamentos e monumentos, convergência de pessoas justificada por uma logística de transporte desatualizada, um sistema que favorece o translado de veículos privados em detrimento dos pedestres e a falta de sucesso no uso de novas formas localizadas nas adjacências para o lazer e ócio populacional.

Dentre os problemas de uma área urbana central citados, o texto reconhece esses como pertinentes ao caso da cidade de Fortaleza. Assume em um movimento dúvida primeiro que as contribuições fiscais são significativas e que o comércio popular precisa do apoio estatal, mas

que isso não garante a vitalidade urbanística e esse seria o motivo necessário para atuar no espaço central. Essa contradição se reforça na valorização dos patrimônios públicos como motivação da revitalização urbanística ao mesmo tempo em que explicita o real objetivo da elite política dentro da visão sistêmica neoliberal.

Quer dizer, o Estado mostra de forma oficial que busca a exploração pelo viés econômico em todas as áreas, afirmando “o momento onde todos os esforços devem ser feitos para que o centro continue a ser o foco da comunidade da capital, e permaneça sendo o core econômico da região urbanizada” (Fortaleza, 2015, p.106), e a valorização do setor privado “o objetivo verdadeiro: preparar o exame das viabilidades contidas nos limites de uma visão amparada na sustentabilidade urbana para avaliar a continuidade do trabalho em uma etapa posterior de uma Parceria Público-Privada (PPP)” Fortaleza, 2015, p.106). Da maneira citada, o governo no nível municipal busca explicar as razões pelas quais é necessário intervir no espaço urbano.

Mais a frente o documento que foi aproveitado pelo nível estadual anuncia que para a recuperação do Centro, área de localização do Complexo Cultural Estação das Artes, é necessário atrair as pessoas para morarem no espaço, pois atuaria como o foco da reabilitação. Contudo, para que isso seja possível, afirma que é necessário primeiro a transformação do espaço na sua estrutura, no caso da zona central de Fortaleza, apoiado em transformações na “melhoria da qualidade do espaço público, do alcance da eficiência da mobilidade urbana, da promoção do realce e da proteção do patrimônio histórico” (Fortaleza, 2015, p. 109).

Essas mudanças pretendem adaptar áreas para o melhor traslado de pedestres em detrimento dos automóveis que ocupam faixas estreitas e são apoiados por pontos para estacionar (de origem privada), por isso surge a necessidade de melhor adaptação do sistema de transporte público atuando nas rotas e pontos de acesso; ao mesmo tempo se busca a valorização patrimonial com a manutenção da arquitetura e dos monumentos; e implementações de novas funções.

Atrelado a tendência de atração de formas que exercem funções governamentais e financeiras, comercial e de espaços de festejos civis nas áreas centrais urbanas complementariam a dinâmica fundamental para a vitalidade. Essa acrescida com outros aspectos ligados à vida cotidiana, indispensáveis que haja no espaço antes da população que dispor habitar, tais como “os centros de trabalho, de consumo, de educação, a mobilidade e o lazer, todos em condições confortavelmente acessíveis” (Fortaleza, 2015, p. 108).

Dessa forma, atento à construção do discurso empregado sobre o ente geográfico é possível perceber que em um primeiro momento do capítulo, o documento está dedicado a

construir uma narrativa que justifique intervenções no espaço urbano, e após isso, os esforços passam a ser direcionados para a feitura de direções a serem tomadas na área central. Dessa forma o Estado induz através de uma ferramenta discursiva em uma esfera Política como Representação, as ações da esfera de Política como Governo (Rossi e Vanolo, 2012).

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O crescimento de Fortaleza como cidade durante o século XIX permitiu agregar mais funções na estrutura da cidade, trazendo mais importância em um contexto regional. Além disso, a produção no campo, as trocas comerciais e culturais das elites com a Europa, as ânsias imperiais por unificação nacional e a disputa na política interna em adquirir maior importância comercial culminaram em investimentos nas formas de Fortaleza, sendo instalado a ferrovia para escoar os produtos que seguiam o caminho da linha férrea de Baturité e por consequência, insere o Ceará na Divisão Internacional do Trabalho.

A diminuição da demanda por exportação do algodão cearense com o fim da Guerra de Secessão e a ocorrência de secas fizeram muitas pessoas migrarem em busca de outras ocupações, sendo a cidade de Fortaleza um dos destinos mais visados. Por isso, a elite política toma medidas para ocupar e distanciar os novos moradores. Por consequência, a mancha urbana cresce, mas mantendo suas funções concentradas na atual área central.

Escapando dessa lógica de concentração das funções, foi construído em 1849 o Cemitério São Casemiro fora do perímetro da cidade à época. Essa decisão seguiu a lógica de assimilação cultural higienista europeia, marcando a primeira intervenção humana no espaço estudado.

O envelhecimento social ocorrido com o cemitério e a sua desativação possibilitou a utilização do espaço para a execução de uma nova função. Assim, em 1880 começa a funcionar plenamente mais uma forma para compor o modal ferroviário da cidade, ligado a Estrada de Ferro de Baturité, marcando a primeira refuncionalização no espaço.

A partir da década de 1930 com a expansão da cidade, o Centro começa a perder o atrativo de local de habitação das elites, que passam a incorporar o uso dos automóveis e ocupar as zonas periféricas. Assim, a função do comércio popular começa a ganhar destaque e o seu público a se transmutar para uma população menos favorecida financeiramente. As transformações se intensificaram nos anos 1970 com o surgimento de novas centralidades comerciais e de habitação de elite, funções antes exercidas exclusivamente no centro.

Esse crescimento da cidade acompanhou a implementação de novas infraestruturas de transporte, fazendo com que a demanda de mobilidade urbana se distribuisse entre os modais disponíveis, ocasionando o declínio do uso ferroviário. Contudo, mesmo com uma menor demanda, o transporte férreo em Fortaleza ainda exerce papel essencial, por isso a Estação

Central passou por intervenções políticas tendo no ano de 1941 recebido implementação do Ramal do Mucuripe e a mudança para a alcunha de Estação Fortaleza.

Outra alteração topográfica ocorreu em 1946, quando a estação passou a ser denominada Estação Professor João Felipe, permanecendo assim até o atual século. Após isso, com as transformações socioespaciais do Centro, o mesmo teve sua nova dinâmica aprofundada, adquirindo novas funções, sendo uma centralidade comercial popular e de serviços para essa classe.

A valorização simbólica dos trens através da patrimonialização incentivada por meio do Ministério dos Transportes, criou um cenário político ideal para o benefício das formas ferroviárias. Bem como a localização da Estação João Felipe no bairro central, associado a tendência mundial de reapropriação de centros históricos para o uso mercadológico de espaços de cultura, permitiu o tombamento da forma em 1980 pelo governo Federal e em 1983 pelo governo Estadual, favorecendo a manutenção das formas.

A abertura do CPHF em Fortaleza em 1982 e a transferência de seus bens para a AERVC, fez com que a estação se tornasse um espaço para a exposição do acervo em 2004. Assim já no século XXI é demarcado uma primeira função cultural nas formas ferroviárias alencarinas. Em 2007, o governo federal transferiu ao DNIT a parte operacional de transportes e ao IPHAN os bens móveis e imóveis de valor cultural, artístico e histórico da extinta empresa responsável pela estação e do Preserve.

Devido a isso, em 2008 a METROFOR assume a operação dos trens metropolitanos funcionais e é feita a sua última alteração topográfica como estação, passando a ser oficialmente “Estação João Felipe” nos registros do IPHAN.

É possível compreender melhor as transformações espaciais ocorridas na área a partir de então pela análise política. Sob essa luz, o documento “Os 7 Cearás”, de 2014, deixa claro um projeto político para moldar a sociedade cearense através da educação, cultura e políticas associadas de forma a usar as pessoas e a cultura para a geração e acumulação de riquezas e importância política para o nível estadual cearense.

Esse mesmo documento é responsável por trazer uma primeira proposta para a criação da Estação das Artes. A partir disso, em 2016 é lançado por lei o “Plano Estadual de Cultura” pensado para perdurar por dez anos, buscando aumentar a popularidade estatal de eficiência em políticas públicas, com o objetivo de direcionar o estado para uma economia do século XXI.

Com base nos dois documentos supracitados, após confirmada a continuidade de governo pelas eleições, é lançado o “CEARÁ ESTADO DA CULTURA PLANO DE GESTÃO 2019-2022” como uma ferramenta da Secretaria de Cultura do estado para impulsionar a

economia, ciências e educação. Esse, contrariando a lógica do governo federal em não investir na cultura, aumenta os investimentos e estabelece toda a base das políticas culturais a serem executadas durante o governo.

A estratégia visa evidenciar o Estado em um contexto regional, aproveitando da unificação entre os governos nordestinos que faziam frente ao nível federal na política doméstica e dá sequência aos planejamentos econômicos do mandato anterior.

Mais tarde é lançado um plano de ações políticas em que o programa “Cultura mais Turismo”, associando as secretarias de cultura e de turismo para implementar políticas de turismo cultural. Dessa forma, a política transversal entre secretarias toma como objetivo de governo a construção do equipamento da Estação das Artes.

Esse plano retoma também o plano de longo prazo do estado denominado “Ceará 2050” em que constam projetos para sustentação de atividades econômicas para serem exploradas na costa cearense. Por isso, se associa à jurisdição municipal da capital, trazendo elementos do plano “Fortaleza 2040”. Assim, para as intervenções estaduais que visam explorar a costa cearense e aumentar a relevância econômica se encontram com propostas municipais para a atuação no Centro de Fortaleza, fazendo com que os níveis estaduais e municipais passem a trabalhar em conjunto.

Em consequência do encontro de interesses políticos, no ano de 2017 é lançado o programa “juntos por Fortaleza” em que fica sob o mando do governo estadual e municipal para a execução de um conjunto de obras na capital que são de interesse mútuo. Dessa forma, o governo cearense quis valorizar a orla da capital, intensificando as atividades do setor terciário. Ao mesmo tempo em que interliga esta parte da cidade ao centro cultural de valor histórico o qual a municipalidade teve interesse em valorizar as formas.

Assim, o Estado buscou consolidar em Fortaleza um corredor cultural que parte de formas localizadas bem próximo ao mar e se interliga com o centro histórico até a Estação das Artes, com o objetivo de gerar unidade entre as partes citadas e adjacentes a elas. Dessa forma, em 2019 se iniciam as obras de refuncionalização da Estação João Felipe sob mando estadual.

Esse movimento foi executado sob instrumentos técnicos e intelectuais, regulamentos e ferramentas políticas, mas teve todo esse aparato orientado e alicerçado em ferramentas discursivas.

Estas se evidenciam também nos documentos feitos ou utilizados pelo poder público, como o projeto arquitetônico do complexo cultural em que dedica um capítulo para executar uma memória descritiva e justificar a execução das obras. Nele salienta a necessidade de investir

urbanisticamente no centro da cidade através da intervenção necessária pelo fenômeno do envelhecimento físico das formas e a precisão de valorizar a história da cidade.

Devido a execução ocorrer em parceria entre níveis do Estado, a municipalidade também movimentou o discurso em prol da viabilidade da refuncionalização. Essa, manifesta seus interesses e embasamentos discursivos no plano de longo prazo “Fortaleza 2040”, destacando as razões para atuar no Centro.

A estratégia estabelecida pela prefeitura de Fortaleza foi a de listar os problemas urbanos da área central em áreas como circulação de pessoas e transportes, não uso das plenas potencialidades das formas e sua degradação, e a perda de funções exercidas no espaço para justificar a atuação. Reitera também a questão econômica pertinente ao sistema capitalista da intenção de estabelecer parcerias com o setor privado, e de centralizar mais a produção econômica citadina.

Por último salienta a necessidade de fazer intervenções como essa em toda a área central de forma a tornar o espaço mais atrativo para habitação. Assim, com base nos documentos utilizados pelo Estado, é possível perceber o discurso empregado que viabilizou a refuncionalização. Esses discursos explicitam as ânsias econômicas e urbanísticas dos governos, mas também culturais em que tem a população paralelamente envolvida em todo o processo de transformação do perfil citadino.

## REFERÊNCIAS

ANDRADE, L. A. S. de. **Controle e expansão – códigos e plantas. Fortaleza 1813-1933.** Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2016.

ANDRADE, Margarida Júlia Farias de Salles. **Fortaleza em perspectiva histórica: poder público e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade (1810-1933).** 2012. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012. doi:10.11606/T.16.2012.tde-05092015-112507.

ALMEIDA, Nilton Melo. **Os ferroviários na cartografia de Fortaleza: rebeldes pelos caminhos de ferro.** 2009. 307 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal do Ceará, Departamento de História, Programa de Pós-Graduação em História Social, Fortaleza, 2009.

ARAÚJO, José Manuel Carvalho. **ESTAÇÃO DAS ARTES.** Fortaleza, Ce. 2020a. Apresentação de Powerpoint. 40 slides. color. Apresentação do projeto de construção da Estação das Artes.

ARAÚJO, José Manuel Carvalho. **Estação das Artes.** 2020. Projeto, Executivo. Fortaleza. 2020b.

BRASIL. Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, 31 maio 2007, p. 7.

BRASIL. Decreto nº 8.836, de 24 de janeiro de 1946. Dá a designação "Professor João Felipe" à estação "Fortaleza" da Rêde de Viação Cearense. **Coleção das Leis.** Rio de Janeiro, 1946.

BRASIL. Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999. Dispõe sobre a dissolução, liquidação e extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). Executivo. **Diário Oficial da União**, 8 dez. 1999, p. 13.

BRITO, Mariana Vieira de; CADENA, Dirceu. Paisagem política: novas maneiras de olhar e agir nas metrópoles brasileiras. **GEOUSP**, v. 26, p. e195605, 2022.

CAMPOS, Isabella. **Estação das Artes: complexo cultural enriquece o fim de semana cearense**. Governo do Estado do Ceará. Assessoria de Comunicação ASCOM, Fortaleza, 2023. Disponível em: <https://www.ceara.gov.br/2023/01/28/estacao-das-artes-complexo-cultural-enriquece-o-fim-de-semana-cearense/>.

CABRAL, Marcos. **Museu Ferroviário do Ceará (AERVC/APREMFECE)**. Mapa Cultural do Ceará. Secretaria de Cultura do Estado do Ceará, 2023. Disponível em: <https://mapacultural.secult.ce.gov.br/espaco/2850/>.

CADENA, Dirceu. IGEPAC-Bela Vista e o tombamento do Teatro Oficina: Representação, governo e contestação no Bixiga. **Confins**, 51. 2021. Disponível em: <http://journals.openedition.org/confins/38563>.

CEARÁ, Governo do Estado do. **Estação João Felipe e Praça da Estação: conheça a história do berço da ferrovia em Fortaleza**. Metrofor, 2018. Disponível em: <https://www.metrofor.ce.gov.br/2018/04/24/%E2%80%8Bestacao-joao-felipe-e-praca-da-estacao-conheca-a-historia-do-berco-da-ferrovia-em-fortaleza>. Acesso em: 27 de maio de 2024.

CEARÁ, Governo do Estado do. **OS SETE CEARÁS**. Dezembro de 2014. Disponível em: <https://aprece.org.br/wp-content/uploads/2014/11/Plano-de-Governo.pdf>. Acesso em: 29 de maio de 2024.

CEARÁ, Governo do Estado do. **Programa Estratégico Orla do Entretenimento**. Ceará 2050. Fortaleza, 2017 Disponível em: <<https://www.ceara2050.ce.gov.br/api/wp-content/uploads/2023/06/ceara-2050-orla-do-entretenimento-260322.pdf>>. Acesso em: 29 de maio de 2024.

CEARÁ, Secretaria da Cultura Governo do Estado do. **CEARÁ ESTADO DA CULTURA PLANO DE GESTÃO 2019 - 2022**. Secult. Fortaleza, 2019. [https://www.secult.ce.gov.br/wp-content/uploads/sites/43/2019/11/0111Secult-Planejamento\\_MIOLO\\_v7-web4.pdf](https://www.secult.ce.gov.br/wp-content/uploads/sites/43/2019/11/0111Secult-Planejamento_MIOLO_v7-web4.pdf). Acesso em: 28 de maio de 2024.

CEARÁ, Secretaria da Cultura Governo do Estado do. **PLANO ESTADUAL DE CULTURA.** Assessoria de Comunicação. Secult. Fortaleza, 2016. <<https://www.secult.ce.gov.br/wp-content/uploads/sites/43/2018/10/plano-estadual-de-cultura-secult-ce.pdf>>. Acesso em: 29 de maio de 2024.

CEARÁ, Secretaria da Cultura Governo do Estado do. **Rede Pública de Espaços e Equipamentos Culturais do Estado do Ceará (Rece).** 2024. <https://www.secult.ce.gov.br/equipamentos-culturais/>. Acesso em: 29 de maio de 2024.

CEARÁ, Secretaria da Cultura Governo do Estado do. **Juntos por Fortaleza: Governo e Prefeitura anunciam investimento de quase R\$ 2 bilhões em ações.** SEINFRA. 17 de novembro de 2017. Disponível em: <https://www.seinfra.ce.gov.br/2017/11/17/juntos-por-fortaleza-governo-e-prefeitura-anunciam-investimento-de-quase-r-2-bilhoes-em-acoes/>. Acesso em: 29 de maio de 2024.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano.** 4 ed. 5 reimpr. Editora Ática: São Paulo - SP. 2004.

COSTA, Everaldo Batista da. Fundamentos de Uma Emergente Patrimonialização Global. **GEOGRAFIA.** Rio Claro, v. 39, n. 2, p. 241-256, mai./ago. 2014.

COSTA, M. C. L. Expansão da infraestrutura urbana e dos serviços públicos em Fortaleza (Brasil) na virada do século XIX. **Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina.** São Paulo: Universidade de São Paulo, 2005.

COSTA, Maria Clélia Lustosa. Fortaleza, capital do Ceará: transformações no espaço urbano ao longo do século XIX. **Revista do Instituto do Ceará.** Fortaleza, 2014.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. **Mar à vista: estudo da maritimidade em Fortaleza.** E-book. 3. ed. Fortaleza: Imprensa Universitária, 2020. (Estudos da Pós-Graduação). Disponível em: <http://www.repositorio.ufc.br/handle/riufc/56707>. Acesso em: 19 de junho de 2024.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia; SILVA, José Borzacchielo da; COSTA, Maria Clélia Lustosa. **De cidade à metrópole: (trans)formações urbanas em Fortaleza** – Fortaleza: Edições UFC, 2009.

FOUCAULT, Michel. Microfísica do poder. Organização e tradução de Roberto Machado. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA. **Eixo 3 - Cultura e Patrimônio**. Fortaleza: Iplanfor, 2016. Disponível em: [https://fortaleza2040.fortaleza.ce.gov.br/site/assets/files/eixos/3\\_Cultura.pdf](https://fortaleza2040.fortaleza.ce.gov.br/site/assets/files/eixos/3_Cultura.pdf). Acesso em: 07 jun. 2024.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA. FUNDAÇÃO CEARENSE DE PESQUISA E CULTURA. **Interpretação da Forma Urbana de Fortaleza – Urbanismo e Mobilidade**. Fortaleza: Iplanfor, 2015. Disponível em: [https://forum.fortaleza2040.fortaleza.ce.gov.br/wp-content/uploads/2015/09/Interpretacao-da-Forma-Urbana-de-Fortaleza\\_Tomo\\_I\\_versao\\_preliminar.pdf](https://forum.fortaleza2040.fortaleza.ce.gov.br/wp-content/uploads/2015/09/Interpretacao-da-Forma-Urbana-de-Fortaleza_Tomo_I_versao_preliminar.pdf). Acesso em: 07 jun. 2024.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA. **Prefeito Roberto Cláudio e governador Camilo Santana lançam o Programa Juntos por Fortaleza**. 17 de novembro de 2017. Disponível em: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeito-roberto-claudio-e-governador-camilo-santana-lancam-o-programa-juntos-por-fortaleza>. Acesso em: 07 jun. 2024.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA. **Prefeito Roberto Cláudio lança Projeto Novo Centro**. 16 de agosto de 2018. Disponível em: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeito-roberto-claudio-lanca-projeto-novo-centro>. Acesso em: 07 jun. 2024.

GOMES, Ana Flávia. **Estação João Felipe passa por restauração para receber a Estação das Artes**. Governo do Estado do Ceará, 21 out. 2019. Disponível em: <https://www.ceara.gov.br/2019/10/21/estacao-joao-felipe-passa-por-restauracao-para-receber-a-estacao-das-artes/>. Acesso em: 15 abril de 2024.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Inventário do Patrimônio Ferroviário Cearense.** Fortaleza: Iphan, 2008.

LOPES, Francisco Clébio Rodrigues. METROPOLIZAÇÃO E POLICENTRALIDADE EM FORTALEZA (CE -BRASIL). **Revista GeoNordeste.** São Cristóvão, ed n. 3,p. 76-92, jul./dez.2019. 2020.

LOPES, Francisco Clébio Rodrigues. REQUALIFICAÇÃO URBANA NO CENTRO DE FORTALEZA (CE). **Revista Tamoios,** 11(1). 2015.

**MAMADOUH, V. Virada urbana na geopolítica: as geografias políticas das cidades na governança global.**

MATOS, Lucina. Memória nos trilhos: o patrimônio ferroviário e sua contribuição às práticas preservacionistas brasileiras na década de 1980. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material.** São Paulo, v. 28, p. 1–21, 2020.

NUNES RODRIGUES, J.; MONTEIRO, L.C.R. **Crise e reinvenção dos espaços da política.** Rio de Janeiro: Consequência, 2020.

NACIONAL, Imprensa. **Colecção de Leis do Império do Brazil.** Rio de Janeiro, 1887. Disponível em:  
[https://bd.camara.leg.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18336/coleccao\\_leis\\_1823\\_parte2.pdf?sequence=2](https://bd.camara.leg.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18336/coleccao_leis_1823_parte2.pdf?sequence=2). Acesso em: 27 jun. 2024.

NIZZOLA, Liliane Janine; CARNEIRO, Fernanda Gibertoni. **Manual técnico do patrimônio ferroviário.** IPHAN, 2010.

PAES-LUCHIARI, M. T. D. Centros históricos: mercantilização e territorialidades do patrimônio cultural urbano. **GEOgraphia**, v. 7, n. 14, 2006. Disponível em:  
<https://periodicos.uff.br/geographia/article/view/13490/8690>. Acesso em: 24 de abril de 2024  
PEQUENO, R. Quadro de mudanças da favelização de Fortaleza: marginalidade, informalidade e precariedade. **Revista de Geografia**, v. 40, n. 1, p. 282–305, 2023.

REIS, Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez. **O espaço a serviço do tempo: a estrada de ferro de Baturité e a invenção do Ceará.** 2015. 402f. – Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Ceará, Programa de Pós-graduação em História, Fortaleza, 2015.

Rossi, Ugo; Vanolo, Alberto. (2012). *Urban Political Geographies: A Global Perspective.* 10.4135/9781446288948. London, 2012.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, Milton. **Espaço e método.** 5. ed., 1<sup>a</sup> reimpr. Editora: EDUSP - Universidade de São Paulo. São Paulo, 2012.

SANTOS, Milton. **METAMORFOSES DO ESPAÇO HABITADO**, fundamentos Teórico e metodológico da geografia. Hucitec. São Paulo 1988.

SILVA, Angela M. Falcão. **ESPAÇO E TEMPO NOS TRILHOS: UMA ANÁLISE GEOGRÁFICA SOBRE MUDANÇAS E PERMANÊNCIAS NA REDE FERROVIÁRIA DO CEARÁ.** Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2024.

SILVA, G. A. **A NECROESPACIALIDADE NOS CEMITÉRIOS SÃO JOÃO BATISTA E PARQUE DA PAZ EM FORTALEZA - CEARÁ.** Caminhos de Geografia, Uberlândia, v. 22, n. 81, p. 15–29, 2021. DOI: 10.14393/RCG228155090. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/55090>. Acesso em: 27 maio. 2024.

SILVA, Gleison Angelo da. **Vou à rua: estudos sobre os logradouros do centro de Fortaleza através da geografia e da toponímia.** 2019. 246 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2019.

SILVA, J. B. da. Reestruturação produtiva e reconfiguração da área central de Fortaleza. **Mercator (Fortaleza)**, v. 14, n. 3, p. 75–88, 2015.

SILVA, Jose Borzacchielo da. **Quando os incomodados não se retiram: uma análise dos movimentos sociais em Fortaleza.** Fortaleza: Multigraf Editora. 1992.

SILVA, Wendell Guedes da. **A todo vapor! Formação de trabalhadores na Estrada de Ferro de Baturité (1877 - 1880).** 2013. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2013.

Souza, A. T. O. M. d. (2024). **A Revisão Do Plano Diretor De Niterói/RJ: Uma Análise a Partir Da Geografia Política Urbana.** Tese (Doutorado). Niterói - RJ, 2024.

SOTRATTI, Marcelo Antônio. Revitalização. In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural.** Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copdoc, 2015. (verbete). ISBN 978-85-7334-279-6.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SPOSITO, Eliseu Savério (orgs). **A CONSTRUÇÃO DE UMA PESQUISA EM CIÊNCIAS HUMANAS.** Rio de Janeiro: Consequência editora, 2022.

VASCONCELOS, Leonardo Costa de. **Um centro para uma cidade (pós-)moderna: a requalificação do Centro Histórico de Fortaleza.** 2008. 180f. – Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Fortaleza (CE), 2008.

VÉRON, J. **L'urbanisation du monde.** Paris: La Découverte, 2006.